KRATOS

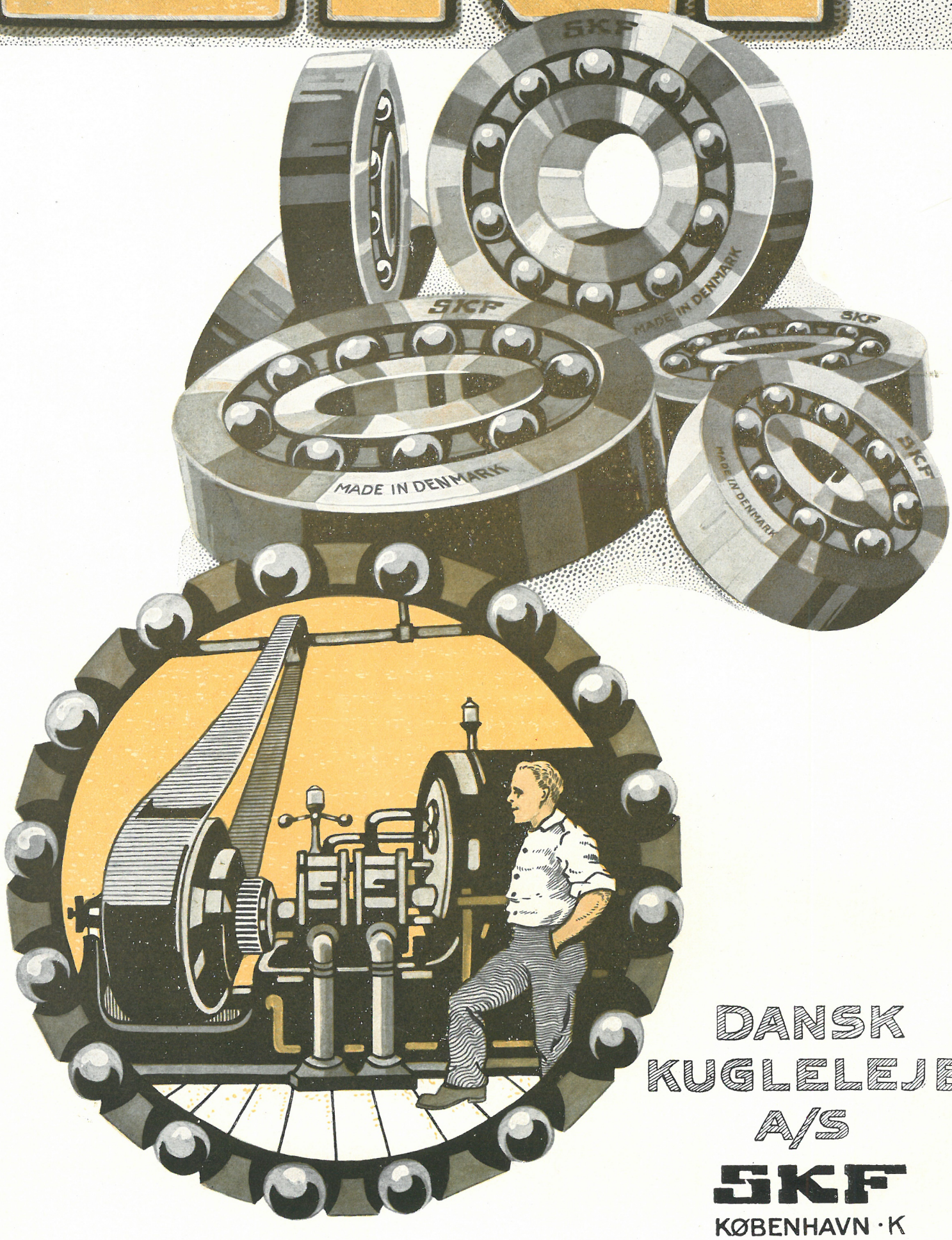
DANSK MOTORTIDSSKRIFT.



PAUL FISCHER

December
Nr. 7. - Pris: Kr.

SKF



DANSK
KUGLELEJE
A/S

SKF

KØBENHAVN · K

November 1917.

Til vore Læsere!

Bøj Dig for Blæsten!

Det er ikke nogen Behagelighed at skulle meddele Abonnenterne paa et Blad, at Forudsætningerne for dets Udgivelse er bristede, selv om dette, som i nærværende Tilfælde, er rent midlertidigt. Ikke desto mindre er det dog det, Redaktør og Udgiver af »Kratos« til deres store Beklagelse har besluttet sig til, og vi drister os til at tro, at det vil bedrøve mange, hvis de i nogen Tid kommer til at undvære det festlige Tidsskrift.

»Kratos« satte sig en stor Opgave: I Retning af teknisk Udstyr at overgaa alt, hvad man var vant til at se herhjemme, og med Hensyn til Indhold og Billedstof at yde det værdifulde, som havde Interesse ud over almindelig Døgnunderholdning. »Kratos« vilde gennem fortræffelig Tekst og fortrinlige Billeder bringe Bud fra den store Verden. Ikke alene skulde der vises det bedste paa Teknikkens Omraade, men alt det vidunderlige, der skabtes og skabes i Menneskenes og Naturens Værksteder, skulde bringes frem for Læsernes Øjne i hidtil ukendt Udstyr.

»Kratos« vilde pr. Motor, til Lands og til Vands og gennem Luften føre sine Læsere hen til Egne, som laa udenfor Alfarvej, og »Kratos« vilde, i flottere Form end ellers, bringe de nyeste Foreteelser paa Motorteknikkens Omraade ind ad Døren til Abonnenterne, kort sagt: »Kratos« vilde, om vi tør sige det, være »Kongen« blandt alle danske Tidsskrifter.

Blokadekrigens Udvidelse har desværre gjort en Ende paa alle disse skønne Planer, — og en Fortsættelse af »Kratos« paa den indskrænkede Basis, der nu er til Stede, vilde i Virkeligheden betyde en mægtig Afvigelse fra vort Program og en reel Tilbagegang fra Tidsskriftets bærende Idé.

Medens vi saaledes, for et Tidsrum af over 2 Aar, har sikret os alt, hvad der kræves for at holde det tekniske Udstyr paa den ideelle Højde, hvorpaa Tidsskriftet startedes, har det, som vore Læsere vil forstaa, ikke mere været os muligt at opretholde den Forbindelse med det store Udland, som var en Betingelse for »Kratos'« Eksistens. Vi havde ved Starten sikret os stadig Levering af værdifulde Bidrag, baade i Tekst og Billeder, og vi havde sikret os Adgang til øjeblikkelig Erholdelse af det nyeste Nyt paa de Omraader, der skulde betegne »Kratos'« Bane.

Alt dette er ved Krigens Fortsættelse slaaet i Stykker, thi udover nogle censurerede Krigsbilleder kommer der intetsomhelst Nyt eller Godt udefra, og da vi ikke vil gribe til den Udvej at blive et almindeligt dagligdags Underholdningsblad, har vi besluttet midlertidig at indstille Udgivelsen af »Kratos«, indtil Muligheden for at gennemføre vort Program igen er til Stede.

Naar »Kratos« hermed foreløbig udsender sit sidste Nummer, hvis Udstyr paa ingen Maade staar tilbage for sine Forgængere, er det ikke for at afgaa ved en blid og rolig Død, men tværtimod for at samle Kræfter til at opstaa i forynget Skikkelse, saasnart de kaotiske Forhold i Europa atter tillader os at hente Stof fra de store Centrer.

Det er ikke hermed sagt, at »Kratos« slet ikke udkommer, før der er fuldstændig Ro i Landene. Tværtimod! Vi vil have Lov til, naar vi synes der foreligger speciel Lejlighed, at udsende et Nummer uden at være bundet til nogen fast Rækkefølge før normale Tilstande, som vi alle længes efter, atter giver os de gamle Kort paa Haanden.

For de Abonnenters Vedkommende, der har betalt Aarsabonnement og saaledes endnu ikke har faaet fuld Valuta for deres Penge, er vi villige til, paa Anfordring, at betale Resten af Abonnementet tilbage, men vi nærer det Haab, at de mange, der paa denne Maade har støttet vort Foretagende, enten vil afse fra denne Ret, eller i hvert Fald melde sig som Abonnent, naar Bladet lægger ud paa ny.

Redaktion og Udgivere.

DANSK AKTIESELSKAB

SCANIA VABIS

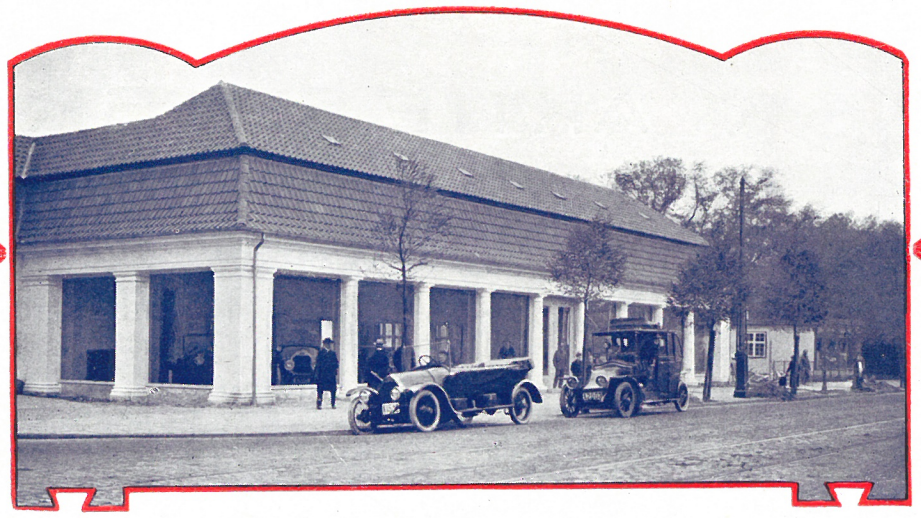
KØBENHAVN

LAST- OG LUXUS AUTOMOBILER



LEVERET HER I LANDET 85 VOGNE

I FAST ORDRE HAVES 19 VOGNE

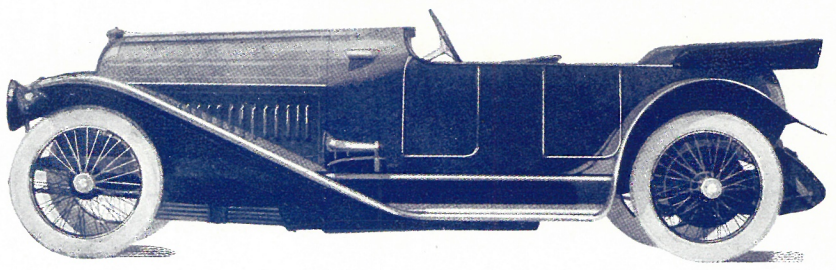


DANSK MOTOR COMPAGNI A/S

STRANDVEJ 5—7

VED VIBENSHUS

TELEFONER: CENTRAL 4836 & CENTRAL 10440



AUTOMOBILES

PEUGEOT

* * *

Moderne Garager.

1ste Klasses Reparationsværksted.

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 Motorsportsmænd og kendte Teknikere, saavel her i Landet som i Udlandet, specielt i Norge og Sverige

EKSPEDITION:

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

UDGIVET AF INTERESSENTSKABET „KRATOS"

ABONNEMENT

tegnes paa Tidsskriftets Ekspedition, hos dets stedlige Agenter eller hos Boghandlere. 1/1-aarligt Abonnement Kr. 12.— portofrit tilsendt, for Udlandet plus Postpenge. Enkelte Numre Kr. 1.20 plus Postpenge.

INDHOLD:

DECEMBER 1917

	Pag.
TIL VORE LÆSERE	
KOLDING SLOTSRUINER	224
KULKRANER I KØBENHAVNS HAVN. Af Overingeniør *Wilh. Barkhuus*	225
DANMARK I BILLEDER. Svendborg og Omegn	230
EN NORGESREJSE PR. AUTOMOBIL. Af *Asmus Diemer.*	231
KRIGEN TIL SØS	236
LUFTKRIGENS HELTE OG DENS OFRE. Af *Erik Hildesheim*	237
CHAUFFEUREKSAMEN. Af Kaptajn *A. G. V. Petersen.*	239
TILSKUERNES VOGNPARK VED AUTOMOBILLØBET OM ASTOR-POKALEN.	242
HVAD MOTORSPORTSMANDEN OPLEVER. Af *Alfred Nervø*	243
LYNSKUD FRA AMERIKA OG AUSTRALIEN	247
DANMARK I BILLEDER. Holbæk og Omegn	248
MODERNE AUTOMOBILGARAGER	249
RAAD OG VINK, SPØRGSMAAL OG SVAR	251

ANNONCER: Pag. 221—222 og 252—256.

ANNONCEPRISER:

1/1 alm. Side	Kr. 175.—	1/1 Farvetryk-Side	Kr. 225.—
1/2 do. do.	„ 90.—	1/1 do. Omslag	„ 250.—
1/4, 1/8, 1/16 og 1/32 alm. Side henholdsvis	Kr. 45.—, 25.—, 12.50 og 6.25	1/1 do. Bagside	„ 300.—

Ved Aarsannoncering 10% Rabat.

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



Kolding Slotsruiner (Portaabningen).

KRATOS
DANSK MOTORTIDSSKRIFT

Kulkraner i Københavns Havn

Af Overingeniør Wilh. Barkhuus

Intet har stærkere forandret Havnenes Karakter end de mægtige Kulkraners højt knejsende Silhuetter og Kranmotorernes Stønnen og Brummen. Hr. Overingeniør Wilhelm Barkhuus giver her en populær Fremstilling af Kulkranerne i Københavns Havn og gør Rede for de forskellige Systemer og de Maader, disse arbejder paa.

Kendetegnet paa den moderne Storstad er det stærke Liv og Røre, der til Hverdagsbrug giver sig Udtryk ved den levende Færdsel i Hovedgaderne og den store Trafik ved Banegaard og Havn, kort sagt gennem Transportmidlerne, saa at Fremgang i Civilisation er ensbetydende med forøgede Transportmængder af Mennesker og Gods. — Medens den livlige Færdsel i Hovedgaderne for den tilfældige Beskuer let synes hensigtsløs, fordi han umiddelbart hverken kan se Maalet for eller Udbyttet af denne febrilsk anstrængende Løben hinanden over Ende, gør den travle Virksomhed i en stor Havn det modsatte Indtryk paa ham. Her er ogsaa vild Travlhed, Raaben og Skrigen af en Mængde Mennesker, hæse Brøl fra Skibsfløjterne blander sig med Kæderaslen fra Skibsspillene, medens Kranmotorerne synger deres Crescendo og Decrescendo, men alt dette virker anderledes paa Tilskueren, fordi det her er muligt for ham at forstaa Resultatet af Virksomheden, og i alt Virvaret ser han den røde Traad, Hensigten.

De store elektriske Kraner bevæger sig roligt og afmaalt, de rives ikke med af de urolige Menneskers Larmen, men bevæger sig ufortrødent i samme adstadige Tempo og viser, at de kan faa gjort, hvad de skal, naar de blot ikke overanstrænger sig, men arbejder støt. Se i Frihavnen, med hvilken overlegen Ro og Selvbevidsthed Svingkranerne arbejder. Højt knejsende svinger de rundt lige hurtigt, hvad enten de har lidt eller meget at slæbe paa; de ved, at de gør deres Arbejde, netop som det Arbejde bør gøres, og Pligtfølelsen driver dem rundt og rundt ustandselig, saa Beskueren fyldes med Respekt for det maalbevidste Arbejde.

Endnu stærkere Indtryk gør maaske Kulkranerne ved deres Arbejde. De findes i Havnen Syd for Langebro langs begge Kajer, hvor de i beskeden Tilbagetrukkenhed har tilbragt en næsten arbejdsløs Vaar og Sommer. Lad os betragte en af de store Brokraner tilhørende Firmaet Alfred Christensen & Co. (Fig. 1 og 2) paa Kalvebodbryggen lige ved Langebro under dens Arbejde.

Paa det mangeleddede Jernstativ, der kan køre ved elektrisk Kraft langs Kajen, løber paa et Spor en Løbevogn med et lille Hus, hvori den Mand sidder, der dirigerer det hele. Han kører sig selv og Kranen og har foran i Løbevognen i et Hejsespil ophængt en stor Jernskovl, der kaldes Gribeskovlen. Naar det

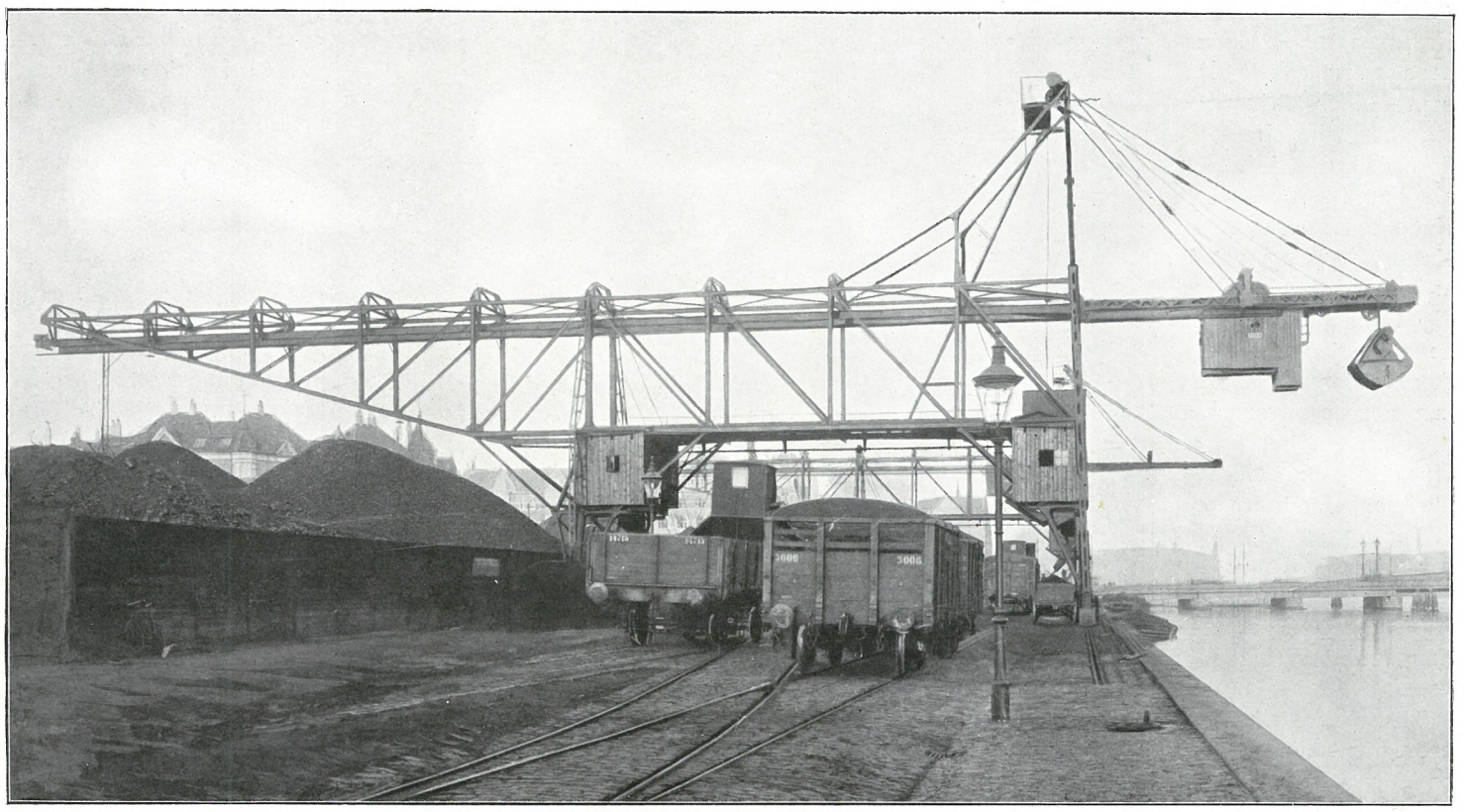


Fig. 1. Kulkran ved Kalvebodbryggen.

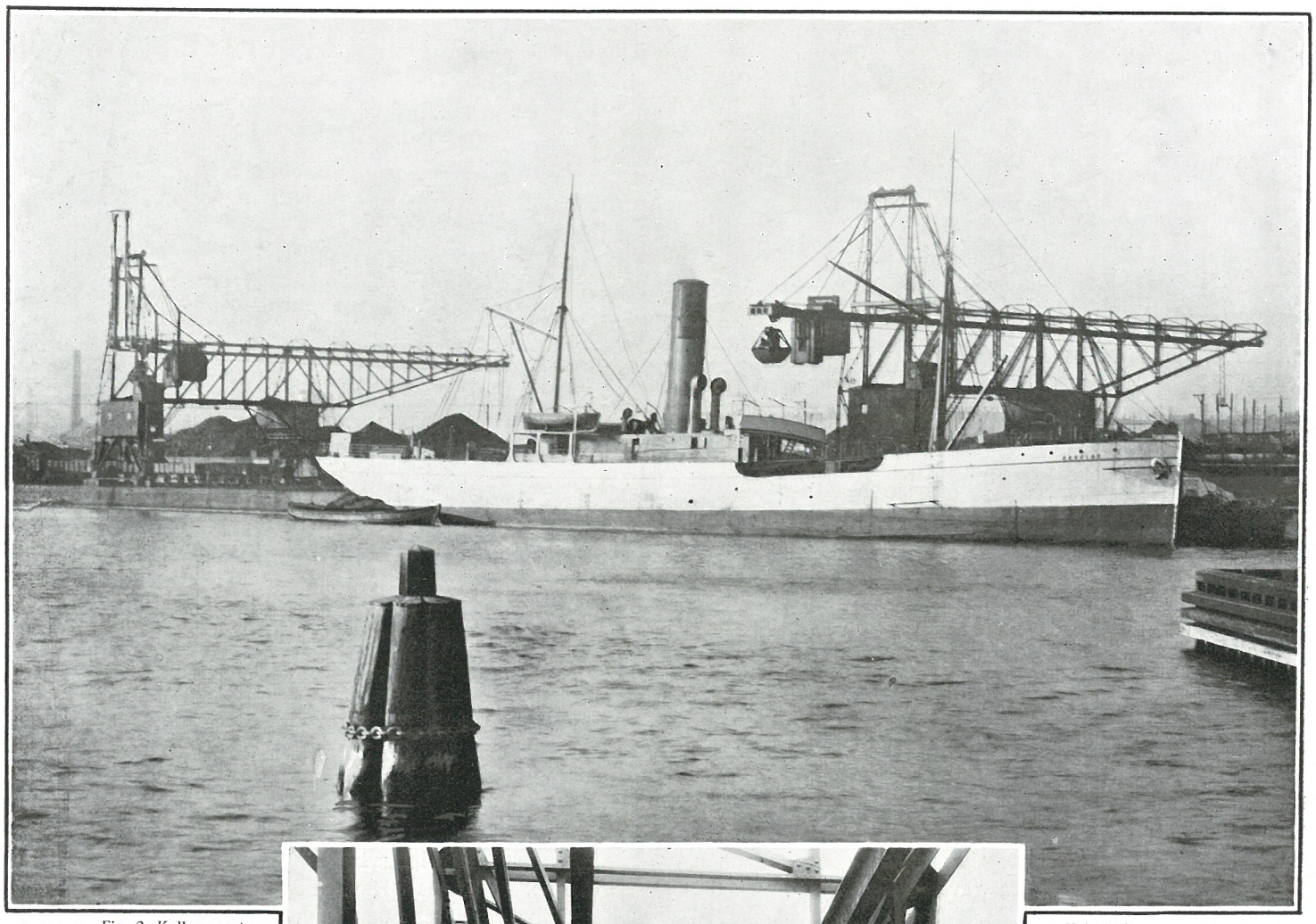


Fig. 2. Kulkran ved Kalvebodbryggen.

tunge dybtliggende Kulskib lægger til ved Kajen, køres Kranen hen foran en Luge, og derefter sænkes et drejeligt Stykke af Stativets Kørebane ned over Lugen, saa at Løbevognen nu kan køre ud over Skibet. Saa tager Arbejdet fat med Kraft. Kranføreren — Kulkranens mangearmede Dirigent — lader Gribeskovlen aabne sine Kæber og firer den ned i Lasten, saa den lægger sig paa Kullene. Gribeskovlen er Kranens Spiseapparat, og af dens Ædeevne og Graadighed afhænger hele Kranens Losseevne. — Ophængte i forskellige Tove kan den manøvreres af Kranføreren, der fra sit Hus stadig kan holde Øje med den. Han haler ind i et Tov, og straks begynder Gribeskovlens Kæber at lukke sig sammen om Kullene, medens de samtidig arbejder sig ned i dem.

Naar Kæberne har lukket sig helt sammen med en Knasen, idet de bider de mellemliggende Kul

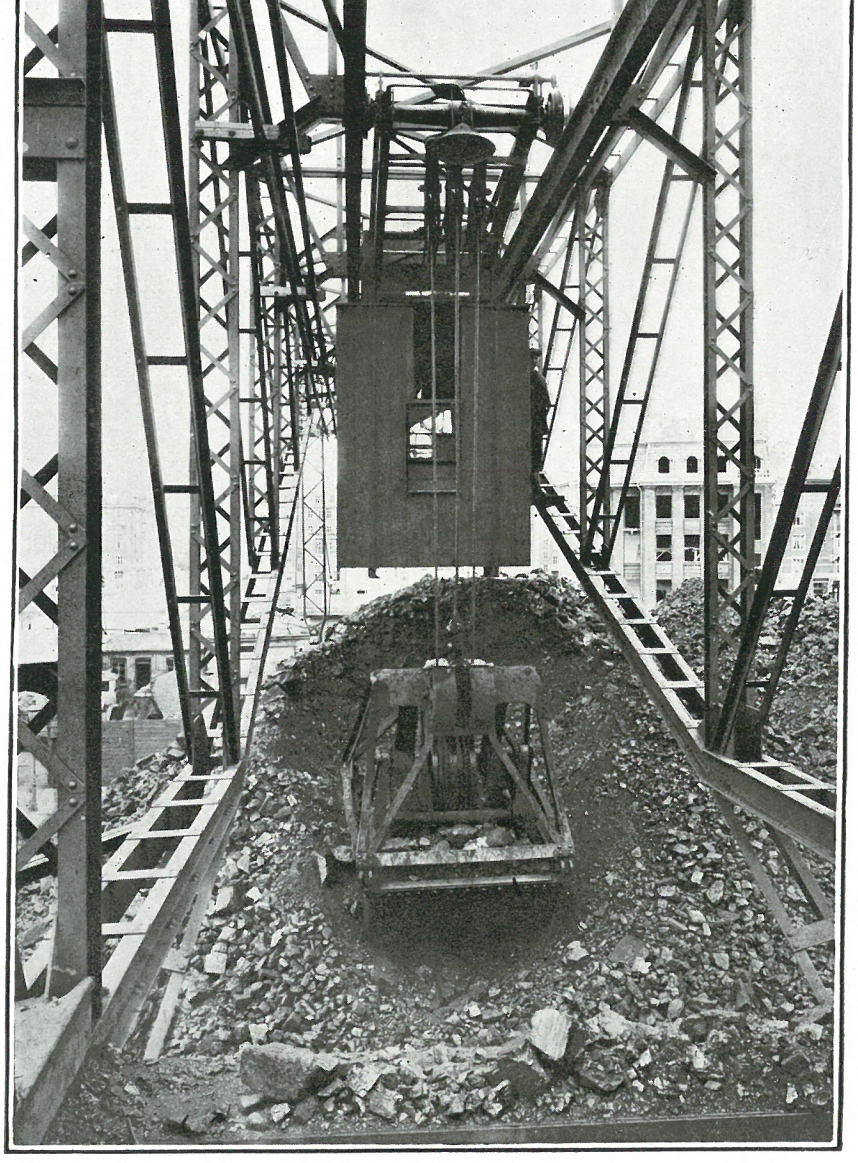


Fig. 3. Detailbillede af en Kran.

over, er Gribeskovlen fyldt med Top paa, og med sit Indhold, der svarer til en lille Families Vinterforbrug, hejses den til Vejrs og køres ind over Kajen enten til Jernbanevogne eller almindelige Vogne paa Kajgaden eller videre ind over Kullageret. Hastigheden, hvormed Løbevognen kører, er saa stor som en almindelig Hests 3-4 Meter pr. Sekund. Er Gribeskovlen ført hen til det Sted, hvor den skal tømmes, virker Kranføreren igen paa den gennem et af Tovene, saa at den aabner sig og lader sit Indhold falde ud, hvorefter næste Tur begynder. Omvendt kan Gribeskovlen tage Kul fra Kullageret, saaledes som Fig. 3 viser og fører det ud til Jernbanevogn eller almindelig Vogn. Hver Tur tager omtrent 1 Minut, og hver Gang flyttes 2 à 3 Tons Kul, alt sammen besørget af den ene Mand i hans lille kørende Hus. I stærkt Modsætningsforhold hertil staar den gammeldags Losning

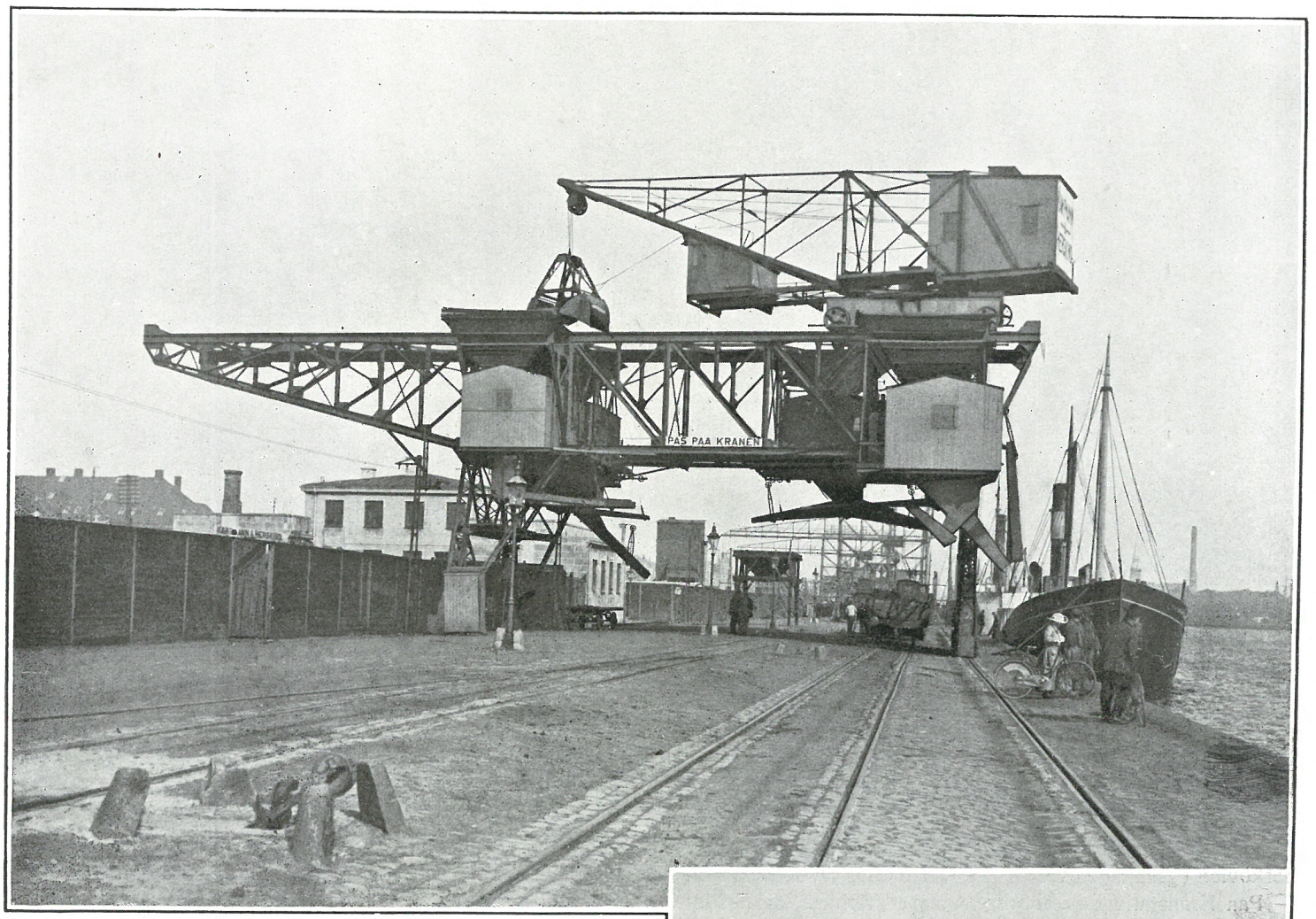


Fig. 4. Brokran.

ved Haandkraft, som vi alle kender, hvor Kullene hejses op af Skibsspillet i Tønder, der tømmes i Trillebøre, som af en Række Arbejdere trilles ind paa Kullageret ad en høj smal Træbro over Kajgaden, hvilende paa en Række høje Træbukke bag hinanden, som kaldes „Soldater".

Bortset fra den økonomiske Gevinst har den moderne Losningsmetode den samfundsmæssige Fordel, at den har fritaget Arbejderne for dette halsbrækkende Arbejde.

Har vi passeret de fire store Brokraner paa Kalvebodbryggen, kommer vi længere mod Syd til en anden Slags Brokran, tilhørende Firmaet Kampmann & Herskind (Fig. 4), ved hvilken der

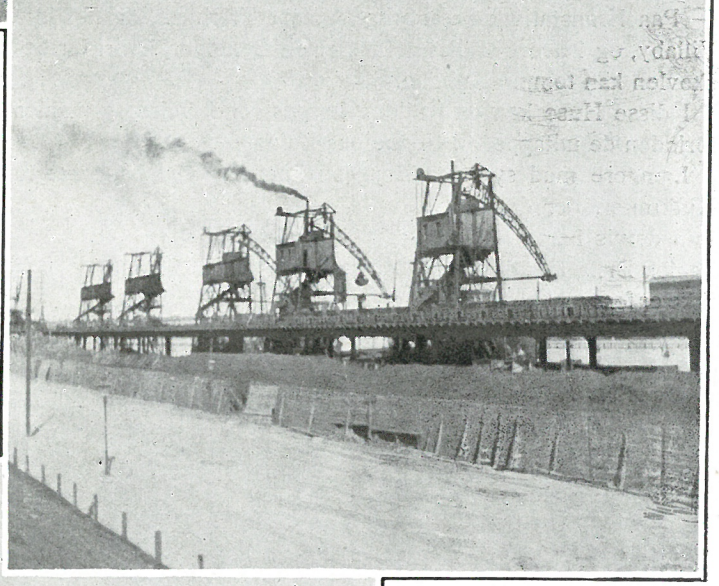


Fig. 5. Belysningsvæsenets Kraner.

paa Stativets Kørebane i Stedet for en Løbevogn kører en stor Svingkran. Midt paa dennes lange Udlægger findes et lille Hus, hvori Kranføreren er anbragt, og foruden at køre frem og tilbage kan han saaledes svinge sit Hus og sig selv rundt. En Tur rundt i en saadan Kran virker paa et almindeligt Menneske lige saa kraftigt paa Nerverne som de mest afskrækkende af Tivolis Forlystelser. Svingkranen er meget tung, den vejer omtrent 50000 kilogram, men for hver Tur kan Gri-

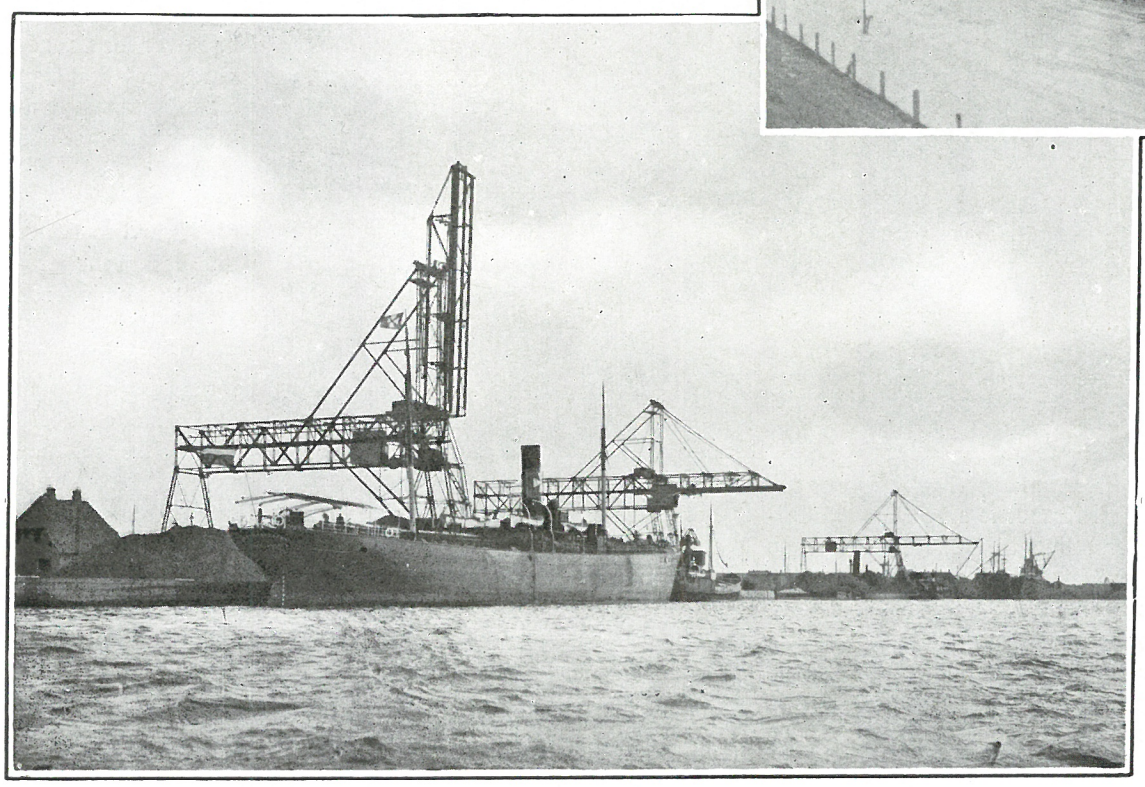


Fig. 6. Kulkraner paa Refshaleøen.

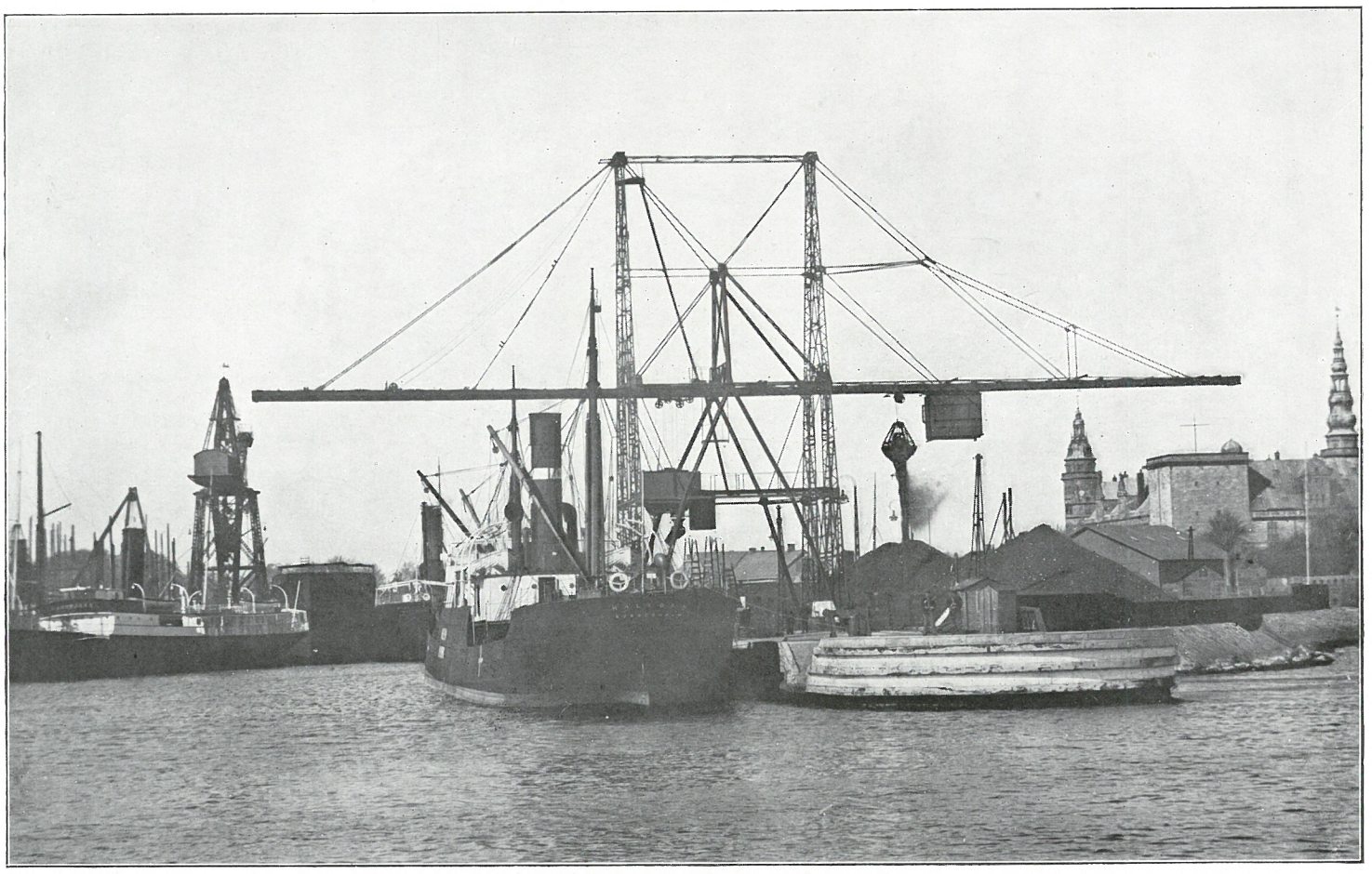


Fig. 7. Kulkran i Helsingør Havn.

beskovlen ogsaa tage over 3000 kg. Kul eller ca. 40 hektoliter. — Paa Kranstativet er anbragt 4 store Træhuse, en hel lille Villaby, og i hvert af disse Huse er en Beholder, hvori Gribeskovlen kan tømme Kullene.

I disse Huse kan da Kullene harpes rene, vejes og maales forinden de udtappes til Vogne paa Kajen —.

Længere mod syd paa Bryggen kommer Statsbanernes to Kulkraner, der dog kun delvis har mekanisk Drift, idet de ikke er forsynet med Gribeskovle, men har Spande, som fyldes ved Haandkraft i Lasten. Kullene tømmes for oven ud i andre Spande, der hænger i smaa elektriske Vogne, som ad en lang Bane fører Kullene til Lageret paa Godsbanegaarden. Længst mod Syd kommer fem store Kulkraner Fig. 5), der tilhører Belysningsvæsenet og hvoraf de tre første forsyner Vestre Gasværk, medens de to sidste forsyner Valby Gasværk med Kul. Kranerne arbejder med Gribeskovl, der fører Kullene først lige til Vejrs og derfra op langs en krum Udlægger til en Tragt foroven i Kranstativet. Til Vestre Gasværk tømmes Kullene fra Tragten ud i store Vogne, der kører paa en lang Jernbro. Vognene bevæges ved et Tov, der ustandselig løber rundt paa Ruller midt i Sporet, og naar en Vogn er fyldt med Kul, forbindes den ved Hjælp af et særligt Klemmeapparat med Tovet og trækkes afsted med dette ad en høj Bro, tværs over Godsbanegaarden til Vestre Gasværk, hvor Vognene tømmer sig under Kørslen derved, at Siderne aabne sig ved at støde mod en Forhindring, som er anbragt, hvor man ønsker, at Tømningen skal finde Sted. Vognene føres derefter ad et andet Spor tilbage til Kranerne. En saadan Bane kaldes en Kabelbane. De to Kraner længst mod Syd tømmer Kullene fra Tragten i almindelige Jernbanevogne, der forbindes til Tog og køres til Valby Gasværk.

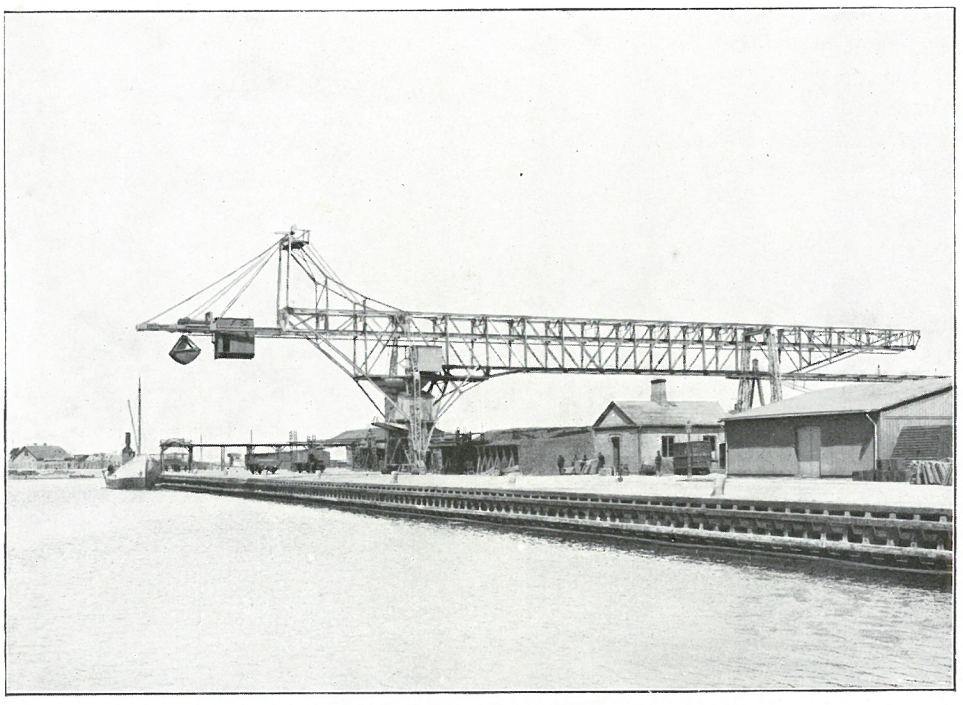


Fig. 8. Kulkran i Malmø Havn.

I Frihavnen findes fem lignende Kraner, som losser Kul til „Det Danske Kulkompagni".

Paa Refshaleøen lige over for Langelinies Pavillon kan man se tre store Brokraner tilhørende Københavns Bunkerkul Depot (Fig. 6). Kranerne ligner den beskrevne Brokran ved Langebro i Udseende og Virkemaade, men adskiller sig derfra ved, at de er meget højere og er forsynet med meget lange Udlæggere, der kan lægges ud over de største Skibe. Kranerne skal nemlig foruden at losse Kul fra Kulskibe til Oplagspladsen atter tage Kullene herfra og bringe dem ombord i Skibe, som lægger til ved Kajen og ønsker Kul til Forbrug paa Rejsen (Bunkerkul). Kranerne er derfor ogsaa forsynet med kørende Vægte, som kan køre ud paa Udlæggerne over Skibet, og hvori Gribeskovlen tømmer Kullene, saa at man nøje kan udveje, hvor mange Kul der udleveres.

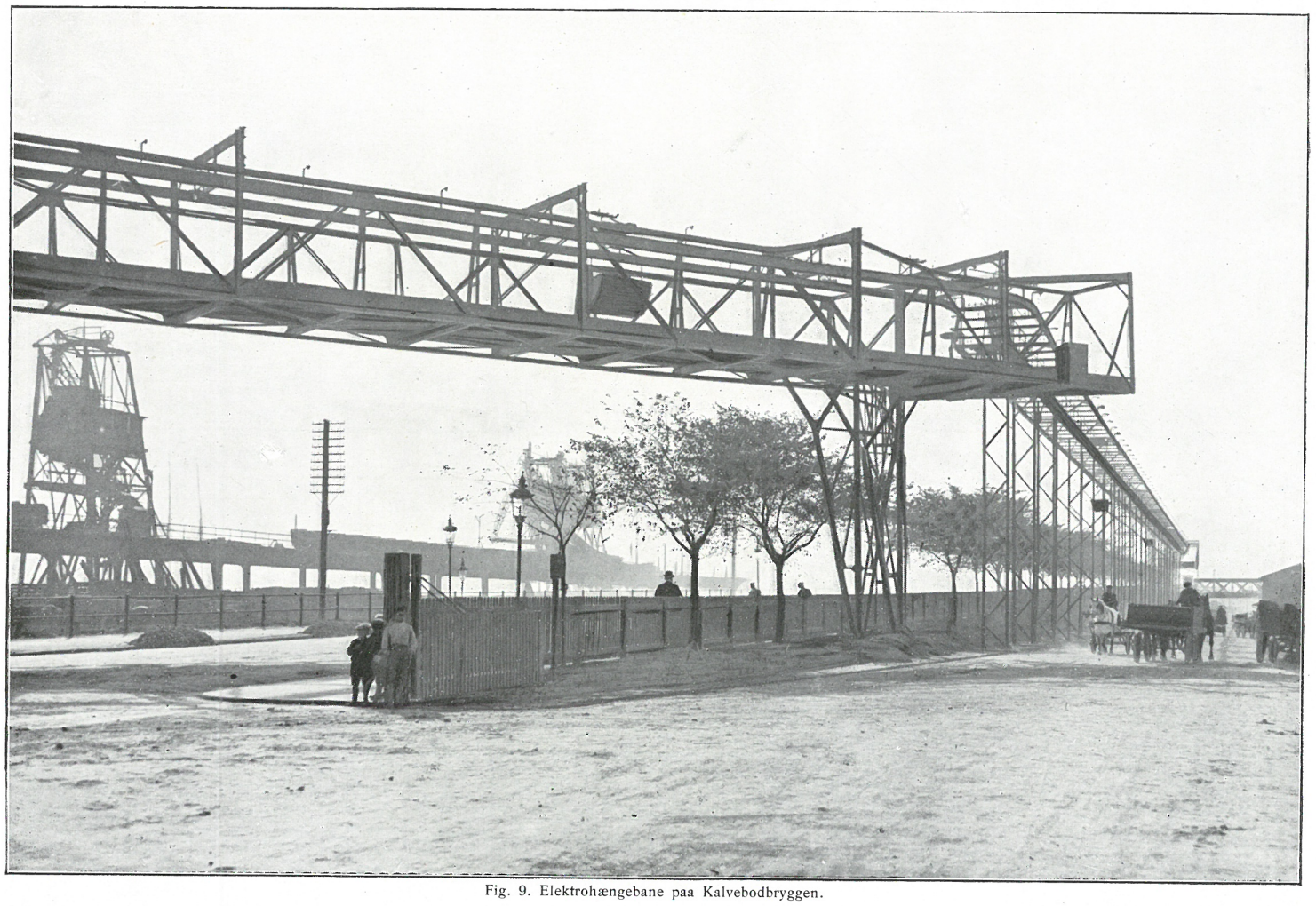


Fig. 9. Elektrohængebane paa Kalvebodbryggen.

Til Sammenligning viser Fig. 7 en lignende Kran bygget i Helsingør for Firmaet Major Wright & Co.

De store Kulkraner findes foruden i København i en Række danske Provinsbyer, ligesom de ogsaa er udbredt i Norge og Sverige.

Fig. 8 viser saaledes en stor Brokran fra Malmø Havn.

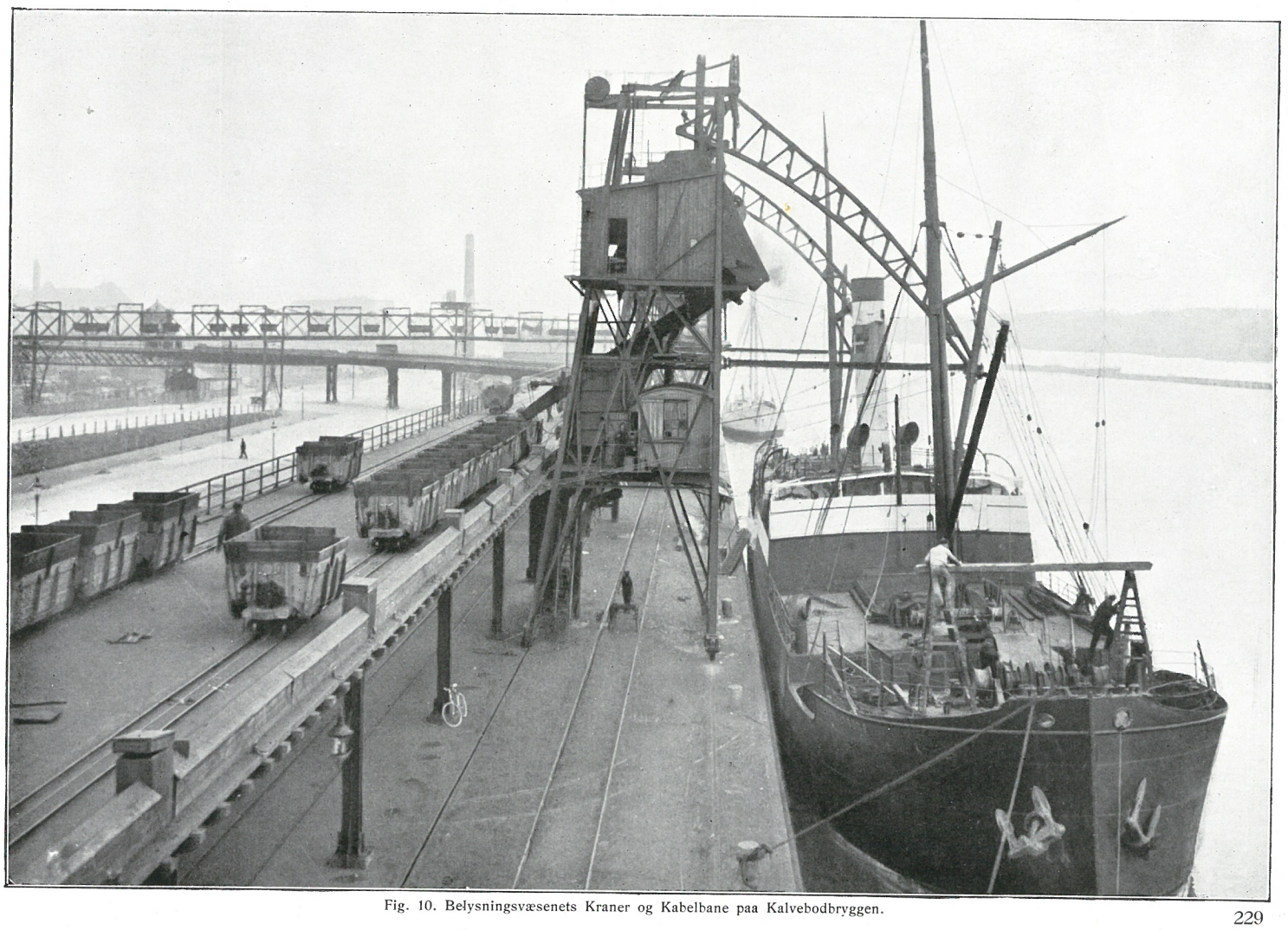


Fig. 10. Belysningsvæsenets Kraner og Kabelbane paa Kalvebodbryggen.

Danmark i Billeder

Svendborg og Omegn



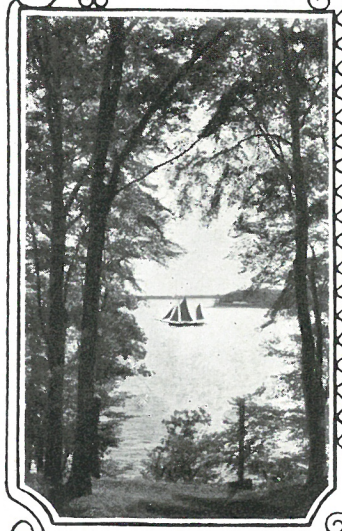
Landingsstedet ved Valdemar Slot, Taasinge.



Indkørsel til Valdemar Slot, Taasinge.



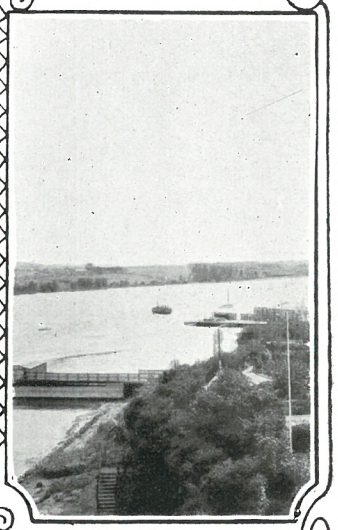
Udsigt fra Badehotellet paa Troense.



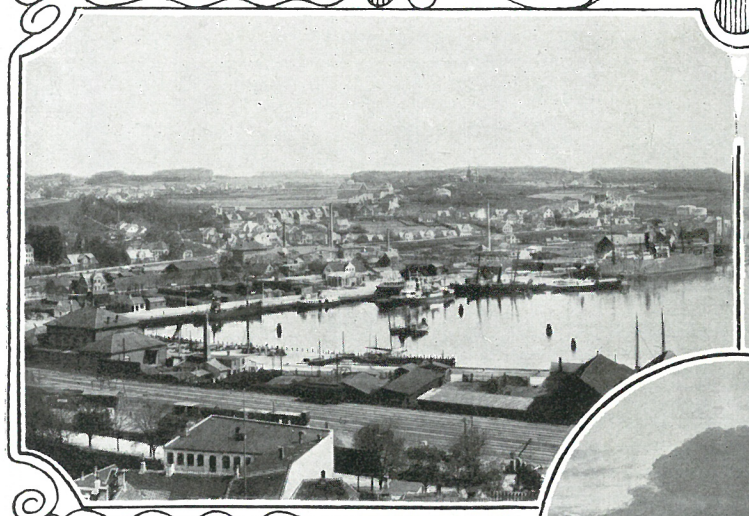
Udsigt fra Christiansminde.



Svendborg set fra Frue Kirke.



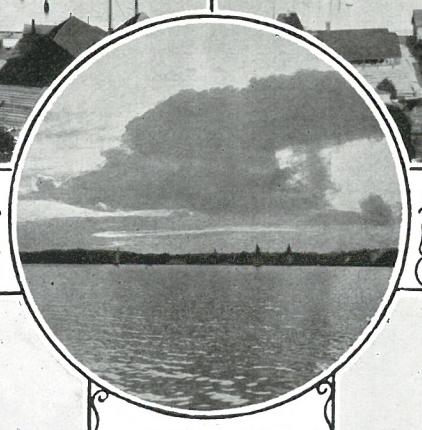
Udsigt fra Gasbeholderen.



Udsigt fra Frue Kirke.



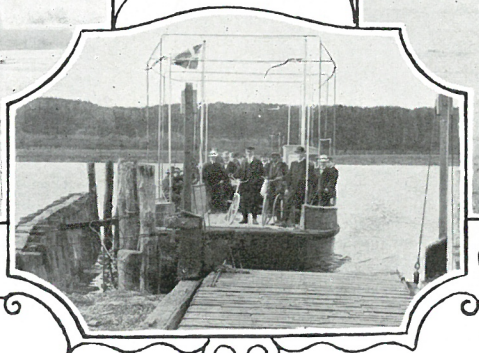
Parti af Holmen med Skibsværfterne.



Svendborg set fra Sundet.



Landingssted ved Breiningeskoven paa Taasinge.



Den elektriske Færge mellem Fyen og Thurø.



Thurø Rev.

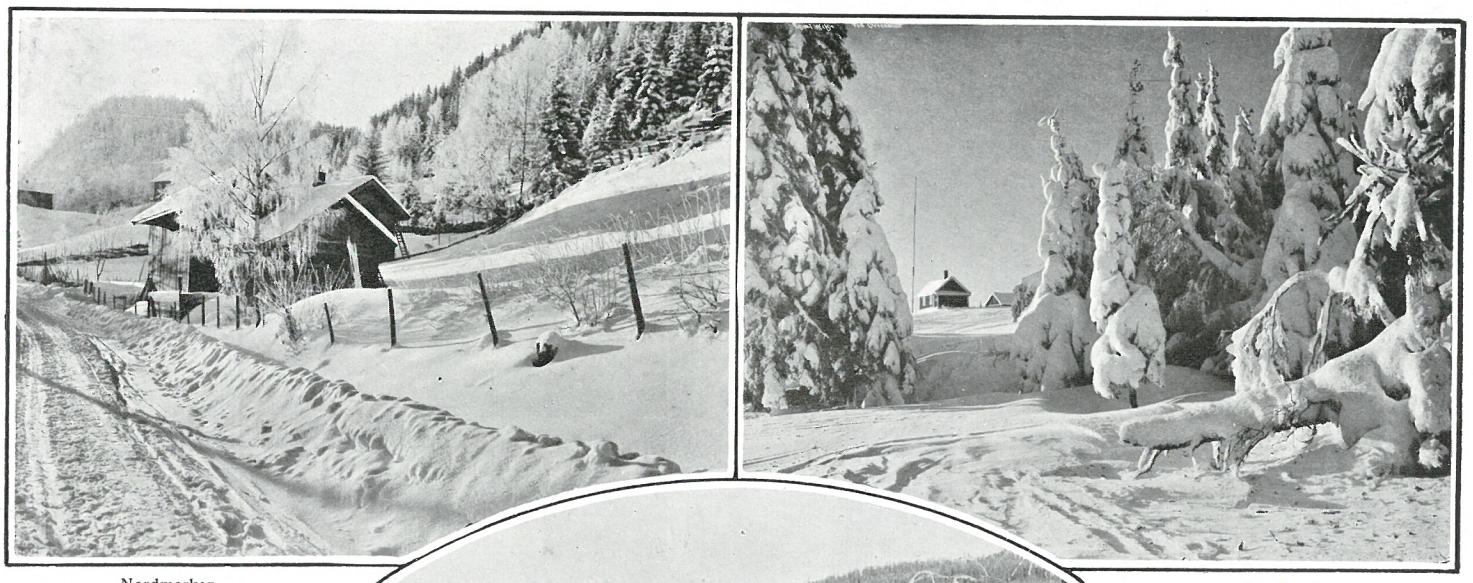
En Norgesrejse pr. Automobil

Fra Bergen til Trondhjem
paa tværs af Vestkystens Fjorde
Med Ruteautomobil gennem den evige Sne

Af ASMUS DIEMER

WILSES dejlige Billeder ligger foran mig, og Erindring paa Erindring kalder de frem for mine Øjne og mine Tanker. Norge er — som hele den skandinaviske Halvø — en vældig, uendelig Skønhedsverden, og Wilse er Kunstner paa sit Felt.

Storslaaet virker paa os Slettebeboere den norske Natur. Mangfoldige er dens Variationer. Østlandet har sine smilende Landskaber med de milebrede Skove, Vestlandet de dystre Fjorde og de himmelstræbende Tinder. Højfjeldet ruger over tavse, ensomme Vidder med Toppenes evige Sne. Og bag Nordlandets og Finmarkens flængede og forrevne Kyst straaler Midnatssolen over en Eventyrverden.

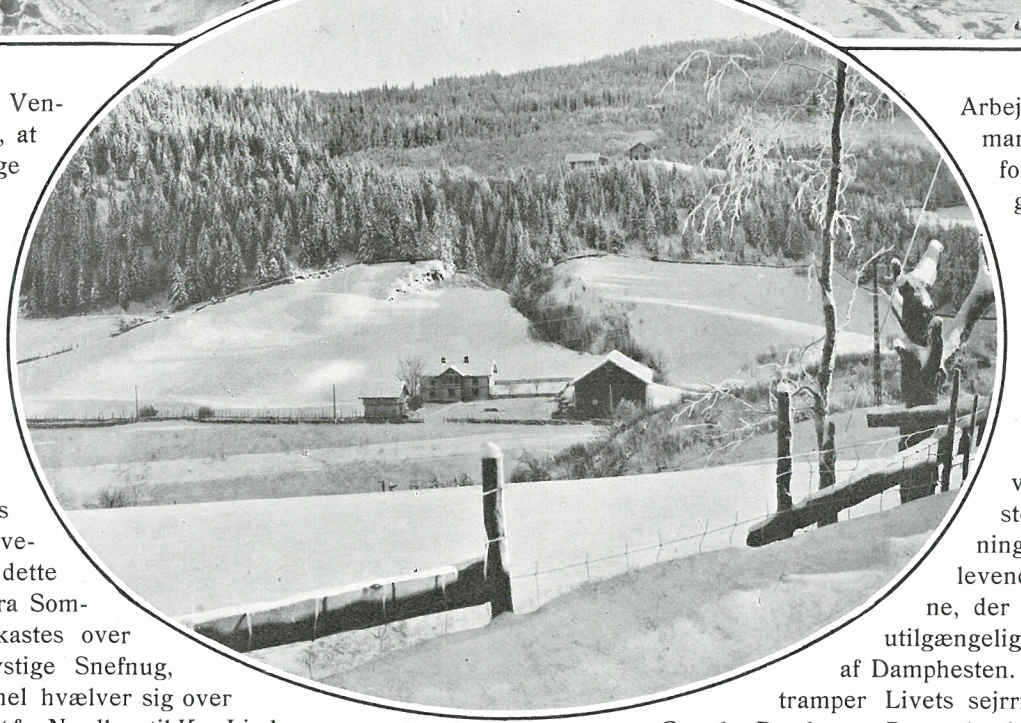


Nordmarken.

Nordmarken.

Med en gammel Vending kan man sige, at det at kende Norge er at elske det.

Men spørg mig ikke, naar Norge er skønnest — ved Sommer eller ved Vinter. Jeg svarer ikke derpaa. Jeg elsker dets Klipper og Fjorde, dets Skove og Søer i de lange Soldages mystisk violette Farveskær. Og jeg elsker dette Landet, naar det fra Sommerens Skønhed kastes over i en Hvirvel af lystige Snefnug, naar en blaa Himmel hvælver sig over et hvidt Land — hvidt fra Nordkap til Kap Lindesnæs.



Hallingdalen (Bergensbanen).

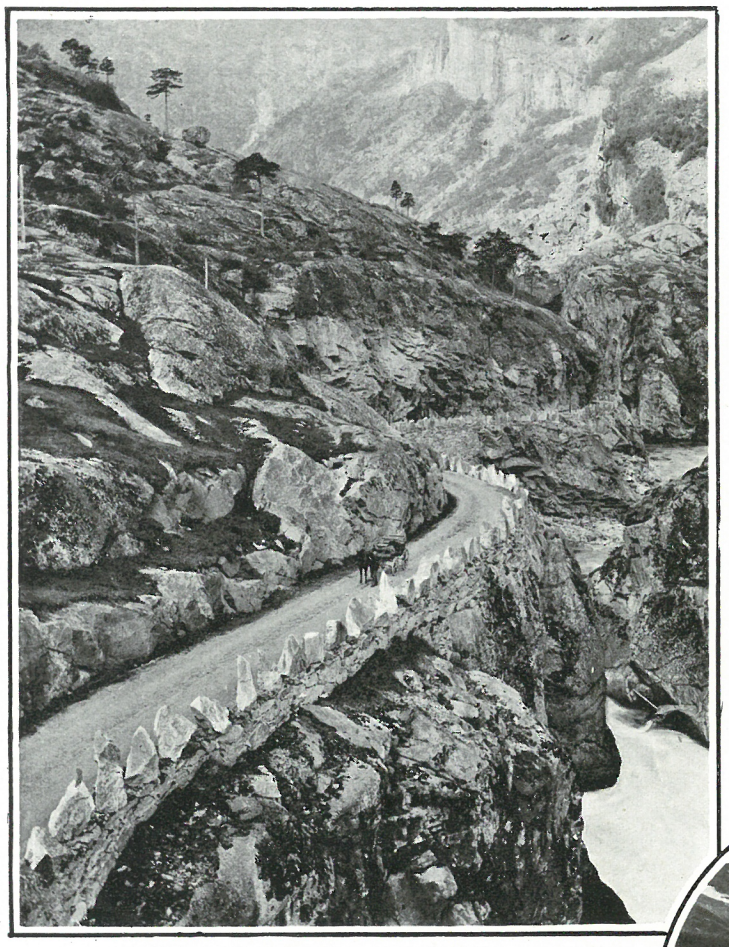
Kratos har bedt mig skrive Tekst til Wilses Billeder. Det er egentlig Synd. De taler saa godt for sig selv. Men jeg maa vel parere Ordre.

Lad mig saa fortælle lidt om én af mine Ture deroppe. Maaske netop den kan interessere dette Tidsskrifts Læsere. Den Tur foregaar nemlig dels med Bergensbanen og dels pr. Automobil.

Der er i Aarene lige før Krigen oprettet forbavsende mange Automobilruter i Norge. De spiller en uhyre vigtig Rolle i Turist-Kommunikationen, og de Rejsende benytter dette moderne Befordringsmiddel med fuld Tryghed. De sidste Krigsaar eller de to sidste har vistnok voldt en Del Afbræk i denne Trafik, og hvordan det bliver til Sommer, ved jeg ikke. Hvem ved overhovedet, hvor det bærer hen for os alle?

Men lad os begynde vor Rejse. — Jeg tog en Sommerdag for nogle Aar siden fra Kristiania med Bergensbanen. Den Bane er Norges Stolthed, og det er ikke underligt, thi dristig er i Sandhed den Tanke, der her er sat om i Daad. Over de øde og vilde Langfjelde — gennem næsten utilgængelige Egne, der naar helt op i den evige Snes Regioner — har Ingeniørernes Kunst spændt en Skinnevej, der forbinder Landets østen- og vestenfjeldske Dele og dets to største Byer, Kristiania og Bergen. 60—70 Millioner Kroner har en ikke rig Nation ofret paa dette gigantiske Arbejde, og ingen Nordmand finder, at Ofret er for stort. Thi Bergensbanen har ikke blot skabt Forbindelse mellem to Byer. Den har gjort meget mere. Den har bragt Udvikling, hvor der før var Stagnation. Den har ført vældige, hidtil næsten døde Landstrækninger, ind i Landets levende Organisme. Egne, der var saa godt som utilgængelige, gennemjages nu af Damphesten. Dens Stempelslag tramper Livets sejrrige Fremmarch til Gaarde, Bygder og Byer, der før laa helt udenfor. Norge er vokset gennem Bergensbanen, som Danmark blev større, da Hederne opdyrkedes. En Alfarvej er skabt mellem rige og frugtbare Dale, der tidligere skiltes af Is- og Snemure. Og i de Krigens Aar, der har hærget Europa, er denne Højfjeldsbane bleven den tynde, men sikre Traad, der bandt de Allierede i Vest til Vennen og Kolossen i Øst.

Et af Wilses Billeder viser Dem den smukke Hallingdal, gennem hvilken Ekspressen arbejder sig op mod Højderne. De hvidpudrede Skove og de store Snemarker lyser i Vinterdagen som en fjern, uvirkelig Verden. Og se saa Hallingdalen en Sommerdag! Ord er fattige, naar man skal male dens Skønhed.



Lærdalen. — I Ovalen: Nystuen og Filefjeld.

I Timevis kører man langs den fossende Elv med det isgraa Vand. Bygd efter Bygd ligger ved dens Bredder med smaa grønne Strimler af Ager og Eng.

Men jeg kommer vist til at springe Resten af Rejsen med Bergensbanen over. Ellers naar vi aldrig frem. En Sommertur med Bergensbanen kunde fylde en hel Bog.

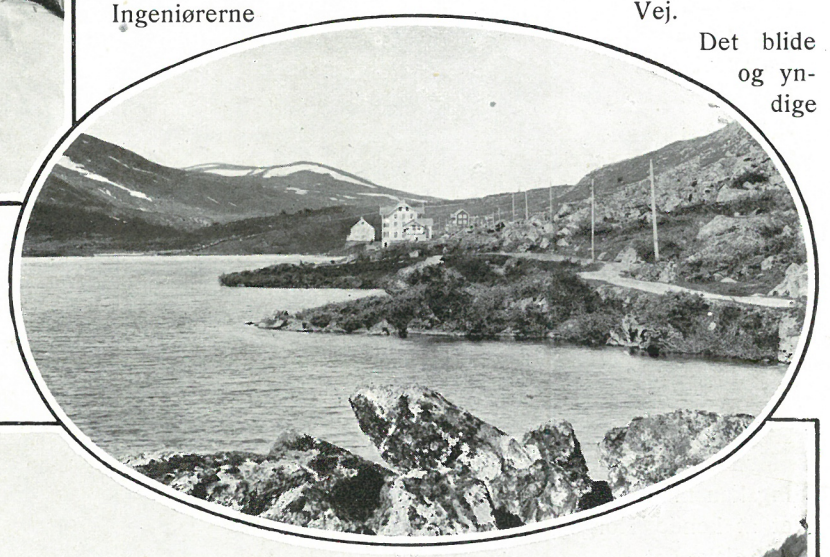
Jeg kom til Bergen en Aften, træt af Turen over Højfjeldene, men alligevel inderlig tilfreds med Dagens Udbytte. I den lyse Aften — for her er ingen Antydning af Mørke før hen ad Midnat — tog Byen sig saa velsignet hyggelig ud. Nu har vel Branden og Krigen ogsaa bragt Forandring heri.

Direktør *Rosasco* (Bennetts og Beyers Rejsebureau), tog imod mig, og i hans Selskab gjorde jeg i et Par Dage *urbs septicollis* — Staden med de syv Høje.

Saa tog jeg med Banen tilbage til Voss, og med Automobil fo'r jeg videre de 36 km til Stalheim. Vi kørte ad den gamle Postvej mellem Kristiania og Bergen, langs buldrende Elve og gennem vilde Skove op til Stalheim. Her ligger et mægtigt Hotel, 1500 Fod over Havet, lige oven over en „Kleve", det vil sige en Dalrevne. Fra Altanerne ser man 1000 Fod ned i Dybet langs glatte Fjeldvægge. Dr. Yngvar Nielsen — Norges berømte, nu afdøde „Fremmedfører", hvis Bog enhver Rejsende har med — skriver om Stalheim, at den, der ikke har set det, har ikke set Norge.

Fra Stalheim kørte jeg ad en serpentineslynget Vej atter ned i Dalen. Det var en af disse norske Veje, om hvilke der er bleven sagt, at en Ged maa have været Norges første Vejbygger. En dristig Ged maa det tilmed have været, som her har vist Ingeniørerne Vej.

Det blide og yndige





Fra Loen til Mindresunde.

Balholm ved Sognefjord var min næste Station. Lærdalen, Nystuen og Filefjord ligger ved Bunden af den lange Fjord, Norges længste (180 km). Lærdalen er en af de interessanteste Dale i Sogn. Saaledes kalder man hele det Land, der omgiver Fjorden. Men til Lærdalen kom jeg ikke paa denne Rejse. Fra Lærdalen gaar iøvrigt en storslaaet Vej — se Wilses Billeder — over Filefjeld, forbi Borgund, Nystuen og Maristuen til Tyin i Jotunheim og Fagernæs i Valdres. Ligeledes gaar der Vej fra Lærdal gennem Hemsedal til Gol i Hallingdalen. Disse Ruter trafikeres med Automobiler.

Den tyske Kejser var før Krigen en hyppig Gæst i Balholm. Her staar ogsaa den kolossale Fridtjof-Statue, som han i 1913 skænkede det norske Folk. Den er 12 Meter høj og staar paa en $10^1/_2$ Meters Sokkel.



Merok ved Geirangerfjord. — Her ender Automobilruten Hjelle—Merok, der fører gennem den evige Sne.



Romdalshorn og Troldtinderne.

Den virker — germansk. „Kommandøren" — en af Sognefjordens største Dampere — har sat Kursen fra Balholm Fjorden ud. Den skal til Bergen. Men vi er et lille Selskab om Bord, som ikke vil saa langt. Vi skal „gøre" Landet mellem Sognefjord og den næste — og mere nordlige — af Vestkystens Fjorde. Det er Nordfjord.

Vi damper altsaa ud mellem Sognefjordens Snefjelde i et Par Timers Tid og drejer saa ind i en Sidefjord til Bygden Vadheim. Længere vil en Del af os ikke med „Kommandøren".

En landlig Middag venter os i et lige saa landligt Hotel — udmærket er alt, hvad vi faar — og saa tøffer Automobilerne frem. Det er kraftige Landevejsmaskiner paa 40 H. K.

En Automobiltur paa 5 Timer har vi foran os. Landevejen snor sig i de særeste Sving langs Elvene og gennem Skovene. Vejen er fast og god. Chaufføren maa køre som en Engel, hvis han skal klare Skærene. De nervøse blandt Passagererne sidder med Livet i Hænderne, naar vi med god Fart stryger langs Afgrundene. Jeg har valgt min Plads paa Forsædet hos Chaufføren og føler mig hurtig aldeles tryg. Jeg er nemlig ikke længe om at konstatere, at baade hans Øje og Haand er sikre nok. Han vil aldrig komme de faa Centimeter for meget til Siden, som for os alle vil være den visse Død.

Saadan gaar Time efter Time. Snart stønner vor Maskine oppe i Højderne, snart glider vi i Serpentinesving ned i Dalen. Saa suser vi nogle Minutter hen ad en Vej uden Stigning eller Fald, gennem en Bygd med Gaarde og en Kirke og de underlig diminutive Marker langs Elven, hvor Høhøsten er i fuld Gang.

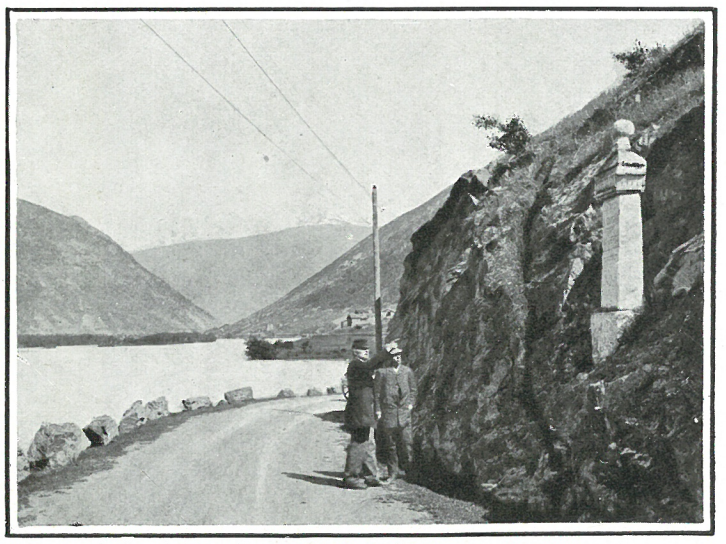
Det begynder at regne, og Landskabet forsvinder i Taage. Vi havde glædet os til Udsigten ind til Lundebræen, men Regnen visker Billedet ud.

Omsider naar vi Vaatedalen. Den bærer sandelig ikke sit Navn forgæves, thi nu er alle Himlens Sluser aabne. Regnen trommer sin ensformige Melodi paa Vognens Tag, og Fos ved Fos ned ad de høje, mørke Fjeldsider leverer et buldrende Akkompagnement. Og lige op ad vore Hjul stormer Elven af Sted med hvide Skumtoppe paa de isgraa Bølger.

Ved et lille Hotel i Vaatedalen stopper vi op. Baade vi og Hestekræfterne skal hvile til næste Dag. Vi spiser godt og sover dejligt under de sorte, ludende Fjelde.

Næste Formiddag gaar Turen videre til Sandene. Det er en lille malerisk By ved en Sidefjord til Nordfjorden. Jeg husker endnu saa tydeligt en halv Snes Kilometer langs Breimsvandet, hvor Vejen er klinet ind til Klipperne et Par Hundrede Meter over Søen.

Fra Sandene til Loen med Damper gennem Nordfjorden.

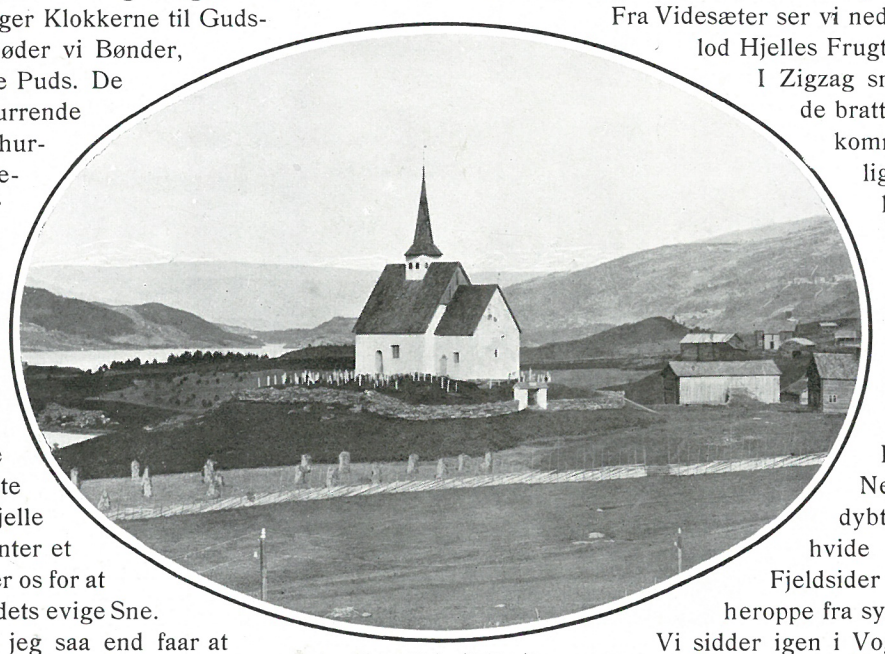


Kringen i Gudbrandsdalen. Her staar en Støtte „Til Erindring om Bøndernes Tapperhed i 1612". Her dræbte Bønderne Kaptajn Sinclair og hans 300 Skotter, som fra Norge søgte ind til Sverige.

„Loen is beautifully situated by the Fjord at the foot of high mountains and glaciers" staar der i en Beskrivelse, som faldt mig i Hænderne nu. Jostedalsbræens 2000 Meter høje Tinder lyser over Loen. Jo, vist er Loen „beautifully situated".

Vi lader Loen bag os. Vi er færdige med Landet mellem Sognefjord og Nordfjord. Det bærer atter fremad — stadig mod Nord.

Det er en dejlig, straalende Søndag Morgen. I de hvide Trækirker, vi tøffer forbi, ringer Klokkerne til Gudstjeneste. Paa alle Veje møder vi Bønder, der ager til Kirke i fineste Puds. De skuler lidt ondt til vore snurrende Hestekræfter og springer hurtigt af Vognene for at forebygge Ulykker, og under beroligende „Fo-o-la, Fo-o-la" passerer den nye Tid den gamle. — Ved Mindresunde gaar vi om Bord i en lille Motorbaad og sejler over Strynsvandet. Det er en pragtfuld Alpesø, en Perle i isblaa Bræers og snedækte Fjeldtinders Indfatning. Hjelle er Endestationen. Dér venter et Uhyre paa 50 Hestekræfter os for at føre os op gennem Højfjeldets evige Sne.



Ulnæs Kirke (Valdres).

Aldrig vil jeg — hvad jeg saa end faar at se i Verden — glemme disse 120 km fra Hjelle til Merok ved Geirangerfjord. — Yngvar Nielsen skriver i sin Rejsehaandbog over Norge: „Geirangervejen har som Mesterværk af Ingeniørkunst ikke i Europa noget, der overgaar den". Det er saa sandt, som det er knudret skrevet. I de Bjergegne, jeg har besøgt (Schweiz og Tyrol f. Eks.) har jeg ikke truffet dens Lige.

Fra Hjelle stiger Vejen voldsomt op til Videsæter, der er et Hotel, som ligger i 7—800 Meters Højde, Bygningen er med sammentvundne Jerntraade lænket fast til Klippen, thi heroppe raser ofte frygtelige Storme, og Sne- og Fjeldskred hører ikke til Sjældenhederne. En Junidag i 1893 styrtede en Klippeblok, saa stor som 15 Hestelæs, pludselig ned over Vejen. Det er den Slags Begivenheder, man ikke gerne taler om under Turen.

Fra Videsæter ser vi ned i Dalen, i hvilken vi forlod Hjelles Frugthaver ved Strynsvandet. I Zigzag snor Vejbaandet sig langs de bratte Klippevægge. Det forekommer os næsten ubegribeligt, at Automobilet har kunnet overvinde de kolossalt bratte Stigninger. Motoren er da ogsaa saa varm, at Kølevandet brænder gennem mine Støvlesaaler.

Chaufføren hælder koldt Vand i Køleren, mens vi Passagerer ser os om. Nede i Dalbunden, dybt, dybt nede trækker Elven sin hvide Skumstribe langs sorte Fjeldsider og under høje Broer, som heroppe fra synes bittesmaa.

Vi sidder igen i Vognen, som paany stønner opefter. Trævæksten hører snart helt op. De sidste forkrøblede Birke har sagt os far vel. Høje Snevolde — det er Midsommer — indhegner Vejen, og Søerne er fulde af Is. Godt og vel 1100 Meter er vi nu over Havfladen. Alt levende har vi forladt. Ingen Fugl stryger hen over disse øde Vidder, hvor 2000 Meter høje Bræer ser ned paa os med et koldt, fjendtligt Blik. Vi trykker os sammen i Vognen, knu-



Bygden Bang (Valdres).

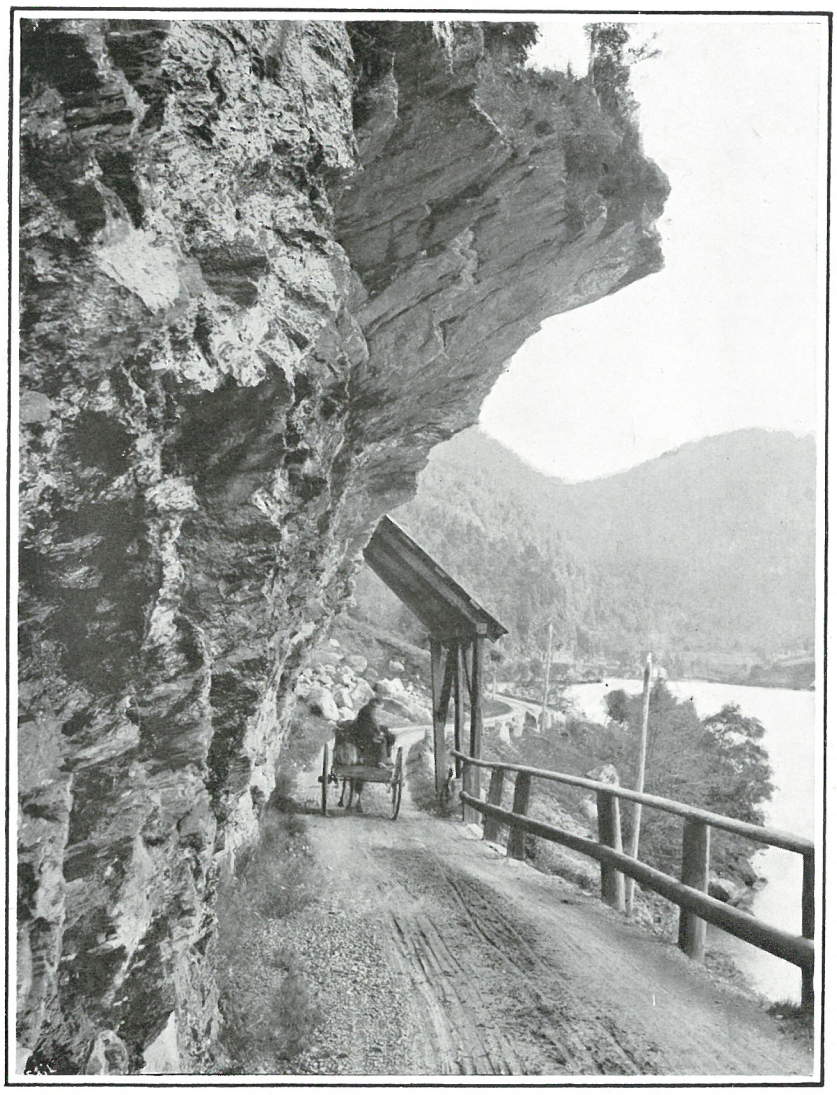


Laatefos (Hardanger).

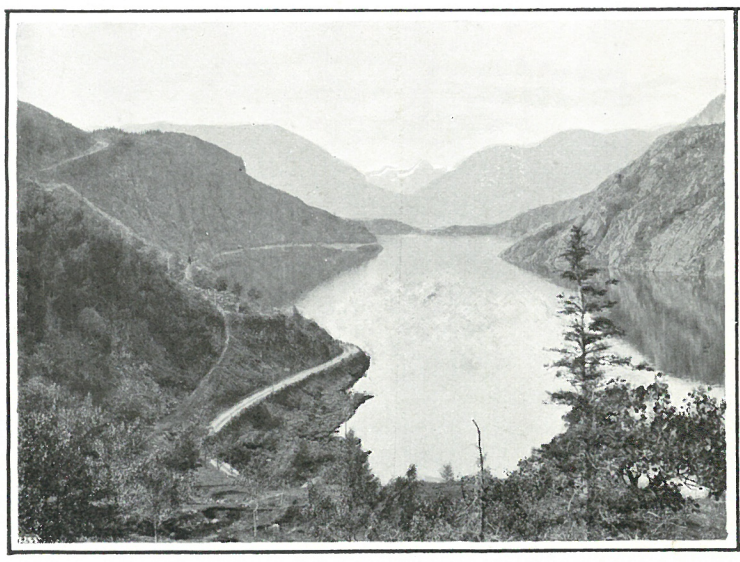
gende og smaa under Naturens vældige og barske Alvor. — Oppe paa Fjeldet her ligger Grotlien. Det er et Hotel, som om Vinteren er næsten utilgængeligt, og Størstedelen af Sommeren er det omgivet af Sne og Is. At Folk frivilligt rejser herop og bor her, naar der er Sommer i Dalene, begriber jeg ikke. Det maa her som ved Finse paa Bergensbanens Højdepunkt være Rekordsygen — et specielt engelsk og amerikansk Fænomen — der driver Menneskene op i Højderne.

Vi har kørt i 4—5 Timer. Nu gaar det atter nedad. Men Farten ned mod Geirangerfjord er lige saa spændende som Turen op til Videsæter. Vejen falder i halsbrækkende Slyng.

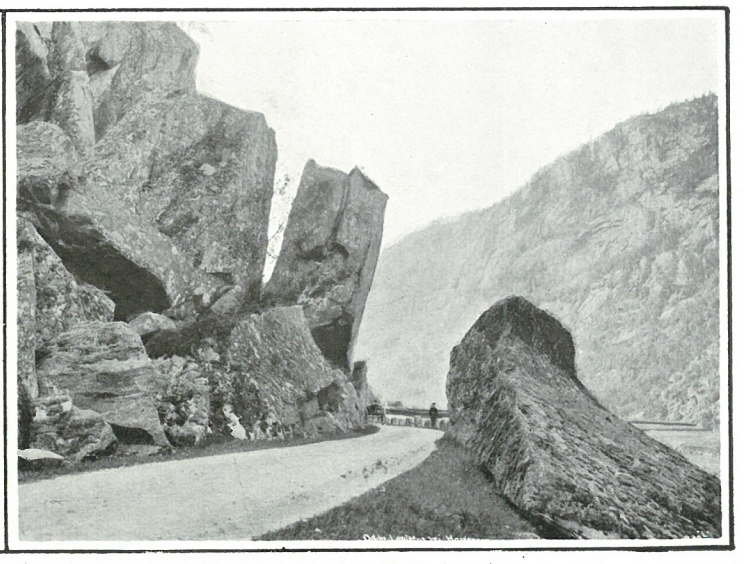
Vi er alle fulde af en frygtblandet Beundring for vor Chauffør. Han klarer de bratte Sving med en vidunderlig Sikkerhed. Helt ud til Randen af Afgrundene tvinger han sin Vogn. Han er nødt til det for at komme gennem Svingene. Jeg sidder ved hans Side og ser ned i Dybder, der faar Damerne bag i Vognen til at svimle, naar de engang imellem læner sig ud. De lukker tilsidst Øjnene, og ingen nok saa pragtfuld Udsigt kan faa dem til at aabne dem. Vi er hvert fjerde, femte Minut kun Centimeter fra frygtelige Fjeldgab, hvis Stenkæber vil lukke sig over vore Lig, hvis ikke Manden ved Rattet gør sin Pligt. Men han er urokkelig i sin Ro. Jeg lærer paa denne Tur at beundre de norske Fjeld-Chauffører. Disse unge Mænd med de skarpe Træk og de vagtsomme Øjne har ikke vore Bynerver. De er selv Sten, midt i Stenørkenen. Men det raader jeg alle, der vil „gøre“ Norge pr. Automobil: Sæt ikke en Slettelands-Chauffør ved Rattet, selv ikke den dygtigste. Det vilde være at udfordre Skæbnen.



Vejen Eide—Voss (Hardanger).



Ved Kvarnskleven (Valdres).



Odda—Laatefossvej (Hardanger).

Vi er igen naaet ned til Træregionen. Gaarde dukker op i Dalene under os. Sneen slipper sit Tag i Fjeldet. Ved Hotellet i Merok er Rejsen endt for den Dag. Vi sidder snart hyggeligt inden Døre ved et godt Bord, og om Natten lulles vi af en buldrende Fos i en drømmeløs Søvn.

Fra Merok rejser jeg videre over Aalesund og Molde til Trondhjem. Det er mest Sejlads.

Molde ligger ved Romsdalsfjord midt i et pragtfuld Panorama, hvis Baggrund er en majestætisk Alpekæde med Sne over Tinderne. Wilse har paa et af sine Billeder foreviget et Par af dem, nemlig Troldtinderne og Romdalshorn. Det sidste har en særlig Interesse for os. Det var nemlig en Dansker, Tindebestigeren *Carl Hall*, som i 1881 første Gang besteg „Hornet". Fjeldvægge som i Romsdalen ser man ikke mange Steder i Europa.

I de fleste af de norske Dale — Gudbrandsdalen, Valdres, Romsdalen — er der gode Automobilveje. I Telemarken og Hardanger ligesaa.

Den kongelige norske Automobilklub i Kristiania har ved Kaptajn *N. Ræder* udgivet udmærkede Automobilkort over disse Egne. Men der skal en særlig Tilladelse til at køre med Automobil i Norge. Herom giver Klubben eller Bennetts Rejsebureau enhver Oplysning.

Krigen til Søs



Tyske Minetrawlere i Østersøen.

Luftkrigens Helte og dens Ofre

Af ERIK HILDESHEIM

Ved Verdenskrigens Begyndelse havde Flyvernes Færden Improvisationens Præg over sig: de samme Flyvere og Maskiner anvendtes baade til Observation, Bombardement og Kamp, medens der nu er udviklet Specialtyper til Luftkrigens forskellige Opgaver. Størst Glorie er der kommen til at staa om Kampflyverne, fordi deres opnaaede Resultater er øjensynlige for Almenheden gennem Antallet af fjendtlige Maskiner, de har nedskudt. Men de er selv de første til at fremhæve det Arbejde, der præsteres af Infanteriflyverne (den nye Betegnelse, der angiver de Maskiner, hvis Opgave det er ved et Stormangrebs Begyndelse at flyve forud for Angrebstropperne og i faa Metes Højde bestryge de fjendtlige Skyttegrave med Maskingeværild) og Artilleriflyverne (der ved Hjælp af den traadløse Telegraf leder Artilleriilden), fordi deres Gerning udføres under en udsat Beskydning fra Jorden og uden Lejlighed til at udmærke sig særlig.



I en Kampflyvers Kvarter. Paa Væggene hænger Numrene skaaret ud af de nedskudte fjendtlige Flyvemaskiner, og fra Loftet en Flyvemotor, der er omdannet til Lysekrone.

Medens det saaledes især er Kampflyvernes Navne, Kommuniquéerne har gjort bekendt, har dog ogsaa særlige Begivenheder i Luftkrigen bragt andre Navne paa alles Læber; det gælder saaledes den engelske Flyver-Sekondløjtnant Warneford, hvis Karriere havde Kometens Præg over sig. Hans Lærer paa Flyveskolen havde sagt om ham, at han enten vilde blive berømt eller finde en snarlig Død, og Spaadommen gik i dobbelt Opfyldelse. Den ene Dag var han som et ukendt Navn paa en Rekognosceringsflyvning i et Morane Parasol Monoplan, da han ved Bryssel fik Øje paa et Zeppelin Luftskib, der vendte hjem fra et Togt over England, og skød det i Brand ved Bombekast. Under saare dramatiske Omstændigheder forøvrigt, idet Lufttrykket ved Luftskibets Eksplosion slyngede Warnefords Maskine om paa Ryggen, saa at Benzinen løb ud og han maatte lande paa Fjendens Omraade, hvorfra han dog slap heldig bort efter en ny Paafyldning. Før Krigens Udbrud havde nogle Stemmer betegnet Pegouds Sløjfeflyvninger som formaalsløse, men en Episode som denne beviste, at de ikke havde været forgæves, idet det havde vist andre Flyvere, at en Flyvemaskines Stilling i Luften er ligegyldig, blot den er i tilstrækkelig Højde, og Flyveren bevarer sin Koldblodighed. Begejstringen var stor over Sejren over et af disse Spøgelser, der paa deres natlige Færd over England hidtil var gaaet Ram forbi, og Andendagen bragte pr. Telegram fra Kongen Warneford den højeste engelske Udmærkelse: Victoria Korset, og Trediedagen derpaa dræbtes han under en Prøveflyvning med en Henry Farman Biplan.

Medens Franskmændene og Tyskerne har offentliggjort Fortegnelse over Antallet af Modstandere, deres Kampflyvere har gjort det af med, har Englænderne omgivet deres Flyveres Bedrifter med samme Tavshed som „deres store graa tavse Flaade". Det mest levende Indtryk af Krigsflyvernes Virksomhed faar man af de Bøger, der paa de tre Hovedsprog er udgivet om de kendteste, idet de bringer deres Breve til Hjemmet og vil bevare deres Betydning efter Krigen; paa engelsk foreligger Flyverløjtnant Roshers: *In the Royal Naval air service* (I Marinens-Flyvevæsen), paa Fransk: *Les as, peints par euxmêmes* (As = Betegnelsen for en berømt Flyver, altsaa „Flyvernes Selvbiografi", og paa Tysk: Immelmanns: Mine Kampflyvninger, Boelcke: Feltberetninger og von Richthofen: Den røde Kampflyver.

I den sidst nævnte Bog skildres saaledes en Kamp paa Liv og Død mellem Friherre Richthofens yngre Broder, der ogsaa er Flyver, og den engelske Mesterflyver, Kaptajn Ball, for hvem hans Fødeby



Engelsk Sopwith Kamp Tredækker.

Nottingham for nylig har afholdt en Mindegudstjeneste, som en af Nationens ypperste med 38 Luftsejre. Hver førende deres Lands bedste Kampmaskine, Kaptajn Ball en Sopwith Tredækker og Løjtnant Richthofen en Albatros Todækker (Spad'en er den franske Favoritmaskine) fløj de lige løs paa hinanden og betjente i sidste Øjeblik deres Maskingevær med det Resultat, at Kaptajn Ball gennemborede von Richthofens Benzinbeholder og saarede Føreren, saa denne maatte lande, medens Tyskerens Kugle ramte ham selv i Hjærtet.

Naar den franske Mesterflyver Guynemer har haft en usædvanlig lang Karriere som aktiv Krigsflyver, skyldes det sikkert for en stor Del hans overlegne Skydefærdighed, som den blandt andet lagde sig for Dagen, da han i Løbet af 2½ Minut nedlagde 3 tyske Maskiner. Ogsaa en Række af de fra før Krigen kendte franske Flyvere har givet deres Liv for Fædrelandet, for blot at nævne to Navne kendt herhjemme: Pegoud og Brindejonc. Og en særlig Fremhævelse blandt de franske Flyvere bør endnu blive den 46aarige Eskadrillechef, Kaptajn Beauchamps til Del, der har gjort sig Bombardementsflyvninger til Speciale; hans Togter mod Krupps Fabriker i Essen og til München vil endnu være i Erindring, og hvorledes han fortsatte det sidste ved at overflyve Alperne og lande paa italiensk Side i Posletten og kort efter faldt i Luftkamp over Douaumont Fortet.

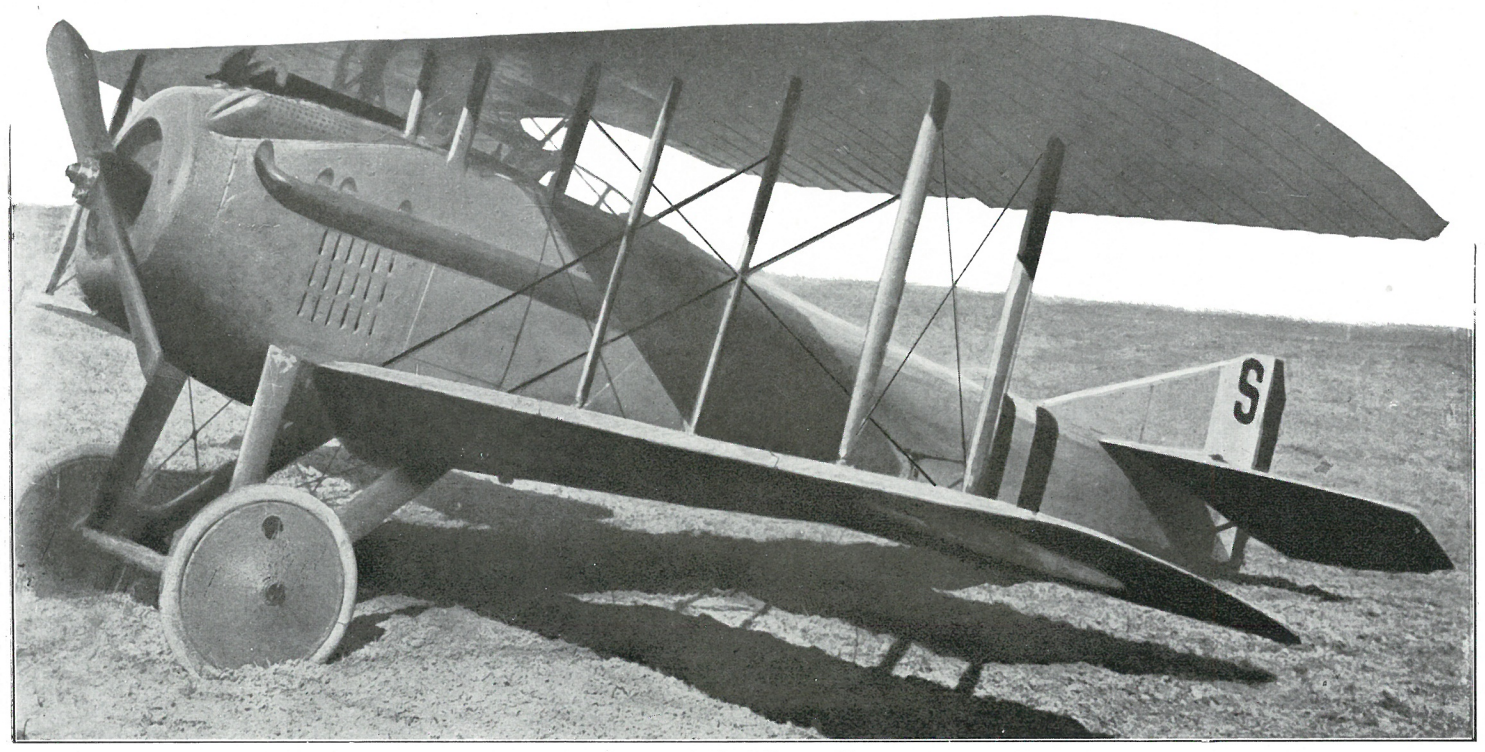


Kaptajn, Friherre von Richthofens Albatros Kampeskadrille af Englænderne kaldet „Det omvandrende Cirkus".

Paa tysk Side har Navnene Immelmann, Boelcke og von Richthofen Klang fremfor alle andre. Medens de to første er faldet, fører Richthofen endnu an med 59 Luftsejre, og hvor hurtig Luftkampene har udviklet sig, ses bedst af, at medens Immelmann og Boelcke allerede var berømte, da de ved deres ottende Sejr til deres store Forbavselse modtog den højeste tyske Udmærkelse, Pour le Mérite, nævnedes Richthofens Navn først i Kommuniquéerne ved hans femtende Sejr, og han giver tydelig sin Misfornøjelse til Kende over de modtagne Anerkendelser, til han efter den attende Sejr modtager „Pour le Mérite", og da hans yngre Broder senere optræder som Kampflyver, er Fordringerne yderligere steget, saa at først den 23nde overvundne Modstander indbringer ham Udmærkelsen. Tyskerne har offentliggjort lange Lister over Kampflyvere og deres opnaaede Resultater, og de fleste har efter kortere eller længere Tids Forløb selv fundet Luftdøden. Boelcke udførte et Pionerarbejde ved at uddanne et større Antal Kampflyvere, blandt hvilke var baade Immelmann og Richthofen. Sidstnævnte fortæller, hvorledes Boelcke bibragte alle, der kom i Berøring med ham, den Følelse, at vedkommende havde hans særlige Bevaagenhed, og den eneste, han maaske viste en speciel Interesse, voldte hans Død, da han den 28nde Oktober 1916 i Kampens Hede med sit ene Plan berørte Boelckes Maskine, og ved den store Hastighed, de moderne Flyvemaskiner bevæger sig med, kappede et Stykke af Boelckes Bæreplan, saa at han styrtede ned og „faldt ubesejret", som Mindeordene lød over ham.

To Kampeskadriller, som er blevet anført af Boelckes og Richthofen, har ved kejserlig Anordning faaet Navn efter dem, og et af Billederne viser den Richthofenske, som Englænderne kalder det omvandrende Cirkus. Heri ligger en bitter Ironi, der hentyder til, at disse særlige Kampeskadriller ikke sætter blivende ind paa et bestemt Afsnit af Fronten, men fører en omflakkende Tilværelse langs hele Kamplinien.

Kampflyvernes Resultater alene yder ingen Maalestok for Overlegenhed i Luftkampene, idet begge Parter jo kun har Vished for de Modstanderes Skæbne, som er faldet paa deres Omraade, og et stort Antal dokumenterede fældede Modstandere aflægger saaledes ogsaa Bevis for Underlegenhed ved at sige, at Fjenden ikke kan forhindres i at føre Kampen over ens Omraade. Medens Franskmændene i stor Udstrækning sparer deres Materiel (baade Førere og Maskiner) ved at give Flyvere, der er sendt ud at rekognoscere, fotografere eller bombardere, Ordre til at bøje af for Fjendens Kampflyvere og undgaa Indviklinger i Kamp, søger de tyske Flyvere Luftkampen som en Militærordre, og Englænderne lader, selv om de er sendt ud med anden Mission, nødig en Luftkamp gaa fra sig, som de ser paa som en god Sport.



Den franske Spad Kampmaskine.

CHAUFFEUREKSAMEN

(Af „Kaptajnen"s Erfaringer)

Den populære „Automobilcensor," Ingeniørkaptajn A. G. V. Petersen, giver her, ledsaget af en Række muntre Lynskud, „Kratos'" Læsere et lille Indblik i Automobillærerens mangeartede Oplevelser.

Det Spørgsmaal stilles hyppigt, om det er svært at lære at køre Automobil. Svaret er, at det er nemt at lære at køre, men det er vanskeligt at køre godt. Det kræver visse Egenskaber, som ikke alle er i Besiddelse af. Selve Behandlingen af Automobilets Mekanik er i og for sig ikke indviklet, men alle Haand- og Fodgreb skal udføres i rette Øjeblik og paa rette Maade. At styre Vognen er heller ikke vanskeligt, men ogsaa her gælder det, at de rigtige Manøvrer skal foretages netop, naar de paakræves. Derfor er det let at lære at køre, naar man er resolut og handlekraftig, er i Stand til i Brøkdele af et Sekund at erkende en Situation, fatte en Beslutning og udløse denne i den rigtige Behandling af Maskineriets Organer.

Et sundt normalt Menneske, der ikke er helt fremmed for Maskiner og er vant til at færdes ude, kan i ganske kort Tid — enkelte Timer — lære at føre en Motorvogn med Forsigtighed. De første af vore Automobilister lærte jo overhovedet ikke at køre, men prøvede sig frem, til det gik. Paa et lovbefalet Kørekursus lærer man ogsaa kun med Forsigtighed og stadig Anspændelse at kunne køre en Vogn gennem de talrige Vanskeligheder, der frembyder sig. Men herfra og til at blive en dygtig Chauffeur er der en lang Vej, som kræver halve eller hele Aar. Først naar man kan, som det hedder, køre med Rygraden, det vil sige foretage sig netop det rigtige uden at tænke over det og uden egentlig at være sig bevidst, hvad man gør, først da kan man virkelig køre. Det kan imidlertid ikke læres paa et Kursus. Man maa være alene om atter og atter at opleve og erkende de tusinde forskellige Situationer, der forekommer, hvis man uden at lægge Beslag paa Hjærnen ganske impulsivt skal kunne køre og færdes sorgløst ad Gader og Veje og paa rette Maade udnytte det udmærkede Apparat, man raader over. Saa lærer man ogsaa efterhaanden at se og høre, om der er noget i Vejen med Vognen, man lærer, hvor man skal søge Fejlen og er klar over, om det er noget, man selv kan klare eller der kræves Værkstedshjælp. Faren for en Chauffeur fremkommer, naar han ikke forstaar at vurdere, hvor stor hans Færdighed er.



Stop!!!



Vil De sige mig —?

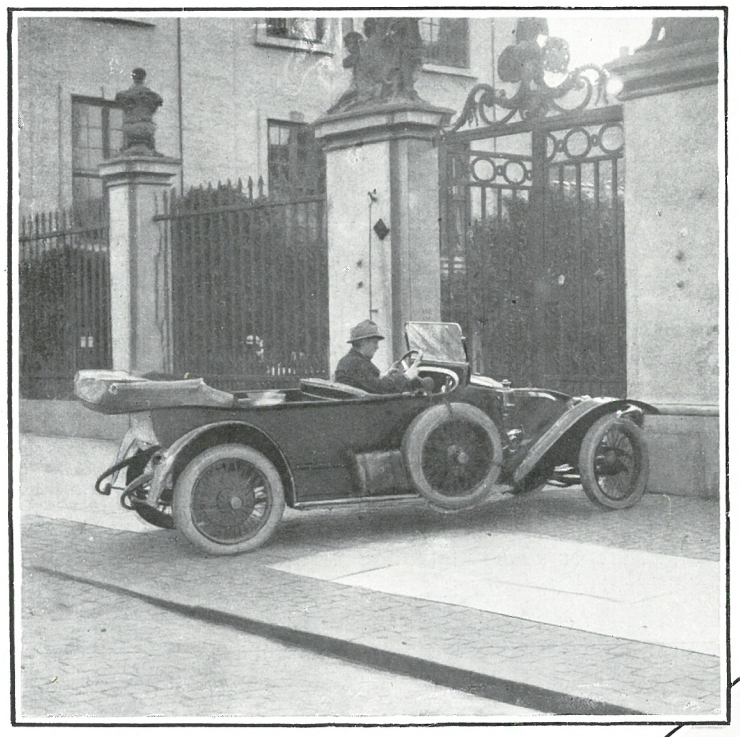
Vognmændene er aldrig bange for de ganske ny Chauffeurer. Men naar de har kørt en Maaned eller to, saa troer de, at de kan, og saa maa de ringe hjem, at de har lavet Kunster. Og saa ligger Faren jo i Alkoholen. Der sker saa godt som ingen større Ulykker, uden at Spiritussen har været medvirkende. Enten har Chauffeuren været fuld, eller ogsaa har den Tilskadekomne været saaledes paavirket, at han bærer sig fjollet ad. Men ogsaa her gælder det, at den, der fuldt ud mestrer sin Opgave, kan bedre taale en lille Gnist end den, som endnu ikke er helt udlært. Den, der har aflagt Køreprøve og faaet sig en Vogn, og som saa kører ud og spiser Frokost med Familien og Venner, maa være klar over, at den Stimulans, der gør ham glad og vennesæl, navnlig stimulerer Troen paa hans egen Dygtighed og faar ham til at køre hurtigere og flottere, end hans Færdighed endnu gør tilladelig.

Køreprøven tjener saaledes til at vise, om Eleverne har opnaaet den elementære Færdighed, og om de har visse fundamentale Evner eller rettere, ikke er belastet med visse Skrøbeligheder, og dog kan den, der er nervøs og ubeslutsom lære at køre; men de rent elementære Færdigheder maa da i langt højere Grad indarbejdes, og nogen flot Chauffeur bliver han aldrig.

— Saasnart Eleven sætter sig til Rattet, faar man et umiddelbart Indtryk af hans eller hendes Kvalifikationer. Den usikre og nervøse giver straks dette til Kende, ja det gaar saa vidt, at nogle ligefrem ryster paa Benene paa samme Maade, som nervøse Folk ryster paa Hænderne. Det er klart, at Starten ofte mislykkes for saadanne Folk, idet det er umuligt for det skælvende venstre Ben at give jævnt Slip paa Friktionspedalen. Naar Motoren saa er gaaet i Staa et Par Gange, inden Starten lykkes, er vedkommende i en saadan Stemning, at alt er umuligt. Særlig kniber det med Vendinger og Baglændskørsel. En ikke helt ualmindelig Bommert er det da, at der under Vendingen trædes paa Speederen i Stedet for paa Friktionspedalen og saa er Resultatet givet — op 'over Kantsten og Fortov, Bang!

Jeg husker en ældre Fabrikant, som inden der var givet nærmere Regler for Uddannelsen, mødte stolt med sin egen Vogn. Jeg begyndte dengang altid med Vendinger for dog at have lidt Begreb om Vedkommendes Kørselsfærdighed, inden jeg vovede mig ud paa befærdede Gader. Efter at Fabrikanten med stor Eclat havde vædret det gamle Frederiks Hospital, meddelte jeg ham høfligt, at jeg desværre ikke kunde give ham Attest, hvad der meget forundrede ham. Fornærmet spurgte han, om jeg da ikke vilde prøve ham mere og bemærkede, at de 10 Kr. var nemt tjente. Hertil svarede jeg, at Risikoen ved at køre videre med ham vist ikke dækkedes af de 10 Kr.

Kun faa er saa fornuftige som en ung Dame, der kørte nydeligt paa Gaderne, men kludrede ved Vendingen. Jeg bad hende saa om at gøre det om, men hun erklærede, at hun ikke vilde mere. „Naar man saaledes pludselig kan gaa fra Koncep-



Bang!

terne, egner man sig ikke til at køre Automobil," erklærede hun, „nu var hun færdig med den Sport."

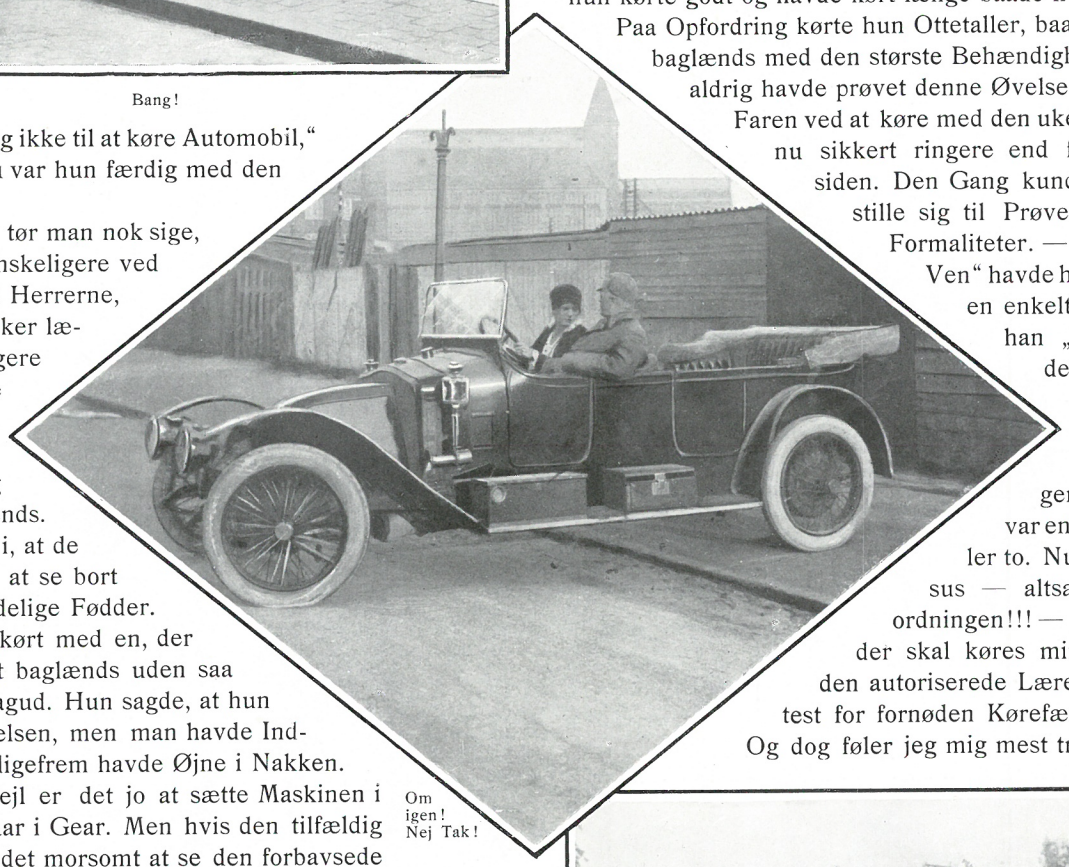
Gennemgaaende tør man nok sige, at Damerne har vanskeligere ved at lære at køre end Herrerne, og at unge Mennesker lærer det langt hurtigere og bedre end ældre Folk. Mærkelig nok kniber det for Damerne særlig med at køre baglænds. Maaske ligger det i, at de har vanskeligt ved at se bort fra deres smaa nydelige Fødder. Forresten har jeg kørt med en, der kunde køre smukt baglænds uden saa meget som at se bagud. Hun sagde, at hun havde det paa Følelsen, men man havde Indtrykket af, at hun ligefrem havde Øjne i Nakken.

En utilgivelig Fejl er det jo at sætte Maskinen i Gang, naar den staar i Gear. Men hvis den tilfældig staar i Bakgear, er det morsomt at se den forbavsede Mand, naar Vognen kører baglænds bort. — Og det hænder. —

En speciel Art Automobilister er de meget forsigtige, de der næsten ikke tør lade Vognen gaa, og som paa Opfordring om at køre hurtigere erklærer, at de overhovedet ikke agter at køre hurtigere. Det er vanskeligt at komme til Kendskab om deres egentlige Kørefærdighed, men man kan trøste sig med, at den, der formaar at beherske sig selv, ogsaa nok kan overvinde et Automobil. Det er som Regel lidt ældre Folk i betroede Stillinger, der kører paa denne Maade. Man faar det Indtryk, at Frygten for at gøre Skandale er det overvejende Hensyn for dem. En af vore Diplomater var særlig typisk. Han slaar vist ikke noget i Stykker.

Som Regel prøver jeg Evnen til at standse i en Fart ved pludselig med høj Røst at raabe „Stop." Jeg har haft det Tilfælde, at en Dame trampede paa begge Pedaler, slap Rattet, slog Hænderne sammen og raabte „Gud! hvad er der paa Færde?" Heldigvis var det tørt Føre, saa det hele gik, som det skulde. Ved en lignende Lejlighed, hvor det drejede sig om en af mine personlige Bekendte, kørte han bare roligt videre og sagde saa, at han kunde godt stoppe, hvis jeg vilde sige det i en ordentlig Tone!

Fedtet Føre er jo en Skræk for alle Automobilister og ikke mindst for Begyndere. Paa min første Tur med en Automobil-



Om igen! Nej Tak!

omnibus sejlede vi sidelænds forbi Rigsdagskasernen. Det gik godt, men fedtet, det var der.

Sømænd er en særlig Race. De kører som Regel godt, men de er vant til, at de skal have Fart paa for at styre, og det er derfor ikke muligt at gøre dem begribeligt, at Farten skal tages fra Vognen, naar man vil dreje om et Hjørne. Jeg husker en Skibskaptajn paa over 60. Han kørte som en gammel Droskechauffeur med fuld Fart om alle Hjørner og snoede sig mellem Arbejdsvogne, Cyklister og Fodgængere med den største Dødsforagt, men han styrede haarfint præcist. En stor Fordel ved Sømænd er, at de gentager, hvad man siger til dem. Saa hører man ikke det med „Jeg troede, Kaptajnen o. s. v."

Min ældste Elev var en dansk Amerikaner paa 73, nu vel 80, hvis han lever. Han kørte upaaklageligt. Da jeg roste ham, bemærkede han tørt, at han havde kørt Automobil, før jeg blev født. I Amerika havde han kørt Dampvogn i 1862.

Mange undrer sig over, at jeg ikke er bange for at køre med Folk, som jeg slet ikke kender. En af Landets højeste Damer, der skulde aflægge Prøve, modtog mig saaledes med det Spørgsmaal: „Er De bange?" Jeg beroligede hende med, at jeg vidste, hun kørte godt og havde kørt længe baade her og i England. Paa Opfordring kørte hun Ottetaller, baade forlænds og baglænds med den største Behændighed, uagtet hun aldrig havde prøvet denne Øvelse før.

Faren ved at køre med den ukendte Elev er jo nu sikkert ringere end for 12—15 Aar siden. Den Gang kunde enhver indstille sig til Prøven uden videre Formaliteter. — „Chauffeurens Ven" havde hyppigt kun kørt en enkelt Nattetime, før han „prøvede." Gik det ikke, kunde han komme igen næste Dag. Betalingen for Kursuset var en „Genstand" eller to. Nu koster et Kursus — altsaa før Benzinordningen!!! — 100 til 200 Kr., der skal køres mindst 20 Timer, den autoriserede Lærer skal give Attest for fornøden Kørefærdighed o. s. v. Og dog føler jeg mig mest tryg, naar der til



Op igen!

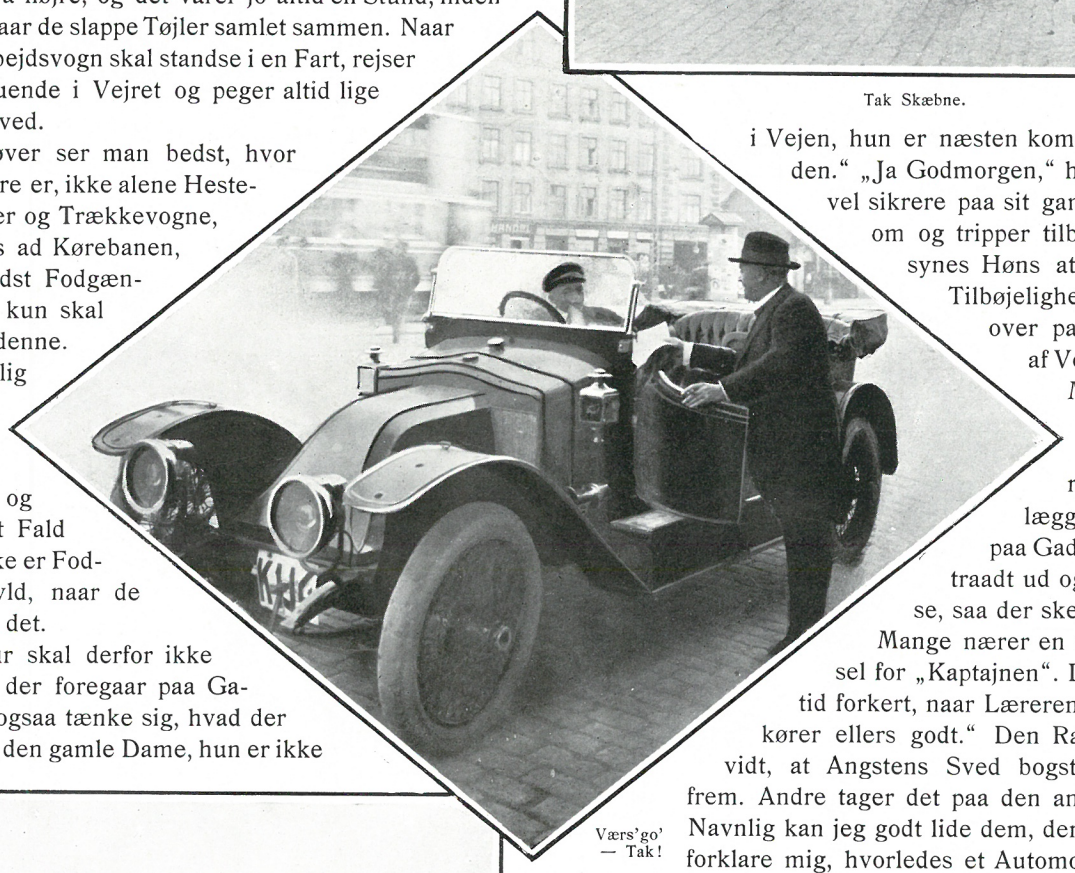
Prøven benyttes en Skolevogn med særligt Bremseapparat m. m. til Læreren, saaledes at jeg selv kan stoppe Vognen i paakommende Tilfælde. Helt sjældent er det ikke, at jeg maa gribe ind eller i hvert Fald anser det for forsigtigst ikke at stole paa Eleven. Strængt taget tror jeg nok, at jeg har fortjent Carnegiemedaillen, for det er ikke saa faa Menneskeliv, jeg har reddet. Det Tilfælde, som har berørt mig mest, var en Gang, hvor en lille Dreng var helt inde under Forenden af Vognen, men han var ganske uskadt og himmelglad for en 25 Øre. En Gang væltede vi en Dame paa et Gadehjørne. Det var en Flyver, der aflagde Prøve, og han var aabenbart vant til mere Plads. Det var ikke saa faa Morsomheder, der blev sagt, da han kom ud paa Flyvepladsen og meddelte, at han var faldet igennem. Den største personlige Fare, jeg har været udsat for, var en Gang i fedtet Føre, da Vognen kom til at skure paa tværs foran en Sporvogn og blev ført 20 — 30 Alen henad Sporet; mærkeligt nok uden at vælte. Hvad der er mig mest ubehageligt, er, naar jeg maa tage med Haanden for at faa en Vognstang væk fra Ansigtet. Det hænder ikke helt sjældent, da de kære Kuske som bekendt ikke ved, at de skal holde tilbage for Vogne, som kommer fra højre, og det varer jo altid en Stund, inden de vaagner og faar de slappe Tøjler samlet sammen. Naar saa en tung Arbejdsvogn skal standse i en Fart, rejser Stangen sig truende i Vejret og peger altid lige ind paa mit Hoved.



Tak Skæbne.

Ved Køreprøver ser man bedst, hvor ligegyldige andre er, ikke alene Hestekuske, Cyklister og Trækkevogne, der skal færdes ad Kørebanen, men ikke mindst Fodgængere, der dog kun skal paa tværs af denne. Det er egentlig ganske uforstaaeligt, at der ikke sker flere Ulykker, og det kan i hvert Fald siges, at det ikke er Fodgængernes Skyld, naar de slipper godt fra det.

En Chauffeur skal derfor ikke alene se, hvad der foregaar paa Gaden, han skal ogsaa tænke sig, hvad der kunde ske. „Se den gamle Dame, hun er ikke i Vejen, hun er næsten kommet helt over Gaden." „Ja Godmorgen," hun føler sig alligevel sikrere paa sit gamle Fortov, vender om og tripper tilbage. Som bekendt synes Høns at have en lignende Tilbøjelighed til at løbe helt over paa den anden Side af Vejen. „Pas paa den Mand, han har vist en ordentlig Kæfert." — Ganske rigtig, — pludselig lægger han sig ned ude paa Gaden. Vi har allerede traadt ud og kan hurtig bremse, saa der sker ingen Ulykke.



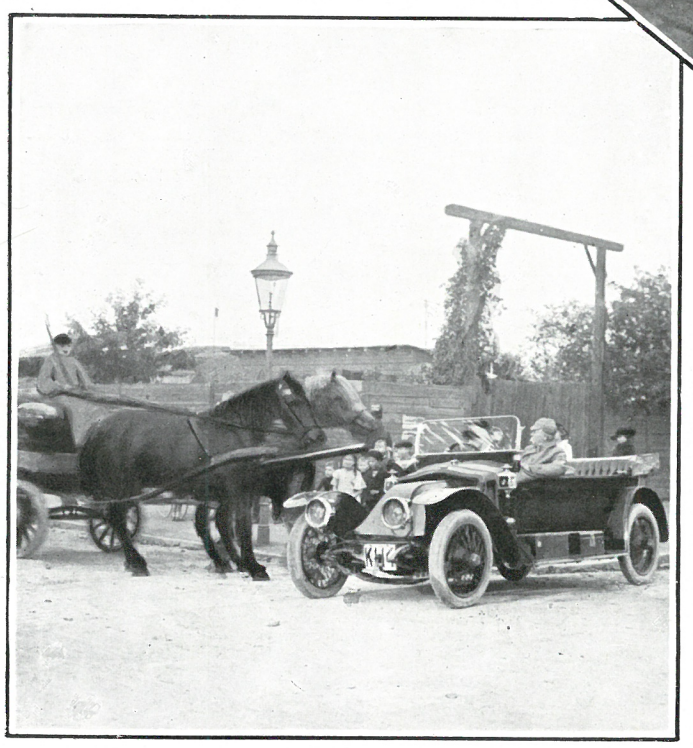
Værs'go' — Tak!

Mange nærer en ubetvingelig Rædsel for „Kaptajnen". Det er vist ikke altid forkert, naar Læreren erklærer, at „han kører ellers godt." Den Rædsel kan gaa saa vidt, at Angstens Sved bogstavelig talt bryder frem. Andre tager det paa den anden Side vel flot. Navnlig kan jeg godt lide dem, der begynder med at forklare mig, hvorledes et Automobil egentlig burde være indrettet, hvorledes man skal køre o. s. v., og som saa viser sig at være ganske ude af Stand til at køre fornuftigt.

Nogle anser jo Prøven for en Formalitet og mener, det væsentlige er, at de skal betale en Afgift. En Gang for mange Aar siden, da det hele var nyt, ventede jeg paa en, der skulde køre Prøvekørsel. Han kom ikke, og saa gik jeg. Inde ved den gamle Husarkaserne saa jeg en mægtig stor elektrisk Vogn, der pludselig fra Gaden styrede tværs over Fortouget og gjorde et energisk Forsøg paa et vælte Kasernen. Jeg nærmede mig forsigtigt og spurgte, om han maaske skulde aflægge „Køreprøve." „Om det var Kaptajnen?" „Ja! han behøvede ikke at ulejlige sig mere." „Jo, han havde betalt hos Politiet, og han skulde have sit Kort i Dag, for han skulde ud og køre for Grossereren i Morgen."

Da Automobildroskerne blev indført, var det ikke saa let for de ældre Droskekuske at gaa over i det ny Fag. Mange, ogsaa af de gamle, er blevet flinke Chauffeurer, men det lykkedes ikke for alle. Der var en, som faldt igennem 2 Gange. Han kom 3die Gang og faldt ogsaa igennem. Saa gav jeg ham de 10 Kr. tilbage, men han maatte love, at han ikke vilde komme mere.

Hvis man vil vide, om der falder mange igennem, saa maa der svares, at der nu ikke falder nær saa mange igennem, som

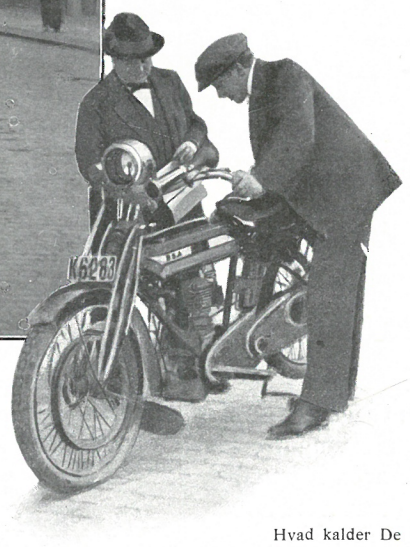


Vognstang.



Kør saa en Tur.

inden Automobilloven regulerede Uddannelsen. Men der falder stadig af og til en igennem og flest Damer. Ikke Herregaardsdamer, der har været vant til at ride og køre, men saadanne Damer, hvis Gerning har været indendørs. Den Gang, da det var Mode, at man skulde have kvindelige Droskechauffeurer, kom der Sypiger, Buffetjomfruer og Barnepiger. Der var mange af dem, som græd, naar vi var færdige. Det er det pinlige ved det. En mørk Aften paa Strandvejen ved Tuborg. hvor Sporvejslinierne deler sig, blev jeg anraabt fra en Droske. Det var en kvindelig Kusk, som spurgte om Vejen til København. Det var en Hestedroske, men hun blev senere Droskechauffeur. Gud ved, om det egentlig var den Næringsvej, der passede bedst for hende?



Hvad kalder De den?

Til Slut kun en Historie om en Motorcyklist. Jeg havde eksamineret ham om Maskinen og Kørereglerne og sagde „Kør saa en Tur." Han sprang op paa Maskinen og kørte sin Vej. Han fik saaledes ingen Attest, og har vel heller aldrig faaet noget Kort. Men ellers er han god nok. —



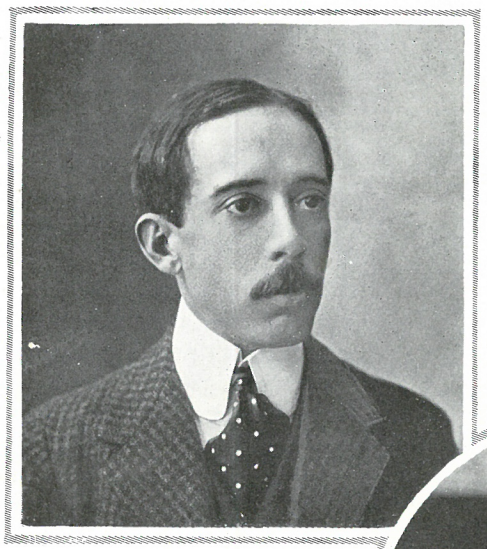
Tilskuernes Vognpark ved Automobilløbet om Astor Pokalen over Shepherds Bay Speedvay i U. S. A. 100,000 Automobilister overværede Løbet, men vort Billede viser endda kun en ringe Del af Tilskuernes Vogne.

Hvad Motorsportsmanden oplever

Naar det gælder Livet

Af ALFRED NERVØ

Det er forholdsvis sjældent, nogen beskæftiger sig med den psykologiske Side af Sporten. Det har sikkert sin Forklaring i, at de fleste Sportsmænd som de udprægede „Handlingens Mænd" de er, sjældent har synderlig Evne til at analysere og reproducere deres Oplevelse og gengive, hvad de har følt og tænkt under Udøvelsen af deres Sport. Ja, ofte har de endda ringe direkte Iagttagelsesevne, de lægger daarligt Mærke til, hvad de hører og ser, de kan ikke udskille Enkelthederne, de kan ikke skelne væsentligt fra uvæsentligt, det ejendommelige, „unormale" eller sjeldne fra det almindelige og hverdagsagtige. Man har et udmærket typisk Eksempel herpaa fra den sidste Tid i den berømte tyske Flyver Boelckes lille Bog om hans Bedrifter ved Fronten. Han naaede, som bekendt, at faa skudt 40 Modstandere ned, inden han omkom ved et Ulykkestilfælde. I psykologisk Henseende er det Sport i Renkultur, Jagt paa Storvildt, det ædleste Storvildt, — Mennesket; Væddekamp mellem jævnbyrdige Modstandere om den højeste Indsats: Livet. Og man siger uvilkaarligt: Den Mand har da oplevet Ting, som ikke en af Millioner oplever. Om han blot nogenlunde kunde „huske", hvad han har set, tænkt og følt, maa den Beretning give et sjældent og ejendommeligt Billede, der er Tusind Gange mere værd end en Digters Fantasier. — Og saa er det hele blevet en kort, kedelig skematisk Rapport i Stilen: I Formiddag blev der meldt en fjendtlig Flyver paa Vej ind over vore Linier. Jeg gik til Vejrs, kom op over ham, han søgte at flygte, jeg skød med Maskingeværet, pludselig kom hans Maskine i Brand, den styrtede lodret ned fra 800 Meter, det var Nr. o. s. v. Saadan omtrent er den ene Beretning efter den anden, det hele kunde ikke være mere upersonligt, temperamentløst og fantasiforladt om det galdt en tjenstlig Indberetning om en Pudseparade.



Santos Dumont.



Brødrene Voisin.



Henri Farman.

Og dog oplever Motor-Sportsmanden, og naturligvis ikke mindst Flyveren, mere end de fleste andre Sportsmænd. Han gør det, fordi hans Sport ifølge selve Sagens Natur byder ham en ganske anderledes Afveksling end de fleste andre Sportsgrene yder deres Dyrkere, den giver ham en overdaadig Rigdom af Stemninger og Indtryk.

Sportsmænd er, som bekendt, altid Fanatikere, ja, det er vel næsten en Betingelse for, at de for Alvor kan drive det til noget i deres Sportsgren, at de anser den for den første og bedste. Der er derfor heller intet mærkeligt i, at andre Sportsfæller undertiden miskender Motorsporten i lidt for høj Grad og slet ikke vil regne den med til „rigtig" Sport. Det kommer sikkert ogsaa noget af, at Grænsen mellem Sport og Ikke-Sport her for de flestes Bevidsthed er noget mere udvisket end paa andre Omraader. Naar en Mand har købt sig en adstadig „Pasgænger" eller en halvanden Hestes Motorcykle og om Søndagen i forsigtigt Tempo triller ud til den nærmeste Kro, har han ikke noget imod at forøge Glansen om den Bedrift og sætte sine kvindelige Paarørendes Beundring endnu en Grad op ved at kalde det Sport og antage den eftertragtede Titel Motorsportsmand.

Men ligesom en Mand ikke bliver Fodsportsmand, fordi han om Søndagen maaske endog driver det til at spasere i god Ro og Mag ud til den samme Kro, ligesaa lidt bliver der Tale om virkelig Motorsport, før vi er oppe paa ganske andre Præstationer. Men kommer vi op paa dem, kan der ogsaa blive Tale om en fysisk og psykisk Indsats, der er fuldt saa stor som ved mange andre Sportsgrene, og der kan blive en Mangfoldighed af Variationer som i næppe nogen anden Sportsgren.

Tager vi for Eksempel et Hastighedsløb eller en Konkurrence, der i Realiteten stærkt nærmer sig til et saadant, fordres der ofte af Føreren en Snarraadighed, en Koldblodighed og Beslutsomhed, en lynsnar Handleevne, der ikke staar tilbage for hverken Fægterens eller Bokserens. Og gælder det en haard, langvarig „Paalidelighedsprøve" eller lignende Konkurrence, der varer Døgn, og under hvilke der ofte er Tale om Overvindelse af store Vej- og Terrænvanskeligheder, haarde atmosfæriske Forhold o. s. v. kan der blive Brug for en fysisk Udholdenhed og Ydeevne, der næppe er mindre end for Eksempel Marathonløberens, og selv den kraftigste Energi, den stærkeste Vilje maa her drives op til Grænserne for den absolutte Ydeevne. Og, at Flyvningen ogsaa ofte stiller lignende store og mangfoldige Krav til sine Dyrkere, behøver næppe at fastslaas yderligere.

Enhver saadan virkelig Sportspræstation, enhver Ydelse ud over det dagligdags og almindelige, kræver altsaa en særlig Indsats af Sportsmanden, men giver ham til Gengæld ogsaa en Række Sindstilstande og „Oplevelser", der ligger helt uden for det almindelige.

De fleste Motorsportsmænd kender det særdeles godt af Erfaring, og dog er det meste et lukket Land for alle andre end den, der har været indenfor dets Porte. Det er et privat lille Paradis, den Lykkelige har for sig selv, han véd højst, at nogle forholdsvis faa andre Udvalgte har et lignende lille, privat Paradis, og for „den store Hob" er det ukendte Egne. De kender

ikke meget til og forstaar ikke meget af, hvad han har oplevet derinde, og de er nærmest tilbøjelige til at smile af hans „fikse Idé“, naar hans Øjne straaler ved Mindet om de herlige Timer, han tilbragte derinde borte fra al Hverdagslivets Trivialitet, og han forsikrer, at det var „vidunderligt“, det hvori de kun ser nogle „tossede“ ørkesløse Anstrængelser, der har været ved at slide ham Sjælen ud af Kroppen, foruden at det har sat hans Hals i en, som de synes, ret overflødig Fare.

Men, hvad er det da, Motorsportsmanden oplever, der er saa vidunderligt, at han ikke vilde undvære sine Oplevelser for Alverdens Guld? Hvad er det, der gør ham mere længselsfuld efter at opleve disse Øjeblikke igen, jo haardere og mere anstrængende, de har været? Der faar ham til at være allermest opsat paa at begynde forfra, naar Anstrængelsen har været saa stor, at han har været ved at opgive Ævret og har bandet kraftigt paa, at det skulde ingen faa lokket ham til at være med til mer! For saadan er det jo! Spørg for Eksempel blot Deltagerne i det første Skagensløb, hvorfor dette Løb hos alle brave, danske Motorsportsmænd er omgivet med en særlig Nimbus, og de vil svare, at det var fordi de her for første Gang efter mange Aars sportslig Dekadence herhjemme for Alvor maatte lægge Kræfterne i paa Skagensvejen. „Det var vidunderligt“, vil de enstemmigt attestere. Men det kan jo ogsaa være overordentligt anstrængende for Eksempel at save Brænde, uden at der er noget vidunderligt i det. Hvorfor er det saa vidunderligt at køre 3 Mil i Sand? Hvad er det da egentlig Sportsmanden oplever?

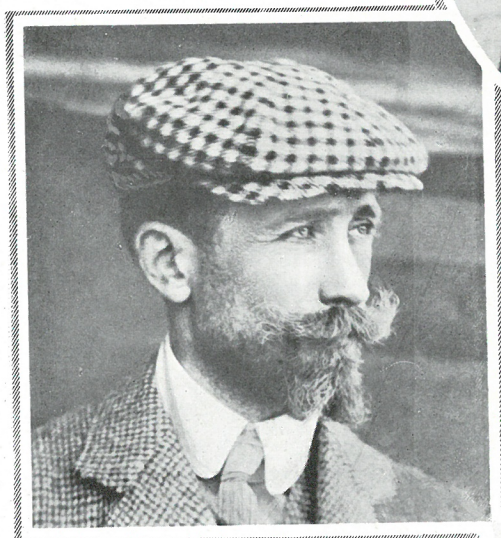
Naturligvis er der først og fremmest den almindelige, sportslige Tilfredsstillelse ved at yde noget, ikke alle og enhver kan præstere, at prøve sine Kræfter, baade aandelige og legemlige, kaste al sin Energi ind paa en saare enkel „primitiv“ Handling, anspænde sin Vilje og opleve, at den sejrer, at man overvinder alle Hindringer. Det er for Eksempel en stor Nydelse, det, at man kun er „indstillet paa“ den eneste meget enkle og haandgribelige Ting, at man skal naa et bestemt Sted, og at man saa at sige vender alle „Magnetenhederne“ i sit hele Jeg mod dette Maal, at man anvender alle sine fysiske og psykiske Evner paa denne Opgave, der ligger saa at sige lige for Næsen af én. Hjærnen er som blæst ren for alle de Hundreder af Opgaver og Interesser og distraherende Indtryk, der til Hverdag trænger sig paa og trækker i os fra alle Sider. Der er kun det eneste at tænke paa, og det er Hundrede, nej Tusinde Gange vigtigere for Motorsportsmanden i det Øjeblik, hvor han hører en mistænkelig Bilyd fra Motoren, at faa overvejet, eventuelt undersøgt, hvorfra den stammer og hvad den kan bevirke, end det er for ham at faa en verdenshistorisk Begivenhed at vide. Alene denne intensive, absolutte Leven i Nuet er saa mægtig forfriskende og oplivende, at den, der ikke har oplevet noget tilsvarende, vanskeligt kan gøre sig Begreb derom. Det er en Tilbagevenden til Naturtilstanden, det er nogle af de enkleste, dybeste og stærkeste Instinkter i os, der her kommer til Magten og bliver eneraadende for en Tid, medens de ellers ligger bundne under Overfladen.



Latham.



Bleriot.



Sommer.

Men det er noget, der til Dels gælder al Sport, ikke noget særegent for Motorsporten. Der er en hel Del andre Ting, der for Motorsportsmanden bidrager til at gøre Sportsbegivenheden anderledes broget og indholdsrig, end den bliver det for alle andre Sportsfolk.

Særegen for Motorsporten er saaledes Faremomentet, der — naar en lille Del af Hestesporten undtages — ikke findes ved andre Sportsgrene. Thi vel kan der lejlighedsvis være Fare ved for Eksempel Roning, Svømning og Sejlads, men Reglen er dog,



Thorup.



Curtias

fordringsmidlerne. For Motorsportsmanden spiller Faren dog en mindre Rolle, end man skulde tro. Den skærper vel nok instinktmæssig hans Agtpaagivenhed, hvor det for Eksempel ved Hastighedsløb eller vanskelige Flyvninger virkeligt er Tilfældet, at han bogstaveligt taget sidder med Livet i Hænderne. Men trods denne yderste Anspændelse af hver Nerve, kommer det dog sjældent til hans Bevidsthed, at der er eller kan være Fare paa Færde eller rettere sagt, at Situationen kan forandres pludseligt, saa det ikke længer er ham, der er Herre over den, men han er prisgivet Tilfældet. Ja, selv naar Situationen saaledes skifter, er det ofte forbavsende, saa lidt man ænser Faren, og det er da ofte langt ubehageligere for andre at være Vidne til den kritiske Situation, end det er selv at være i den. Det hele afhænger af, om man har Tid til at gøre sig Faren fuldt bevidst og ikke kan foretage sig noget kraftigt for endnu i sidste Øjeblik at afværge den, eller man til det sidste er optaget af at blive Herre over Situationen, Jeg har selv nogle Gange været ude for nogle ret alvorlige Tilfælde af overhængende Livsfare baade med Automobil og Flyvemaskine, og jeg tror, deres Forløb, hvad de Indtryk, de gjorde paa mig, angaar, er at man netop ved Sportskonkurrencer saa godt som udelukker denne Fare. Ved Motorsporten er den derimod ifølge Sagens Natur relativt større end ved den sædvanlige Brug af Motor-Beret typiske. At jeg slap helskindet fra dem har i denne Sammenhæng ingen Betydning, det er det tilfældige Udfald, der ligesaa godt kunde være bleven modsat, uden at Situationen, medens den stod paa, vilde have formet sig anderledes i min Bevidsthed.

Det ene Tilfælde forekom under min Deltagelse i den internationale Flyveuge i Frankfurt am Main i Oktober 1909. Flyvepladsen her mindede noget om den københavnske paa Amager, men var mindre, og tilspidsedes ligesom den noget i den ene Ende af Pladsen. Paa højre Side laa en stor Jordvold, hvorpaa var anbragt en Signalmast. Under en Flyvning en af de sidste Dage i Stævnet, var jeg af en anden Flyver blevet tvunget for langt ud mod Midten af Banen ved en Flyvning op mod denne Ende og fik derved meget smal Plads at svinge paa. Uheldigvis var der tillige en Smule Medvind i Kurven, og da jeg var midt i den, var jeg klar over, at jeg ikke kunde slippe rundt, men blev drevet over mod Volden. Der var ogsaa for kort til, og jeg var for lavt til, at jeg kunde slippe over Masten, og i Brøkdele af Sekunder havde jeg overset disse Kendsgerninger og gjort mig klart, at min eneste Chance var at faa Maskinen rettet op fra den svingende Skraastilling og lande inden Volden. Jeg gjorde Forsøget øjeblikkeligt, og det saa' i en anden Brøkdel af Sekundet ud til at lykkes, men den Smule Vind, der var, kom netop højst ubelejligt ind paa Maskinen og løftede den ind mod Volden. Saasnart jeg mærkede dette, var jeg klar over, at Sammenstødet var uundgaaeligt, og øjeblikkeligt handlede jeg



Coliex

igen ud fra den ændrede Situation og satte Maskinen saa meget som muligt til Vejrs for at ramme Volden med den



Paulhan

kraftigste Del af Maskinen, Understellet, og i alt Fald undgaa at faa skubbet Motoren bag ved mig ned over mig. I det samme kom Sammenstødet, jeg hørte en mægtig Bragen af de mange Træstivere, der splintredes, Metalrør, der bøjedes og Lærred, der flængedes, og igennem min Hjærne gik en eneste Tanke — en mægtig Ærgrelse over, at der gik meget mere i Stykker, end jeg efter mine sidste Anstrængelser havde ventet! Saa var det forbi, og jeg sad med Fødderne begravet helt ind i den heldigvis meget løse Jord i Volden, endnu med Rattet i Hænderne, skønt de to Træstykker af Ratkransen,



Peter Nielsen



Birch.

hvor Hænderne ikke var, var slaaede væk. Og hele den lange Snabel paa „Fuselagen", Højderoret foran det, Styrestangen ud til det var splintret og forsvundet. At Jærnrøret paa Rattet til Roret og de lange, sejge Træstiver ved Siderne var bukkede og knækkede ud efter, var saare rart for mig, thi var de gaaede indefter, var de gaaede tværs igennem mig som en Knappenaal gennem et Insekt. Og bag mig hang Motoren og dinglede med splintret Propel i nogle faa Trærester. Det var saa nær ved, som det overhovedet kunde være, og Tilskuerne havde været forfærdede, de havde været ganske overbeviste om, at jeg var „perdu". Og dog havde jeg bogstavelig taget ikke haft Tid til at tænke paa Følgerne af Begivenhederne, men kun paa disse, paa at udnytte hvert Øjebliks Chancer det bedst mulige. Ikke en Brøkdel af et Sekund følte jeg den ringeste Angst eller var mig blot bevidst, at der var en alt overvejende Sandsynlighed for, at det var de sidste Sekunder, jeg levede i. Mine Tanker drejede sig langt mere om at redde Maskinen end om min egen Ringhed, og det eneste Glimt af, at jeg ogsaa selv var med i Spillet, var Tanken om, at jeg ikke vilde have Motoren ned over mig. Men jeg udførte Manøvren for at undgaa det med samme Selvfølgelighed, som man tager en skarp Kurve for ikke at gaa i Grøften. Og jeg tror, at var det gaaet galt, er det tvivlsomt, om jeg overhovedet var blevet mig det bevidst. Jeg tror, at i mangfoldige Tilfælde ved saadanne Ulykker dør Ofret uden at ane det. —

Ogsaa med Automobil har jeg oplevet enkelte ret farlige Situationer, saaledes én, hvor vi under det svenske Vinterløb i 1914 gik ud over en ret dyb og stejl Vejskrænt, ved at Automobilet pludselig skred i et af Vand dækket Hul i den smalle, fedtede Vej, saa Forhjulet sprang over Vejkanten og trak Vognen efter med Fare for, at den skulde slaa om, saa vi kom under den.

Min „aide-pilot" Militærflyveren Peter Nielsen havde Aandsnærværelse nok til øjeblikkelig at springe ud til Siden, hvor han blev staaende paa Vejkanten med Ryggen til. Og han fortalte selv bag efter, at det varede lidt, inden han turde vende sig om og se, hvordan det var gaaet os andre, da han var temmelig sikker paa, at det ikke var godt. Selv havde jeg i den Brøkdel af et Sekund, da jeg pludselig saa' Hjulet ude over Vejkanten, den ubehagelige Fornemmelse, at „noget" var absolut uundgaaeligt, at der var noget, jeg var magtesløs overfor, der vilde ske mod min Vilje og uden, at jeg kunde gøre noget for at forhindre det. Men da Farten nedefter begyndte i samme Nu, var der atter Brug for Handling, og min Hjerne reagerede øjeblikkelig. Det galdt om baade at holde „Kareten" paa ret Køl ved at den ikke løb for parallel med Vejen, saa den kæntrede, og at den heller ikke kom for stejlt ned, saa den stødte for voldsomt og slog sig selv og eventuelt os med i Stykker.



Svendsen, Cederstrøm, Nervø.

Og da jeg lige akkurat havde haft Tid til at tage et Tag i Rattet, var det paa Tide at komme væk fra Pladsen ved Rattet for ikke blive klemt fast, hvis Automobilet slog om, naar det naaede Grøftebunden.

Jeg havde altsaa for at bruge en moderne, spøgefuld Klassikers Ord „nok at gøre", det eneste, det gælder om i en farlig Situation, og jeg var lige kommen over i den anden Side og op paa Kanten klar til at springe fri af Automobilet, naar det væltede, da det lagde sig forholdsvis blidt om paa Siden og sendte vor svenske Kontrollant, der sad bagi, i en flot Bue ud paa Pløjemarken sammen med Kufferter, Benzindunke o. s. v.



Ussing.

Her var saaledes heller ikke megen Tid til at filosofere over Tingene, det var kun med at handle og handle rask, og al Opmærksomhed samler sig i et saadant Øjeblik om det ene. Men er Situationen saaledes, at der ikke er Lejlighed til at udfolde nogen Aktivitet — ja, saa er den ærlig talt ubehagelig! Derfor vil for Eksempel en Flyvernedstyrtning i mange Tilfælde — og hvad saa Udfaldet bliver — ofte være langt ubehageligere at staa som passiv Tilskuer til end at være Deltager i, naar blot Flyveren til det sidste har en Chance og kan forsøge at manøvrere. Men et Vingebrud eller lignende, der straks gør ham det bevidst, at Spillet er ude, maa give selv den modigste og koldblodigste Mand nogle frygtelige Øjeblikke. I Sundflyvningsperioden havde jeg et Tilfælde af denne Art, som ikke var helt behageligt. Det var en stille Sommernat, og vi havde gjort saa mange Tilløb, at jeg bestemte mig til at søge at udnytte Øjeblikket. Allerede før Daggry ved Et-Halvtotiden var jeg klar til Start, idet jeg regnede med, at det vilde lysne, inden jeg eventuelt kom over. Jeg startede, men der var ikke megen Opdrift i Maskinen, den gik forholdsvis lavt hen over Laden nede ved Strickers Batteri og ud over Strandkanten, hvor den bevægede sig noget uroligt.

Jeg tænkte mig, at der var lidt Uro ude over Vandet saa langt nede og bestemte mig derfor til at gaa en større Runde ind over Pladsen for at faa bedre Højde, inden jeg satte Kursen ud efter. Jeg drejede derfor nordefter, gik mellem Stranden og Prøvestenen og drejede atter indefter, da jeg var udfor Krudttaarnene inde paa Stranden. Men i samme Øjeblik jeg havde Kurs ret ind over et af dem og kun var en Snes Meter fra det, styrtede Maskinen pludselig nedefter, Motoren havde sakket, maaske var der ogsaa et lille Lufthul her i Strandkanten. I al Fald var Situationen overordentlig kritisk, og jeg var i dette Tilfælde øjeblikkelig klar over, at jeg ikke kunde foretage mig det mindste for at undgaa den, jeg kunde ikke dreje af eller stige, Højderoret reagerede ikke for et Træk, der var intet at gøre og min Hjærne var derfor ikke optaget af at udstede Ordrer til Handling,

den havde ikke andet at beskæftige sig med end Situationens Alvor, og trods det hele kun kan have varet meget faa Sekunder, var jeg ganske klar over, at jeg var værgeløs, og at der var en overvældende Sandsynlighed for, at Maskinen eller Understellet ramte mod Kanten af Taarnet og slog mig ned paa Taget med Motoren og Benzintanken over mig. Jeg ansaa i de faa Sekunder ikke mit Liv for en Pibe Tobak værd og kunde ikke foretage mig nogetsomhelst, der havde ringeste Mulighed for at forhøje Værdien. Og, det indrømmer jeg, det var en meget ubehagelig Følelse. Men det er mærkeligt, saa hurtigt Hjærnen kan „slaa om" i saadanne Tilfælde. Jeg maa have strøget lige hen over Taget med Hjulene, det er umuligt, det har været mere end højst en Meter om at gøre. I det samme saa' jeg Gnister forude paa Højderoret, og jeg tænkte: Der er altsaa sket en eller anden Kortslutning i Tændledningerne. Og, tænkte jeg videre i samme Nu aldeles forbavset: Hvordan i Alverden kan Strømmen komme helt ud i Højderoret!

Saa sad jeg med Maskinen halvknust overskrævs paa Rækværket omkring Pladsen og kravlede uskadt ud af Ruinerne, mens forfærdede Tilskuere ilede til for at se, om der endnu skulde være lidt Liv i mig. Gnisterne, jeg havde set, skyldtes Telefontraadenes Filen i Højderorets Træstivere, inden de sprængtes, de havde gnedet sig halvt igennem, saa haardt, at de gav Ild. Men, da jeg ikke kunde se dem paa Grund af Mørket, anede jeg ikke, de var der, og min Hjærne havde straks den mest nærliggende Forklaring paa, hvad jeg saa: At det maatte være en elektrisk Kortslutning, uden dog at kunne faa det til at passe med, at den viste sig paa det Sted.

— Men de farlige Situationer er jo, selv om de ogsaa kan have deres interessante — ja undertiden næsten tiltrækkende! — Sider heldigvis dog de sjældneste. Der er mange andre Ting, Motor-Sportsmanden oplever paa sine Farter. Forhaabentlig vil der snart blive Lejlighed igen til ikke blot at fortælle om dem, men ogsaa at opleve dem igen.



Ambulancer for Børnelammelse i New York.

Lynskud

En Miniatur-Motorcykle.

Fra Pikes Peak Automobilvejen i Colorado.

fra Amerika og Australien

Herlig Udsigt fra Pikes Peak Automobilvejen.

I Ovalen: Frokost i det Grønne. Scene fra Ny Syd-Wales i Australien.



Udsigt over H. C. Christiansen's Garager, Værksteder og Kontorer.

Trafik, som findes i saa mange andre af New Yorks Gader. Bygningens Façade er opført af dekorative Mursten med Vindusrammer af hvidt Marmor, og den har et smukt og samtidig „business-like" Præg.

Klubgaragen er bygget i fire Etager; i Stedet for Elevatorer er Bygningen indvendig forsynet med seks Meter brede Kørebaner, ad hvilke Vognene kan køre op til de forskellige Etager. Benzin kan aftappes i hver Etage ved Hjælp af motordrevne Pumper. Desuden er der overalt Ledninger med komprimeret Luft, saa at Luftringene kan fyldes paa letteste Maade, og der findes Støvsugere til Rensning af Automobilerne. Alle Rum i Garagen opvarmes ved Damp, og Hovedindgangsportene aabnes og lukkes med komprimeret Luft.



Københavns Automobil Central.

Tre af de fire Etager er bestemt til den egentlige Garage, medens den fjerde optages af Maler- og Sadelmagerværksted, Opholdsværelser for Chaufførerne tilligemed Billardværelse, Spisesal, Barberstue, Bad m. v. for disse samt Opbevaringsrum for „oplagte" Automobiler. Der findes naturligvis ogsaa Klubværelser, baade for Damer og Herrer samt Lager, hvor man kan købe Værktøj, Ringe, Tilbehør o. s. v.

Brandsikringsforanstaltningerne er saa fuldstændige som overhovedet muligt. — Et selvvirkende „Sprinkler"-Apparat sender sine Ledningsrør over alle Etagerne, og Assurancepræmien er paa Grund af det kostbare, sikkertvirkende Brandslukningssystem lavere end for alle andre Garager i New York.

Der er næppe nogen anden Automobilklub i Verden, som kan rose sig af at have en saa fin Garage som den amerikanske Automobilklub i New York; men Priserne for Garagepladserne



Einar Jørgensen & Co. Lyngbyvej.



Automobilgaragen Vodroffsvej 57.

svarer naturligvis til de storslaaede Forhold og er sikkert ogsaa af „fineste“ Sort.

Der er vel nok dem, som mener, at Udvidelsen af de københavnske Garager og Opbygning af nye under de nuværende fortvivlede Forhold for Automobilkørselen er ret betænkelig. Man maa dog erindre, at selv om man for Tiden er afskaaret fra at benytte sit Automobil, maa man skaffe det „Tag over Hovedet“, medens det er „oplagt“, og dertil egner de nye, velindrettede Garager sig fortrinligt. Hertil kommer, at mange Mennesker, som forudser en betydelig Stigning af Automobilpriserne efter Krigen, benytter Lejligheden nu til at anskaffe sig et Køretøj af de mange, som findes paa Lager hos Forhandlerne, og man kan derfor vistnok ganske rolig gaa ud fra, at Garagerne i København inden længe kan melde „alt udsolgt“.

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“.

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 Omgange. 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.

SPØRGSMAAL OG SVAR

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

Sp. 1. Gælder de i „Kratos“ Side 59 og 60 opgivne Formler for smaa Rapportbaade og deslige eller i al Almindelighed, f. Eks. for Fiskerbaade?

Sp. 2. Gælder de opgivne Formler for alle Hastigheder f. Eks. for 6—16 Knob, som man kan ønske en given Baad skal sejle med, eller gives der en saakaldt kritisk Hastighed for en bestemt Baadlængde, hvor Formlerne ikke kan anvendes?

Sp. 3. Er den fundne Hastighed den praktisk højeste Værdi for den ideelle Konstruktion af Baad og Skrue (Vind og Strøm „neutrale“)?

Sp. 4. Er Hestekræfterne i Formlen den maksimale (som oftest er Tilfældet ved Benzinmotoren), eller er det Normalhestekraften (Salgshestekraften)?

Sp. 5. Spiller Skruens Omdrejningstal nogen Rolle i Forhold til Baadens Fart; giver f. Eks. en langsomgaaende Skrue med rette Stigning mere Fart end en hurtiggaaende Skrue med tilsvarende Stigning, idet der ikke regnes med samme Dødvægt?

Sp. 6. Kan der faas en Tabel over Faktoren y?

Sv. ad 1. Den angivne Formel til Beregning af Baadenes Fart har vist sig at give meget gode Resultater for de mest forskellige Fartøjer. Formlens Opstiller, Professor Ljungberg, har kontrolleret den ved at anvende den paa alle Slags Motorbaade, Lastdampere og Krigsskibe af forskellig Type, endog hurtigstgaaende Torpedojagere. Formlen kan med fuld Sikkerhed endog anvendes paa Fiskerbaade.

Sv. ad 2. Formlen er anvendelig indenfor praktisk taget alle Fartgrænser, i Særdeleshed efter at „Løftefaktoren“ er tilføjet.

Sv. ad 3. Den Fart, som Formlen angiver, forudsætter meget gode Linier i Skroget og en meget god Virkningsgrad af Skruen. Almindeligvis turde det opnaaede Fartresultat ligge noget under den Værdi, Formlen angiver; der gives ikke desto mindre Eksempler paa, at Baade har opnaaet en højere Fart paa Grund af overlegen Konstruktion.

Sv. ad 4. Hestekræfterne i Formlen er afbremsede, effektive Hkr. Naar Formlen anvendes til Konkurrenceløb, udregnes Hestekraften ogsaa gennem en Formel. Denne Hkr. bliver lig med det gennemløbne Cylindervolumen gange en Koefficient. Saaledes præmieres Motorer som pr. Cylindervolumen giver stor Nyttevirkning.

Sv. ad 5. Skruer med højt Omdrejningstal er vanskeligere at konstruere end Skruer med lavt; derfor arbejder Skruer med højt Omdrejningstal med mindre Virkningsgrad. Men dette er i første Række et rent Skruekonstruktionsspørgsmaal.

Sv. ad 6. Tabellen over Løftekoefficienten og den matematiske Udledning af Formlen findes i „Svensk Motortidning“ for 1916 Nr. 7.

Sp. 1. Naar der paa en Motorcykle staar $^7/_9$ HK forstaar man da, at Motoren har fra 7 til 9 HK eller hvad?

Sp. 2. Hvad er Skatteheste?

Sp. 3. Hvilket Motormærke har de kraftigste Motorer? *I. B.*

Sv. ad 1. Naar der paa en Motorcykle staar $^7/_9$ HK, betyder det, at den udvikler en Kraft, som efter den i det paagældende Land gældende Formel svarer hertil. $^7/_9$ regnes for en Klasse, og Motorcyklen Indian (Hendee Fabriken) har ført an med denne Betegnelse, og flere andre Mærker er fulgt efter. Betegnelsen er ret vilkaarlig valgt og svarer kun i de færreste Tilfælde til den nøjagtige HK.

Sv. ad 2. En skattepligtig HK udregnes her i Landet efter følgende Formel: Skattepligtig HK $= 0{,}3 \times i \times d^2 \times s$
hvori Cylinderantal $= i$, Cylinderboringen i cm $= d$, og Slaglængden *i Meter* $= s$.

Sv. ad 3. Den kraftigste Motorcykle er *Pope,* der videnskabeligt bevist af Professor David L. Gallup ved Worcester Polytechnic Institute udvikler 18 HK med ca. 3000 Omdrejninger i Minuttet.

Automobilkørsel om Vinteren

Det er ikke alene Afstandene, der er blevne omvurderede af vor Generation, ogsaa „Luften" er bleven det. Naar vi nu læser om, hvordan vore kjøbenhavnske Forfædre for blot et lille halvt Aarhundrede siden „laa paa Landet" ved Dosseringen eller foran paa Østerbro eller Nørrebro, smiler vi over den snurrige Forandring, der er foregaaet til vor Tid, hvor det ingenlunde anses for særligt mærkeligt eller besværligt, om man er rykket op ad Helsingørkanten til.

Men der er jo ogsaa foregaaet en tilsvarende Forandring i Forhold til „Luften", til vort udendørs Liv. For os synes det, som om vore Forfædre kun med store Betænkeligheder har stukket Næsen udenfor deres lune Stuer, eller deres Selskabssale og Teatre, ialtfald i Vinterhalvaaret. Naar den traditionelle aarlige Tur til Bakken og Kirsten Pils Kilde var overstaaet, og Bladene begyndte at falde af Træerne, gik man i „Hi", og det faldt ikke ret mange ind, at Efteraaret kunde bringe andet end Snue og Forkølelse og Vinteren et Par Timers spagfærdig Fornøjelse for den yngste Ungdom i Form af en lille beskeden Skøjtetur eller en improviseret Kamp med Sneboldte. At de Voksne skulde vove sig meget videre end til en enkelt Kanetur om Hesten var sikkert Undtagelsen. Naturen var det halve Aar en lukket Bog for de allerfleste af vore Forfædre.

Nu er det heldigvis anderledes. Vor sportsglade Ungdom — hvoraf den ældste Del allerede er saa veltjent, at den er begyndt paa sin anden Ungdom — kappes om at nyde Vinterens Glæder, og alle Samfundslag og alle Aldre af Ungdommen fra Skolebørnene til de yngste 60aarige nyder dem hver paa sin Maade efter sin Lyst og — sin Pengepung. Der kælkes og løbes paa Ski i Norge og i Dyrehaven, og danske Skøjtejern skærer Isen paa Nordsveriges og Schweiz' Søer og paa de demokratiske kommunale danske Baner.

Mærkeligt nok har vore Automobilister, der dog ellers skulde være udprægede Friluftsmennesker, ikke været saa stærkt med, som man skulde tro, i denne Bevægelse hen mod at gøre hele Aaret til en uafbrudt Sæson. Selv om de færreste vel under normale Forhold har sat Køretøjet helt paa Hylden, har de dog kun vovet sig ud paa enkelte smaa forsigtige Ekspeditioner en enkelt Vintersøndag, naar Solen har skinnet særlig tillokkende.

Men der har ganske vist ogsaa været adskillige gode Grunde herfor. En lang Tid forlangte jo vor kinesiske Automobillov, at de arme Mennesker skulde være hjemme og i Seng med Hønsene, det vil ved Midvintertid sige Klokken 3—4 om Eftermiddagen.

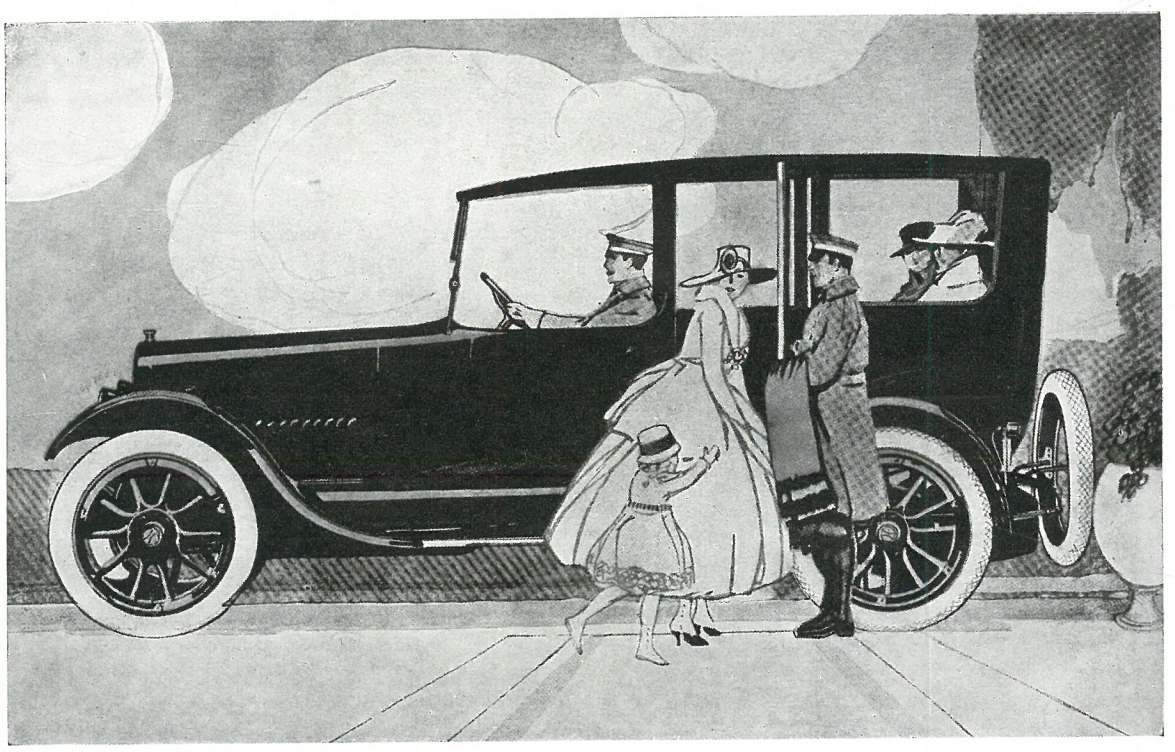
Og selv bortset herfra var det ofte en altfor tvivlsom Fornøjelse at vove sig ud, da Køretøjernes konstruktive Mangler eller daarlige Udstyr gjorde sig langt ubehageligere gældende end ved Sommertid. Det var sandelig ikke morsomt at ligge i Snepløre og skifte Dæk eller „rokkedreje" en vrangvillig Motor, hvis Tænding og Karburator var blevne medtagne af Vand og Grus, saa man tilsidst ikke alene havde tabt den sidste Smule Vejr, men ogsaa ved at herse med „Rokken" var kommen til at se ud, som om man havde trillet sig i en Muddergrøft.

Det var derfor et stort Skridt frem mod „Helaarsautomobilismen", da vi som det første danske Firma gjorde os til Speciale kun at føre gode store amerikanske Automobiler, der solgtes efter det amerikanske Princip, at alt det rigelige Tilbehør, der gjorde det lige let at benytte Antomobilet paa alle Aarets Tider, indgik i Prisen. Nu var der ikke noget, der hed at staa ude i Pløret og dreje paa et smudsigt Haandtag. Et Tryk paa Selvstarteren, og Motoren sprang i Gang. Der var ikke noget, der hed at vade i Mørke med fedtede, snavsede, daarligt lysende Petroleumslygter eller med osende Karbidlamper, der ikke vilde brænde. Et Tryk paa Knappen, og det elektriske Lys straalede klart frem over Vejen, saa man kunde se saa sikkert som om Dagen. Man kunde med Kalechen beskytte sig mod Regn og Sne, selv det at skifte en aftagelig Fælg var intet mod Kampen med de vrangvillige løse Dæk.

Men dertil kom, at selve Kørslen blev langt sikrere. Thi ogsaa Automobilernes mere eller mindre gode konstruktive Egenskaber gør sig langt stærkere gældende om Vinteren end om Sommeren. I den gode Periode kan de fleste af dem nok »trille saa nogenlunde ud ad Landevejen« og den ikke altfor kræsne eller altfor erfarne Fører eller Passager mærker maaske slet ikke meget til Forskellen. Men prøv f. Eks. en »*Chandler*« ved Vintertid og sammenlign den med flere andre Mærker, og De skal nok se, hvilken Forskel, der i mange Tilfælde vil være. Et »Vinterautomobil« skal være kraftigt, det skal legende let kunne klare de langt større Vanskeligheder, Vej og Vejr byder paa denne Aarstid. Men det er ikke gjort med blot at sætte en kraftig Motor i et tilfældigt Stel. Der skal være det rette Forhold mellem Vægt og Kraft, den rette Afbalancering og Affjedring, det rette »Rul« i Automobilet, det der gør Bevægelsen glidende sikker, som bevægede man sig paa Meder hurtigt uden Spring som det for lette og uden Stød som det for tunge Køretøj. Det er denne sikre og dog hurtige Fart selv paa de mest daarlige, opblødte Veje, der er en Fryd for den rigtige Automobilist, fordi han føler, at hans Køretøj er, som det skal være, saa det giver ham den fornødne Sikkerhed og Tryghed, den Sikkerhed og Tryghed, der ogsaa forplanter sig til hans Passagerer. Under de Forhold er Vinterkørslen ofte en nok saa stor Fornøjelse, som det er at køre om Sommeren, men lige saa afgjort er det en mildest talt blandet Fornøjelse at køre med et Køretøj, der er daarligt egnet til Vinterkørsel, hvor baade Fører og Passagerer har Følelsen af »at sidde med Livet i Hænderne.«

Det er det lukkede Automobils Domæne, navnlig da ved Vintertid, og derfor varede det ogsaa noget, inden Automobilet vandt rigtig Indpas her. I lang Tid var det nemlig saadan, at »Landevejsautomobilerne« kun i ringe Grad egnede sig til at optræde i den nye Uniform som »Bykareter«. Deres Konstruktioner gjorde, at de ikke var smidige nok til at kunne benyttes i den stærkt varierende Byfærdsel, hvor man skal dreje sig og sno sig, det ene Øjeblik skal »kravle forsigtigt afsted, det næste smutte hurtigt væk. Det blev ofte til en Lidelse baade for Fører og Passagerer at skulle klare disse Skær, og de færreste var saa flotte at holde en speciel mindre »Byvogn«, ligesom det var besværligt at skifte de store tunge klodsede Karosserier.

Nu er dette Forhold ogsaa helt forandret. »*Chandler*« Chassis, »*Automobilet med den vidunderlige Motor*«, er saa fuldkomment at det klarer sig lige godt paa Landevejen og i Byfærdslen, med aabent som med lukket Karosseri. Og i Karosseritekniken er der sket tilsvarende Fremskridt. Vi har gjort os til Specialitet at indforskrive »*Chandler*« Chassis og selv forsyne dem med Karosserier, derfor har vi indrettet en stor, ny Karosserifabrik, og vi opnaar derved, at vore Kunder kan faa denne vigtige Del af Køretøjet udstyret og udført efter deres egne Ønsker og Smag. Man kan derfor til sit *Chandler* Chassis faa udført et solidt og smukt Karosseri baade aabent og lukket ligesom man ønsker det og hurtigt og let omskifteligt, saa at man ikke behøver at have mere end et Understel for at have baade det mest fuldendte Landevejs- og det mest fuldendte Byautomobil.



Og de moderne aabne Strømline-Karosserier er jo ovenikøbet saa praktiske, at de kan forsynes med en Top saa de paa faa Minutter hjemme i Garagen kan forandres fra helt lukkede til helt aabne eller omvendt.

Tænker De paa at blive Automobilist, eller paa at indrette Dem bedre, mere praktisk og dog billigere end hidtil med Deres Automobilkørsel, kan vi derfor kun tilraade Dem at konferere med os om Sagen og give Dem Tilbud. Selv om De ikke skulde have Brug for et Køretøj lige i Øjeblikket, er det dog klogt at forberede sig, saa det staar færdigt den Dag De ønsker det. Saa har De sikret Dem mod Forsinkelser, Prisforhøjelser og andre lignende pludselig opdukkende, mindre behagelige Overraskelser.

Det er en Selvfølge, at vi altid med Glæde staar til Tjeneste med alle ønskede Oplysninger, ogsaa om de andre første Klasses Mærker vi fører foruden »*Chandler*«, nemlig *Elcar, Haynes, Paige, Pathfinder* og *Singer,* Mærker, der garanterer, at De altid hos os vil kunne finde det bedste af, hvad Motorteknikken formaar at præstere og Køretøjer, der tilfredsstiller enhver Fordring i Henseende til Konstruktion, Udførelse og luksuriøst Udstyr.

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

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

Aktieselskabet

DANSK-RUSSISK VULKANISERINGSANSTALT

Lille Kongensgade 19-21
Telefon 6542

MICHELIN - DUNLOP - GOODRICH
AUTOMOBILRINGE

Henry Johansen

AUTOMOBIL & MOTORCYKLER

Sct. Mikkelsgade 20, Slagelse

Martin Larsen

ASSURANCEFORRETNING

VESTRE BOULEVARD 33.
KJØBENHAVN - B.
TELEFONER 8831 - 5248 - 10831.
Prospectus tilsendes paa Forlangende

Yacht-Assurance

Overtager Forsikring mod Brud paa Maskiner og derved foraarsagede Driftstab, paa særdeles gode Betingelser.

Vulkan-Export

FYRRISTE
SPECIALITET BLÆSERISTE
Nye Vg Akermans Gjuteri- og mekaniska Verkstad, Eslöf

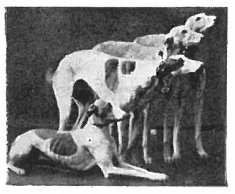
Sparefyrings-Anlaget "Svea"

ELEKTRISKE MASKINER
Elektriska A/B. Eck, Partille Göteborg

PUMPER & VENTILATORER
A/B Körby Verkstad, Körby, Skaane

REMME
Drivremmefabriken „Dana" Lyngby

Vesterbrog. 91
Kbhvn. B. Tlf. Vester 4662
Telegr-Adr.: „Vulkanexport"
Hovedrepræsentant:
Carl E. Meht.
Tlf. Obro 3860



Københavns Hundestutteri

Enghavevej 40.

Største i Skandinavien.



EN BRUGT

MOTORKRYDSER

søgaaende og i god Stand med **god Motor** ønskes til Købs straks. Billet med Pris mrkt. **B. T. B.** modtager Kratos' Ekspedition, Gutenberghus, Vognmagerg. 10.

Indians

MODEL 1917
ER KOMMEN!
INDSEND ORDRE NU

7/9 HK., alm. 3-Gear etc.	Kr. 1550.00
7/9 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.

REPRÆSENTANTERI ALLE PROVINSBYER



GENERALREPRÆSENTANTER FOR DANMARK

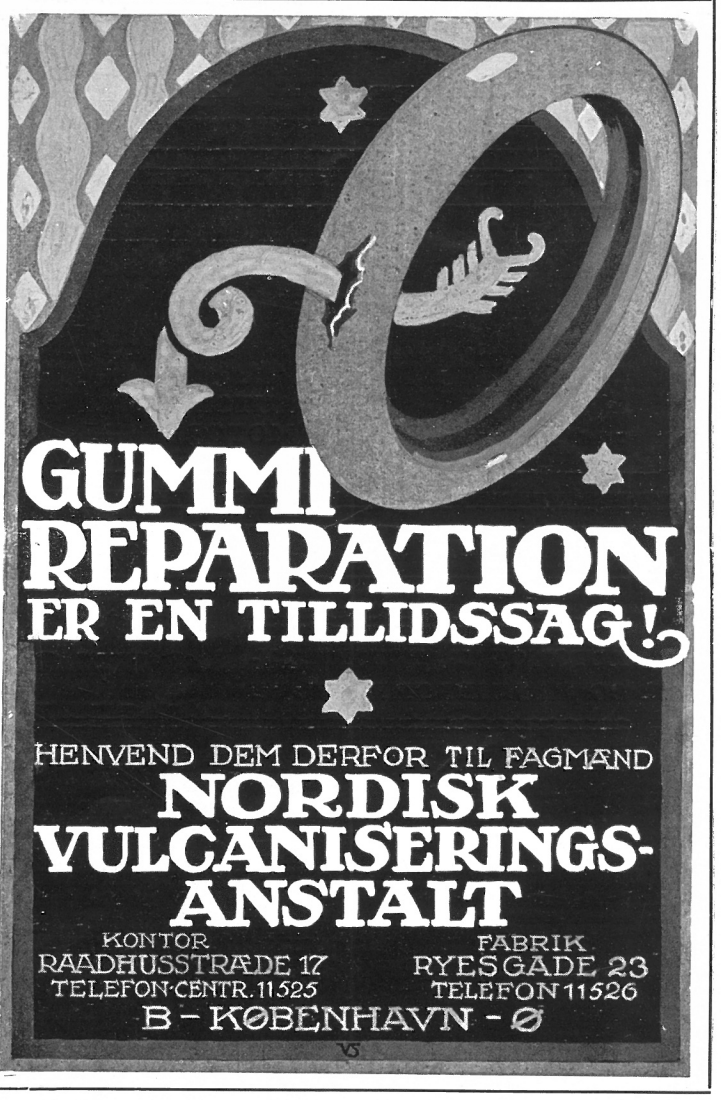
L. BENDIXEN

AKTIESELSKAB

KGL. HOFLEVERANDØRER
KØBENHAVN

BREDGADE Nr. 28

TELEFON PALÆ 2180

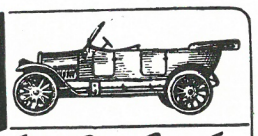


WOLSELEY
OG
STELLITE
AUTOMOBILER
Johannes Fog & Co
52 · KØBMAGERGADE · 52 TE

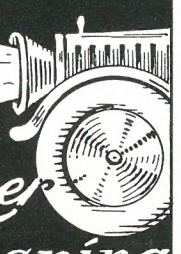
DANSK ARBEIDE
TELEGR. ADR. KRAMPER
TELF. 427. & 827.



GIDEON



LUXUSVOGNE
DROSCHER
LIMOUSINER
LASTVOGNE
staar absolut paa Højde med Udlanders fineste
OG ER - virkelig dansk Arbejde -
RUD. KRAMPER & JØRGENSEN. HORSENS

Benyt
AEG

til Lamper
Automobilbelysning

FABRIKEN BLISS · KØBENHAVN ·
TELEFONER
960 · 4026 · 2686

VARE BLISS MÆRKE

BLISS METALSAVBLADE

faas i alle Værktøjsforretninger eller direkte fra
SALGSKONTORET · Nørregade 15

BLISS METALSAVBLADE

BRDR. JONASSEN
Reparationsværksted

Vestervoldgd. 125
Telef. Byen 3386

Salg af
AUTOMOBILER
MOTORBAADE

RUDKØBING
Hotel Langeland
Byens eneste 1ste Kl. Hotel
Automobilgarage

AUTOMOBIL-, MOTORPLOV-
OG MASKINFORRETNING

AKTIESELSKABET
CYCLONE

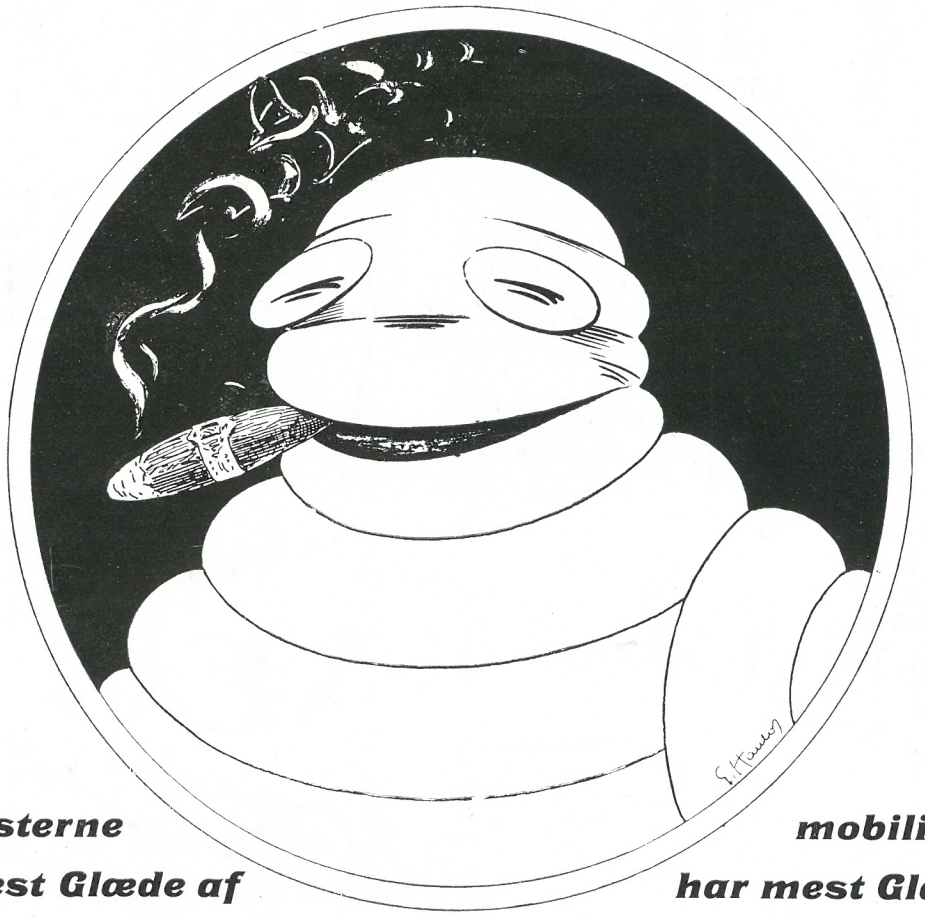
TELEFONER: CENTRAL
11516 OG ***10569***

Vi henleder herved Opmærksomheden paa, at vort Kontor og Lager fra Dato er flyttet til vor Ejendom

Harsdorffsvej Nr. 5,

hvor vi tillige har indrettet moderne **Reparationsværksted** og **Garager** for Automobiler og Motorcykler, og anbefaler vi disse til d'Herrer Motorejeres Velvilje.

Aktieselskabet CYCLONE



Auto-mobilisterne har mest Glæde af

Auto-mobilisterne har mest Glæde af

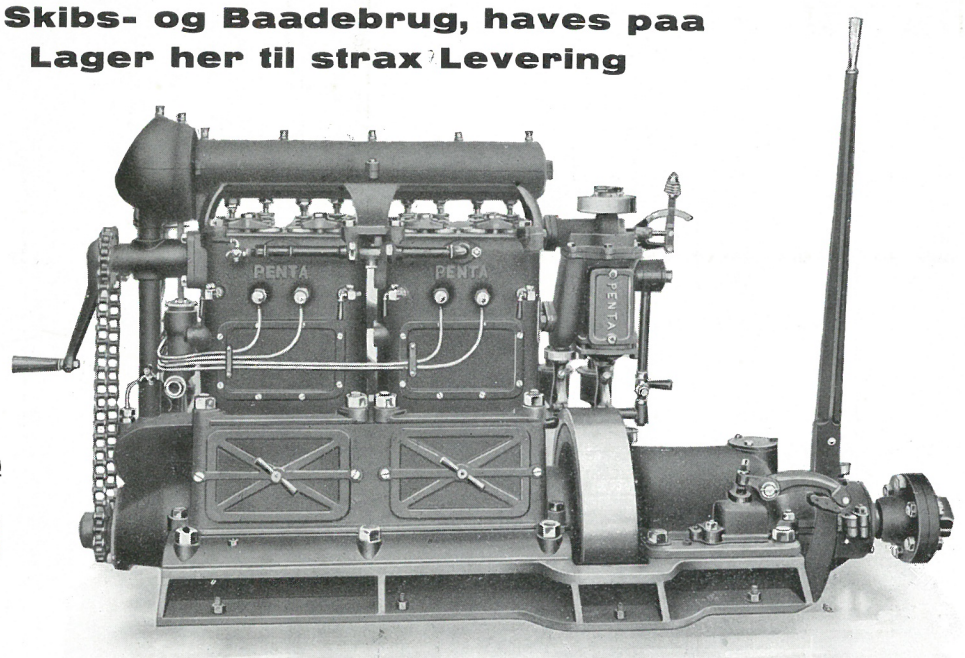
MICHELIN RINGE

PENTA MOTORER

i Størrelser paa 21/2 – 5 – 10 – 15 og 24 HK.

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

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



24 HK. 4-cylindret Penta Marin Motor

Johs. Thornam

Gutenberghus
Vognmagergade 10
København K

Telefoner: Central 782 og 783

Telegram-Adresse:
Thornam, København

OHLSEN & AHLMANN A/S · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: „OHLSEN“ *Egen Telefoncentral Nr. 7890*

Gas-
badeovne

—

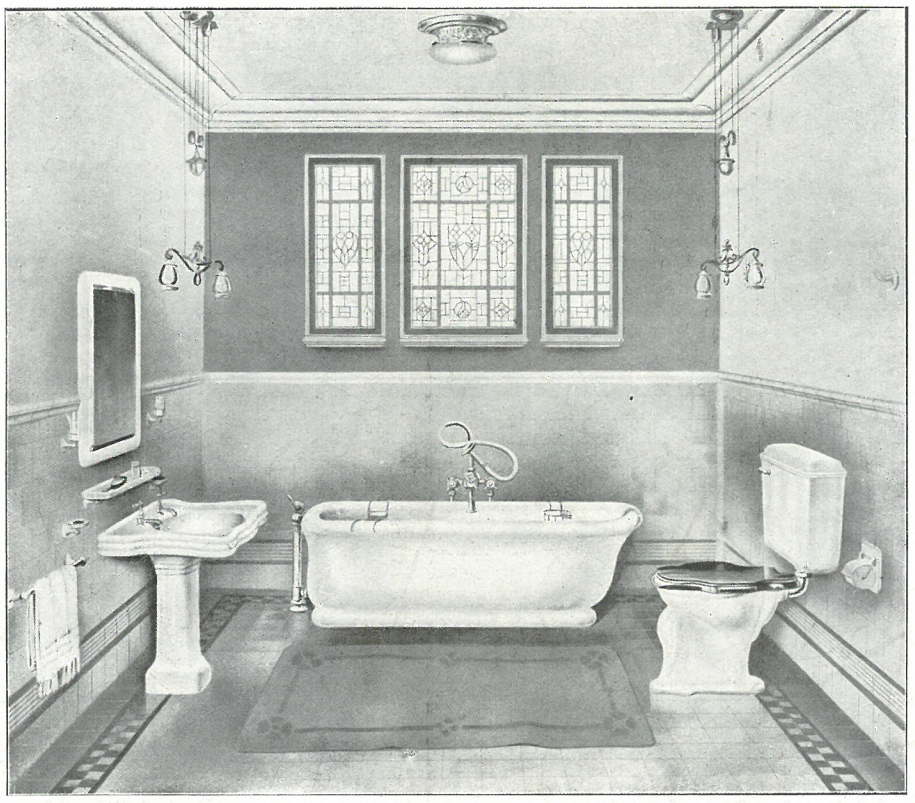
Krystal-
Spejle

—

Glashylder

—

Marmor-
fliser



Vægfliser

—

Gulvfliser

—

Terazzo

—

Ølandsten

Alt Udstyr for Luksus-Badeværelser.

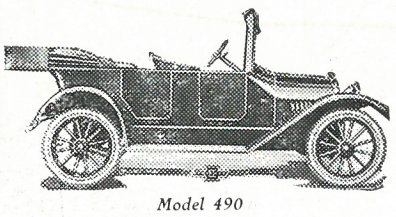
Enhver der bygger eget Hus bør besøge vore **Udstillingslokaler, Havnegade 39.** Aaben 9-5.

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

KGL. HOFLEVERANDØRER

KØBENHAVN

BREDGADE
No. 28

TELEFON
PALÆ 2180





»GUTENBERGHUS«

Egmont H. Petersens Kgl. Hof-Bogtrykkeri

Danmarks største Trykkeri-Etablissement

Dette Hefte er udført i Etablissementet.

HUDSON SUPER SIX
TRADE MARK REG.

DODGE BROTHERS
DETROIT U.S.A.



NEW HUDSON
MOTORCYKLER

JAMES

Skandinavisk Motor Co A/S

NØRREGADE · 7.
KØBENHAVN
DANMARK.

TELEGR. ADR. „SEMJAC"
TELEFON: „CENTRAL" 10706

SEMLER & MATTHIASSEN
KØBENHAVN

SMITH & Co A/S
ODENSE

Egmont H. Petersens Kgl. Hof-Bogtrykkeri, „Gutenberghus", København.