

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



56. årgang - august 2012 - VT nummer 434

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med
omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6200
ISSN 1600-8278

Redaktionen:

Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
vt@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redak-
tørens adresse.

annoncer og invitationer til klubbens kontor, fax
eller mail senest d. 20.

Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Announcepriser:

1/1 side: Kr. 3.000,-
1/2 side: Kr. 1.600,-
1/4 side: Kr. 900,-
1/8 side: Kr. 500,-
10% rabat ved indrykning i 3 numre
eller mere.

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

Indbydelser til DVK's løb og arrangementer
optages gratis. Indbydelser til andre løb
og arrangementer, hvor vore veterankon-
retøjer aktivt kan deltage, er i begrænset
omfang gratis.

I redaktionen:

Morten Alstrup
Svend Carstensen
Peter F. Lykkeberg
Erik Nielsen
Leif Gr. Thomsen

Layout, sats:
Ole Callesen, tlf. 61 78 16 11
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Bestyrelsen

Formand:

Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer
og veteranforsikringsklubben

Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 4583 8008
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

Registre, sektioner, køreselskaber & klub i
klubben

Anne Lise Gustafsson
Karlsbjergvej 32, 5672 Broby
Tlf. 6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Kasserer:

Erik Lindholm
Stokbrovej 140, 8520 Lystrup
Tlf. 8623 0295
erik@lindholm.com

Sekretær:

Protokol
Erik Mieth
Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk
Tlf. 4589 1335
erik.mieth@veteranbilklub.dk

Løb og arrangementstilsud

Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge
Tlf. 4678 8687
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Veteran Tidende, MhS

Henning Thomsen
Bogyden 14, 5610 Assens
Tlf. 2973 3380
rosenparken@hotmail.com

Mødesteder og udstillinger Vest

Erik From
Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå
Tlf. 2966 9847
erik.from@veteranbilklub.dk

Mødesteder og udstillinger Øst

Ole Poulsen
Bursøvej 33, 4930 Maribo
Tlf. 5470 0358
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Suppleanter:

Ib Rasmussen. Øst. Tlf. 2026 3220
Kristian Nørgård Gravesen. Vest. Tlf. 2781 0131

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Dragor Fort, Prins Knuds Dæmning, 2791 Dragor
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragor 4053 9401 mellem 18 og 19.
kajc@c.dk

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Mogens Ottosen, 2178 1736
lottesen@hotmail.com

Midtsjælland - Kværkeby:

"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland - Klippinge:

Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205
Samme adresse
angliakai@dukamail.dk

Vestsjælland - Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng
Dirch Glad
Tlf. 2084 8940
dirchglad@hotmail.com

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Anne Lise Gustafsson
se under bestyrelsen.

Vestfyn - Aarup:

Rørup Borgerhus, Gelstedvej 10, 5560 Årup
Bent Konradsen, 6442 1227 - 2012 9782
bent.konradsen@email.dk
www.dvk-aarup.dk

Nordjylland - Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev
Kræn Hjortlund, 3033 7370
kraenh@hotmail.com

Østjylland - Ristrup:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Erik Nielsen, 8692 3943
Jens Rasmussen, 8617 8002/2484 0013
chevrolet@rasmusen.mail.dk

Sydvestjylland - Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Lene og Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721
Jørgen Jacobsen, 2022 2729 yak@esenet.dk
www.dvk-sydvest.dk

Vestjylland - Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald
Henning Knudsen, 9738 1264
Samme adresse

Sønderjylland - Åbenrå:

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå
Kjeld Holm-Nielsen, 7448 5959
holm-nielsen@bbsyd.dk
Erik From, 7462 5361
erik.kef@webspeed.dk

Sydsjælland - Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernoje
Peter Bering, 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Sydøstjylland - DVK - Lillebælt:

Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia
John Andersen, 2978 2909
ja-ryesgaard@c.dk
Ole Troen, 2071 6694
trolley@yahoo.dk

Østjylland - Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum
Poul-Erik Jakobsen, 2723 1433
jakobsen@skjerna.dk
Erik Hougaard, 4034 0049
k.e.hougaard@mail.dk

Historiske nummerplader

Erik Mieth

Se under bestyrelsen.

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub

Bogeshøjvej 15, 8305 Samsø
Stefan Wolfbrandt, 8659 3300
www.danskaustinklub.dk

Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, 5950 7155
claus@clo.dk

Ford V8

Kim Høier
shoobox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115
svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben

Poul G. Jensen, 4050 4364
takko@takko.dk

Vejledere

Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709
johnnybgoode@rasmussen.dk

Austin Seven

Ole Troen
Tlf. 7594 3494
trolley@yahoo.dk

Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen
Tlf. 8617 8002 - 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

FIAT - Efterkrigs

Kurt Krogh
9868 1189 - kurtogjonna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Ford T

Claus Olesen
5950 7155 - claus@clo.dk

Mercedes-Benz

Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Pontiac

Poul Arne Christensen
tlf. 4027 2930 poularne@email.dk

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 4094 2520
tteisen@yahoo.com

Singer

Bent Friis, tlf. 6135 2211
bent.friis@veteranbilklub.dk

SAAB

Jan Bechmann, tlf. 49194286
Bechmann.eng@mail.dk

Tatra

Svend Carstensen
3969 8115

Toyota

Henning Holm
4056 8011

Volvo

Ole Callesen
6178 1611

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
Niels Jonassen
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk
Tlf. 4919 1129
aurelia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistre

Austin Seven
Jørgen Frode Bakka, 4576 1224
www.austinseven.dk

Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 8617 8002
chevrolet@rasmussen.mail.dk

Ford Junior

Michael Deichmann, 2227 8651 aften
michael@deichmann.org
www.fordyandcmode/register.dk

Morris

Ole Nordlund, 4656 0229
jonordlund@mail.dk
www.morrisregister.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche

Paul Wilson, 2728 5725
paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard, 8648 6968

Rover

Henning Helmer, 4919 2700
henning.helmer@gmail.com

Singer

Kaj Dyring Larsen, 4678 8687
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Studebaker

Gorm Albrechtsen,
9722 3630/4044 7505
post@gorma.dk

Triangel

Uffe Mortensen, 4920 2301
autotriangel@gmail.com

VW - luftkølede

Robert Hagen, 3251 7624
robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis

Peter Bering, 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn

Anne Lise Gustafsson, 6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab DVK Lillebælt

Bob Rudy Hansen, 2323 6706
bobrhansen@gmail.dk

Køreselskab Vest

Erik Hougaard, 7583 0049

Peugeot

Claus Sonne Linnedal, 3252 7777
linnedal@hotmail.com

Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum
kl. 19-21 og alle tirsdage kl. 10-14 eller
efter aftale.
bibliotek@veteranbilklub.dk
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders
Ditlev Clausager, Niels Jonassen (fmd.)
Foto: Uffe Mortensen, 4920 2301
autotriangel@gmail.com



Kongehusets Cadillac Imperial Sedan model 370- A fra 1931.

Indhold

Ristrups årlige grillaften	3
Grillaften i Nærum	3
Per Højgård får overrakt 50-års diplom	3
Aktivitets- og mødekalendar	4
Klubaktiviteter	6
Børnenes Køredag	8
Billeder fra DVKs aktiv	9
Svar på juli måneds arkivfotos	10
Bog anmeldelse	11
Nekrolog	11
Carrol Shelby 1923 - 2012	12
Bosch i dag og fødselsdagsfest	14
En gammel historie med fremtidsperspektiv	16
Skrædderens sølvpokaler	18
Ambulancen	22
Kongehusets Cadillac	28
Læretid hos mekanikeren i Tappernøje	33
På aftentur med røde Arnold	34
Biler der fulgtes med sporvognene	36
Havnetræf i Fredericia	38
Invitationer	39
Køb salg	41

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.
Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.
Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.
Entré for voksne: Kr. 50.
Børn kun i følge med voksne.

Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale pr. tlf. eller e-mail.
Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30,
e-mail lillian.bech@e-sommer.dk

Ristrups årlige grillaften

Tekst & foto: Erik Nielsen

Tirsdag den 3. juli afholdt klubbens østjyske afdeling den årlige grillaften. Den foregik i år på Markusminde Golfbane.

Arrangementet begyndte som sædvanligt ved klublokalet på Ristrup, hvor folk mødte op i deres gamle biler og fik udleveret en rutebeskrivelse til en køretur rundt på egnen. Turen endte ved golfbanen, hvor grillen var tændt, så folk kunne få sig et måltid og en snak om de gamle biler, eller hvad der ellers faldt dem ind.

Der var i år 14 deltagende køretøjer, og der mødte ca. dobbelt så mange medlemmer og ledsagere op til det ganske vellykkede arrangement. Der kunne dog sagtens have været flere med, men det kommer der nok næste gang.



Grillaften på Markusminde golfklub



Nogle af de fremmødte køretøjer på Markusminde golfklub.

En uforudset stor ulempe ved bestilling af historiske nummerplader.

Skat's nye edb-system for bestilling af nummerplader, har desværre medført en uforudset ulempe, der forhindrer at man kan ordre de historiske nummerplader inden køretøjet er synet og godkendt.

Forklaringen er, at der nu kræves at køretøjet skal være "kendt i systemet", altså være oprettet i Skat's edb, før man kan bestille pladerne.

Hidtil har man kunnet bestille historiskeplader, når man ville, og så havde man ca. 8 uger til pladerne kom og derefter kunne de henligge hos Skat i indtil 6 måneder, før de skulle være afhentet.

Man havde altså i alt ca. 8 måneder til at gøre køretøjet klart.

Nu skal køretøjet være synet og godkendt før pladerne kan bestilles, og så skal køretøjet henstå i de ca. 8 uger (eller ofte mere) der går før pladerne kommer, før man kan bruge sit køretøj.

Alternativt, kan købe hvide plader, til den mellemliggende periode, men det vil jo være en yderligere udgift.

Det er en meget stor forringelse, og vi må håbe at det lykkedes for MhS og Skat, at finde en løsning på dette urimelige problem.

Erik Mieth



Peter Højgård får overrakt sin 50 års diplom



Møder

AUGUST

Torsdag 9. Lillebælt. Besøg på Teknisk skoles Automalerværksted i Fredericia.

Torsdag 9. Åbenrå. Grill aften i klubhuset kl. 19.00 tilmelding senest den 6. august.

Mandag 13. Aarup. Vi gentager succesen med en grillaften

Tirsdag 14. Spjald. Egeristræf.

Tirsdag 14. Uldum. Klubmøde

Onsdag 15. Engelholm. Giv og få en lille køretur med andre

Torsdag 16. Nærum. Cafeaftenen bliver lavet om til en køretur til Poul Spangsberg i Birkerød.

Torsdag 16. Spjald. Klubmøde

Tirsdag 21. Egeskov. Besøg hos Otto Egelund Jensen. Veterantraktorer og landbrugsmaskiner og Steffen Sørensens Metaltrykkeri.

Tirsdag 21. Kværkeby. Roskilde Brandstation - Tilmelding inden d. 14. august til Erik Madsen

Tirsdag 21. Stenum. Vi mødes i Aalbæk kl. 17 og kører derefter i samlet flok til Skagen.

Lørdag 25. Vesterhede. STARK i Tarm fejrer 8 års fødselsdag.

Mandag 27. Vesterhede. Vi mødes i mødelokalet i Vesterhede. Hvis vejret er til det kører vi evt. en tur.

Tirsdag 28. Egeskov. Model motorer ved Henry Nielsen fra Thisted.

Tirsdag 28. Klippinge. Vi ser video / CD med gamle biler og veteranbilløb

Tirsdag 28. Spjald. Egeristræf.

Onsdag 29. Amager. Klubmøde aflyst!

SEPTEMBER

Lørdag 1. Vesterhede. Børnenes køredag

Søndag 2. Spjald. Vi tager til Lønborggård Kunstudstillingsdag

Tirsdag 4. Ristrup. "FESSOR" ERIK NIELSEN HAR NOGLE BILLEDER FRA ESSEN

Torsdag 6. Nærum. Klubaften kom i gamle køretøjer

Tirsdag 11. Spjald. Egeristræf.

Tirsdag 11. Uldum. Tur til Arne og Benedicte Henriksen, Kragelund Autolakering. Afgang fra Møllen kl. 19.10.

Torsdag 13. Lillebælt. Besøg på DSB Centralværksted i Fredericia

Torsdag 13. Åbenrå. Almindelig Klubaften

Tirsdag 18. Kværkeby. Besøg af en mærkeklub kl. 19.

Tirsdag 25. Egeskov. Filmaften med gamle optagelser fra Fangel motorbane og Jyllandsringen.

Tirsdag 25. Klippinge. Garagemøde hos Henrik Hansen kl. 19.00. Tilmelding til Kaj på tlf. 56578205

Tirsdag 25. Spjald. Egeristræf.

Onsdag 26. Amager. Lokalmøde Amager

Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde hos Kim Clasen kl. 19

OKTOBER

Lørdag 6. Spjald. Afslutning Egeris.

Tirsdag 9. Egeskov. Cafe og bibliotekstaften

Torsdag 11. Åbenrå. Almindelig Klubaften

Tirsdag 16. Kværkeby. Klubmøde kl. 19.

Torsdag 25. Morris-møde. Morrismøde hos Lennart Poggenborg kl. 19

Mandag 29. Vesterhede. Fortæl om noget hvad du har oplevet omkring gamle køretøjer. Lav en CD med billeder og fortæl om dine ture, nogle udstillinger du har været på etc.

Tirsdag 30. Egeskov. Klubmøde

Onsdag 31. Amager. Lokalmøde Amager

NOVEMBER

Torsdag 8. Åbenrå. Året der gik i lyd og billeder.

Tirsdag 13. Egeskov. Cafe og biblioteksaften

Tirsdag 20. Kværkeby. Thomas Kjærgaard kl. 19.

Mandag 26. Vesterhede. Juleafslutning

Mandag 26. Vesterhede. Juleafslutning

Tirsdag 27. Egeskov. Julefrokost. Kl. 18.30

Torsdag 29. Morris-møde. Morrismøde hos Carsten H. Hansen kl. 19

DECEMBER

Tirsdag 11. Egeskov. Julehygge

Tirsdag 11. Kværkeby. Julefrokost

Torsdag 13. Lillebælt. Julefrokost DVK-Lillebælt.

Torsdag 13. Åbenrå. Årets julefrokost med pakke leg.

Løb og arrangementer

AUGUST

Torsdag 9. -søndag 12. Styrkeprøven, løb for køretøjer før 1926. Arrangør for DVK er Bent FASTERHOLDT. bf@fasterholdt.com. Løbet afholdes i området omkring Billund, Jylland. Tilmeldingsfrist 15. april 2012.

Lørdag 11. Munkebjergløbet. Kontaktperson: Hans Geschwendtner telf. 4041 1921 hans@geschwendtner.dk

Søndag 12. Aaholm Bilauktion.

Søndag 12. Munkebjerg Hillclimb. Kontaktperson: Hans Geschwendtner telf. 4041 1921 hans@geschwendtner.dk

Søndag 12. Veteraner i Odense. Kom og gør Odense mere levende den 2. søndag i måneden sommeren igennem. Info VT 432.

Tirsdag 14. Havnetræf GI. Havn. 7000 Fredericia. kl. 18. Info VT 430.

Tirsdag 14. Sønderjylland havnetræf, Sønderborg.

Vi mødes foran "Slottes" For alle typer veterankøretøjer. Man kommer bare, der er ingen tilmeldingspligt. Tag kaffen med og lad os få en hyggelig aften sammen. Alle er velkomne til at deltage, også fra andre klubber.

Onsdag 15. Aftentur fra Nærum. Afgang kl. 18.00.

Onsdag 15. Aftentur i det fynske kl. 17.30. Mødes mellem 17.30 og 18.00 P-pladsen Karolines Cafeteria i Middelfart. Sluttes Nr. Kobbelvej 27, Fredericia. Info: Anne Lise tlf. 2281 1954 / John Andersen 2978 2909.

Onsdag 15. Veterantræf i Tørskind Grusgrav, Egtved. Info VT 431.



Lørdag 18. Madpakketur fra Nærum. Afgang fra DVK i Nærum kl. 10.00. Info Arne Castello Jensen, telefon 4586 8194 eller mobil 2946 1224. VT 434.

Lørdag 18. Tur med udsigt over det Sydfynske Øhav. Vi mødes på P-pladsen på havnen skråt over for Hotel Færggården i Fåborg. Info TV 432.

Søndag 19. Indbydelse til køretur og hyggeligt samvær. Mødested: Plejehjemmet Midtpunkt, 6392 Bolderslev. Info VT 433.

Tirsdag 21. Aftenture ved Storstrømmen. Info: Serena Gallacher og Steffen Jørgensen, tlf. 5444 6872

Tirsdag 21. Havnetræf Gl. Havn. 7000 Fredericia. kl. 18. Info VT 430.

Onsdag 22. Veterantræf i Tørskin Grusgrav, Egtved. Info VT 431.

Torsdag 23. Classic motor café på havnen i Ringkøbing kl.18

Fredag 24. -søndag 26. Automania - Silkeborg Automobilfestival

Fredag 24. -søndag 26. Denmark Event 2012. Jowett klubben inviterer alle. Tilmelding eller info hos Ib Rasmussen 2026 3220. se VT 430

Lørdag 25. Hestekræfter i Horsens. Henvendelse: Hans Geschwendtner, tlf. 4041 1921 e-mail hans@geschwendtner.dk. Info VT 432

Søndag 26. 8. Classic Car træf med picnic og herregårdskoncept. Ingen tilmelding, bare mød op, det er helt GRATIS. Info TV 434.

Søndag 26. British Morning Rally. Alle morgenfriske ejere af engelske biler (uanset model, årgang og evt. medlemskab af bilklub eller ej) inviteres til BRITISH MORNING RALLY, søndag kl. 7:00 – ca. 12:00. Info VT 432

Søndag 26. ”Jyllandstræf” Hvidsted Kro, Randers. Kl. 09.00 til 16.00. Info VT 431.

Tirsdag 28. Havnetræf Gl. Havn. 7000 Fredericia. kl. 18. Info VT 430.

Onsdag 29. Havnetræf i Kerteminde, kl. ca. 18.30. Indbydelse i VT 428. Info Arne Sørensen, tlf. 6532 2249

Onsdag 29. Veterantræf i Tørskind Grusgrav, Egtved. Info VT 431.

Torsdag 30. Harald Nyborg-løb. Start Amager kl. 19 - mødetid kl. 18. Info VT 431.

Torsdag 30. Ringkøbing Café aften med KDAK Classic. kl. 18.00

SEPTEMBER

Lørdag 1. Børnenes køredag. Der køres tur fra mange af landets hospitaler med syge børn.

Lørdag 1. Veteranlastbiltræf i Gjern kl. 10 til 16. Jysk Automobilmuseum. Info tlf. 21372582 Internet link

Søndag 2. Efterårsløb 2012. Jens Høstrups efterårsløb køres i år fra Restaurant ”Kystens Perle”, Horsens. Info VT 432.

Søndag 2. Fjordløbet ved Roskilde Fjord. Tilmelding fra 1.maj til Finn Semler telf. 46789146, eller på www.vbmc.dk

Søndag 2. -søndag 14. oktober. Særudstilling i Ole Sommers Bilmuseum i Nærum. Austin Seven 90 år. Info VT 433.

Søndag 2. Søndagstræf hos Karoline på Brovejen i Middelfart. Info VT 430.

Mandag 3. Havnemik, Vedbæk Havn, kl. 18-21. Info VT 429. Arendse Fortmeier.

Tirsdag 4. Havnetræf Gl. Havn. 7000 Fredericia. kl. 18. Info VT 430.

Onsdag 5. Veterantræf i Tørskind Grusgrav, Egtved. Info VT 431.

Lørdag 8. Havnetræf i Lundeberg - ved den nye lystbådehavn. Se info VT 430.

Lørdag 8. Krudtværksfestival. Køretur med start kl. 10 fra Nærum til Frederiksværk, hvor køretøjerne udstilles. Festivalen giver frokost. Aktiviteter for børn og voksne. Info og tilmelding til: Gert Nielsen, tlf. 4970 9580 eller på e-mail: gertasger@stofanet.dk - senest 1. september 2012.

Søndag 9. Veteraner i Odense. Kom og gør Odense mere levende den 2. søndag i måneden sommeren igennem. Info VT 432.

Tirsdag 11. Havnetræf Gl. Havn. 7000 Fredericia. kl. 18. Info VT 430.

Onsdag 12. Aftentur i det fynske Vi mødes mellem Kl. 17.30 -18.00. P. pladsen ved Stenstrup Kirke, 5771 Stenstrup, slutter Hedevej 30, 5771 Stenstrup. Info Kay Riber tlf. 6226 2580.

Onsdag 12. Aftentur i det fynske kl. 17.30. Info om mødested i VT 421.

Onsdag 12. Besøg på Ferguson Museet i Glud. Info: Bente og Poul, tlf. 4044 5060 - Benedicte og Arne, tlf. 7589 3600

Tirsdag 18. Aftenture ved Storstrømmen. Info: Serena Gallacher og Steffen Jørgensen, tlf. 5444 6872

Tirsdag 18. Havnetræf Gl. Havn. 7000 Fredericia. kl. 18. Info VT 430.

Lørdag 22. Bagagerumsmarked på Dragørfortet. Info VT 434. Sidste frist for tilmelding 19-09-2012 til Kaj Christensen, tlf. 4053 9401 eller e-mail: kajc@c.dk

Onsdag 26. Havnetræf i Kerteminde, kl. ca. 18.30. Indbydelse i VT 428. Info Arne Sørensen, tlf. 6532 2249

OKTOBER

Søndag 7. Søndagstræf hos Karoline på Brovejen i Middelfart. Info VT 430.

Søndag 14. Veteraner i Odense. Kom og gør Odense mere levende den 2. søndag i måneden sommeren igennem. Info VT 432.

Lørdag 20. -søndag 21. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Internet link

Søndag 28. Løvfaldsløb, Nærum afslutningsløb.

Udland

AUGUST

Søndag 26. Inbjudan till Helgasjörallyt, Sverige. Rallyarrangement for 37. gang



AMAGER

Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00.

Mødestedet er Dragør Fort, Prins Knuds Dæmning, 2791 Dragør
August d. 29. Klubmøde aflyst.
Kaj Christensen, tlf. 40 53 94 01
kajc@c.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

4. TIRSDAG i måneden kl. 19.00
Nygade 3, 4672 Klippinge

Junimødet fik stor tilslutning i det gode vejr.

August d. 28. Ændring - Garagemødet er flyttet til september.

August d. 28. Vi skal se CD'er om trafik i det gamle København samt nogle med veteranbil løb.

September d. 25. Garagemøde hos Henrik Hansen, Søndergade 12, Karise. Af hensyn til plads, er der tilmelding til mig på tlf 56 57 82 05, seneste lørdag d. 20. september. Man kan også mødes i Klippinge kl. 18.30 og så følges ad derover.

Kai Wredstrøm, tlf. 56 57 82 05
angliakai@dukamail.dk

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

3. TIRSDAG i måneden kl. 19.00
Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby.

Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Den 19. juni blev det så tid til den årlige aften/orienterings tur i Kværkeby. Igen i år med stort fremmøde - 21 biler var mødt til start.

Som sædvanligt var vejret også med os denne gang eller som Preben sagde - det var aftalt og arrangeret. Det plejer han at sige, men i år gik jeg ham lidt på klingen og han kom med en eller anden forklaring om kontakt til de højere magter. Det skulle have noget at gøre med lynaflederen på gården! Turen var smuk og uden fejl i noterne. Vi kom endnu engang ud på de små og idylliske midtsjællandske veje. Nogen af dem har vi kørt på før, men Preben er fortsat i stand til at vende rundt på rækkefølgen og lige finde en ny vej, så

turen opleves på en ny måde hvert år. Tak til Preben for en god aften.

August d. 21. Vi skal på besøg hos Roskilde Brandstation, som vil være vært med rundvisning og efterfølgende kaffe og ostemadder. "Stigeholder" DVK medlem nr. 2500 vil også være til stede og har lovet at være "parke-ringsvagt". Vi kører hver især direkte til Roskilde, hvor mødetidspunktet er kl. 19, som sædvanligt. Tilmelding inden 14. august til Erik Madsen
September d. 18. Vi får besøg af en mærkeklub.

Oktober d. 16. Klubmøde - programmet under forberedelse.

November d. 20. Vores "egen" Thomas Kjærgaard komme og fortælle om sine oplevelser som udstationeret under UN i Kroatien og Bosnien-Herzegovina.

December d. 11. Julefrokost kl. 18.00
Sekretær: Erik Madsen, Roskilde tlf. 46 32 38 25 / 40 63 31 25

Madsen.roskilde@city.dk
http://emfoto43.mono.net
Preben Boisen, tlf. 40 35 15 85
gcb@webspeed.dk

VESTSJÆLLAND - LØVE



TIRSDAG i måneden kl. 19.00 klubmøde.

Alle TIRSDAGE åbent hus med kaffe på kanden.

Mødested Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.

Følg med på hjemmesiden www.dvk-loeve.dk, hvor du finder de sidste nyheder fra Løve. Du kan få meget mere information via vores enorme mailliste. Er du ikke med på den, **så send en mail til undertegnede.**

August d. 7. Planlægningsmøde. Alle er velkomne til at komme med gode ideer til vinterens arrangementer og på denne aften giver "huset" kaffen og kagen.

Dirch Glad, tlf. 20 84 89 40
dirchglad@hotmail.com
www.dvk-loeve.dk

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

1. TORSDAG i måneden, kl. 18.30 spisning og mødestart kl. 19.30

3. TORSDAG cafeaften kl. 19.30.
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Nu er sæsonen godt i gang, så kom i gammel bil, så der kan sparkes dæk.
August d. 2. Klubaften og beundring af alle vore køretøjer.

August d. 16. Cafeaftenen bliver lavet om til en køretur. Vi mødes kl. 19 i Nærum og kører til Birkerød og besøger Poul Spangsberg, som viser os sin fine samling af veteranbiler. Tilmelding til kontoret nødvendig, max 35 køretøjer.

September d. 9. Klubaften - kom i gamle køretøjer. Menu.: Braiserede spoleben m/ tilbehør.

Mogens Ottosen, tlf. 21 78 17 36
lottosen@hotmail.com

SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

3. ONSDAG i måneden fra kl. 19.00
Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje

Gamle køretøjer parkeres foran hovedbygningen, og nye holder på den nyanlagte P-plads syd for mødelokalet.

Køresæsonen har været i gang længe: På opfordring vil vi prøve at lave et par aftener, hvor man kan give og få køreture i forskellige vogne. Kom med den du gerne vil køre nogle af klub-kammeraterne en tur i - og vær heldig selv at få en tur i nogle andre biler.

Fuld gas og hjulspin
Peter Bering.
pb@arkitektbering.dk

FYN EGESKOV



Sidste TIRSDAG i måneden klubmøde kl. 19.00.

2. TIRSDAG i vinterhalvåret, Cafe & biblioteksaften kl. 19.00



Mødestedets lokale er ved siden af Egeskovs Godskontor

Følg vejen bag om Egeskov af Holmegyden og drej ned af alléen til godskontoret.

August d. 21. kl. 18.30. Besøg hos Otto Egelund Jensen. Veterantraktorer og landbrugsmaskiner og Steffen Sørensens Metaltrykkeri. Se indbydelsen andet sted i VT.

August d. 28. Vi får besøg af Henry Nielsen fra Thisted som bygger Model Motorer. 9 dampmaskiner og 5 benzinmotorer, hvoraf den ene er en Holeby 1 cylinder 4 takt og en anden en Aktison motor.

September d. 25. Filmaften med gamle optagelser fra Fangel motorbane og Jyllandsringen på 8 m/m smalfilm fra 1967 og en DVD med sammendrag fra Slæbæk Ring ved Stenstrup fra 1965 – 1973. Oktober d. 9. Cafe og bibliotekstaften.

Oktober d. 30. Klubmøde.

November d. 13. Cafe og bibliotekstaften.

November d. 27. Julefrokost.

December d. 11. Julehygge.

Venlig hilsen Anne Lise Gustafsson
Tlf. 62 63 20 51 / 22 81 19 54
annelise.gustafsson@veteranbilkub.dk

www.dvk-egeskov.klubsider.dk

VESTFYN - AARUP

2. MANDAG i måneden kl. 19.00 Rørup Borgerhus i Grønnemose, Gelstedvej 10, 5560 Årup.

Man finder det ved fra Gelstedvej at dreje ind ved Lærkeskolen og følge vejen forbi Regnbuen.

August d. 13. Vi gentager succesen med en grillaften.

Med venlig hilsen mødestedgruppen Bent Konradsen, tlf. 64 42 12 27
bent.konradsen@email.dk

Mogens Andersen, tlf. 64 43 16 53
orsbjergvej33@hotmail.com

www.dvk-aarup.dk

**SYDJYLLAND
DVK - LILLEBÆLT**



2. TORSDAG i måneden kl. 19.00 Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

August d. 9. Vi besøger Teknisk Skoles Automalerværksted på Egumvej i Fredericia.

Vi mødes på Nrd.Kobbelvej 27 mellem 18.30 - 19.00.

Emne: grundbehandling, slibning og maling af karosseri anno 2013.

September d. 13. Besøg på DSB centralværksted. Vi Mødes på Mødestedet Ryesgaard, Ndr Kobbelvej 7 mellem 18.30 - 19.00.

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

John Andersen, tlf. 29 78 29 09

ja-ryesgaard@c.dk

Ole Troen, tlf. 20 71 66 94

troline@yahoo.dk

www.dvk-lillebaelt.dk

ØSTJYLLAND - RISTRUP



1. TIRSDAG i måneden kl. 19.30 Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro.

August d. 7. Jens var med på den 1250 km's lange Danmarkstur fra Svaneke til Ringkøbing. Jens vil fortælle lidt herfra samt vise nogle billeder. Kl. 19.30 til kaffe og bibliotek.

Erik Nielsen, tlf. 86 92 39 43

Jens Rasmussen, tlf. 24 84 00 13

chevrolet@rasmussen.mail.dk

www.dvk-ristrup.dk

NORDJYLLAND - STENUM



3. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev.

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder. Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter. Er du ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet.

August d. 21. Vi mødes i Aalbæk kl. 17 og kører derefter i samlet flok til Skagen. Det er en madpakketur. Mere info kommer senere.

Kræn Hjortlund, tlf. 30 33 73 70

kraenh@hotmail.com

www.dvknord.dk

VESTJYLLAND - SPJALD

3. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Højgård, Holstebrovej 17.

Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til Kristian Nørgård.

August d. 9. Vi mødes på dyrskuepladsen i Aulum.

August d. 16. Klubmøde.

September d. 2. Vi tager til Lønborggård's kunststudstillingsdag.

Henning Knudsen, tlf. 97 38 12 64
hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 97 16 62 52

nsunuser@gmail.com

ØSTJYLLAND - ULDUM

2. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Skolegade 25, 7171 Uldum.

August d. 14. Snakke og læse aften.

Billeder fra ferien? Har nogen mødt et spændende køretøj?

September d. 11. Vi besøger Arne og Benedicte Henriksen og Kragelund Autolakering. Arne kan fortælle alt om lakering og vi kan spørge om alt.

Vi kører fra Møllen kl. 19.10 og finder vej til Kragelund.



Til alle møder kan købes kaffe, boller, øl og vand.

Erik Hougaard, tlf. 40 34 00 49

k.e.hougaard@mail.dk

Poul-Erik Jakobsen, tlf. 27 23 14 33

jakobsen@skjerna.dk

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Sidste MANDAG i måneden kl. 19.00

Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

August d. 25. kl. 09.00 – 14.00.

STARK i Tarm fejrer 8 års fødselsdag.

Vi er inviteret til at komme i gamle køretøjer (Bil, MC etc.). Der er kaffe og morgenbrød, samt senere på dagen pølser og brød til dem der kommer med gamle køretøjer. Tilmelding til Jørgen: joergen@dvk-sydvest.dk

August d. 27. Vi mødes i mødelokalet i Vesterhede. Hvis vejret er til det kører vi evt. en tur, ellers snakker vi og læser lidt blade.

September d. 1. Det er børnenes køredag. DVK, over hele landet kører med børn fra sygehusene, behandlingssteder mm. Vi kører med børnene fra

Kystsantoriet i Hjerting. Der er kun brug for biler og bedst hvis de har et bagsæde. Støt en god sag mere info og tilmelding ved Jørgen: joergen@dvk-sydvest.dk

Oktober d. 29. Fortæl om noget du har oplevet omkring gamle køretøjer. Lav en CD med billeder og fortæl om dine ture, nogle udstillinger du har været på etc.

November d. 26. Traditionen tro vores årlige juleafslutning med mad og drikke til rimelige priser. Vi holder også gavespil, tag en eller flere gaver med til en samlet pris på ca. 25,00 kr.

Tilmelding til Ove på tlf.: +45 23 95 07 21.

Jørgen Jacobsen, tlf. 20 22 27 29
yak@esenet.dk

Ove H. Iversen, tlf. 23 95 07 21
ove@iversen.mail.dk

Se mere på www.dvk-sydvest.dk for flere nyheder og evt. ændringer.

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

2. TORSDAG i måneden kl. 19.30
Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.

August d. 9. Grill-aften i klubhuset. Medbring egne drikkevarer og kød/pølser. Vi tænder op i grillen og sørger for salat og brød (ligesom de foregående år).

Tilmelding senest mandag d. 8. august.
September d. 13. Almindelig klubaften.

Oktober d. 11. Almindelig klubaften.
November d. 8. Året der gik i lyd og billeder. Tag gerne egne optagelser med og lad os andre nyde godt af dine iagttagelser.

December d. 13. Vi mødes kl. 18.30 til "Årets julefrokost" med pakkeleg. Medbring venligst en pakke til en værdi af 20 – 25 kr. per person. Forventet kuvertpris kr. 130.00. Max deltager antal vil være 50 personer. Så "først til mølle" tilmelding til enten Erik eller Kjeld. Tilmelding senest d. 30. november kl. 20. Men husk "først til mølle".

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 20 23 44 91
holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, tlf. 29 66 98 47 / 74 62 53 61
erik.kef@webspeed.dk



Børnenes Køredag d. 1. september 2012



Har du lyst til at gøre en forskel for mange af landets syge børn, så kontakt en af tovholderne og tilmeld dig og din bil, til en køretur mellem kl. 13 & 16. Ikke at forklejne de to personers biler, men børnene føler sig mest tryk, når de har en kendt voksen med sig, derfor er 4 personers biler, nok at foretrække.

Sygehus	Tovholder	Telefon	e-mail
Kolding	Erik Allerslev	2020 7516	
Esbjerg	Jørgen Jacobsen	2022 2729	yak@esenet.dk
Dianalund / Filadelfia	Johnny / Kurt Plith	20745709/20296605	
Odense – 3.sep	Anne Lise Gustafsson	6263 2051	Annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk
Rigshospitalet	Erik Mieth	2234 6195	mieth@mail.tele.dk
Ålborg	Kræn Hjortlund	3033 7370	kraenh@hotmail.com
Roskilde – 3.sep	Per Lumholtz	3965 0818	per.lumholtz@mail.dk
Viborg	Olsgård Petersen	8664 2265	

1 år falder 1. september på en lørdag, så enkelte sygehuse kan blive lavet om til en anden dag. Men det ved tovholderen, som oplyser jer om tid og sted.





Der er ingen tekst til august måneds arkiv fotos. Vi håber læserne kan komme med nærmere oplysninger eller kommentarer. Send dem til vt@veteranbilkklub.dk



Kommentarer til juli måneds arkiv foto



Begge biler er indregistreret mellem 1950-1958 X = Århus Amt Ø = Ringkøbing Amt, da gule plader til lastvogne kom i 1950 og nr. systemet udgik i 1958. VOLVO TITAN - Produktion fra 1951-1964 – kendetegnes bl.a. på den delte forrude og det ”tynde” Volvo-embem på frontgitteret samt det tynde emblem på forenden af venstre skærm direkte i forlængelse af pyntelisten.

Bilen var en af de første masseproducerede lastvogne med turbolader som gav en forøgelse på 35 HK fra 150 til 185 HK i den 6-cylindrede dieselmotor og med servostyring og trykluftbremse-

stem (tanken ses lige bag venstre trinbræt) var det en kraftig forbedring for chaufføren.

Skiltet på taget viser at den kører med anhænger(påhængsvogn) Må kun være i oprejst stilling når der er en påhængsvogn efter lastvognen.

På bilen bagved i billedet er skiltet lagt ned!

Bemærk de meget små sidespejle som typisk er fra samme periode.

Jeg mener i øvrigt at de smalle aflange skilte på holder til sidespejlene er skrevet med tekst ”PÅHÆNG” for at advare øvrige bilister at de nu bliver overhalet af et langt vogntog, men også langsomt kørende.

Der burde have været afviser arme på siden, da der vist ikke var indført biler med sideblink.

De to pejlestænger på den forreste kofanger er typiske for perioden og de forsvandt i starten af 60’erne.

Greb og sidesmækker på ladet er også typisk for perioden.

Fotoet må være fra tidligt i 50’erne – der var ikke mange hestevogne og en håndskubbet kærre (ses i siden af fotoet) fra medio 50’erne. Tidligst fra 1951. Ser ud som lasten på Volvo’en er foderstoffer eller korn. De var typisk i 100 kg sække den gang.

Kan også være mørtel eller kalk.

Langballe & Søn er et Århus-firma, hvorfor man kan gætte på at fotoet er fra Århus Havn eller ved kalkværket (mest havn pga. jernbanespor samt træplanker som typisk er fra havne på den tid).

Den anden bil kan enten være en Bedford eller Austin fra starten til slutningen af 40’erne.

Venlig hilsen

Kaj Laulund, 40 74 64 63

Billederne viser en Volvo lastvogn, som er kørt gennem en træbro eller en kaj på et havneområde, og delvis en Bedford kranvogn, som er kommet til assistance.

Volvo Lastvognen: Er en Volvo Viking L. 385, først produceret i 1953, og den kan kendes fra senere modeller ved den brede sprosse i midten af kølergitteret. Totalvægt på ca. 10 tons og dieselmotor på 125 HK.

Man bemærker datidens typiske opbygning af ladet. Vanger af træ, udelte

sidefjælle, hængslet i tre lag og et beslag på midten til at holde den lange sidefjæl på plads. Vognen har næppe kørt med grus eller jord, da den er uden tippelad, men måske med andre løse materialer som er læsset af med håndkraft. Det har på det tidspunkt været en meget stor lastvogn og har sikkert kørt for en vogntogmand.

Bedford Kranvognen: En Bedford K model, produceret før 1952 og med 75 HK benzinmotor. Det er ikke muligt at se hvilken redningskorps den tilhører.

Bjærgningen: Hvis redderen på kranvognen har forstået at anvende vognens motorspil og fået vognen solidt fastgjort til noget opretstående, har det været muligt ved hjælp af wirer og kasteblokke at trække Volvoen op.

Stedet: Da kranvognen har en X nummerplade kan man gætte på at stedet er Århus Havn.

Med venlig hilsen

Henrik Bechmann. Holbæk

Medl. nr. 1288

Ja, det er efterhånden længe siden, at denne Volvo lastbil model var almindelig på de danske veje.

Lastbilen er en L 385 Viking, der blev fremstillet fra 1953-62 i ca. 18.460 eksemplarer. Fotoet afslører et tidligt eksemplar og tiden er omkring 1954-58, begrundet med at politifolkene bærer den i 1954 nyindførte kasket.

Lastbilen har danskbygget førerhus, let genkendeligt ved de oven monterede vinduesviskere. Endvidere ses retningsvisere og trekant på taget.

1. april 1958 forsvandt trekanten og

blev afløst af lodret skilt med teksten ”Påhæng monteret på højre pejlestang”, ligesom blinklys blev lovbehaftet på nye køretøjer.

Nummerpladen Ø 12 748 tilkendegiver at den er udleveret af motorkontoret i Holstebro.

Lastbilen til venstre er en Bedford Model ML, fremstillet i tiden 1939 -40 og 1946-53.

Finn Larsen

Medl. 3633



Anmeldelse

Jens Birch og Lars Ersgaard:

Busserne fra Svendborg.

J-bog, 84 sider, illustreret. 225,00 kr.

Der har været mange karrosserifabrikker i Danmark – og de fleste er lukkede i dag. De overlevende beskæftiger sig mest med specialindretning af erhvervskøretøjer, men i sin tid blev der bygget mange taxier og busser.

Forlaget J-bog har specialiseret sig i bøger om busser, og de er nu kommet til historien om Smith, Mygind & Hüttemeier – Nordisk Karosserifabrik. Virksomheden lå i Svendborg og var begyndt som bådeværft, men da ejeren havde tysk statsborgerskab og under krigen havde arbejdet for den tyske marine blev virksomheden konfiskeret af den danske stat i 1946. I 1947 blev værftet solgt til bl.a. K.W.Bruun fra British Motors og senere overtaget af maskinfabrikken Smith, Mygind & Hüttemeier.

De nye ejere satte sig på buskarosserier, og bogen dækker meget omhyggeligt næsten hele den samlede produktion. Et interessant aspekt af historien er at virksomheden i en periode blev brugt af Peugeot som klargøringsværksted for importerede personbiler.

Bogen tegner et billede af en stor virksomhed i Svendborg, men den henvender sig også til mange andre end de lokalhistorisk interesserede, fordi busserne fra Svendborg kørte mange steder rundt i landet. Bagest i bogen er der en lille oversigt over de få busser der har overlevet, bl.a. bybusser fra Odense, Aalborg og Aarhus.



nj

Peter Juel Jeppesen

Peter Juel Jeppesen er død i begyndelsen af juli, efter et par års kamp mod en svær sygdom. Han vidste, at helbredet aldrig ville blive som før, men selvom udslægterne ikke var de bedste, var han i bedring - og i gang med at planlægge ting som han havde lyst til. Han blev kun 65 år. Peter har været en central skikkelse i DVK gennem årtier. Han begyndte med Ford A - og var også med, da Christiania Veteranklub opstod, og hvor han var aktiv til det sidste. Men i 1977 købte han en Citroën Traction Avant fra 1938, og herefter var Citroën hans primære interesse, selvom han som ægte bilmand aldrig mistede interessen for andre mærker. Det var også igennem hans Citroën-interesse, at jeg fik kontakt med ham - det går tilbage til 1980. Jeg lærte alt om brede og smalle modeller, de lange og dem uden tag. Da vi stiftede Citroën-klubben Traction Avant Danmark havde Peter også en finger med i spillet og bidrog med kontakter og viden - og sammen kom vi til at være redaktører af klubbens blad gennem mere end 25 år.

Også i DVK-regi skrev vi i fællesskab et temanummer af VT om Citroën Traction Avant (1984). Og i nyere tid har man også kunnet læse i VT om én af vores mange bilrejser sammen, nemlig da vi i 2008 kørte rundt på Sardinien for derefter at tage til et stort træf i Rom.

Peter nød fællesskaber mere end de fleste, og han kunne samle folk. Og på sin egen, ofte lidt stille måde viderebringe glæden med mekanikken, gerne med en dimension af historie eller æstetik. Når Peter udtrykte sin begejstring var der altid noget indhold, som blev formidlet videre, så man kunne forstå det.

Også arbejdsmæssigt fik vi meget at gøre med hinanden: Jeg var ansat hos ham igennem 7 år, og samarbejdet fortsatte, da jeg startede min egen (design)butik for 10 år siden. Vi var venner, hjælp og supplerede hinanden, udvekslede meninger, farver, idéer og drømme. Privat kom vi langt videre end bilinteressen i et nært venskab gennem 32 år.

Det er helt uforståeligt, at vi aldrig skal snakke sammen igen.

I dyb sorg - Jens Møller Nicolaisen.





Carroll Shelby 1923 - 2012

En sort Stetson hat, et par blå/hvid-stribet Carhart overalls, og et bredt smil blev varemærket på en ægte amerikansk succes historie fra det 20. århundrede, hvor en farmer søn blev berømt som racer kører, team ejer, automobilentreprenør og filantrop.



Der var fart over feltet, og der blev stræbt mod at skabe noget sublimt i den Automotive verden. Man kan fastslå at det lykkedes, idet den gamle mand var et ikon, da han den 10. maj i år gik bort på Baylor Hospital i Dallas i en alder af 89 år.

Carroll Hall Shelby (CS) blev født 11. januar 1923 på landet nær Leesburg, vest for Pittsburg i det østlige Texas. Da CS var 10 år, flyttede familien til

Dallas, hvor faderen Warren Hall Shelby havde fået et job ved postvæsenet. Som teenager cyklede CS ud til de gamle dyrskuer arenaer, hvor der også var blevet plads til larmende motorer og fart. Motorsporten blev hans gennemgående interesse.

Carroll Shelby blev kendt som texaneren, hvis Stetson i mange år kastede sin skygge på motorsporten. Han var et naturtalent som racerkører, der - skønt

han relativt sent først som 29 årig - startede sin karriere i en lånt MG-TC og vandt stort set hvert løb, han stillede op i. Efter blot et par år op til 1954 sæsonen blev CS professionel. Der var straks bud efter ham fra flere velhavende Ferrari og Maserati ejere, der havde fået øje på hans talent. I USA blev han udmærket med titlen "Driver of the year" i 1956 og -57. CS var således også F1 kører i to sæsoner. I 1958 kørte han en 250F Maserati i fire Grand Prixer, og scorede de eneste verdensmesterskabs point i sin karriere med en fjerdeplads i det italienske Grand Prix på Monza.

Med Aston Martins fabriks team, under ledelse af John Wyer og Reg Parnell, sikrede CS sig, som kører, den måske største triumf i Europa, da han og Roy Salvadori i 1959 kørte en DBR1 til sejr på Le Mans.

Det var også året, hvor Shelby - i en alder af blot 36 - fik konstateret en arvelig hjertefejl, der skulle afslutte hans kører karriere. CS fortsatte dog med væddeløb i 1960 og vandt igen et mesterskab. Men han kørte med nitroglycerin piller, hvis det igen blev nødvendigt at kickstarte hjertet!

Året efter åbnede han - som den første i USA - "The Shelby School of High





Performance Driving” på Riverside Raceway i Californien.

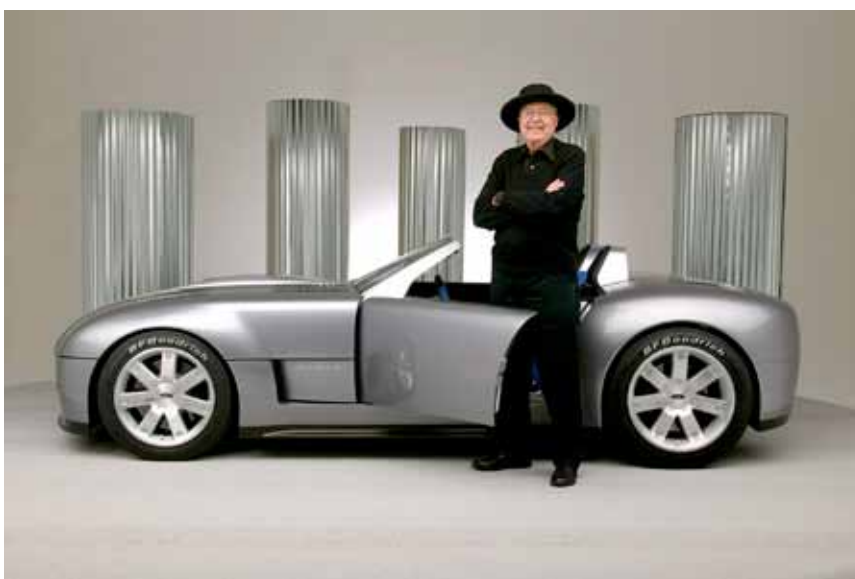
I løbet af 1960'erne skabte han den historiske Cobra, en hot rod, bygget på en engelsk AC-Ace Bristol chassis med en Ford-V8. Ideen til Cobra navnet sagde han var kommet til ham i en drøm. Hans filosofi var, at masser af kubik tommer i et let chassis kunne vriste producenternes VM-titel fra Ferrari. At han samtidig havde et godt øje til Ferrari skyldtes, at Ferrari tidligt i CS professionelle karriere havde tilbudt ham en kontrakt med så ussel en aflønning, at CS returnerede den med besked om, at hvis hans familie med 3 børn skulle kunne leve af det, skulle der mere til end den ”ære”, som ”il Commendatore” mente det var at køre for ham.

Verdensmesterskabet kom i hus og Cobra'en gav genlyd i resten af motorsports verden. Den dag i dag hviler Cobra'erne stadigvæk ikke på laurbærene i de historiske ræs. En yderligere succes skabte han med ombygningen af den allerede populære Ford Mustang, der blev til en voldsom Shelby GT350 gadebil. Med sejrene i 1966 og '67 på Le Mans dirigerede han som team ejer med Ford GT40 sportsvognene, Henry Ford II's angreb på Ferrari.

Det siges, at Carroll Shelby til dato er den eneste person, der har vundet Le Mans både som chauffør (Aston Martin DBR1), som producent (klasse sejr med Cobra Daytona Coupe) og som teamejer (Ford GT40).

Måske er det mest bemærkelsesværdige ved Carroll Shelbys liv den inspirerende kendsgerning, at han arbejdede så hårdt trods en alvorlig fysisk begrænsning. Den arvelige hjertefejl førte til fire hjerte operationer på 15 år, og i 1990 en nødvendig hjertetransplantation. Seks år senere i en alder af 73 fik han en ny nyre fra hans søn, Mike Shelby.

Ligeså imponerende, som CSs resultater var på automobils scenen, var imidlertid, at han med lige så stor lethed bevægede sig i en lang række andre brancher f.eks. landbrug, ejendomsudvikling, hoteldrift, fødevarerproduktion og handel med fly. I de brancher, der fangede hans interesse, var han i stand til at udøve en kombination af intelligens, nysgerrighed og charme, plus



hvad han selv beskrev som ”arbejdsmoral.”

Carroll Shelby betragtede selv sin største bedrift til at være oprettelsen af ”The Carroll Shelby Foundation™” i 1992. Fonden støtter hospitalsbehandling og uddannelsesmuligheder for børn og unge.

Bjarne Balling





Bosch i dag og fødselsdagsfesten



Bosch stillede med deres Borgward og en VW Pick Up.



Lars Nørsgaard, DVK-medlem og ansat ved Holger Christiansen/Bosch, forklarer lidt om startere og generatorer. Bemærk palleburene med dele, der skal renoveres.



Lørdag morgen før kl. 9 begyndte de gamle biler at indfinde sig.



En ung deltager på Segway-banen.

Tekst og fotos: Jørgen Jacobsen

Den 3. september 2011 blev 125 års dagen for firmaet Bosch og Robert Boschs 150 årsdag fejret i stor stil verden over. Der var også lagt op til festligheder ved Boschs eneste danske renoveringsafdeling inden for dele og tilbehør til motorkøretøjer.

Det danske firma

Firmaet hedder Holger Christiansen A/S efter dets grundlægger og blev startet i 1963 i Esbjerg. Holger Christiansen A/S blev hurtigt kendt som et firma, der kunne levere reservedele inden for autoelektronik, især startermotorer og dynamoer/generatorer. Mange af disse blev handlet som ombytningsenheder. Man fik en renoveret og kontrolleret enhed og afleverede den slidte/defekte til Holger Christiansen A/S.

Firmaet har en overgang været inde i den tyske Hella koncern, men er nu en afdeling under Robert Bosch GmbH.

At renovere komponenter til motorkøretøjer er stadig en væsentlig del af Holger Christiansens aktiviteter, dog med den ændring, at renoveringen nu foregår i Slovakiet og Ukraine, da lønningerne her er så lave, at det kan betale sig selv med transport frem og tilbage. Delene kontrolleres, typebestemmes, vurderes og lagres i Danmark, indtil fabrikerne i udlandet har planlagt renovering. Nogle komponenter er dog så ringe, at det ikke er lønsomt eller forsvarligt at renovere dem - de kasseres så. Enheder fra skadede biler og/eller nedslidte og defekte enheder opkøbes i hele Europa og bliver kontrolleret i Esbjerg samt i Rossdorf, Tyskland.

Kompressorer til klimaanlæg i biler renoveres i Esbjerg. Afdelingen laver også en masse tests af egne og konkurrenternes produkter, og den er også ansvarlig for driften af de udenlandske afdelinger. Naturligvis er der også en handelsafdeling (Cargo-Parts), der er grossist for forskellige nye dele til motorkøretøjer.

Der er et væld af standarder og normer, der skal overholdes. Alle tænkelige situationer er nedskrevet, og disse manualer holdes hele tiden "up to date".



Det er især aftagerne af produkterne, der ønsker, at Bosch er en sikker leverandør, uanset hvad der sker det ene eller det andet sted. Umiddelbart virker det næsten hysterisk, men tænk hvis Bosch ikke havde en stabil leverance af f.eks. kul til startermotorer og generatorer! Resultat: Ingen leverancer af startermotorer og generator. Deraf følgende resultat: En masse biler, der ikke kan forlade samlebåndet! Så har man pludselig nogle store økonomiske konsekvenser.

Der stilles også meget store krav til sikkerhed og miljø, og disse krav er ens ved alle Boschs afdelinger, uanset hvor i verden de er.

Fremtiden

Vi har fra 70'erne set en stadig større brug af elektronik i motorer og køretøjer. En stor del skyldes stigende krav til en renere udstødning. Desværre kan elektronik også være en sand plage, når det pludselig ikke virker mere - her er menigmand- og kvinde bedre stillet ved selv at løse problemerne på en ældre konstruktion. Denne kritik er ikke møntet mere på Bosch end på andre tilsvarende firmaer.

Personligt tror jeg ikke, at fremtidens køretøjer bliver med opladelige batterier. De rene elbiler er meget hæmmet af en ikke særlig lang rækkevidde og en uacceptabel lang opladningstid. Derimod tror jeg på køretøjer med brændselsceller drevet af brint og luftens ilt. Brændselscellerne laver strøm til elmotorer, som driver køretøjerne. Sådanne biler kører allerede i Californien, USA, hvor man også kan tanke brint på tankstationerne, ligesom man tidligere kunne tanke gas i mange lande. Disse biler har en udstødning, der næsten kun består af vanddampe.

Så har Bosch en fremtid som producent af elmotorer og styringer til brændselsceller.

Fødselsdagsfesten i Esbjerg

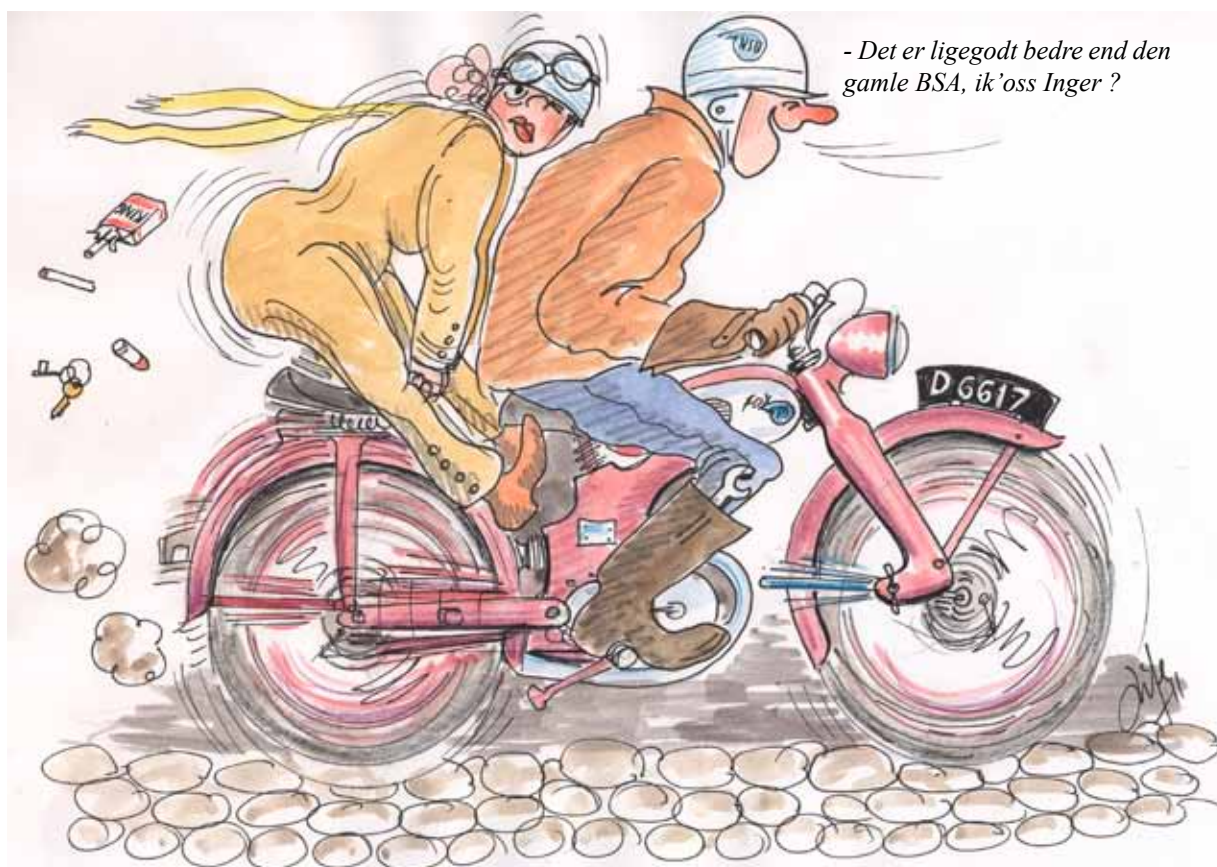
Jeg var sammen med flere andre gammelbil-folk inviteret til at udstille en veteranbil den 3. september 2011. Vejret var godt, og selv om det nærmest var en lukket begivenhed for de ansatte, deres pårørende og nærmeste venner, så var der rigtigt mange mennesker mødt frem. Der var en god frokostbuffet, fri kaffe samt øl og vand. Der blev samlet ca. 15 veteranbiler på en plads,

hvor de blev udstyret med et skilt, der informerede om bilerne, og hvilket udstyr fra Bosch de havde. Der var stande til børn med smykkefremstilling, ansigtsmalning og Segway-kørsel. Det sidste skulle jeg da prøve, en meget ny oplevelse, men jeg slap da fra det i god behold. Sidst på dagen var der lodtrækning om diverse Bosch produkter, lige fra små skruemaskiner over kaffemaskiner til hårde hvidevarer.

Bosch og gamle motorkøretøjer i dag

Firmaet Bosch er begyndt at lave reservedele til gamle køretøjer. Naturligvis kun de dele, som man tidligere har fremstillet dvs. startermotorer, dynamoer/generatorer tændingsdele, lygter, pærer etc.

Det kan jo være en god hjælp for os, der har gamle motorkøretøjer. Du kan se mere om det på: www.automotive-tradition.com. Webstedet har en søgemaskine og lister. Jeg har dog endnu ikke brugt hjemmesiden så meget, at jeg kan komme med en kvalificeret vurdering af den.



- Det er ligegodt bedre end den gamle BSA, ik'oss Inger ?



En gammel historie med fremtidsperspektiv



Selv om nogle af bivejene var brede gjorde jord eller grusdækket dem glatte i vådt føre, som kunne have fatale følger.

Iflg. Statistisk årbog var der pr. d. 1. september 1912 i hele landet udenfor hovedstaden opmålt 6.780 km Landeveje og 36.219 km Biveje. Der må allerede på daværende tidspunkt have foreligget en ret præcis definition af hvilke veje der var landeveje og hvilke der var biveje. - Samme årbog oplyser at der pr. samme dato i hele landet var registreret 1587 automobiler, heraf ca. 800 drosker (hyrevogne) samt varetransportbiler.

Der var altså i alt ca. 800 personbiler. For en nyslået Ford T ejer, var der masser veje at køre på og absolut ingen risiko for trængsel. Det må have lignet paradiset på jord, men det skulle vise sig ikke at vare ved. Der var igennem nogen tid indløbet rystende indberetninger fra vejteknikere i andre lande, som var længere fremme i bilismens udvikling om, at deres vejnet - specielt bivejene - slet ikke kunne bære det nye transportmiddel, og nærmest var ved at synke i grus. Der var ingen vej udenom. Vore vejteknikere måtte informere politikerne om denne dybt bekymrende viden. Politikerne handlede tilsyneladende hurtigt, præcist og med

rettidig omhu for vort vejnet, og det skulle vise sig langtidsholdbart.

Den efterfølgende lov til imødegåelse af problemet blev bekendtgjort i Lovtidende A 1913.

Lovteksten citeres her: "Paa Motortrykcykler og Motorvogne, der er indrettet til kun to Personer, og hvis Egenvægt ikke overstiger henholdsvis 400 kg og 450 kg, hvis Længde ikke er over 3,50 m og hvis Bredde ikke er over 1,60 m, anbringes paa Nummerpladen til højre for Kendingsbogstav og Nummer desuden et sort Kryds paa hvid Grund (X), hvis Streger er mindst 12 cm i Længde, og 15 mm i Bredde" citat slut.

Denne lov trådte i kraft pr. 1.juli 1913. Det i loven omtalte Kryds, blev hurtigt døbt: "Bivejskryds". - Det var herefter kun tilladt for biler, der var mærket med dette bivejskryds at køre på bivejene. For den nye Ford T ejer betød det at han ikke måtte benytte over 80 % af det eksisterende vejnet!



Efter at vægtgrænsen i 1919 var blevet forøget til 700 kg og i 1921 til 1450 kg, og efter at have været ikraft i 15 år bortfaldt loven så helt pr. 1. januar 1928, og efterlod os med et vejnet i intakt tilstand.

Snip snap snude, så skulle den historie være ude, men så er der lige det med fremtidsperspektivet eller moralen om man vil, og det skal være en opfordring til nutidens politikere om at se på om man kunne genbruge principperne i den 100 år gamle lov til at løse trængselsproblemerne i vore storbyer. Det skal forstås på den måde, at man kunne starte med en ikke alt for lav vægtgrænse, og så hen ad vejen, alt imens bilister og markedet tilpasser sig, lidt efter lidt nedsætte vægtgrænsen indtil et acceptabelt trængselsniveau er opnået.

Niels Andersen (oprindeligt medlem nr. 160 - nu medlem nr. 6246).

Venlig hilsen

Niels Andersen, Peter Bering og Michael Deichmann



Nummerplade type 3 med bivejskryds. Disse plader blev udleveret til biler som ved registreringen var omfattet af reglerne for kørsel på biveje.



Nogle af bivejene var berygtede - for eksempel vejen til Skagen. Her er vi i den sidste periode med den høje vægtgrænse, men bivejen til Skagen er tydeligvis ikke rustet til at håndtere den højere vægt af bilerne.

Bivejskrydset kunne også fås "i løs vægt" f.eks. til biler der ved regelændringerne for vægtgrænserne kom ind i ordningen.





Skrædderen Niels Christensens sølvpokaler - 4

Tekst: Jørgen Lind

Allerede for mere end 100 år siden var den københavnske skræddermester, vestjyden Niels Christensen, en meget aktiv, erfaren og kendt motorsportsmand.. – Her følger historien om motorløbene, som førte til 59 sølvpokaler, som han vandt i årene 1907-25. Informationen er samlet fra flere forskellige kilder, især tidens motorblade, dagspressen og familien.

Fanø Løbet 1921
1. Præmie
I staaende Start.
Km 59,65 Sec.

Vægt 250 gram
Højde 145 mm
Diameter, top 94 mm



Sølvplakette - til alle deltagere Fanø Løbet 1921
Vægt 25 gram, 38 x 81 mm, Heimbürger



Den 2.-3. juli 1921 skulle skræddermester Niels Christensen for 3. gang deltage aktivt i motorløbet på Fanø Strand. Som tidligere kasserer og nu revisor i den arrangerende Dansk Motor Klub havde han selvfølgelig været med i de første løb i august 1919 og i juni 1920. Faktisk ville det blive hans 5. løb, for i begge de foregående år kørte han i to forskellige klasser på to forskellige motorcykler, mens han i 1921 ville nøjes med én, nemlig sin trofaste 345 cc Douglas.

Skrædderen ses her på Douglas sammen med klubkammeraterne fra DMK: komited medlem Carl Høltzer med cerutten og stråhatten og Poul Løvsted på 269 cc 2-takts Invicta. Billedet er dog fra 1920, for i 1921 deltog Høltzer selv i en lille 1368 cc Wanderer (bil), mens Løvsted havde udskiftet Invicta'en med en Douglas.

Det ser umiddelbart ud til, at skræddermesteren har syet kammeraternes dress af samme stoffulle og i samme snit som sit eget.



1921 skulle blive det internationale gennembrud for Fanø Løbene, og store navne fra det store udland var anmeldt. Fra England var den canadisk fødte Captain John F. Duff tilmeldt, både med den berømte, men efterhånden aldrende 200 h.p. Fiat "Mephistopheles" racer med en 18.155 cc stor motor, som han på billedet her varmer op, samt med en mindre Fiat med en "kun" 10.087 cc motor.

Duff var hurtigst i tidskørslerne, men måtte se sig slået af Carl Jörns i 10.480 cc Opel i handicapløbet. I 1924 vandt John Duff i øvrigt 24 timers Le Mans i en 3 l Bentley - som den hidtil eneste canadiske vinder af løbet.

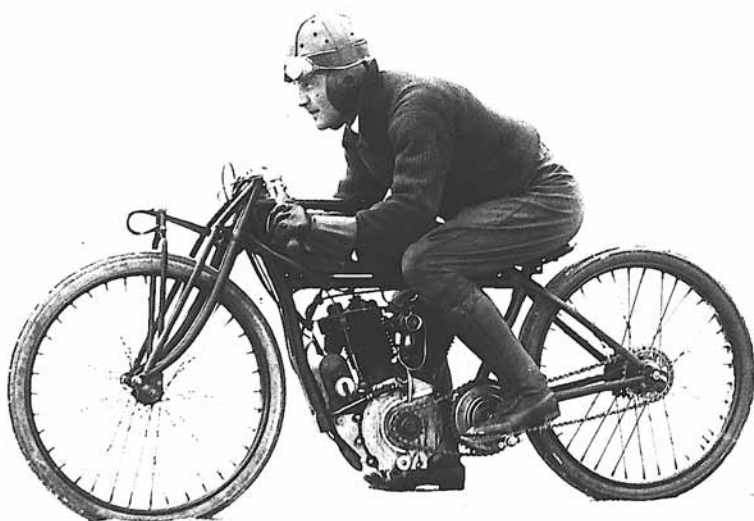


Carl Jörns i den store 10.480 cc Opel poserer på stranden ved Fanø Bad.



Ubetinget mest presseomtale fik den unge italienske baronesse Maria Antoinette Avanzo, som alle blade og aviser stod i kø for at interviewe. Hun var tilmeldt i en amerikansk Packard Twin Six med en V-12 motor på 6.950 cc. Den havde tilhørt den italiensk/amerikanske Indianapolis-champion, racerkøreren Ralph de Palma. Bilen, som ellers regnedes for at kunne klare mindst 200 km/t, var på Fanø plaget af en række tekniske problemer, så de forventede top-placeringer udeblev, til stor skuffelse for såvel publikum som baronessen.





41 motorcykelkørere - alle danske - var opdelt i ikke mindre end 16 klasser efter cylinderrumfang og art (solo, racer, sidevogn m.m.). Nogle klasser havde endda kun én deltager, som på forhånd var en sikker vinder. Forventningerne var især store til "Den Røde Djævel" (motorcyklens - og ikke kørerens øgenavn) Th. Helle-Broe på 998 cc Indian Daytona-racer i den store racerklasse. Han ville ikke kun forsvare sin 1. plads fra året før, men også helst sætte en ny Fanø-rekord og allerhelst en ny verdensrekord. Helle-Broe blev som ventet hurtigst over den flyvende kilometer, dog et godt stykke fra at sætte nye rekorder, men blev overraskende slået på kilometeren med stående start af Svend Friis--Hansen på en ny 989 cc Harley Davidson racer.



Motorpressen skrev ikke meget om Niels Christensen i forbindelse med hans deltagelse på 345 cc Douglas i den næst-mindste motorcykelklasse. Det var ikke nogen sensation, men skrædderen var desuagtet særdeles seriøs og minutøs i sin forberedelse og deltagelse. Her holder han klar til start - til ære for fotograf J. N. Kromann, Nordby, Fanø.



Vejret havde ikke været alt for godt i dagene op til løbet - heller ikke dengang var der garanti for, at sommervejret fulgte kalenderen. Derfor var tilstrømningen til øen og til stranden heller ikke helt så stor som forventet. Billedet giver dog alligevel et indtryk af temmelig mange tilskuere. Kontrolørerne har nu tilsyneladende intet besvær med at holde folk bag sikkerhedsafspærringen - et simpelt tov surret op på nogle spinkle pæle!



Løbet var arrangeret, så der skulle køres i 3 forskellige discipliner. Først skulle kilometeren køres i to retninger med flyvende start. Det vil sige, at man tog tilløb et godt stykke nede ad stranden ved flagstængerne - i indgan-

gen til den afmålte kilometer sprængte motorcyklen i fart så en sytråd, der aktiverede stopuret i varmester Møllers tidtagningsapparat. Det eksisterer stadig og blev brugt ved "retro-løbene" på Fanø Strand i 1996, 1999 og 2004.

Ved udgangen af kilometeren sprængtes endnu en sytråd, som via elektromagneter og 1 km ledning standsede stopuret. Længere oppe ad stranden ved Fanø Bad vendte kørerne om, tog tilløb og blev målt på kilometeren igen. Gennemsnittet af de to tider var således kørerens resultat.

Tidtagningssystemet er enkelt, genialt og virkede med sytråd lige så præcist som en laserstråle.

Lørdag eftermiddag gjaldt det igen kilometeren, men denne gang med stående start.

I søndagens handicapløb, hvor der startede fire ad gangen - motorcykler eller biler - var de opnåede tider grundlag for beregning af længdetillægget fra startlinjen. Den hurtigste kører startede længst væk, den langsomste på linjen, så teoretisk set ville alle fire komme i mål samtidigt. Det var dog aldrig tilfældet i praksis.

Frugthandler F. Chr. Mortensen, skræddermester Niels Christensen og toldkasserer Poul Løvsted startede alle i Afdeling A Motorcykler serie 1 Klasse 2. Cyklerrumfang fra 275 til 350 cc på hver sin 345 cc Douglas med 2-cyl. «frem-og-tilbage» boxermotor og ikke ret mange hestekræfter. Der var tale om almindelige indregistrerede gadecykler, hvor der ikke var foretaget ændringer ud over, at forlygten var skruet af.

Derfor er det særligt interessant at se, hvor forskellige resultater de tre køreere opnåede på de tre identiske motorcykler. Var det køreren eller var det maskinens «set-up», der gjorde så stor forskel?

Niels Christensen nåede op på 75 km/t (47,98 sek.) i gennemsnit på den flyvende kilometer, F. Chr. Mortensen nåede 66,3 km/t (54,27 sek.) og Poul Løvsted kun 53,8 km/t (66,09 sek.). Til sammenligning nåede Hellebroe på Indian raceren 132,1 km/t (27,25 sek.).

På kilometeren med stående start var Christensen 6 sekunder hurtigere end Mortensen og mere end 11 sekunder hurtigere end Løvsted. Igen til sammenligning kørte Friis-Hansen på Harley Davidson raceren mere end 20 sekunder hurtigere end Christensen.

I søndagens handicapløb blev Niels Christensen slået i det indledende heat af Rudolf Lyngge på 490 cc Norton, og vinderen af slutheatet blev P. Chr. Herl på 996 cc Excelsior med Lyngge på 2. pladsen.

Til Fanø Motorløbet 1921 var der udsat sølvtopspræmier for ikke mindre end 18.000 kr. i alt! Alligevel blev der kun præmie til skræddermester Niels Christensen, vinderen i Afdeling A Motorcykler serie 1 Klasse 2. Ifølge ovenstående præmieliste fik han et sølvfad "Overland" for sin kørsel med flyvende start. Men her på min hylde står den lille flotte sølvpokal med sin indskrift og hævder, at han også fik en 1. præmie i Staaende Start Km 59,65 Sec.

Resultaterne.

Lørdag.

Afdeling A. Motorcykler. Serie 1. Klasse 1. Cyklerrumfang indtil 275 cc.

Nr.	Navn	Maskine	Cubike.	Tid for 1 km m. flyvende Start	Tid for 1 km m. fast Start
1	Søren Levring	Moto Solo	248 cc	75,19	88,31

Klasse 2. Cyklerrumfang fra 275 til 350 cc.

2	F. Chr. Mortensen	Douglas	345	54,27	65,65
3	N. Christensen	Douglas	345	47,98	59,65
4	Poul Løvsted	Douglas	345	66,09	71,19

Klasse 3. Cyklerrumfang fra 350 til 500 cc.

5	F. Chr. Mortensen	Douglas	499	41,52	48,57
6	J. Hedegaard Schou	Norton	490	35,93	udg.
7	R. Lyngge	Norton	490	41,31	50,84

Klip fra MOTOR 9. juli 1921.

Vi bringer hermed den fulstændige Præmiefortegnelse fra Fanøløbene.

Afdeling A. Motorcykler. Serie 1.

- Klasse 1.
Søren Levring, Moto Solo, flyv. Start, 75.19 Sek.
1 Bæger, „Time is money“.
- Klasse 2.
N. Christensen, Douglas, flyv. Start, 47.98 Sek.
fast Start, 59.65 Sek. 1 Sølvfad, „Overland“.
- Klasse 3.
Hedegaard Schou, Norton, flyv. Start, 35.93 Sek.
Edolco Pokalen.
- Klasse 6.
John Møller, Indian, flyv. Start, 34.21 Sek., fast Start
42.18 Sek. 1 Sølv Cigarskrin.
Hedegaard Schou, Indian, fast Start, 41.65 Sek. 1
Bæger.

Klip fra MOTOR 9. juli 1921.



Ambulancen

Her fortsætter Allan Pihl Hansens artikel om ambulancen



Willy's Knight årgang 1920 magen til eller den, der kom til Bornholm.

Af Allan Pihl Hansen

Bornholm

Bornholms sygebil/ambulance ville blive stationeret hos en privat vognmand eller chauffør, der var forpligtiget til dag- og natkørsel for alle syge og tilskadekomne såvel til sygehus som til patientens hjem.

Ambulancen forventedes at være på Bornholm før d. 1. maj 1920. Senere på året kunne man så læse, at "Røde Kors" ambulancen desværre ikke kom foreløbig til Bornholm, da den lokale Røde Kors Afdeling havde meddelt Hovedforeningen, at man på de stillede betingelser ikke kunne modtage ambulancen, da den årlige udgift ville komme op på 5-6000 kr., hvilket var for meget, men sagen blev dog ikke henlagt. På et internt møde i Røde Kors lokale afdeling mellem dameafdelingen og amtsafdelingen blev det bestemt, at ambulancen skulle administreres af dameafdelingens sekretær oberstløjtnant Lehmann, der har regnskab, journalførelse, statistik samt ledelse og tilsyn med bilen. Han tog således imod alle henvendelser, betalte regninger og underskrev på ambulancens vegne.

Bilen skulle leveres af "Overland" fabrikken.

Den 16. april 1920 afholdtes således "Røde Kors Basaren" for at skaffe flere midler til ambulancen, som skulle afleveres i morgen til forretningsudvalget i København og efter godkendelse her skulle ambulancen komme til Bornholm ved først givne lejlighed.

Den ville blive udstillet, så snart den ankom til Bornholm, så alle kunne se den, inden den blev taget i brug - dog var det ikke en Overland, som først meddelt, men en Willys Knight med en 4-cylindret motor, der ydede 40 Hk. Bilen havde el, og var registreret under "I 1220".

Ambulancen blev stationeret i Voldgade 21, Rønne, og Bornholms Telefonselskab viste velvilje ved at forsyne ambulancen med en gratis telefon.

Det var virkelig en forbedring for sygetransporten på Bornholm.

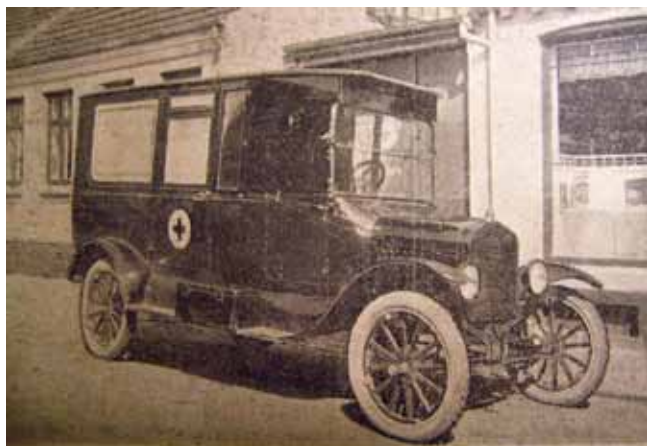
1. maj 1920 kunne man så læse i avisen, at ambulancen kun ventede på skibsløjlighed til Bornholm.

Røde Kors Basaren gav et overskud på 5200 kr., som blev afleveret til Røde Kors ambulancen for at anvendes til ambulancens udstyr.

Ambulancen begyndte sin officielle virksomhed/kørsel d. 10. juni 1920, hvorefter den kunne rekvireres af alle. Den havde dog allerede været i virksomhed flere dage forinden i et par tilfælde.

Ambulancen havde d. 30. juni 1920 allerede kørt 17 ture af en samlet længde på 470 km, hvoraf en af turene var til Sandvig med opringning kl. 2 Em (eftermiddag) med en patient til Amtssygehuset og tilbage i garagen kl. 4 - ikke 2 timer efter var patienten altså på hospitalet, hvilket var lidt af en sensation i 1920.

I oktober/november lå ambulancen så stille, da den havde været indblandet i et uheld, men var den 26. november 1920 igen taget i brug.



Her ses Ambulancen fra Hasle- Vogn- og Karosserifabrik

I øvrigt kunne det forventes, at der kom endnu en ambulance til øen, da det var meningen, at der skulle stationeres to ambulancer på hver station.

Det kostede 85 øre pr. kørt kilometer at benytte ambulancen - dog ikke under 8 kr., som skulle betales snarest muligt, hvilket nok må siges at have været ret så dyrt i 1920. Ifølge avisen var det dog næsten dobbelt så dyrt, at bruge ambulancen de ni andre steder i landet. Dette skal dog tages med et stort forbehold (se ovenstående under Næstved).

Røde Kors ambulancen førte under transport af en patient om dagen på sin højre side et hvidt flag med Rødt Kors, og efter mørkets frembrud foran midt på - en mat hvid lanterne med rødt kors, samt efter ministeriel tilladelse - et signalhorn med 2 toner.

Efter det første driftsår, der sluttede d. 10. juni 1921, havde ambulancen udført hele 354 transporter, hvoraf 243 var indenfor Rønnes bygrænser og resten udenfor. Den havde kørt små 10.000 km.

Af transporterne var 35 tilskadekomne, 105 smitsomt syge og resten almindelig sygdom af forskellig art.

Planer om endnu en ambulance på øen

I august 1922 oplyste lederen af Røde Kors ambulancen oberstløjtnant Lehmann, at der måske ville ske en ændring af ambulancevæsnet på øen, og der måske ville blive oprettet en særlig bornholmsk ambulance under Bornholms Amt, da udgifterne til ambulancedriften var for høje.

Den lokale Røde Kors bestyrelse havde den 14. august 1922 holdt et møde, hvor man drøftede anskaffelsen af en danskbygget Gideon vogn, som er en meget lettere type end den nuværende Willys Knight, der var for dyr i drift.

Det forventedes, at Amtet sanktionerede forslaget om den nye Gideon ambulance og gav det nødvendige lån, hvorved ambulancen ville være meget bedre stillet økonomisk.

Samtidigt havde man besluttet at anbringe et varmeapparat af mrk. "Termix" i ambulancen, så den kunne blive opvarmet om vinteren.

Den 23. november 1922 kom så den nye ambulance med damperen til Bornholm. Det var en smuk "Gideon" vogn, der afløste den gamle Willys Knight, som ikke skulle på pension, men bruges i en anden by.

Den nye vogn skulle være direkte under Dansk Røde Kors dameafdeling.

Hvor længe Gideon ambulancen kørte her på øen, har jeg ikke kunnet finde nogen oplysninger om, men d. 23. juni 1923 averterede Hasle Vogn- og Karosserifabrik ved J. Julius Andersen, Hasle i en annonce, hvor han oplyste, at fabrikken i stedse stigende grad beskæftigede sig med bilarbejder og sidste vinter havde leveret limousiner til fem forskellige typer vogne.

Blandt de større arbejder nævnedes karosserier til postbiler, ambulancer m.fl., foruden til forskellige typer lastbiler, åbne som lukkede varebiler, kombinerede vare- og personbiler samt overskæring og forlængelse af personbiler.

Desuden leverede forretningen alle typer arbejds- og luksusvogne, og havde i de sidste år forsynet 130 vogne med gummi.

Samtidig vist et foto af den nye Røde Kors ambulance på



Her ses Buick årg. 1927 reg.nr. I 1329 sammen med Rønne Brandvæsens Chevrolet årg. 1928 med reg.nr. I 260. Brandbilen eksisterer i bedste velgående.



Bornholm - et Ford chassis, på hvilket Hasle Vogn- og Karosserifabrik havde monteret et karosseri. Det kan have været nr. 2 ambulance, som Dansk Røde Kors havde en mening om i 1920. Forden var sort lakeret.

Så allerede i 1922 var Bornholms Amt involveret i ambulancekørslen på øen.

Jeg har ikke været i stand til at finde nogen konkrete oplysninger, der bekræfter oplysningerne i Zonemuseets bog "Zonen på Bornholm" om Røde Kors ambulance af mrk. Dodge i 1926/1927 og en Chevrolet, der kom i 1928 og kørte indtil omkring 1931. Og den 6-cylindrede Buick kom altså i 1927 og ikke i 1929.

Den nye ambulance er en realitet

I de følgende år blev der intet skrevet om ambulancen, men d. 7. september 1927 kunne man så læse, at den nye ambulance var ankommet med damperen her til morgen. Det var en stor ny ambulance bil af mærket Buick, som blev leveret gennem automobilforretningen Bornholm.

Overmontør Steensen foretog i løbet af formiddagen en prøvekørsel med den nye ambulance, og den viste sig at fungere tilfredsstillende.

Karetmagerfirmaet Andersen i Hasle skulle udføre arbejdet med at bygge et karosseri til vognen, der forventedes færdig efter ca. tre ugers arbejde.

I vognen var der plads til en liggende patient og to siddende så, at evt. en læge eller et par af patientens pårørende kunne køre med.

Godt seks uger senere stod den nye store 6-cylindrede Buick ambulance klar til benyttelse og kunne afleveres d. 1. november 1927 fra Hasle Vogn- og Karosserifabrik ved brødrene Andersen.

Repræsentanter fra pressen havde haft mulighed for at se den nye ambulance med det kendte røde kors på hvid baggrund, og det var nydeligt arbejde, der var udført.

Den nye ambulance er mere rummelig end den gamle, så der foruden sygesengen/båren er to klapsæder til at sidde på. Klapsæderne kan slås op, så de ikke fylder noget, når de ikke benyttes.

Gulvet i vognen er belagt med linoleum, og i gulvet findes en rist, hvorigennem varmen fra udstødningsrøret kan lukkes ind i vognen. Vognens tag er isoleret med filtplader.

Den nye vogn mangler ikke hestekræfter, og de store ballonringe i forbindelse med en velafbalanceret fordeling af vægten giver en for patienten behagelig kørsel.

I september 1930 overtog Poul Rasch "Autocentralen" driften af ambulancen.

Zonen kommer til Bornholm

Der var dog foregået meget i tiden op til 1930, og Sophus Falck kunne inden sin død i 1926 glæde sig over, at Zonen var kommet med redningsstationer de fleste steder i landet bortset fra nogle få steder i Jylland og på Bornholm.

I 1920 kom der en henvendelse fra Falcks Redningskorps, hvor man meddelte byrådet i Rønne, at Falck Redningskorps påtænkte oprettelse af en centralstation i Åkirkeby med hurtigkørende køretøjer samt motorsprøjte.



Til venstre den nye Buick ambulance og til højre den gamle Buick ambulance fra 1927. I baggrunden ses Rønne Omnibus af mrk. Triangel.



Buick ambulance årgang 1930.

En ny henvendelse kom i 1922, hvor Falcks Redningskorps igen meddelte Rønne byråd, at de ikke havde opgivet håbet om en brand- og redningsstation denne gang i Rønne. Direktør Falck ville komme til øen med en motorsprøjte og en stor kemisk sprøjte for at vise, hvad der bl.a. skulle installeres på en sådan station.

Men i 1928 kom sønnen Rudolf Falck til Bornholm for at snakke Zone redningsstationer og se, hvad det kunne føre til denne gang, da det ikke var blevet til noget efter de to første henvendelser.

Umiddelbart gav Rudolf Falcks besøg ikke noget resultat. Der skulle gå flere år før Zonestationen i Rønne og Østermarie blev oprettet – men i 1930 førte Zonen forhandlinger med flere parter, og bl.a. indgik de en aftale med Poul Rasch, Autocentralen, der i forvejen udførte al sygekørsel på Bornholm formentlig stadig under Røde Kors væрге, så der i forbindelse med denne udrykningsvogn ville blive tilført mere redningsmateriel, således at man kunne yde hjælp i alle uheld og ulykkestilfælde.

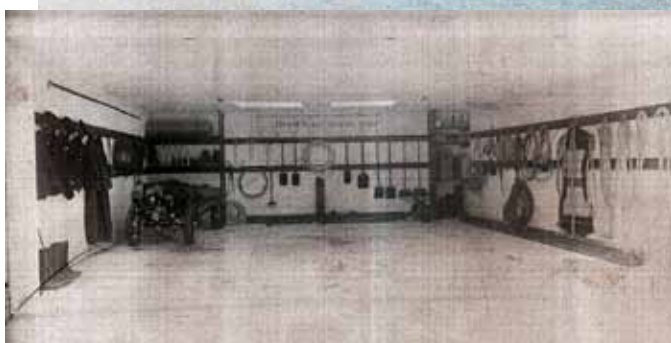
Poul Rasch købte et Buick chassis nr. 93, motornr. 2664747 d. 16. december 1930 af bilforhandler Ferdinand Jørgensen, der måske blev indrettet til ambulance???

En konkurrent til Zonen på Bornholm

P. Skovgaard, Bornholms Vulkaniseringsanstalt, stiftede i 1930 et nyt firma "Bornholms Redningskorps" med en station



Bornholms Redningskorps køretøjer i 1930/1931 samt deres garage.



i Rønne, og hvis alt gik godt, var tanken at oprette endnu to stationer i passende afstand fra stationen i Rønne, f.eks. en på "Nordlandet" og en på "Sydlandet".

"Mottoet" lignende til forveksling Zonens.

Bornholms Redningskorps ved P. Skovgaard anskaffede d. 6. december 1930 et Buick chassis, Chassis nr. 104, med en 8-cylindret motor, motornr. 2668849, og det var meningen, at det anskaffede chassis skulle udstyres med et ambulancekarosseri, hvor der var plads til to bærer og to klapstole. Dette arbejde blev formentlig udført hos karetmager Aage Jensen i Rønne. Vognen var formentlig Buick ambulance J 1717.

Chauffør Johannes Kofoed, tidligere fører af amtets sygebil, blev ansat som chauffør.

Endvidere ville korpset anskaffe en udrykningsvogn, en hurtiggående 2 tons Ford, udstyret med kran, projektør, treben og tøjler, donkraft, planker, sliske, presenning og seler til faldne dyr. I tilfælde af brand var vognen udstyret med røgmasker, stiger og en "1000 minut-liter" motorsprøjte, som kunne omstilles til at sprøjte med skum, når der ikke var noget vand til rådighed i nærheden.

Bornholms Redningskorps skulle træde i kraft med udgangen af januar måned 1930, men hvor længe det var i virksomhed eller om det overhovedet nåede at få nogen udrykninger, kan ikke siges med sikkerhed. Et er dog sikkert – bemalningen på bilerne nåede at blive udført.

Zonen bliver det eneste redningskorps på øen

I 1930 efter at have oprettet Bornholms Redningskorps indgik P. Skovgaard en aftale med Zonen om, at korpsets materiale indgik i Zonen, og P. Skovgaard solgte da også sin vulkaniseringsvirksomhed i 1931 til Th. Dich, Stålegade, Rønne, og blev inspektør ved Zonen på Bornholm. Samtidig indgik Bornholms Redningskorps materiel, udstyr og vogne som en del af Zonens udstyr/materiel.

D. 15. juli 1931 blev Zone-stationerne i Rønne og Østermarie officielt indviet med direktør Poul Rasch, Autocentralen, som bestyrer af Zone stationen, der er hos "Autocentralen", og Reinhold Hansen på Zone stationen i Østermarie.

Ambulance kørslen udførte Poul Rasch stadig, og der var anskaffet to nye moderne luftmadrasser til ambulancerne, så kørslen blev så behagelig som muligt for patienten.

Den 28. august 1931 kunne Zonen så oplyse, at man havde udført 47 udrykninger i alt siden indvielsen d. 15. juli 1931, og da man nåede 1. januar 1932 havde Zonen haft 103 udrykninger, hvor selve ambulanceudrykningerne, i alt 238, ikke var medregnet, da disse blev udført af det bestående ambulancevæsen.

Var Røde Kors på dette tidspunkt stadig indblandet i ambulancekørslen, selvom der på dette tidspunkt havde været flere aktører til at føre ambulancen og snak om, at Bornholms Amt skulle overtage administrationen gennem sygehuset? Formentlig er der lavet en eller anden konstellation af Røde Kors, Bornholms Amt og vognmand/værksted, som stillede chauffører/personale til rådighed, men rent faktisk har jeg intet fundet om dette.

I december 1932 ansøgte Poul Rasch om, at han på samme vilkår som med ambulancekørslen i de tilfælde, hvor det skønnedes unødvendigt at bruge ambulancen, kunne køre



Rønne Omnibus, som var en stor Triangel bus.

med en af ham anskaffet 5-personers lukket vogn fra nytår. Amtets sygehusudvalg indstillede at imødekomme det ansøgte, der uden videre blev vedtaget.

Dette notat i avisen tyder dog på, at Bornholms Amt på dette tidspunkt havde overtaget efter Røde Kors, og styrede ambulancen gennem sit Sygehusudvalg.

I 1932 efter at Zonen her på øen havde overtaget en udrykningsvogn fra Hellerup Brandstation med plads til 4 mand, 3 slangetromler + 1 slangevogn m.v., havde korpset 2 x 1000 minut-liter motorsprøjter, 2 x 250 minut-liter skum- og vandsprøjter, 1 inspektørvogn, 3 udrykningsvogne og 2 ambulancer til rådighed – og således var det et veludstyret korps.

Købmand Charles Aakjær, kom i 1927 til Rasch "Autocentralen" som garagemester, og var der til først i 1930'erne. Han blev forretningsfører for Nafta Benzin og Olieimport, som han havde i 2½ år. I sin tid hos Poul Rasch "Autocentralen" virkede Aakjær også som chauffør på ambulancen.

D. 1. september 1934 overtog Charles Aakjær for egen regning ambulancetjenesten med to Buick ambulancer - I 1329 og J 1717 - samtidig med, at han startede en tobaksforretning i Sct. Mortensgade 2, Rønne.

Er J 1717 mon stadig ambulance? På dette tidspunkt overtaget af Zonen.



Dramatisk redning en vinternat

Charles Aakjær kunne bl.a. fortælle, at han i vinteren 1939-40 sad fast i to døgn. Det var et forrygende snevejr samt hård frost, og alle landevejene var spærret for trafik, da de fik en anmodning om hjælp til en patient, der skulle til Aakirkeby sygehus.

En vogn blev sendt af sted - den skulle til den anden side af Aakirkeby fra Rønne, men kom ikke så langt på grund af motorstop. Efter en ny opringning fra Østermarie tog Aakjær af sted, og det gik ganske godt, men kun til Tvillingsgård hvor han måtte standse, da vejen var spærret af en skolevogn, hvis bagaksel var knækket. Bagved skolevognen holdt en bagervogn, som ikke kunne komme forbi og som tredje vogn kom ambulancen.

Heldigvis kom folk fra gårdene og gravede dem fri, så de kunne returnere til Aakirkeby, hvorfra der blev ringet til patienten i Østermarie og oplyst, at det var umuligt at komme frem på grund af sneen. Patienten blev så i en særlig sygekurv transporteret til sygehuset i Aakirkeby i hestetruckene, hvilket nok ikke har været en særlig behagelig tur, og ambulancerne var indesneet, inden de igen kunne køre til Rønne. Man må sige, at selve Aakirkeby var godt dækket ind med ambulancer de to dage.

Medhjælperne på ambulancerne blev sendt med toget til Rønne, men de to chauffører blev i Aakirkeby, da de ikke turde forlade ambulancerne - der kunne jo blive brug for dem.

I den tid ambulancerne var indesneet, blev de rekvireret en gang, men den kunne de selvsagt ikke klare, og Aakjærs bror måtte udføre turen med Rønne Omnibus, som var en stor Triangel bus.

Charles Aakjær stoppede 31. marts 1944, hvor Zonen overtog/skulle overtage ambulancetjenesten på Bornholm, samtidig med at der oprettedes en station i Nexø hos bryggerier Sode. Kun det sidste blev tilfældet, idet kranvognen og brandvognen fra Østermarie flyttedes til Nexø. Derimod måtte overtagelsen af ambulancetjenesten vente på en tilladelse fra varedirektoratet, men Aakjær ville sælge ambulancen.



cerne til Amtet, som så ville sælge dem til Zonen, idet det var meningen, at begge ambulancer skulle blive på Bornholm. Herefter var det så Zonen, der udførte ambulancetjenesten på Bornholm, og var alene om dette, indtil Falck kom til Bornholm i 1954, hvor stationen blev oprettet på Borgmester Nielsensvej 28 i Rønne.

Dækning af behovet for ambulancer

Dansk Røde Kors startede sin ambulance virksomhed i sin tid ikke for at konkurrere med bestående ambulancevirksomheder i landet, men for at sikre de områder i landet, hvor der ikke i forvejen var automobilambulancer.

I det hele taget giver undersøgelsen det indtryk, at ambulancetjenesten var ret så broget her i landet, og at man var bedst stillet, hvis man boede i en af storbyerne, hvilket får en til at tænke på, at det såmænd ikke har ændret sig så meget i tidens løb.

Nykøbing F. fik ifølge den af Røde Kors hovedbestyrelse vedtagne liste også en ambulance, og det kan have været den på nedenstående fotografier. Bilen kan så være den reserveambulance, som Holstebro fik fra Nykøbing F.

Fotografiet blev formentlig brugt i reklameøjemed, da underteksten var: Automobil - Rednings - Ambulance. Hurtig udrykning. Dygtig chauffør. Hensynsfuld kørsel. Telefon: Nykøbing F. 500.

Automobilholder Alfred C. Olsen. Statsaut. Lærer i motor-kørsel.

Sandsynligvis en Røde Kors ambulance, der er stillet vognmanden/automobilholderen til rådighed.

Bemærk dog, at bilen ikke har en ambulancekarrosse, men er en personbil, hvor bagenden/bagkarrossen er ændret således, at den kan slås op og båren kan skubbes ind. En datering af fotografierne ville afhjælpe spørgsmålet, om hvorvidt det er en Røde Kors ambulance eller ej.

Kildemateriale:

Bornholms Tidende og andre gamle Bornholmske dagblade.
Bornholms Museums Arkiv.
Bornholms Lokalhistoriske Arkiv.
Byhistorisk Arkiv, Skive.
Danmarks Industrimuseum, Horsens.
Dansk Veteranbil Klubs arkiv.
Erik Nielsen
Historisk Arkiv, Vendsyssel Historiske Museum, Hjørring.
Lokalhistorisk Arkiv Holstebro.
Nakskov Lokalhistoriske Arkiv.
Næstvedarkiverne.
Ribe Historiske Arkiv.
Uffe Mortensen.
Vejle Stadsarkiv.



Hvis nogen, der læser denne artikel, har flere oplysninger eller fotografier af ambulancer, er de meget velkomne til at henvende sig til Allan Pihl Hansen, DVK medlem nr. 2984. E-mail: allan.hansen@bornholmsmotorveteraner.dk Tak til alle for hjælpen med denne artikel. Copyright: Ingen må gengive fotografier eller tekst fra denne artikel uden tilladelse fra "Kilden".



Historien om Kongehusets Cadillac Imperial Sedan model 370- A fra 1931

Kong Christian X's Cadillac

Cadillac Imperial 370A 1931 12 cylindret 135 hk.

Bilen er bygget på den eksklusive karosserifabrik J.H. Jensen og Søn i Højer. Bilen var en solid arbejdshest og kørte i kongehuset til Christians X's død i 1947.

Herefter blev den solgt til taxavognmand Henry Larsen Klampenborg, der ville bygge den om til dieseldrift og anvende den som hyrevogn, det blev dog heldigvis ikke til noget.

Vognmanden solgte den til fiskehandler Karl Hansen Valby, der kørte i den til 1951, hvorefter den blev gemt væk i en garage, da havde bilen kun kørt 88.000 km.

I 1969 købte grev Michael's far bilen og udstillede den i en årrække, hvorefter den blev gemt væk på Egeskovs magasiner i næsten 20 år.

I 2011 mente grev Michael at det var tiden igen at tage det gamle klenodie frem og gøre den udstillingsklar, det blev vinteren 2011 brugt på.

Tekst: Jens Chr. Thomsen

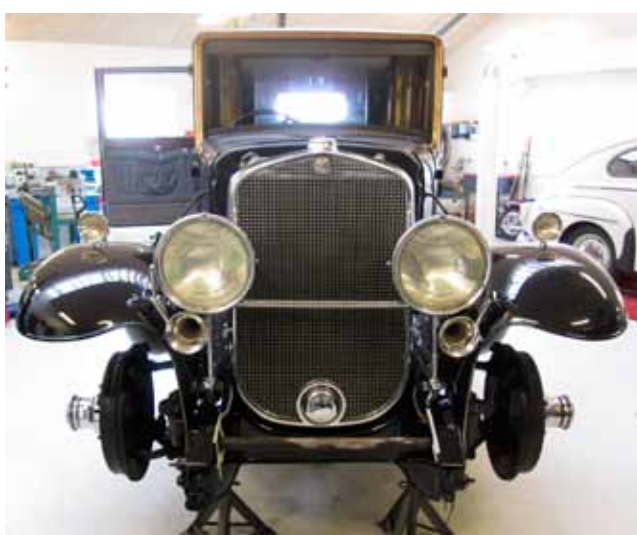
For en 5-6 måneder siden fortalte Karl Erik Sørensen, Jydsk Veteranbil Værksted, at han havde fået en spændende bil ind til restaurering. Der gik et par måneder inden jeg gjorde alvor af invitationen. Så i begyndelsen af marts besøgte jeg Karl Eriks nybyggede værksted i Brørup. Monteringen af Cadillac'en var godt i gang. Opgaven var udelukkende, at restaurere det udvendige. D.v.s at træværk, maling og krom skulle gåes igennem. Desuden fik bilen også nye dæk (700 x 19) og tag – med snilde kunne tagstoffet til en Ford A Tudor lige slå til.



Bilen set fra højre. Læg mærke til de to kasselåg med håndtag i sideskørterne. Der er tilsvarende 2 kasser med låg på venstre side. En sandblæst kasse ses her. Den er klar til reparation og lakering.



Bagenden af bilen er færdigmonteret med baglygter, kofanger og bagagebærer. Læg mærke til det runde emaljeskilt V12.



Kølerkappe og lygter er monteret.



Ikke så få dele er blevet forkromet i Aarhus. Her ses resten af partiet efter at en del er blevet monteret på bilen.



Interiøret er der ikke gjort noget ved. Det står i sin oprindelig form med den patina 80 år nu engang har givet.



Efter et par uger er bilen færdig til levering. Den bliver kørt ud foran værkstedsbygningen for at blive fotograferet. Der bliver fyldt $\frac{3}{4}$ l. benzin på en midlertidig lille plæneklipper-tank – vacuumtanken, som "trækker" benzinen fra tanken v.h.j.a. vacuum fra manifolden, er til reparation og bliver først monteret senere på Egeskov. Der bliver hældt yderligere $\frac{3}{4}$ l benzin på, for at damen kan køre ind på værkstedet igen. Man må nok konkludere, at hun er dyr i drift.

GM introducerede modelserien 370-A i oktober 1930. Den kunne fås med to forskellige akselafstande, enten 140 eller 143 eng. tommer. Prisen i USA for den lange model med plads til 7 personer var 4345\$. Sammenlignet med andre bilfabrikkers topmodeller var prisen ikke ublu. Fords egen Lincoln havde i dyreste version en pris på 7405\$ og Pierce Arrow's forskellige modeller lå mellem 4300 og 9500\$. Bilens længde var på 558 cm og standardhøjden var på 184 cm. Alle Imperialer blev bygget

på karrosserifabrikken Fleetwood, som GM havde købt nogle år tidligere. Med en vægt på ca. 2500 kg kan man nok forestille sig, at motoren skulle have en vis størrelse. Dette var også tilfældet, idet Imperial sedanen var udstyret med en V12'er, der ydede 135 hk ved 3400 o.p.m. Motoren blev omtalt af samtidens motorskribenter som værende driftssikker, holdbar og med blød gang, der alt i alt skulle give en meget behagelig kørsel.

Nu var det ikke Cadillacs største motor, fabrikken havde tre serier i 1931, serie 355-A med en række 8, dernæst den her omtalte 370-A serie med V12 og endelig serien 452/452-A med V16.

Det er sikkert ikke uden grund, at Kongehuset i vinteren 1930-31 vælger, at den næste vogn i samlingen skulle være netop en Cadillac. Chr. d. X havde i forvejen en Cadillac fra 1929, som var bygget om på Dansk Karosseri Fabrik på Østerbro, men 370-A Sedanen skulle til Højer Vogn- og Karosserifabrik.

I løbet af foråret 1931 er karossen så blevet bygget om; det har været et ønske fra kongehuset, at karossen skulle være så høj, at Chr. X kunne tage plads på bagsædet iført høj hat. Efter ombygningen er sedanen blevet sendt til autolakerer Hast i Hellerup og endelig via firmaet Bülow leveret til Kongehuset. (Metallabel fra Bülow er stadig monteret på sedanens dørstolpe).

Bilen er - ligesom den i 1933 erhvervede Cadillac V8 touring – i kongehusets garager indtil Chr. X's død i 1947. Herefter bliver bilen solgt til en taxavognmand, som handler bilen videre til en fiskehandler. Bilen bliver afmeldt i begyndelsen af halvtredserne, og senere bliver den en del af vognsamlingen på Egeskov Slot.

J. H. Jensen – Vogn- og karosserifabrik. Højer

Bilhistorisk Tidsskrift nr. 58 fra 1979 handler næsten udelukkende om karosserifabrikken og Bilhistorisk Tidsskrift nr. 81 fra 1985 handler om Nash



Foto af Imperial sedanen på Egeskov Slot med Claus Ahlefeldt-Laurvig-Bille og ledsager. Fotoet må være fra ca. 1970. (Arkivfoto)



Det var ikke usædvanligt i 20'erne og 30'erne, at "vogne med chauffører" var højrestyrede.



Cadillac'en som den står i dag efter restaurering på Egeskov Slot.
(Foto venligst udlånt af Egeskov Slot).

i Danmark. Forsiden er prydet af en 1936 Nash Ambassador Eight med Højer karrosseri. Det får mig til at tænke på det andet kongelige køretøj, som J. H. Jensen var involveret i: Dronning Alexandrines olivengrønne 1935 Nash. Den var bygget som en traditionel 2-dørs Højer cabriolet. Desværre kan der ikke gengives fotos af bilen, men O. E. Riisager fandt en avisomtale af bilkøbet.

Vilh. Nellemann, som havde forhandlingen af bl.a. Nash i Danmark, fik i perioden 1935-38 fremstillet ca. 10 2-dørs cabrioletter af henholdsvis den 6 cyl. udgave og den 8 cyl. udgave. Det er angiveligt den 8 cyl. udgave, også kaldet Ambassador-serien, som er faldet i dronningens smag. Ambassador-serien produceredes fra 1932 til 1957. Dronningen kørte i bilen indtil krigsudbruddet, og efter krigen erstattedes den af en lukket grøn Nash.

For at begrænse udgifterne til produktionen fremstillede Nash i 1935 udelukkende lukkede køretøjer. Alle åbne versioner er specialfremstillet af forskellige karrosseri-fabrikker. Foruden Ambassador-serien havde Nash også en Advanced 8 serie (8 cyl) og en Advanced 6 serie (6 cyl). De to 8 cyl. serier havde begge overgear, der auto-



Billede af Krone 1 foran værkstedet hos autolakerer Hast i Hellerup (Billedet er gengivet med tilladelse af Martin Lund, forfatter af bogen Kongelig Køreglæde). Bilen er nu vokset i højden – standardhøjden er som nævnt 184 cm – jeg tror, den nu er 20 cm højere!
Normalt lakerede Jensen i Højer selv sine biler, enten håndlakeret af én af de ansatte eller af Jensen selv (sprøjtelakeret), når de ansatte var gået hjem efter fyraften.

matisk trådte i kraft ved en hastighed større end 65 km. i timen. Alle modeller blev redesignet (aeroform design) med et mere strømlinjet udseende – helt i stål.

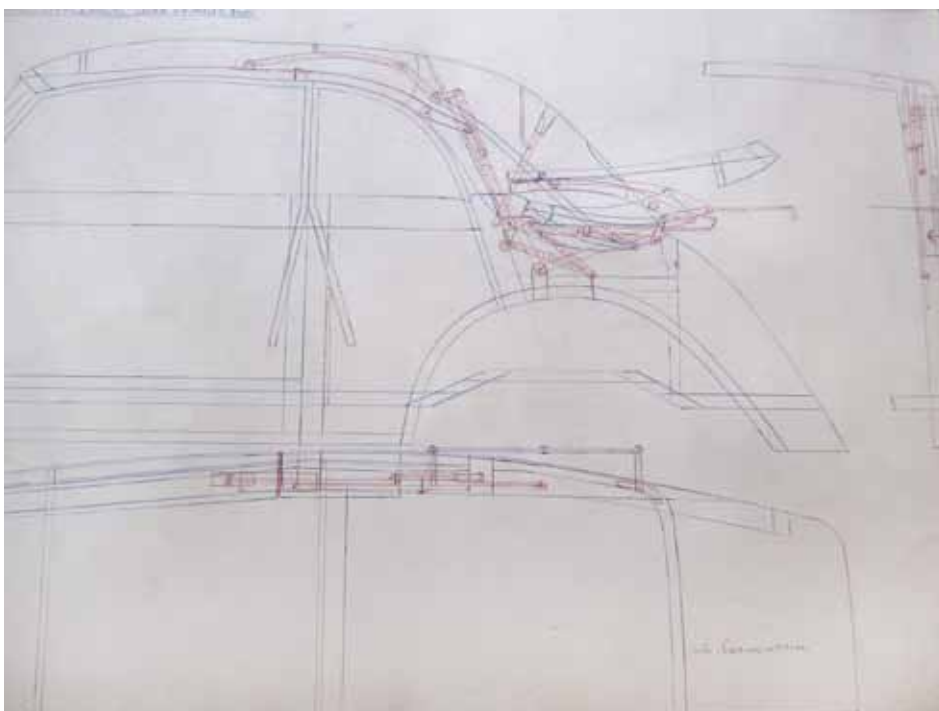
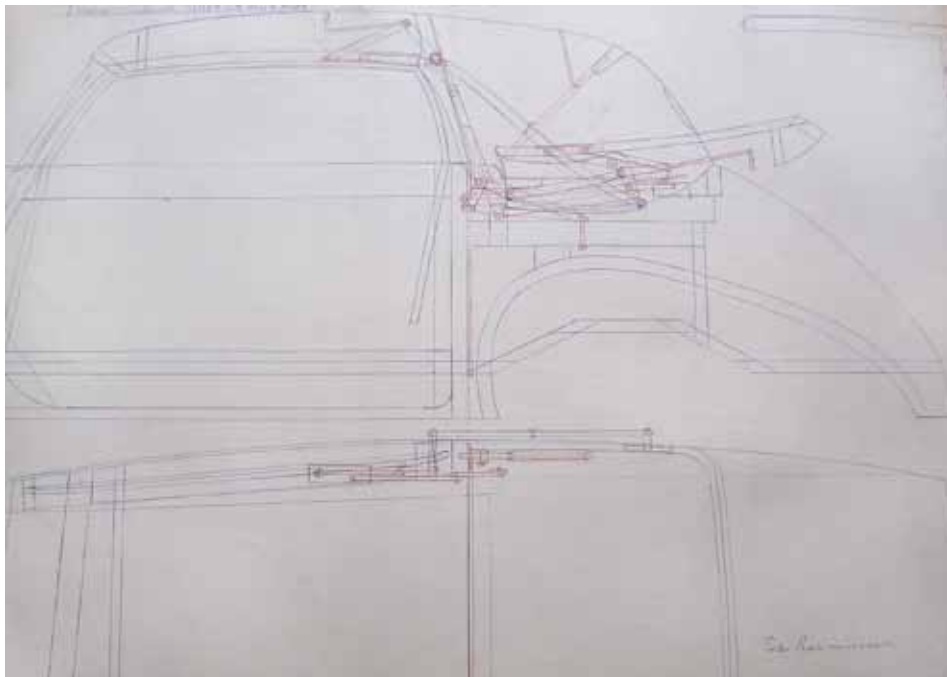




Post Skriptum

I 1974 var jeg sammen med en god veteranbilven på besøg hos Brdr. Lemming i Sdr. Hygum. Under halvtage stod der ca. 30 gamle biler i det, man kan kalde ”rimelig” god stand. I en lukket ladebygning stod der vel det samme antal biler, men i en del bedre stand. I blandt de mange biler faldt vi især over én speciel cabriolet. En 1935 Nash cabriolet med 8 cyl. – og det kan ikke have været andet end en Højer cabriolet! Nogle måneder efter får jeg underretning om, at vognen er gået til Holland.

I 1979 besøgte jeg Peter Rasmussen i Aabenraa. Peter og hans bror Rasmus Rasmussen havde i flere år været karosseribyggere hos Jensen i Højer, og efter en lang snak om livet på værkstedet indvilgede han i at lave to stregtegninger af de to cabriolettyper, som Jensen var kendt for at bygge, nemlig den 2 vindues cabriolet og den 4 vindues; Peter Rasmussen kaldte det for system J.H. Jensen, Højer.





Læretid hos mekanikeren i Tappernøje

Tekst: Bent Esbensen

I juli nummeret af VT var der et billede af den fantastiske Daimler 1885 motormodel lavet af Carl Åge Andersen i beundringsværdigt fint håndværk. Det inspirerede mig til at sende et par ord om min far Svend Henry Esbensen læretid hos mekaniker Thorkildsen i Tappernøje fra 1938-1942.

Min far blev mekaniker, fordi Thorkildsens værksted var nærmeste flugtrute ud af landbruget, men da han var godt teknisk begavet, var det sikkert den helt rette hylde, han dermed landede på.

Jeg har fundet tegningen fra Teknisk Skole i Præstø af den motor, han skulle fremstille som svendeprøve. Jeg mener nok, han fik udmærkelse for den, men han var ikke typen, der sådan vigtede sig. På forespørgsel om, hvor motoren så blev af, da den var lavet, var svaret: "Den blev vist solgt af mester til en bondemand til brug i et korntørreanlæg".

Når noget kunne bruges, så kunne det naturligvis også sælges!

Fair nok, men jeg kunne nu nok have fundet plads i min garage, om den stadig var i behold! I stedet må jeg så nøjes med hans tegning på væggen.

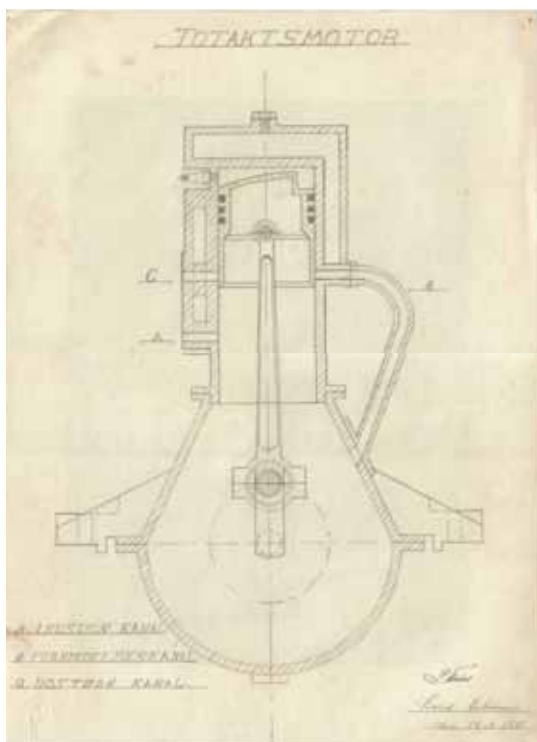
Fotoet viser far på vej til arbejde hos Thorkildsen i renvasket - så godt det lod sig gøre - kedeldragt. Cyklen bragte ham til sin læreplads og to gange ugentligt til Præstø på skole. Enhver, der kender det kuperede terræn på de kanter, forstår, at det ikke var nogen dans på roser. Dog har han altid haft stor ærbødighed over for sin læremester, og vi var aldrig på enen, uden han var nede at hilse på!

Også dengang var der plads til lidt værkstedshumor - så her har jeg et par anekdoter fra hans læretid hos Thorkildsen. Mesters søn, Leif Thorkildsen, er også DVK-medlem og omend han kun var dreng dengang, kan han måske have hørt historierne:

Min far var lovet læreplads, men først skulle han være et halvt år på prøve. Blev han antaget, så talte tiden naturligvis med i læretiden på 4½ år. Da deadline nærmede sig, og Thorkildsen stadig intet havde ytret om, at han kunne fortsætte, bankede han på og sagde "Jamen, så er det jo i morgen, jeg skal holde". Mester sagde nogle ukvemsord til ham (tossede knægt etc.) og kradsede hurtigt en autograf på kontrakten med ordene: «Så kan du godt komme i gang i stedet for at spille tiden».

En anden episode, som måske har fået Thorkildsen til at fortryde sit ovennævnte hurtige tilsagn, indtraf, da mester Thorkildsen var hos godsejer Lassen på Bækkeskov efter at have afleveret hans bil, som havde været til service. Det var kutyme, at Thorkildsen blev budt indenfor hos Lassen, fik et lille glas og nød en cigar samt en god snak i forbindelse med afleveringen. Den forudseende Thorkildsen havde bestilt min far til at hente ham i værkstedsvognen et par timer senere. Min far var ikke så kendt på Bækkeskov og havde vist fundet den forkerte indkørsel. I hvert fald fik mester nær et slagtilfælde, da han pludselig opdager firmaets Ford T køre rundt ude i parken, i stedet for at holde oppe i gården og vente foran hovedbygningen! Hvad han har sagt til godsejer Lassen, vides ikke - men min far fik en kæmpe røffel og besked om, at han kunne trave hjem til værkstedet i Tappernøje! Det var vist vinter og har sikkert været en lang tur med mange spekulationer om, hvad der ventede, når han kom hjem.

Venlig hilsen
Bent Esbensen
Be-Dan@post.tele.dk





På aftentur med Røde Arnold



Tekst: Dorthe Mørch, Ollerup

Det er egentlig pudsigt med sådan en 210'er. I 1979, da jeg fik den første, var det "bare" en halvgammel bil, men efterhånden som jeg havde haft den i nogle år, kunne jeg slet ikke forestille mig en anden model.

Det er den ideelle musikerbil. Den (vistnok) eneste, hvor der er plads til en kontrabas.

På et tidspunkt spillede jeg i et band, som havde fast hyre i Husum i Nordtyskland, og der var fint plads til os tre spillemænd, instrumenter og bagage.

Den scorer højt i charmpoints. Det sket temmelig tit på tankstationer, at der kommer ældre mænd hen og lige skal kigge bil, for sådan en har de også haft engang, og de ærgrer sig nogle gange over, at de ikke har beholdt dem.

I en del år kørte jeg som eksportchauffør, og havde jeg en overnatning i Jylland før den næste tur, var Volvoen udmærket at bo i. I de år lå der altid en madras mellem skærnkasserne. Det levner lige plads til gasblus, proviantkasse og vanddunk.

Jeg har også camperet en del i den. Der er så mange fredelige, dejlige steder, hvor der lige er plads til at holde i en skovkant en dags tid eller to.

Min første 210'er

Allerede da jeg fik den, var den første 210'er gennemrusten under lakken.

Min daværende mand havde også en 210'er, og det var et ret smukt syn, når de holdt hjemme samtidig.

Omtrent samtidig med at min måtte lade livet, blev vi skilt, og han flyttede til Anholt. Der er 6 km asfaltvej på øen, og det er ikke et godt liv at være Volvo deroppe i den salte luft, så jeg arvede hans Volvo. Den havde jeg glæde af i mange år. For omkring 8 år siden skulle den så have den store tur. Det viste sig at være en temmelig håbløs opgave. Chassisrammen var fin. Den havde jeg fået skiftet 9 år tidligere, da jeg opdagede, der var dårlige svejsninger i den gamle ramme, men bortset fra rammen var der ikke meget tilbage, man kunne bruge til noget.

Så gik jeg på Volvojagt

Jeg fik et tip om, at en af mine bekendte i Jylland var blevet nødt til at skille sig af med sin, da han havde brug for noget større. Jeg ringede straks til ham, men han havde netop solgt den til en mand på Djursland. Ham fik jeg så fat i, og det viste sig, at han var forhandler, og at bilen bare skulle sælges videre. Jeg fik nogle tips fra den gamle ejer om, hvor dens svage punkter var, og fik prisen ned på et nogenlunde acceptabelt niveau. Han var nu slet ikke så nem at kregle med. Han mente, det ville trække

prisen op, at han solgte den som ikke-rygerbil. Der måtte jeg nu skuffe ham med, at jeg havde kendt den bil i årevis, og også selv røget i den, så den måtte han længere ind i byen med. Da han følte sig presset nok, sagde han de magiske ord "Jeg kan jo også bare køre den til Holland, der får jeg dobbelt så meget for den" – og det vidste jeg jo godt, så vi sluttede på 21.210 kr.

Jeg var ved at falde ud af bilen af grin, da jeg kørte afsted i den: Der var lavet lys i askebægeret. Den var plysset på dørene, og der var røde sæder fra en ældre Saab i den. Den var simpelthen så smuk, så jeg slet ikke kunne holde op med at smile.

Efter at have konstateret, at chassisrammen var i orden på den nye, udbød jeg rammen fra den gamle gennem 210-klubbens blad. Den røg næsten med det samme, men da den nye ejer ikke havde hentet den 1½ år efter, gik den til en ung mand fra Sjælland, som nu er i gang med at bygge en bil op på den.

En Punto og en BMW ind imellem

Jeg havde aldrig haft andre personbiler end 210'ere, og da jeg fik økonomi til at give Den Røde den helt store tur, lånte jeg en lille, bulet, tomatfarvet Fiat Punto på værkstedet. Da det trak ud med at få Den Røde færdig endte jeg med at købe Puntoen for skrotprisen. Den gik så som vinterbil et par sæsoner, men så var den pastamaskine også helt færdig.

I stedet fik jeg en BMW 318 i fra '87, som på det tidspunkt havde kørt 67.000 km. i hele sit 22 år lange liv. Nu har den snart kørt det dobbelte i den tid, jeg har haft den.

Røde Arnold

Men her er det jo Volvoen, det handler om. Da den var ved at være færdigrestaureret, skulle jeg lige spørge den tidligere ejer om et par detaljer – og så skrev han sørme "Det glæder mig, at Arnold får en chance mere". Arnold!! Kan man godt kalde en Volvo for Arnold?? Ja, det kan man åbenbart, så nu lyder den igen navnet Røde Arnold.



Aftentur i Brylle

Junis aftentur gik rundt i det bakkede landskab omkring Brylle.

Ved Dagli' Brugsen i Brylle var der opmarcheret en masse skønne biler, og efter at have hilst på de forskellige og sat flagene på Røde Arnold, kørte vi af sted i nogenlunde samlet trop.

Det var en af de stille, rigtig skønne junaftener, og folk stod mange steder uden for husene og fotograferede den kromskinnende karavane. Og vi nød det altså lidt, Arnold og jeg. Turen var rigtig godt lagt. Ikke for kort og ikke for lang, og vi kom ind på mange små biveje, vi ellers ikke ville have fundet. Det er altid godt med en indfødt guide. Desværre måtte en af deltagerne give op på halvvejen, da der kom nogle rigtig kedelige lyde fra det ene baghjul. De var ikke så langt hjemmefra på det tidspunkt, så de ville selv køre den hjem.

Vi sluttede ved et forsamlingshus i en lille landsby, hvor halvdelen af dem, der boede ud til landevejen, kom forbi parkeringspladsen, og der blev taget masser af billeder og sparket masser af

dæk. Der var bænke og borde udenfor, og der blev spist og snakket og hygget.

Efterhånden kender vi en del af de medlemmer, der plejer at tage med på aftenturen, og det er virkelig dejligt. Selv om vi ikke har været medlemmer så længe, så føler vi os velkomne i klubben, hvad enten det handler om køreture, almindeligt dækspark eller grillaftner.

Jeg havde kigget på min registreringsattest og fundet ud af, at Røde Arnold var

indregistreret første gang Skt. Hans Aften 1962. Det måtte der gøres noget ud af. Og selv om den oprindelig har kørt i Jylland, er den blevet ret velintegreret på Sydfyn, og her får man brunsviger til sin fødselsdag, så jeg havde bestilt en med inskription og flag. Den vakte glæde, da vi holdt og spiste aftenmad.

Så nu har Røde Arnold de første 50 år på bagsmækken, og man må sige, det blev fejret i fin stil. Vi ser frem til mange dejlige køreture med klubben.





Biler der fulgtes med sporvognene

Tiden blev skruet 40 år tilbage



Man skulle holde tungen lige i munden dengang, og det gjorde man så. Er man gammel nok, husker man teoribogens særlige anvisninger om sporvogne.

Tekst og foto: Søren Palsbo

Motorkøretøjer på to, tre og fire hjul, der fulgtes med sporvognene, er i dag mindst 40 år gamle, eftersom landets sidste sporvognslinje – den københavnske linje 5 – blev omstillet til busdrift i april 1972. Derfor var tiden skruet mindst 40 år tilbage, da

bilerne fra dengang igen var i selskab med sporvognene på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm den 16. juni & 28. juli 2012.

Mødet mellem motorkøretøjer fra april 1972 eller længere tilbage i tiden og de bevarede sporvogne fra København, Århus og Odense er en af Sporvejs-

museets yngste traditioner. I 2010 var der i museets udstilling sat fokus på året 1960. Ved de to veteran/vintagearrangementer samme år var yngste aldersgrænse derfor sat til 1960, men i sæsonen 2011 blev yngste aldersgrænse flyttet til 1972 med temaet ”Biler der fulgtes med sporvognene”, og denne aldersgrænse holder museet fast i. Sporvejsmuseet får dog også besøg af yngre biler. Et eksempel er et træf 18. august for medlemmer af Fiat 500 Klub Danmark, som omfatter alle biler med denne modelbetegnelse, også de helt nye.

Traditionen tro indledtes årets første træf for ”Biler der fulgtes med sporvognene” med en fælles køretur rundt i Sporvejsmuseets smukke omegn på



Morris Minor 1000 blev produceret næsten lige så længe, som der var trafik af sporvogne i Danmark. Dette smukke eksemplar er årgang 1969. Volvo Amazonen 1957 til venstre vandt præmie som det mest charmerende deltagende køretøj fra 1950erne.



Ejeren af denne flødefarvede Nimbus fra 1939 vandt quiz-præmien for sine svar på spørgsmål om den sælles køretur i museets omegn. Her beundres køretøjet af en anden motorcyklist i moderne beklædning.



Dommerkomiteen i gang med bedømmelsen af noget så sjældent som gamle erhvervskøretøjer; her to gamle hyrevogne: Mercedes 220S (tv) fra 1959 og Mercedes 220 fra 1966. De to hyrevogne holdt naturligvis parkeret ved Sporvejsmuseets gamle droske-telefonskab.

Midtsjælland i kølvandet på en af museets museumsbusser, denne gang den danskbyggede Leyland serie III bus nr. 3078 fra Forenede Rutebiler, leveret 1972. Der blev heller ikke denne gang sat hastighedsrekorder på turen rundt om Valsøllille Sø. Det indbyder de snoede og ret smalle veje heller ikke til, men så er der jo så meget mere mulighed for at nyde omgivelserne og i øvrigt være opmærksom på stort og småt. Det handler nemlig om en præmiekonkurrence, som deltagerne først stifter nærmere bekendtskab med, når de ankommer til Sporvejsmuseet. Og så er der for resten præmier til ejeren af det mest charmerende køretøj fra hvert årti. Ved veteran/vintagetræffet i juni var tilmeldt biler fra seks årtier.

Biler er som bekendt ikke kun fortid, men i høj grad både nutid og fremtid. Det gælder også sporvogne, som i moderne udgave ofte betegnes letbaner. De kan studeres nærmere i de fleste andre europæiske lande, men også i Sporvejsmuseets udstilling. Danske



Opel Rekord 1700 (1960), VW Karmann Ghia 1967 og VW årgang 1952. Den moderne udseende københavnske linie 2 er årgang 1949 og den røde sporvogn fra Odense, årgang 1913. Remisebygningen stod indtil 1955 på adressen Valby Langgade 86 i København og opførtes til nogle af hovedstadens første elektriske sporvogne i 1901-1902.



Den flotte Ford A cabriolet kom på gaden i samme år, som den danske arkitekt Ib Lunding designede sporvognen i baggrunden: 1930.



Prisen dengang på "foderet" til en flyder som denne Pontiac Safari 1956 forekommer i dag dejlig billig, men kloge hoveder har for nylig slået fast, at vi faktisk ikke har noget at klage over; snarere tværtimod. Telefonkiosken i baggrunden stod engang på Frederiksberg Allé i hovedstaden.

Opel, Borgward, Citroën Traction Avant og Ford A biler der fulgtes med sporvognene. Også i Malmö, hvor den fine grønne sporvogn (årgang 1946) kommer fra.

politikere har også fået øjnene op for letbaner, godt hjulpet af den kendsgerning, at man kan få omkring syv-otte gange så meget letbane som metro/undergrundsbane for de samme penge.



Havnetræf og indvielse på Fredericia Gl. havn d.12. juni.



Foto. Kirsten Vinge
Tekst. Ole Troen

Havnetræffet på Fredericia Gl. havn, som afholdes hver tirsdag fra kl. 18.00 – 21.00, er blevet en stor succes og vi kan glæde os over et stort fremmøde af såvel veteranbiler, Mc og veteranknallerter.

Denne tirsdag var noget særligt, da vi kunne indvie vort **nye permanente tirsdags klubhus med havudsigt**, og kan man gøre det bedre end at hyre et Jazz orkester som spiller glad Jazz. Havnetræffet blev denne aften besøgt af mere end 100 køretøjer samt et stort antal af byens borgere.

Vejret viste sig fra den gode side lige indtil kl. 20.45 men så åbnede himlens sluser sig på et splitsekund, og mange af os der kørte toplos fik virkelig kærligheden at føle.

Det gode ved det hele var at græsset foran klubhuset manglede vand, og det gør det så ikke mere.

En god aften med god musik og mange mennesker og alt sammen financeret med lokale midler.

Vi håber at vi fremover får en masse tirsdage med tørvejr fra 18.00 – 21.00.





SWAPMEET®

Søndag d. 7. oktober Kl. 09.00-15.00

Andelslandsbyen Nyvang
Oldvejen 25
4300 Holbæk

Stumpemarked for veteranbiler, motorcykler og knallerter

Gratis parkering
mere gangareal til publikum
Mulighed for at køre ind og hente større stumper

Indgang til SWAPMEET og entre til Andelslandsbyen,
nedsat til kr. 50,- i dagens anledning

Tag hele familien med

Arrangør: Dampromleklubben
Email: swapmeet@dampromleklubben.dk
Tlf. 21 26 92 91

www.dampromleklubben.dk

Madpakketur fra Nærum

Lørdag den 18. august 2012

Afgang fra DVK i Nærum kl. 10.00.
Ingen tilmelding - man møder bare op!

Vi kører en af de smukkeste ture i Nordsjælland
op til veteranogfolkene i Græsted, hvor vi ser
hvad de går og laver.
Ved ankomsten nyder vi vores medbragte mad og
drikke, hvorefter vi går ind og ser på deres
værksted og tog.
Når vi så har set det hele, drikker vi kaffen inden
vi kører hjem.
Man medbringer selv mad, drikke, kaffe og det er
en god ide at medtage stole og borde.
Hvis vejret ikke er med os har vi en mulighed for
at sidde inde og spise.

Med venlig hilsen

Arne Castello Jensen,
telefon 4586 8194 eller mobil 2946 1224



DVK Amager indbyder til



Bagagerumsmarked på Dragørfortet

Lørdag den 22. september 2012 - kl. 10.00-15.00

*Kom og besøg os på det gamle fort som denne lørdag er vært for
veteranfolket og andre, der kan li' nostalgi og gamle sager.*

*Alle er velkommen til en dag ved sundet hvor der kan købes
grillmad, drikkes øl og sodavand, OG måske gøres en go`handel.*

Fri studeplads og fri entre´.

Til studeudstillere:



Sidste tilmeldingsdag er onsdag den 19. september 2012 til Kaj Christensen: kajc@ec.dk - tlf. 4053 9401



8. CLASSIC CAR TRÆF

med

PICNIC OG HERREGÅRDSKONCEPT SØNDAG DEN 26. AUGUST 2012

Vi gentager succesen fra de foregående år og indbyder igen til stort komsammen ved Hærhjemmeværnsdistrikt Syd- og Sønderjylland

Sted SØGÅRDLEJREN, Søgård Hovvej 1, 6200 Aabenraa, 12 km syd for Aabenraa ved den gamle Hovedvej A10 mellem Aabenraa og Kruså.

Deltagere: Alle som har lyst til en hyggelig dag i skønne omgivelser med gamle biler, motorcykler og god musik.

Tid: 1000- Vi mødes sidst på formiddagen og parkere "klenodierne" på de anviste P-pladser foran
1200 bygningerne, hvorefter vi "sparker dæk", "fagsnakker" eller bare "hyggesnakker" med de andre "fans".
1200 Fælles picnic og hyggeligt samvær på plænen ved køretøjerne.
Hus stole, borde, drikkevarer, paraply m.m.
1400- Underholdning på plænen foran hovedbygningen ned mod søen, med stort orkester og danske
1630 solister, som fører os gennem musikkens verden med klassisk, rock, pop, jazz, fællessang m.m.
1630 Afslutning og hjemkørsel.

INGEN TILMELDING, bare mød op, det er helt GRATIS

PS! Der er kunstudstilling i "Den gamle lade"

Yderligere information hvis behov, ved Siegfried Riege, tlf. 73 62 06 19



DvK Egeskov
Veterantraktorer, landbrugsmaskiner og Metaltryk.



Tirsdag den 21. august kl. 18.30, besøg hos Otto Egelund Jensen "Vældenberg" Rødmevej 50, 5771 Stenstrup.

Otto Egelund Jensen har en stor samling af veterantraktorer og gamle landbrugsmaskiner, derefter besøger vi naboen Steffen Sørensen, Rødmevej 52, som har et Metaltrykkeri. Steffen kan det spændende gamle håndværk som at lave drueknæ, spir, kugler og eksklusive fugle huse.

Vi slutter med kaffe og brød.

Tilmelding senest d. 19. august til Anne Lise. Tlf. 62632051/22811954 eller på mail – anneliserg@dlgmail.dk



Med venlig hilsen og på gensyn.
Benny Hansen og Anne Lise Gustafsson.



BILER SÆLGES

Opel Olympia 1952. Bordeauxrød - 100% original og rustfri, 2 ejere indtil 1976 med historie, derefter stået i bilhandel indtil mekaniker satte den på - sorte - plader igen. Det er en helt særlig bil. Kr. 68.000. **VW 1303 Cabriolet (Karmann)** 1973. Brun med beige kaleche, sort læder, veteransynet uden anm., aldrig rust. En vidunderlig bil. Kr. 79.000.

Jørgen Bent Hansen, tlf. 40411442
e-mail: jbhagp@gmail.com

Chrysler New Yorker St. Rigus 2-dørs HT 1956 354 HEMI i org. farve rød-hvid og sort tag med sorte nr.-plader. Holder syn til 2016. En sjælden bil, eneste i Danmark. Pris 179.900. Jens Petersen, tlf. 40793981
e-mail: mink@youmail.dk

VW Camper - type 2 1976. Nysynet uden bemærkninger 14-05-2012. Bilen fremstår i fin stand og er klar til at campere i. Forrige ejer (før 2008) har haft Camperen skilt ad og totalt renoveret. Historie og billeder af renovering haves. Indretning: Køleskab, 2 gasblus, **håndvask, eksternt stik for 220 V**. Der medfølger et fortelt i god stand. Hævetag og 4 sovepladser. Pris kr. 89.999. Pearman, tlf. 20100688
e-mail: pearman@jubii.dk

Ford V8 1933. Ford V8 fra 1933. 4-dørs. Velrenoveret. Pris kr. 240.000. Niels Adelstorp, tlf. 40296871
e-mail: kratgaarden@privat.dk

Toyota Corolla 1982. 1 ejer, somny, alle service overholdt, aldrig svejset/ malet, undervognsbehandlet op til flere gange, stået i garage om vinter, km 159.000, 4 nye dæk, nysynet for 3. gang uden bemærkninger, kører perfekt, skal ses, en ener for den rigtige ejer. Pris kr. 22.500. Erik Nielsen, tlf. 21436999
e-mail: erikfudde.dk@youmail.dk

Citroën MEHARI (jeep) AY CA årg.1973. Orange på hvide DK-plader. I min eje siden den var ny og den er renoveret, passet godt på og brugt i de 39 år. Den har gået glidende gennem syn hver gang hvert 2. år, i alle 21 år, siden dette var krav. Den eneste med en oran-

ge plast HARDTOP i stedet for SORT CANVAS i Danmark, som vi hentede i Citroën-Fabrikkerne i Paris i 1976. Bilen har nye dæk på, samt et sæt gode pigdæk og et helt nyt sæt almindelige dæk ekstra med, da de ikke mere kan fås i DK. Alle er originale til den type bil. Pris kr. 98.000.

Birte Robins, mobil 6083 0123
e-mail: birterobins@hotmail.com

DELE TIL BILER SÆLGES

Komplet motorpakningssæt til **Volvo B36 V8** benzinmotor til biler og lastbiler sælges. Henvendelse, tlf. 30113274

Diverse dele 39-60. Et stk. forreste kofanger hel men rusten. Et stk. autoradio mrk. Phillips ca. 1955. Fire navkapsler til Austin Futura 1960. Et stk. forreste støddæmper til samme. Fort V8 1939 6 stk. navkapsler, karburator med luftfilter. Motor med gearkasse til MB 200-8 1969. Diverse Morris 1000 reservedele. Lygter og glas til div. veteranbiler. Henrik Christensen, tlf. 20814460
e-mail: chullera@gmail.com

Fra Opsenator A. Helstue og bagtøj - komplet - forbro. 5 alu.følge med 5 nye dæk. Ny tank samt diverse tilbehør. Jesper Christoffersen, tlf. 50669809

Volvo B18: Motor med e-knast og gearkasse. Ny org. koblingssæt til B18 -19-20-21. **Ford A:** Motorblok m/ stempler samt andre dele. Hans Peter Nielsen, tlf. 40148037

Opel Omega A: To bærearmer, H+V nye, kr. 700,- pr. stk. **FIAT 127:** En forkofanger forkromet, fin stand, kr. 300. **Opel Super SIX:** En dynamo, kr. 300. **Ford Anglia 100E:** En brugt front (den med 3 forkromede ribber) kr. 1.000. **Ford Transit** 1965: 1 ny brændstoftank kr. 800. En venstre - underste forskærm, kr. 900. En tværvange bag, til Van kr. 200.

Thorleif Tofte Hansen, tlf 55996119

De gratis rubrikannoncer optages kun for køretøjer der er mindst 25 år og kun én gang.

MOTORCYKLER SÆLGES

BMW R80/7. Klassisk driftssikker model, kører rigtig godt, og går godt i motoren. 800ccm. Pæn hvid. God pris kr. 30.500. Hør nærmere.

Peter Sørensen tlf. 44650583 eller
e-mail: hanne.heins@gmail.com

AUTOMOBILIA

Reperationshåndbog fra forlaget Bucteli - Poul Pietsch:

Bog nr. 57 - Opel Blitz. Bog nr. 44 - Olympia Rekord 53-63. Bog nr. 115 - Opel Rekord B 65-67. Bog nr. 133 - Opel Rekord C Commodore A 68-71. Bog nr. 205/06 - Opel Commodore B (GS, GSE 72). Bog nr. 220/21 - Opel Rekord II til 72.

Jesper Christoffersen, tlf. 50669809

TIL SALG



Mercedes Benz 220 SE/Coupé - W 128. 1960 - sort med rødt læderindtræk og træ overalt - stålskydetag - ekstrem sjælden, 1942 ex. manuelt fremstillet. En ejer i Stockholm, historie, passet hos Phillipsson, altid i garage, går fantastisk godt. Kr. 148.000.

Jørgen Bent Hansen, tlf. 40411442
e-mail: jbhagp@gmail.com



Ford V8 årgang 38-39. 60 HK model 22 Sedan 4-dørs - luksus. Egenvægt 1275 kg. Fra Dagenham fabrikken England. Renoveret med nyt interiør, på danske plader, venstre styret. Pris 129.000,00 kr.

Mobil 40580588



Dansk Veteranbil Klub Regalier

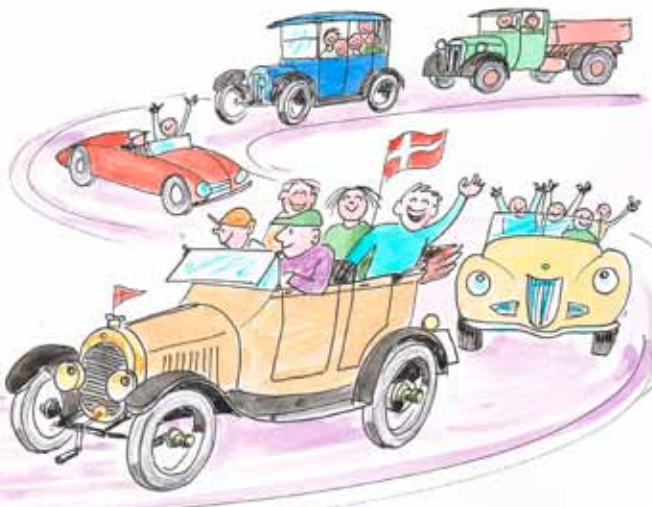
VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
 RØD/SORT med logo kr. 350,00 med navn kr. 400,00	 Kr. 75,00	 Bredde 7 cm Kr. 25,-	 Kr. 50,-	 Bredde 6 cm Kr. 125,00



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet
Telefon: 0045 4556 5610
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

BØRNEBIL KØREDAG
1. SEPTEMBER



DANSK VETERANBIL KLUB

STEVNS AUTOSMED

Mere end 20 års erfaring
V/ THOMAS BJØRNLUND

- Rep. af klassiske og veteranbiler
- Forsikringsskader • Rustreparation
- Klargøring til syn • Autoruder
- Soltag • Rep. af stenslag • Dæk mm.

www.stevnsautosmed.dk

TLF. 5650 4626 • MOBIL 2077 2522

Udsalg på skindtøj
ekstra nedsat her!



Pilot- og Scootermodeller i kalveskind m. aft. pelskrave str. M til 3XL. Før 1800,-
NU 800,-

Pilotjakker i smarte dame- og herremodeller m/varmt pelsfor. Før 2000,-
NU 1200,-
Køb 2 stk. for 2000,-

Birger Overgaard
Skovvej 18 • 9560 Hadsund
Tlf. 98 58 30 75 • Åben efter aftale



Sorptionsaffugtning af garager



- ♦ Forhindrer rustdannelse
- ♦ Forhindrer fugtskader på interiør og elektronik
- ♦ Opvarmning unødvendig
- ♦ Besparelse på 75% i forhold til opvarmning

Munters
- specialister i affugtning

Tlf.: 4495 3355 • www.munters.dk



Veterandele.dk

LEVERING HVER MÅNED FRA USA

Vi har alle materialerne til dit restaureringsprojekt

- Ledning
- Tænd ledning
- Pærer
- Blink relæer 6V
- Gummlister
- Rudelister
- Frostpropper
- Tin
- Esbjerg Maskinemalje og meget mere på www.veterandele.dk

RESERVEDELE TIL

VI HAR OGSÅ BRUETE DELE TIL FORD T, FORD A & CHEVROLET

Vi forhandler Castrol's produkter

Har din klub en foreningsaftale det giver rabat både til dig og tilskud til din klub

FORD T
FORD A
CHEVROLET

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 4926 6420 Telefax: 4926 6933 mail: info@veterandele.dk

Veterandele.dk
En del bedre..

Man behøver ikke være veteran...

...for at læse Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

Veteran smeden . dk

Rustreparation af veteranbiler
Pladedele fremstilles

v/ Bo Kjer
40 45 88 82
bo@kjer.net

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Rubrikannoncer uden billeder vedrørende veterankøretøjer og tilbehør optages gratis. En-spaltede rubrikannoncer med billede koster 200 kr. Købs- og søgesannoncer optages kun fra medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



Her kan du forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veterankallerter og campingvogne.

Indtegning sker via os, som er medlem af Veteran Forsikringsklubben. Du kan desuden få tilbud på andre private forsikringer, endda med prisgaranti.

E-forsikringer – www.e-forsikringer.dk
– står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegning.

ETU Forsikring – www.etuforsikring.dk
– er forsikringsselskab i aftalen og håndterer policer og skader.

De to beslægtede virksomheder er specialister i Privatforsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er i dag Danmarks hurtigst voksende aktør på området.

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2012):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 889 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.110 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.088 kr. inkl. vejhjælp

Bemærk: 25 % rabat på alle køretøjer med kasko, hvis mere end 1 køretøj.



**OBS : Al henvendelse vedr. forsikring rettes til DVK
Se tlf., mail og kontortid på side 2.**

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

Al henvendelse:
Dansk Veteranbil Klub
Tlf. 45 56 56 10
Mail: kontor@veteranbilklub.dk