

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



49. årgang - Marts 2005 - VT nummer 345

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
Giro: 600-4253

Bestyrelsen

Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek og museer. Kontakt til medlemmer, Veteran Tidendes redaktion og pressen.)

Claus Frausing
Højbuens 26, 2730 Herlev
tlf. 44 53 87 00
claus.frausing@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben og Motorhistorisk Samråd.)

Peter Løvstrøm Sørensen
Enghavevej 131, Gårslev, 7080 Børkop
tlf. 75 86 95 10
peter.sorensen@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Budget, bogføring, regnskab, organisationshåndbog og IT)

Henrik Thostrup
Birkevænget 16, 2880 Bagsværd
tlf. 44 44 56 19
henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol)

Erik Mieth (kommitteret)
Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk
tlf. 45 89 13 35
erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Udstillinger, klubartikler og jubileum)

Bent Friis
Søbakken 29, 7000 Fredericia
tlf. 75 94 09 97
bent.friis@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og kontakt til mødestedsledere)

Henning Kjeldgaard Knudsen
Holstebrovej 17, 6971 Spjald
tlf. 97 38 12 64
henning.knudsen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, køreselskaber, klub-i-klubben og vejlederkorps)

Leif Struch Andersen
Egevej 28, 5200 Odense
tlf. 65 94 07 04
leif.andersen@veteranbilklub.dk

(Løb og arrangementer)

Ole Poulsen
Pogemosevej 10, Radsted
4990 Saksøbing,
tlf. 54 70 03 58
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.
Oplag: 5500
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:

Ole Emil Riisager
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
Fax 45 65 19 54
e-mail:
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Dog d. 25. for konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Annoncepriser:

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,-

Erhvervs-køretøjer, teknisk brevkasse og restaurering:
P. E. Hansen
Torsted Allé 25, 8700 Horsens
Fax 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse.

I redaktionen desuden:

Svend Carstensen
E.W. Neesgaard
Leif Gr. Thomsen

Layout, sats:

Ole Callesen, tlf. 74561611
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
e-mail: oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

Mødesteder og mødestedsansvarlige

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Claus Neble, 2253 5550
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

Midtsjælland:

"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Preben Boisen, 57525040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland:

Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205
Samme adresse

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Kontakt: John Jørgensen, 66181212
Firkløvervej 6, 5270 Odense N

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003
Kaj Munkholm, 86221736
Strandvejen 100, 8250 Egå

Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321
Samme adresse

Vestjylland-Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald
Kontakt: Henning Knudsen, 97381264
Samme adresse

Sønderjylland:

Lunderup Markvej, 6230 Rødekro
Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 7441 5420
Mommarkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals
e-mail: migogalice@privat.dk

Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487
Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted
jakobsen@skjerna.dk

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Tlf. 4556 5600
Åbningstid søndage kl. 14-17.
Entre for voksne kr. 40. Børn kun i følge med voksne.
Museet betjenes i åbningstiden af frivillige kustoder fra Dansk Veteranbil Klub. Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4556 5600.

Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.

København og Nordsjælland
Claus E. Neble -22 53 55 50

Øvrige Sjælland,
Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 54 70 03 58

Fyn
Leif Andersen - 65940704

Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53
Hans Pedersen, 8779 2266
hans.pedersen@fordv8.dk

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs
Peter Løvstrøm Sørensen
Se under bestyrelse

Ford V8 Flathead 1932-53
Hans Pedersen
87792266 - hans.pedersen@fordv8.dk

Ford T
Jon Friis Wandall
6390 7040

Jaguar (til 1972)
Claus Frausing
Se under bestyrelse

Mercedes-Benz
Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

Tatra
Svend Carstensen
3969 8115

Toyota
Henning Holm
9865 8011

IT og medlemsregister

Bo Ødegaard
Høstbuen 18
2750 Ballerup, 44 64 42 94
bo.oedegaard@veteranbilklub.dk

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4556 5610
(ma-fre 10-13)

Revision

Dorte Stadil
Svend Carstensen

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
Svend Aage Tholstrup,
tel./fax 8689 8777, e-mail: sat@egd.dk

Klubregistre

Mærkeregistre

FIAT - Førkrigs
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189

Jaguar (William Lyons Era)
Claus Frausing
Se under bestyrelsen

Morris
Willibald Farbmacher
4914 5167

Opel
Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)
Claus Neble
2253 5550

Renault
Kristen Korsgaard
8648 6968

Rover
Henning Helmer
4919 2700

Singer
Kaj Dyring Larsen
3990 4240

Triangel
Uffe Mortensen
4920 2301

Volvo
Ole Callesen
7456 1611

Sektioner

Jydsk Køreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn
Ole Andreasen
6597 8595

Køreselskab Vest
Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot
Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab
Svend Draaby
3871 3902

Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle hverdage kl. 10-14 efter aftale.

Mail: bibliotekar@veteranbilklub.dk
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.
Joan Jensen, bibliotekar, Hanne Jonassen og Kai Madsen.
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Peter la Cour, Claus Frausing, Niels Jonassen (fmd.), Ole Emil Riisager.

Særudstilling

"Bilerne fra tv-serien Krøniken",
sidste åbningsdag søndag den 13. marts.

Se også på DVK's hjemmeside og klik på Museum og Aktuelt.



Forsiden:
Triumph Italia 2000
Foto: O.E. Riisager

Indhold

En officiel fortegnelse.....	3
Møder, løb og arrangementer.....	4
Skriv	5
Klubaktiviteter	6
Ellehammers loft.....	7
Bülow 125 år.....	8
Den første bil i Kolding.....	16
Mødested Fyn.....	20
Min fars Buick	22
Fra nummernorden.....	23
John Rohdemejer	24
Nyt museum	27
Boganmeldelse	28
Månedens køretøj.....	30
Fra bestyrelsen	37
Nye medlemmer.....	38
MhS nyhedsbrev	39
Invitationer	40
Køb/salg	44



En officiel fortegnelse

Medlemsforteegnelse, køretøjsliste, adresseliste eller matrikel, kært barn har mange navne, men uanset hvilken betegnelse man foretrækker, dækker den over det samme, nemlig en officiel forteegnelse over personer, der hører til en institution. Altså en organisation af en vis fast karakter, en sportsklub, en dimittendforening eller et ståsted for en fælles interesse, det historiske motorkøretøj.

Med dette nummer af Veteran Tidende udsendes Medlems- og køretøjsliste 2005, en ajourført forteegnelse over alle medlemmer af Dansk Veteranbil Klub med et udsnit af deres køretøjer. Langt fra alle medlemmer optager alle deres køretøjer i listen. Et gæt er at medlemmerne tilsammen ejer omkring 20.000 historiske motorkøretøjer og således noget af en bilpark. Det er lidt en skam, at ikke alle køretøjer er med, for det kan være nyttig information for det medlem, der søger mere viden om en specifik model.

Over 5000 medlemmer foruden én selv er således med i ståstedet for den fælles interesse. Så nej, 'du er ikke alene', som 'Sebastian' sang. Det at se sit navn i en bestemt sammenhæng, man gerne vil være ved, et interessefællesskab, hvor man befinder sig godt, er en stor personlig tilfredsstillelse, fordi det giver én glæde og fornøjelse, måske endda en vis stolthed over at høre til. Her er en sag eller et kammeratskab, og her man 'nogen' allerede fra begyndelsen, nemlig én af dem. Og godt begyndt er som bekendt halvt fuldendt.

Medlems- og køretøjslisten er også et synligt og dermed overbevisende bevis på en stor gruppe mennesker samlet i en organisation med et formål. Et troværdigt visitkort i kontakten til udenforstående. En slags 'ret' til at tale med en vis vægt i den lidt større sammenhæng.

Hvor imponerende Medlems- og køretøjslisten end måtte være, er den dog først og fremmest et værktøj for de indviede. Et middel til kontakt til en interessefælle. Der kan være mange årsager til et kontaktbehov. Hvem har et køretøj magen til mit, eller en model som den, jeg påtænker at købe eller sælge, for hvad er den værd. Hvem bor i nærheden af mig, måske kunne vi slå følgeskab til et arrangement eller blot lægge vejen forbi for en sludder. Det er lettere at ringe til en ubekendt, når man på allerede ved, at han er en af ens egne. Man er på forhånd 'dus' i mere end sproglig forstand.

Så hvorfor ikke bruge Medlems- og køretøjslisten efter dens sigte, at skabe en forbindelse til andre med samme interesse, det historiske motorkøretøj, og jo mere desto bedre, ellers ender den bare på hylden som en officiel forteegnelse.



Claus Frausing

Formandens klumme er ikke nødvendigvis sammenfaldende med bestyrelsens eller bladets mening.



Møder

VT har tidligere forsøgt at fylde ud ved hjælp af den almindelige kalender. Vi tør ikke mere, der gik for tit kludder i det. Så kære mødestedsledere: Nu er det op til jer hvad der skal stå. Får vi ikke noget til "Klubaktiviteter" står der heller ikke noget i kalenderen. Husk klokkeslæt.

Der er nogle grænsetilfælde – er det et løb eller en udflugt fra mødestedet? Se derfor hellere efter både i løbskalender og mødekalender.

Marts

- 10. Børkop. Jens Birch fra Bushistorisk Selskab om Sorø Karrosserifabrik.
- 10. Rødekro. P.E. Hansen om "Min tid i DVK".
- 12. DVK generalforsamling, se indkaldelse i VT 343 og div. i VT 344 og 345.
- 15. Kværkeby. Besøg af autolakerer.
- 21. Vesterhede. Klubmøde.
- 22. Klippinge. Le Mans spillefilm med Steve McQueen.
- 29. Egeskov. Klubaften.
- 30. Nærum biblioteksaften kl. 19 til 22.
- 31. Morris-møde. Se VT 340.

April

- 5. Egeskov, biblioteksaften kl. 19.30.
- 7. Nærum. Temaaften modelbiler. Se Klubaktiviteter.
- 14. Børkop. Klubmøde. Snakke/læseaften.
- 16. Kværkeby. Kl. 9-16 stumpemarked og bagagerums salg. Se indbydelse i dette nr. af VT.
- 16. Fælles bustur til Nærum for medlemmer i Ristrup og Børkop. Se indbydelse andetsteds i bladet.
- 16. Vesterhede stumpemarked kl. 9-16. Se Klubaktiviteter.
- 19. Kværkeby. Hjemmelavet specialværktøj. Se Klubaktiviteter.
- 25. Vesterhede. Klubmøde.
- 26. Egeskov. Klubaften. Nyt på Egeskov Veteranmuseum.
- 26. Klippinge. Beredskabskorps Stevns.
- 28. Morris-møde. Se VT 340.

Maj

- 12. Børkop. Nu kl. 19.00. Bemærk sommertid. Klubmøde.
- 17. Kværkeby. Besøg af bilmærkeklub.
- 31. Egeskov. Kom med nyrehvervelser.

Juni

- 9. Børkop. Klubmøde.
- 21. Kværkeby. Aftenkøretur fra Steffensgård.
- 28. Egeskov. Klubaften.

Løb og arrangementer

Marts

- 19. Herning, stumpemarked kl. 8-16. Se annonce i VT 344.
- 19.-20. Veteranbil- og mc-show i Odense Congress Center (salgsudstilling). Inf. Tlf. 65560282.
- 28. marts Bugatti-arrangement i klublokalerne i Nærum. Se annonce i VT 344.

April

- 2.-3. kl. 9-17 Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Oplysn. på tlf. 86416464 – 97221380. Annonce i dette nr. www.bilmesse-brugtmarked.dk
- 16. Vesterhede. Stumpemarked kl. 10-15. Tilmeld stadsplads på tlf. 75339321.
- 16. Bustur til Nærum, arr. af mødesteder Ristrup og Børkop. Indbydelse i dette nr.
- 16. Kværkeby 9-16 stumpemarked og bagagerumssalg. Se indbydelse i dette nr.
- 22. Jydsk-fynsk Classic Autojumble i Gjern. Indbydelse i dette nr.
- 23. Odsherredløb - for 10. gang. (Overtegnet). Indbydelse i VT 344.
- 30. Esbjerg Veteranløb. Info 75269509 el. 75127776. Se VT 342.

Maj

- 1. Forårsmønstring i Kastellet. Nærmere i april VT.
- 7. Kongeågrænseløbet. Indbydelse i dette nr.
- 7. Nyborg Handelsforening, veteranbiler i gågaden. Indbydelse i dette nr.
- 8. Sydsjællandsk madpakketur. Kragevig pr. Præstø. Peter Bering, tlf. 55996645. Indbyd. i april VT.
- 14. Nivåløbet – samme procedure som hvert år. Venlig hilsen Willibald.
- 24. kl. 9 morgen ca. 130 køretøjer fra Royal Automobile Club besøger Sommers Automobil Museum i Nærum. Nærmere oplysninger senere.
- 28. Klosterløb. Indbydelse senere. Henrik Hansen tlf. 29624712.
- 28. Oldtimerløbet Gråsten-Flensborg og retur. Indbydelse i dette nr.

Juni

- 4. Jysk Automobilmuseum i Gjern, stumpemarked kl. 8-16. Tlf. 86875050.
- 4. Herregårdsturen Fyn. Indbydelse i dette nr.
- 5. Brønshøjløb, 10-års jubilæum.
- 11. Englændertræf i Løgumkloster.
- 11. Slotsløb. Stillet i bero pga. problemer med datoen.
- 11.-12. Sporvejshist. Selsk. 40-års jub.kavalkade Skjoldenæsholm.
- 12. Gavnø Autojumble & Concours de Charme. Kl. 10-15. www.gavnoe.dk
- 18. Vitus Bering Løbet. Horsens. Bemærk dato ændret. Indbydelse i dette nr.
- 25. Sydhavsrally. Start Saksøbing. Tilmeld. Ole Poulsen tlf. 54700358. Indbyd. senere.
- 25.-26. Dansk Ford A Klubs 40-års jub.fest LO-Skolen, Helsingør.
- 29. juni-2.juli 100-års jubilæumsløb. Henv. Poul Suhr tlf. 75657836 poulsuhr@mail1.stofanet.dk



Juli

28.-30. Ringkøbingløb. Der er åbnet for tilmelding. Se www.ringkobinglobet.dk
30.-31. Copenhagen Historic Grand Prix. Se www.chgp.dk

August

6. Munkebjergløb.
7. Munkebjerg Hill-Climb.
20. Arresø Løbet. Se <http://home19.inet.tele.dk/arne-e-p>
27.-28. Svenstrup-løbet. Se notits i VT 341.

September

3. Jysk Automobilmuseum i Gjern. Lastbiltræf (ikke stumpe-
markered som tidligere annonceret).

Oktober

22.-23. kl. 9-17 Fredericia Bilmesse og Brugtmarked.
Oplysn. På tlf. 86416464 – 97221380, [www.bilmesse-
brugtmesse.dk](http://www.bilmesse-brugtmesse.dk)

November

5. Herning, stumpearkad kl. 8-16.

UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

Maj

22. Tjolöholm Classic Motor. Se [www.tjoloholm-classic-
motor.se](http://www.tjoloholm-classic-motor.se) Sidste frisk for tilmelding 29. april.

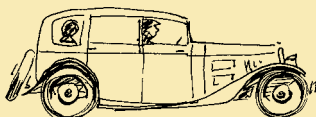
Juni

2.-5. Coupe Gordon Bennett 100-års jub. Clermont-Fer-
rand. 2 klasser, til og med 1905 og 1906 til 1918. Inf. Auto-
mobile-Club d’Auvergne, 3, rue Nicolas-Joseph Cugnot, ZI
Le Brézet, 63100 Clermont-Ferrand, Frankrig.

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige
har, se hjemmesiden
http://www.mhrf.se/id12_mhrfs_evenemangskalender.htm.

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-god-
kendte arrangementer i Europa – eller hvad med Sydame-
rika eller Indien? – besøg da FIVA’s hjemmeside på www.fiva.org
og se under *Events*, hvor du kan finde oplysninger
om samtlige A- og B-begivenheder.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du
mener kunne have interesse for andre end dig selv – send
venligst information til sat@egd.dk



SKRIV!

Fat pennen, sæt dig til tasterne, skriv om din bil! Vi vil gerne have ændret lidt på Månedens Køretøj, så artiklerne bliver mere personlige og beretter om ejerens erfaringer med restaurering og kørsel.

Lad dig ikke skræmme eller hæmme, eventuelle trykfejl af den ene eller anden art udryddes rutinemæssigt på redaktionen.

Fotografier fra vognens restaurering er særligt velkomne – med billedtekster. Pinupfotografier af din bil – eller motorcykel - kan vi organisere de fleste steder i landet hvis du ikke selv synes du kan.

...

Ligeledes erindrer vi om at alle der får klubtilskud til løb forpligter sig til at levere lidt billeder til Veteran Tidende. Med billedtekster – hvad er det for køretøjer, hvem ejer dem. Øvrig tekst kun i meget begrænset omfang og kun hvad du kan tænke dig vil interessere læsere i den anden ende af landet.

Det er ingen skade til at du allerede før begivenheden giver os besked om hvad vi skal lave plads til i bladet.

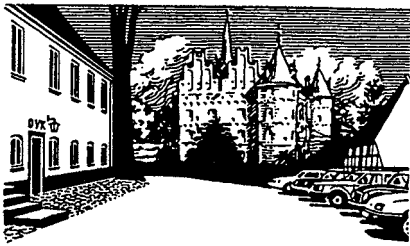
...

Veteran Tidende indbyder dig også til at delagtiggøre os andre i erfaringer fra restaureringsarbejde uden at det nødvendigvis er en beretning om hele køretøjet. Men selvfølgelig også meget gerne illustreret.

oer



FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler.

Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.

29. marts kl. 19.30: Klubaften kl. 19.30.

26. april kl. 19.30: Klubaften. Vi beser årets ændringer på Egeskov Veteranmuseum.

31. maj kl. 19.30: Præsentationsaften – mød op såvel som nyhvervede køretøjer.

28. juni: Klubaften.

Juli: Intet klubmøde pga. ferie.

Der er biblioteksaftener kl. 19.30 tirsdag den 5. april. Med ny kopieringsmaskine til rådighed. Stadig kun 1 krone pr. kopi *også* i farver.

Venlig hilsen

John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Torsdag den 10. marts kommer P.E. Hansen fra Horsens til Røde Kro og fortæller om "Min tid i DVK", og det er ikke kedeligt at høre ham fortælle, han har oplevet rigtig meget med DVK og så kan han huske næsten alt fra dengang vi alle var små.

Det der med at hvis andet ikke er meddelt begynder alle møder kl. 19.30 gælder stadig. I april ved vi ikke rigtig endnu hvad der skal ske, men det kommer jo nok.

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf 74415420.

ØSTJYLLAND - RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1,2 km længere fremme ligger Ristrup.

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Lørdag den 16. april arrangeres en heldagstur til Dansk Veteranbil Klub i Nærum for medlemmer med ledsagere i samarbejde med vores klubmedlemmer i Sydøstjylland-Børkop Vandmølle. Der er afgang fra Ristrup kl. 8 præcis.

Til de morgenfriske er der kaffe og rundstykker i klublokalet før afgang.

Program og tilmelding se andetsteds i dette nr. af VT.

Med venlig hilsen

Kaj Munkholm, tlf. 86221736 (nyt nr)

Robert Vestergård, tlf. 86224003

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00.

Til vores "baghulekomsammen" tirsdag den 25. januar mødte 31 forventningsfulde medlemmer op til hjemmelavet kold buffet med div. lune retter. Så fulgte vores berømte gavebanco over sponsorgaver af høj kvalitet, værktøj og autotilbehør, som sædvanlig dygtigt styret af toastmaster Claus Neble. Så alle fik noget med hjem.

Klubmødet 22. marts kl. 19.00 bliver en filmaften hvor vi skal se den legendariske Le Mans-film fra 1971 med Steve McQueen i hovedrollen. Den vises i den originale udgave.

Til vores klubmøde tirsdag den 26. april vil vi forsøge at få en fra beredskabskorps Stevns – motto "Når uheldet er ude".

Godt nytår

Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby, Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Møde den tredje tirsdag i hver måned.

...

Hjertelig tak!

Jeg vil herigennem sende en varm tak for opmærksomheden ved Ankers bisættelse og tak til jer der var med til at følge Anker det sidste stykke vej. Det har trøstet mig og min familie.

Anker var meget glad for at komme til møderne i klubben, hvor jeg også sommetider deltog.

Tak til alle jer venner!

Venlig hilsen

Kirsten Schmidt.

...

15. marts kl. 19.00 besøg af en autolakerer, som vil fortælle om lakering.

Lørdag den 16. april kl. 9-16 stumpe marked og bagagerumssalg. Studepladser gratis. Pølsevogn og kaffe på pladsen.

19. april kl. 19.00. En aften med hjemmelavet specialværktøj. Tag jeres specielle ting med og fortæl om anvendelsen heraf.

17. maj kl. 19.00. Vi får besøg af en bilmærkeklub.

21. juni kl. 19.00. Den årlige aftenkøretur fra Steffensgård. NB. Husk at komme i gammel bil.

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 i vinterhalvåret.

10. marts kl. 19.30. Klubmøde på Vandmøllen. Besøg af Jens Birch-Jakobsen fra Bushistorisk Selskab. Foredrag og dias om Sorø Karrosserifabrik. Da vi i efteråret 2003 sidst havde besøg af JBJ havde vi en spændende aften sammen med busser og rutebiler. Denne gang skal vi høre om en af de væsentlige producenter i DK, det bliver sikkert lige så spændende.

14. april kl. 19.30. Klubmøde. Denne aften skal være snakke/læseaften.

16. april. Bustur til Nærum. Se indbydelse i dette nr. af VT. Afgang fra rastepladsen ved afkørsel 58 på Fyn lige ved den nye Lillebæltsbro. Husk hustruer, kærester eller din bedste ven er mere end velkomne.

12. maj kl. 19.00 (bemærk skift til sommermødetid). Møde på Møllen.

9. juni kl. 19.00. Møde på Møllen.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen



MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19.00. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

21. marts klubmøde.

16. april stumpemarked kl. 9 til

16. Tilmelding til stadeplads på tlf. 75339321.

25. april klubmøde.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen

VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30.

30. marts kl. 19-22 biblioteksaften med mulighed for at blive indført i søgesystemet.

Torsdag den 7. april forsøger vi et lidt anderledes arrangement, denne aften vil være helliget modelkøretøjer af ethvert tilsnit. Så hvis du har en perle eller flere i din samling, så emballer den godt og tag den eller dem med til klubbens lokaler, vælg et bord og vis os andre dine klenodier.

Vort medlem Niels Støttrup vil på denne aften komme med en samling håndbyggede politibiler fra efter Anden Verdenskrig og desuden holde et kort foredrag om dem.

Samtidig vil jeg gøre opmærksom på husets egen samling og Hans Eric Boesgårds samling af modeller i museet.

Venlig hilsen

Claus Neble

SPIS I KLUBBEN: I Café l'Été serverer "Store Claus" fra kl. 19 "dagens ret", sandwich, gode vine, kolde øl og vand, friskmalet kaffe, kage mm.

Dagens ret i april: Langtidsbraiseret oksesteg med rødvinssauce.

Ellehammers loft

Ellehammers Fond har overdraget den efterladte samling af genstande og arkivalier fra opfinderens J.C.H. Ellehammers og hans søn og medarbejder Hans' lange virke til Danmarks Tekniske Museum.

Og imellem det der fandtes på loftet i familiens gamle bygning på Kildegårdsvej i Hellerup var uventet en stor del af Ellehammers bilkonstruktion fra omkring 1909. Oprindeligt drevet af en trecylindret stjernemotor, som Ellehammer havde konstrueret nogle år før med henblik på en helikopter, som den dog var for svag til at løfte. Senere moderniseret af sønnen med en Peugeot motor og et forparti med Ford T køler.

Man har vidst at vognens chassis og bagpart var bevaret, men under de arkæologiske udgravninger i virvaret på loftet er stjernemotoren fundet, og det er en sensation, for den formodes at være den første stjernemotor i verden. Også vognens hydrauliske kobling af Ellehammers konstruktion dukkede op.

Hans Ellehammer døde sidste år i en meget høj alder. Ved Kim Poltes foranstaltning var vi en del medlemmer af DVK, som havde nydt godt af hans gæstfrihed ved en sammenkomst i det gamle værksted, men selv om Ellehammer jr. fortalte glad om de opfindelser, der var gjort på stedet, var han også lidt hemmelighedsfuld, og mellem de ting fra loftet han selv havde fundet frem var ikke de nævnte. Og måske godt det samme, for i sin glæde over visse sager havde den gamle mand ret voldsomt sandblæst noget af det.

I 1912 fik Ellehammer faktisk en helikopter til at lette, den var forsynet med en 6-cylindret stjernemotor, som man også havde anset for tabt, men som formodentlig også er mellem det fundne.






Kongelig Hofleverandør

Bülow

F. Bülow & Co. ApS



Isenkramforretningen i Varde hvor det hele begyndte. I døren den datter der blev gift med F.C. Jacobsen.

Mærkeligt nok har kun få af bilbranchens store virksomheder interesseret sig noget videre for Dansk Veteranbil Klub i klubbens 50-årige levetid. En markant undtagelse udgør det gamle firma F. Bülow & Co., der fra første færd og til denne dag har været vores gode forbindelse.

Den daværende chef B. Bülow-Jacobsen var medlem af DVK's første bestyrelse, og efter hans for tidlige død er det sønnen Jan Bülow-Jacobsen, der har været medlem hos os og som især redaktionen af Bilhistorisk Tidsskrift og Veteran Tidende har haft et frugtbart samarbejde med, idet vi har

kunnet låne fotografier i firmaets arkiv. Vi har ligefrem overtaget en del af firmaets arkivalier og har altid mulighed for at låne af det der stadig beror i firmaet.

Det siger vi tak for, nu da også firmaet har jubilæum – 125 års! Selvfølgelig var det ikke biler fra den første begyndelse, men de kom til omkring 1904, altså for godt 100 år siden.

I anledning af jubilæet har Jan Bülow-Jacobsen selv nedfældet et rids af firmaets historie, og det har vi fået lov til at bruge også i Veteran Tidende.

Dengang det hele begyndte...

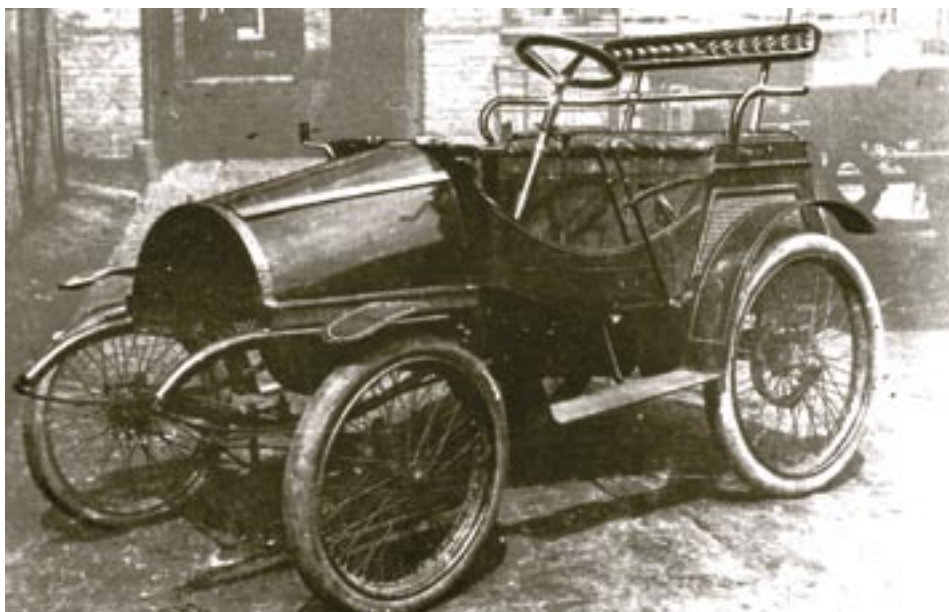
Den 30. januar 1880 åbnede grosserer F. Bülow en efter datidens forhold stor butik i sin ejendom på hjørnet af Kræmmergade og Fiskergade i Varde. I butikken blev der solgt alt fra isenkram, markredskaber, porcelæn, galanteri og legetøj til kakkelovne og støbegods. I 1890 optog F. Bülow forhandlingen af Styria, den 2-hjulede cykel med kædeetræk, og herefter gik udviklingen stærkt. Snart var domicilet i Varde for lille. I 1901 flyttes residensen til København og man ekspanderer for alvor. Hovedaktiviteten var cykler, men den blev i 1901 hurtigt udvidet med salg af motorcykler og derefter biler.

I 1906 afgav man en ordre på 6 Ford biler og blev dermed dansk generalagent for Ford Motor Company. Det var den spæde begyndelse, som førte til, at der først i 20'erne var blevet solgt mere end 20.000 Ford T modeller her i landet. Med salget af biler fulgte tilbehør og reservedele som en naturlig del af varesortimentet. Det var dele som speedometre, selvstartere, ratkontakter, tudhorn, overgear, Daimler kølere og støddæmpere og de mere ekstravagante dele som blomsterglas og askebægre fremstillet i smukt, gedigent krystal. Det var nogle spændende år for F. Bülow & Co., som bl.a. selv konstruerede en "undersænkning" til Ford T racerbiler.

Fra 1913 var firmaet også generalagent for den store dæk-koncern GoodYear og kort tid efter indledtes samarbejdet med Champion tændrør, som stadig er en vigtig del af firmaets omsætning.



Fritz von Bülow og frue på tricykel.



Den første bil, Bülow solgte. I 1904, før Ford. Men hvilken? Den ser mest ud som en endnu ældre, men senere moderniseret.

Blandt de første Fordvogne, Bülow indførte, var den store 6-cylindrede type K fra ca. 1905. Her med F. Bülow selv på forsædet og sønnen C.A. ved rattet.



Fra værkstedet på Bülow's første københavnske adresse, Knippelsbrogade. Før Fordforhandlingen kom i stand handlede Bülow med motorcyklen Phänomen og trehjule- ren Phänomobil.



Bülow's stand på en biludstilling i Tivoli.



Da Bülow mistede Ford-forhandlingen i 1924 blev Fords værste konkurrent, Chevrolet, Bülow's største mærke. Som denne rutebil.



Bülow's pompøse ejendom på Toldbodvej mellem Store Kongensgade og Grønningen, det nuværende Esplanaden. En elevator udvendig på en af bygningerne kunne løfte biler op til 4. sals højde.

Samtidig med Ford forhandlede Bülow andre mærker, først og fremmest den franske Grégoire, men også denne amerikanske Garford lastbil. Man ser at system affalds-container ikke er nyt. Andre mærker i stalden var på forskellige tidspunkter MAF, Fafnir, Gaggenau og Overland. De selvstændige filialer i Odense og Århus handlede senere også med Oldsmobile.



Foran husfacaden på Toldbodvej en række Chevrolet 1930 isprængt et par Marquette, Buicks billigmærke. Der blev åbenbart solgt lodsedler.



General Motors' lastbilmærke GMC var stærkt udbredt, blandt andet kørte De Forenede Vognmandsforretninger med mange GMC (og Federal).

Fra omkring 1930 leverede Bülow Cadillac limousiner til Christian X, og i 1933 den berømte åbne Cadillac, der for nogle år kom hjem til Danmark efter mange år i USA. .



Midt i tredverne åbnede Bülow et stort værksteds- og serviceanlæg på Polititorvet i København.



Bedford 4-tons med påhæng og aftagelige flyttekasser. Man kan læse at den urgamle frederiksborgske vognmandsforretning Blyts Eftf. på det tidspunkt er indgået i DjV.

I 1914 optager F. Bülow sin ældste søn C.A. Bülow og sin svigersøn F.C. Jacobsen som partnere. Samarbejdet med Ford Motor Company stopper fra den ene dag til den anden, og man går til General Motors og får forhandlingen for Chevrolet og Buick og året efter GMC og Oldsmobile. Toldbodvej bliver F. Bülow & Co.'s ny hovedsæde, med flotte udstillingslokaler. Den første store automobiludstilling i Forum holdes og skærtorsdag i 1926 leverer Bülow 160 nye biler til forbrugerne.

I midten af 20'erne bliver viskerbladet opfundet af grundlæggeren af Trico og F. Bülow & Co. får kort efter eneforhandlingen. I 1932 overtager F. Bülow & Co. forhandling for Vauxhall-Bedford.

I 1922 leverede F. Bulow & Co. den første af mange biler til kongehuset. På billedet ses Store Krone, en Cadillac 1929 med specielt forhøjet tag så Kong Christian X kunne sidde i bilen med sin høje hat på. I 1949 blev firmaet udnævnt til Kongelig Hofleverandør.

Krisen kradser i 30'erne, men situationen er rimelig for F. Bülow & Co., og den 1. februar 1935 holder Th. Stauning dåbstalen for Nordens mest moderne etablissement af sin art, nemlig Bülow Service, hvor enhver reparation kunne ud-

føres. Fra denne periode stammer også samarbejdet med Redex om additiver til benzin og diesel. Redex forhandlingen blev senere udvidet til også at omfatte Holts og Simoniz.

Et bogværk om "Danmarks ældste Forretninger" oplyste i 1940 at F. Bülow & Co. årligt solgte 2.000 biler og til da havde solgt i alt 40.000. I de tre forretninger, København, Odense og Århus, var 400 mennesker beskæftiget, de fik tilsammen 1½ million kroner i arbejds løn og gager om året og i de tre afdelinger var der plads til 600 biler på lagre og værksteder.

Det gik rigtig godt for F. Bülow & Co., men i 1940 kom besættelsen, og alle hjulene gik stort set i stå. I stedet begyndte man igen at sælge cykler og Imbert gasgeneratorer, generatorbrænde, trækul og tørv. Efter krigen kommer bilerne langsomt igen og dermed også importen af reservedele og tilbehør.

Efter krigen er olie filtre blevet almindelige på mange biler, og F. Bülow & Co. indleder samarbejde med Fram, et samarbejde der senere udvides til også at omfatte Fiaam filtre.

Da den nye ledelse, 3. generation, indtræder i 1947, er det svære tider, men i 1950 er hjulene ved at være i gang igen, og F. Bülow & Co. bliver importør af Vespa scooteren. Via



Bülow leverede Buick til politiets frygtede landevejspatruljer. Flere af dem eksisterer stadig.



I 1936 lavede Bülow på bestilling et monster af en 9-personers åben Buick. Da Buick ikke kunne levere et bart L-90 chassis måtte en limousine ofres. Det siges at køretøjet i dag går som hotelbil i Irland.



Under krigen monterede Bülow utallige Imbert gasgeneratorer, på billedet fra 1944 er det endog på en Chevrolet ambulance og en Bedford kranbil fra Falck.



Den høje Chevrolet 4-4½ tons lastbil var herhjemme en sjældenhed. Denne er fra 1947.



Bedford CA pickup 1952.

en landsdækkende forhandlerkæde sælger man små 40.000 Vespa'er i Danmark. I 1952 stod F. Bülow & Co. for istandsættelsen af Hammel vognen, den dansk fremstillede bil fra ca. 1887, så den i 1954 var i stand til at fuldføre Brightonløbet, næsten samtidig med stiftelsen af Dansk Veteranbil Klub, hvis vartegn og bomærke den blev.

Igen er forholdene ved at være for små, og i 1961 flytter man til Bryggervangen på Østerbro i et flot automobilhus med alle de moderne faciliteter, man kan forestille sig. Salget af reservedele er i de kommende år stigende, mens salget af biler er stagnerende. I 1964 blev reservedelslagerets 50.000 varenumre kørt ind på hulkort og edb, som et af de første steder i branchen. I 1967 tager man konsekvensen af det stagnerende salg af biler og lukker for bilsalg og reparationsafdelingerne og koncentrerer sig om tilbehør og reservedele.

I 1972 optages den nuværende ejer Jan Bülow-Jacobsen som medindehaver, som 4. generation. I de efterfølgende år satses der på at udvide vareprogrammet og ikke mindst tilbehørsagenturer kommer til. Britax barnesikkerhed i 1984, Defa motorvarmere og alarmer i 1986, Kamasa værktøj i 1991.

I 1991 flytter F. Bülow & Co. ApS til det nuværende domicil på Baldersbuen i Hedehusene. Her er der moderne lokaler med mulighed for optimal håndtering af firmaets 10.000 varenumre inden for tilbehør, reservedele, audio, bilpleje og værktøj. Udvidelsen af vareprogrammet fortsætter med Thule i 1992, Westfallia hængertræk i 1997. InPro styling og CP trykløftværktøj kommer til i 2000, Clarion i 2002 og Ring og Boss-Audio i 2003. I 2004 kommer König snekæder ind i vareprogrammet. Thomas Bülow-Jacobsen bliver ansat i august 1999, som 5. generation, efter ophold i England og Tyskland. Med en stab på 25 medarbejdere, der fokuserer på fleksibilitet, markedsforståelse og godt købmandskab koblet sammen med firmaets gamle motto: "dygtighed – redelighed - hjælpsomhed" er F. Bülow & Co. ApS rustet til at fortsætte sin rolle, som en betydelig spiller på markedet - om nogle år under ledelse af 5. generation af familien. Thomas Bülow-Jacobsen er på vej til at overtage en del af virksomheden som led i et glidende generationsskifte.



Vespa lavede også mange trehjulede modeller, men de slog aldrig rigtigt an herhjemme.

Bülow indførte og solgte tusinder af Vespa scootere. Reklamerne brugte tidens kendteste fotomodeller, her er det Lise Bodin.



Dygtige folk hos Bülow påtog sig at gøre Hammel-bilen køreklar. B. Bülow-Jacobsen på bukken sammen med Prins Axel.



I 1961 flyttede Bülow fra Toldbodvej/Esplanaden til et nyt og moderne anlæg på Bryggervangen på Østerbro. Tidligere havde der været en vis, men ikke helt konsekvent "arbejdsdeling" mellem de to gamle firmaer Bülow og Hans Lystrup, så det mest var Lystrup der solgte GM-mærket Opel. Men efter krigen solgte Bülow også rigtigt mange Opel.

Til højre: Nuværende ejer og chef Jan Bülow-Jacobsen og 4. generation, Thomas.

Nyeste domicil, på Baldersbuen i Hedehusene. Moderne lagerindretning rummer 10.000 varenumre.





Den første bil i Kolding

Knud Degnbol kender vi som Ariel-mand og medlem af bestyrelsen for Motorhistorisk Selskab. Men han er også både lokal- og motorhistorisk interesseret, og disse to interesser har han kombineret i en artikel til Koldingbogen 2004, bestående af en gengivelse af et gammelt indlæg i Jydske Tidende og Degnbols egne kommentarer – som igen til dels bygger på vores artikelserie i Veteran Tidende om Brems-bilerne.

I Jydske Tidende for den 15. juni 1934 kunne man læse følgende artikel, som jeg har ændret til moderne retskrivning og tegnsætning.

Når man læser denne historie, skal man huske, at den er skrevet mere end 30 år efter begivenhederne af en mand, der kun var en stor dreng, da de omtalte begivenheder fandt sted. Derfor må man tilgive ham enkelte unøjagtigheder i historien. Det bliver den ikke ringere af, for de forstyrrer ikke det samlede billede. Den giver alligevel et godt begreb om vilkårene for en bilist i en provinsby omkring det forrige århundredskifte.

Men man har lov til at kontrollere de faktiske oplysninger. Det vil jeg bagefter forsøge at gøre ved at sammenligne med andre kilder.

Da Danmarks første bil kørte på Kolding-egnen.

Muntre erindringer om bilismens barnhed, om stoltheden over og besværlighederne med at være bilejer nr. 1.

Af repræsentant Ch. Nylander, Randers.

Lige fra landevejenes mekaniske persontransports morgenrøde var mine forældre på dette område blandt foregangsfolkene. Før de primitive, tunge velocipeder med massive ringe fra anno 1889 kom frem, benyttede min fader en bicycle (væltepeter). Med en sådan landevejenes erobringstilbøjelighed måtte han også have den første motorvogn, der kunne fremskaffes. Dette tidsafsnit levede jeg selv med i, og det kan måske

interessere nuværende bilister (som sagt i 1934. Red.) at høre lidt om vilkårene for datidens udøvere af motorkørsel. Danmarks første motorvogn indregistreredes i Viborg år 1900, efter en næsten toårig fremstillingsperiode hos maskinfabrikant Brems, Viborg. Korte tid derefter kom vognen i min faders, maskinmester ved sukkerfabrikkerne i Kolding, N. Nylanders besiddelse. Fabrikanten havde for fremstillingen anvendt en almindelig ponyvogn som forbillede. "Agestolene" var anbragt på samme måde, nemlig den ene med ryglænet mod kørselsretningen.

Specifikationer.

Vognen var bygget således:

Chassis: håndmedet, maskineri anbragt bag i vognen.

Karosseri: tre siddepladser, åbent helt ned om passagerernes fødder.

Motor: 2-cyl, 5 hk. 2 snapsehaner, køleribber, 2 hovedlejer for krumtap.

Smøresystem: håndpumpe (1 pumpe-slag pr. kørt mil, i bakket terræn 1½ pumpe-slag). Kølesystem: luft uden ventilator.

Brændselssystem: tyngdeloven undergivet fra 12 liter tank ophængt på bageste ryglæn. Tænding: 5 Hellesten-tør-elementer gennem induktionsrulle, håndreguleret.

Lysanlæg: ingen (mekaniske vogne måtte ikke benyttes efter solnedgang).

Start: håndhjul (ses på siden).

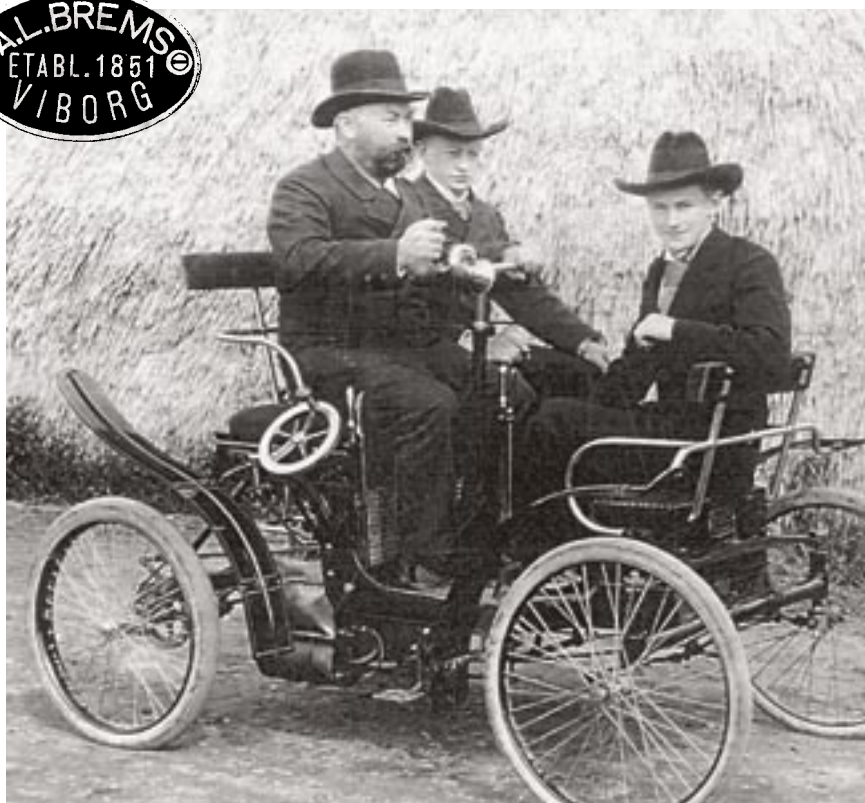
Transmission: 3 gear frem, intet tilbage.

Bremse: udvendig omklamrende type (fra ca. 4 miles fart tillod disse vognen at æde 40-50 alen af vejbanen inden standsning).

Affjedring: tværfjeder kun under forvognen. Hjul: 4 styk trådhjul, ingen i reserve. 2¾" dæk.

Egenvægt: ca. 350 kg.

Dette billede blev taget da den første Bremsbil grundlovsdag år 1900 blev prøvekørt i Viborg. Personerne er firmaets indehaver Julius Th. Brems og sønnerne Aage og Jacob. Det var den samme bil der senere på året kom til Kolding.





Legetøjshandler Jacobsens bil blev udstillet på Flakhaven i Odense. Billedet er formentlig fra juli 1928, da bilen blev omtalt i *Fyens Stiftstidende*. Originalfotoet findes i Odense Stadsarkiv. (Netop dette billede har jeg aldrig set før, men det er i familie med dem vi kunne bringe i *Veteran Tidende*. Nr. 314 af "Sukkerhusvognen". Red.)

Til morskab for alle.

Der fandtes intet automatisk virkende dit, ej heller noget selvregulerende dat, hvorfor brugeren måtte være i besiddelse af overordentlig medføling og indsigt i benyttelsen af køretøjet, - altså var det ingen damevogn – thi den lystrede langt fra det mindste vink fra føreren. Vi var desårsag da også mekanikere bogstavelig talt til fingerspidserne. Vognen lavede under kørslen et enormt spektakel, endog i tomgang, og dette i forbindelse med nyheden den repræsenterede, var vel årsagen til den overordentlige opmærksomhed, køretøjet tiltrak sig fra publikums side. Men der var en hage ved denne bevågenhed: det danske grin! Dette var generende, og det fornægtede sig i særdeleshed ikke dengang vi kørte automobil. Man blev simpelthen betragtet som værende lidt til en side og var kort og godt til grin alle vegne, også en tid i sommerrevyen. Særlig ubekvem var det at være skive for disse smil, når man fra sommerudflugtsstedet skulle hjemefter, og ved igangsætningen kom ud for maskineriets lunefuldheder, så at der samlede sig en interesseret skare til iagttagelse af vore anstrengelser med den genstridige. Jo mere tummel, desto flere til-

skuere; og når dertil så der i reglen blandt opbudet også fandtes et par gøende foxterriere, var bægeret fuldt. Sådanne omstændigheder tvang os ved flere lejligheder igen tilbage til krohaven for afventning af publikums forsvinden, så man i nogenlunde ro kunne tumle videre med startproblemet.

De lyse sider.

Var der således bryderier ved datidens motorkørsel, havde sagen også lyse sider. Det var stolt at eje og køre et så overmoderne befordringsmiddel. Fornemmelsen af at køre uden heste var en så henrivende følelse, at den måtte sidestilles med intet mindre end en oplevelse. Dette opvejede andre ubehageligheder. For eks.: når vi kom til foden af en lang og stejl bakke en varm sommerdag, beordrede føreren min moder og mig ned af vognen. Som regel begrundet med, at den luftkølede motor skulle skånes mod overhedning. Min højærværdige fader osede derpå alene op af "bjerget". Min moder og jeg måtte jo så underholde hinanden under den lange vandring til "bjerget"s top, hvor vi fandt føreren forkortende ventetiden med rygning af en cigar. De mindre bakker klaredes uden gearskiftning, når

jeg sprang ned af vognen under "farten" for at lette den for min vægt og for at give den "et bette nøk", hvilket lavede svært op på de svage "hestekræfter"; men det tillodes fra førerens side, af hensyn til vognens renommé, kun når der ikke fandtes andre vejfarende indenfor synsfeltet. Vi passerede undertiden på udflugterne den tyske landegrænse ved Frederikshøj. En sådan grænsepassage var så enkel, at man som regel blot kørte langsomt forbi gendarmerne uden standsning. Både føreren og jeg satte hånden til kasket-skyggen, og når hilsenen var besvaret fra den tyske vagt, skiftedes til højt gear, og vi forsvandt efter Christiansfeld til. Men hvor i alverdens riger og lande er datidens herlige frihed nu? Var autoriteterne lette at omgås, havde vi til gengæld de nyopfundne luftringe at tumle med. De fire små ringe kunne ikke modstå de meget hullede og skærvebelagte veje. Selvom hastigheden ikke væsentlig kunne overstige ca. 4 mil i timen, punkterede vi hyppigt, så på det ene, så på det andet, og for resten på det tredje, og begribeligvis på det fjerde med. Men sådanne kalamiteter forårsagede førerens opøvelse til ekspert i gummireparationer på landevej. I

den forbindelse må nævnes, at nye dæk fremstilledes efter mål og under lang leveringsfrist af en mand i Odense.

Lovgivningen og motorkørslen.

Der var ingen motorlovgivning under vor første kørselsperiode. Der fandtes kun politiforordninger, men det forudsås, at der ville komme flere af den art befordringsmidler. Lovforordninger blev således påkrævede. Den 7. oktober 1902 frembragtes der i Rigsdagen lovforslag for benyttelsen af mekaniske køretøjer. På Rigsdagen var der ikke døgndrift som undertiden nu, og først året efter, den 7. maj 1903, var den første motorlovgivning færdigredigeret til Kong Christian IX's underskrift. Lovens bestemmelser omfattede selvfølgelig kørehastigheden, og i forslagene hed det, at den for købstædernes vedkommende ikke måtte overstige 1½ mil i timen, og for landet ikke 2 mil (i praksis blev det dog ændret til 4 mil), men denne hastighed måtte kun benyttes under iagttagelse af, at vejbanen var fri fremefter, og terrænet til siderne var let overskueligt. Venstre regerede, og landboerne kunne ikke lide "disse hersens nymodens køretøjer". Formodentlig øjnede de en begyndende konkurrence til deres hesteavl. Loven fik derefter præg af dette regnskab, hvilket fremgår af de for motorkørslen udøvere ubekvemme bestemmelser, som var affattet derhen, at når en kusk gav tegn med piskan, skulle føreren standse motorvognen, men tillige også motoren. Næsten alle kuske gav tegn, de var nemlig – om muligt – mere bange end hestene. Men mere ydmygende for bilisten var dette: på kuskens forlangende skulle føreren ved bidslet lede hestene forbi den holdende motorvogn, og en del af kuskene havde frimodighed nok til at frembære dette krav. Naturligvis var en sådan virksomhed at skulle springe forbi sin egen vogn med et par af skræk halvville heste ikke noget, der passede i min faders kram, selvom han var en forholdsvis slank og bevægelig yngre mand. Det viste sig hurtigt, at han skulle stjæle sig op på siden af hestene ved at gå fremefter i sin egen vognbane og over til hestekøretøjets bagende. Gik han direkte over til dem, havde han erfaring for, at de sprang i vejgrøften. Gårdejere og proprietærer derimod vendte det hvide ud af øjnene, bed tænderne sammen og tænkte: den karl skal jeg ikke have noget med at bestille,

hvorpå de lod hestene stejle forbi, så det var en lyst at skue. En enkelt bragte dog de diplomatiske hensyn så stærkt i baggrunden, at han under ugleblik i forbigaloppaden råbte: "hold dig da hjemme med det skidt, mand". Mere besindige efterkom dog en anmodning om at trække hestene hen til motorvognen, så disse kunne snuse til den for derigennem at indgive dem fortrolighed til fremtidens vogne. Lovgivningen er uden andel i automobilismens vitalitet. Ældre bilister vil endnu huske det lovforslag, som i fuldt alvor frembragtes af en folketingsmand i Rigsdagen under den første motorlovs tilrettelægning, og som gik ud på, at der for at advare mod en motorvogns komme, skulle gå en mand med et rødt flag et passende stykke foran denne. Det gik dog heldigvis ikke igennem. –

Den første køreprøve.

Politiet og den motorsagkyndige var på den tid elskværdige mennesker. Det må ikke forglemmes, at politiet dengang, da vi blev indregistrerede, ikke havde mange formaliteter at efterkomme i den henseende. Så kan man sagtens være elskværdig. Alt, hvad der forlangtes, var et styk nummerplade til anbringelse foran. Den maledes rødbrun, fordi vognen var rødbrun, og cifrene Y 600 som første nummer i Vejle Amt afsattes i guldbronze. Efter at min fader selv havde opøvet sig på gader og veje, skulle der nu tilvejebringes en køredygtighedsattest. Den i samme anledning udnævnte motorsagkyndige, en mejerimaskinfabrikant, (denne branche smagte jo lidt af fisk) kom derfor hjem for at aftale en dag til "prøven". Dagen oprandt under en skyfri himmel, og køreturen bestemtes at gå til "Krybily" kro, hvor der som speciale fandtes stegte ål, og så var der keglebane. Bedømmelsen strakte sig over hele dagen, hvilket kan begrundes med maskinvan-skeligheder. Eksplosionsmotoren af denne årgang havde med hensyn til pålidelighed intet til fælles med gangen i et kronometerur. Dog er det nærmest at antage, at kroens kulinariske opbud har lagt beslag på langt den største del af tiden, der medgik til afprøvningen. I nutiden er det ganske vist ikke almindeligt, at de herrer motorsagkyndige spenderes på middag af deres klienter, men her forelå jo den forskel på vilkårene, at herren af år 1900 ikke tidligere havde haft lejlighed til at tage et auto-

mobil i øjesyn, hvorimod herrerne nu er adskilligt bedre inde i de forhold, hvori de eksaminerer. Dengang kunne "køreprøven" sandsynligvis ikke få karakter af afhøring, langt mindre rådgivning, thi ægget måtte jo her nærmest lære hønen. – Men hvor om end alting er: der udfærdigedes en køredygtighedsattest på et almindeligt håndskrevet ark papir uden gyldighedsbegrænsning. – Ak ja! – Hvor var det herligt i gamle dage. Da behøvede man ikke at nedsætte farten til det halve, fordi man et stykke forude på landevejen øjnede en uniformeret person. Man blev ikke jaget som vildt fra den ene ende af vort kære fædreland til den anden af opsynsautomobiler. I de samme gamle dage, da man kun afkrævedes 0,45 øre for en flaske Ålborg Taffel og 0,75 øre for en flaske Sct. Croix Rom, inkl. 1 stk. citron, (men ekskl. flasken) havde vi ingen spiritusparagraf.

Vogn nr. 2 kommer til.

Det tidspunkt rinder mig nu i tankerne, hvor der i Vejle Amt indregistreredes en motorvogn mere. Det var en "Oldsmobile", Amerikas første produkt med navn efter motorpioneren R. Olds. Ejeren af denne hed Ravn og boede i Viuf mellem Kolding og Vejle. – Men du gode, sikken en rok! Den var dog udstyret med en fordel frem for vor vogn. Den havde et læderdækket til at knappe om benene i regnvej og til forebyggelse af reumatisme. Dens maskineri var dertil også vandkølet, men så var det også slut med fordele. Motoren var sammensat af det mindste antal cylindre, man med rimelighed kan forlange den til at arbejde med, nemlig én eneste. Den lå i liggende stilling under en lem bag i vognen. Nu var der to bilejere i amtet, og de fandt snart hinanden, thi her var der gode råd og meninger at udveksle, og de to bilister blev så gode venner, at de kunne begynde at drille og hovere over hinandens køretøjer. Da Oldsmobilens motor naturligvis ikke var i dynamisk balance, gennemrystede den vognen under gangen, hvilket foranledigede min fader til at sige til ejeren: "Det er en upraktisk karet, du har, for du kan ikke engang, med hænderne på ryggen, kysse din kone i den uden at du i hvert fald først standser maskineriet!"

En tid senere besøgte Oldsmobilens ejer os i Kolding og indledte straks, henvendt til min fader, med et: "Go

Daw! – Ja, no ka do godt holde dig hjemme med dine 2 sylindere, for no kør a med 3 sylindere!” – ”Kører du nu med 3 cylindre?” gentog fader, og så spørgende ud. – Kunne der om muligt have fundet en ændring sted af motoren? Hr. Ravn afbrød forbavelsen med at fortsætte: ”A ska sæj dæ, den anden dav hae a en passager køren med til kirk. Vi sku til begravelse, og i den anledning had’ vi hver en sylindere på hovedet!”

Min fader solgte vognen år 1906 til en forretningsdrivende i Svendborg. Den opbevares nu på Teknologisk Instituts Museum i København.

Nu kunne det tænkes, at læserne måske antager, at forfatteren af ovenstående må være en gammel mand, sådan i lighed med en veteran, der fortæller om vor sidste våbenkamp i grænseområdet. Til en sådan tanke vil jeg illustrere automobilismens ungdom med at oplyse, at selv om motorvognenes spædeste barndom i praksis er selvoplevet, findes der ikke grå hår på mit hoved! Automobilismens kolossale ekspansion i det forholdsvis korte spænd af åremål fremgår også deraf, at der her i landet i 1909, det første år, hvor der her i landet foretoges en optælling af motorvogne, kun fandtes 699. I dag findes der alene på vore nordatlantiske småøer ”Færøerne” 82 vogne.

Zuerst verlacht, dann nachgemacht!

Efterskrift af Knud Degnbøl:

Der er uden tvivl tale om den første bil, der er fremstillet her i landet med salg for øje. Men det er ikke Danmarks første bil. Her må Hammelvognen være selvskreven.

Der er også flere gange i 1890’erne blevet importeret biler fra udlandet.

Men Firmaet Brems i Viborg gik alvorligt ind for sagen. Senior i firmaet, J. Th. Brems, købte i Tyskland en motorcykel af mærket ”Hildebrandt & Wolfmüller” og lærte deraf, hvordan et motorkøretøj i hvert fald ikke skulle laves. To af sønnerne, Aage og Jacob, blev i 1899 sendt til Eisenach, hvor de fik arbejde på den fabrik, der fremstillede Wartburg biler på licens fra en fransk fabrik. Da de havde arbejdet der i et halvt års tid, rejste de hjem igen med en mængde notater om hvad de havde set og lært. Det kan man godt se, hvis man sammenligner billeder af en tidlig Brems-bil med billeder af en Wartburg.

Blandt andet er det skråtstillede start-håndtag anbragt på højre side, så der kunne startes fra sædet karakteristisk for begge.

Firmaets første bil kørte første gang tidligt om morgenen på grundlovsdag år 1900. I løbet af kort tid blev den gjort så driftsikker, at der kunne foretages ture til både Randers, Horsens og Århus. Det må siges at være imponerende, når man tænker på, at på den tid måtte selv tændrørene fremstilles på eget værksted. Bilen blev præsenteret for pressen i København, og Henrik Cavling skrev en begejstret artikel om den i Politiken den 25. juli.

Det var denne bil, der kom til Kolding. Jacob Brems, der i mange år boede på Rendebanen i Kolding, fortalte i 1965 til bilhistorikeren Thorkild Ry Andersen, at cykelhandler Nylander, der også var maskinmester på Saftstationen, købte den for 1.200 kr. Det må siges at være billigt i betragtning af, at firmaet averterede med sin bil til 2.800 kr. netto af fabrik. Men den første bil var selvfølgelig også blevet brugt flittigt til demonstrationskørsel.

2. Oldsmobile var den allerførste masseproducerede bil. Allerede i 1902 produceredes 2.100 biler og i 1905 5.000 biler. Den var primitiv, men robust. I 1903 kørte en af dem tværs over USA. Der fandtes (og findes stadig) adskillige af dem også her i landet. Mod sådanne konkurrenter har familien Brems kæmpet forgæves. Det indså de også selv, og der blev kun bygget ca. 8 biler, der næsten alle var forskellige.

3. Nylander fortæller, at faderens bil senere kom til ”Teknologisk Instituts Museum” i København. Det lyder mærkeligt. I så fald burde den være bevaret i dag, men der kendes ikke nogen bevarede Brems-biler. Desuden er der ikke noget, der hedder Teknologisk Instituts Museum.

Jeg har fundet på en forklaring på dette. Det er kun et gæt, men jeg synes selv, at det er helt godt gæt:

Engang for mange år siden købte en legetøjshandler Jacobsen i Odense en gammel bil af et ukendt mærke for at bruge motoren i en båd. Projektet blev aldrig til noget, og bilen blev stillet til side i en baggård i Nedergade. I 1928 blev den fundet frem og skænket til Historisk Teknisk Samling, der senere blev til Danmarks Tekniske Museum.

Sagen vakte opsigt i Odense. Bilen blev omtalt som Danmarks ældste bil, og den blev udstillet på Flakhaven før den blev sendt til København. I Fyens Stiftstidende blev der skrevet om den, at den skulle til Teknologisk Institut!, og der var også et billede af den. Der blev også i forskellige andre tidsskrifter skrevet en masse sludder om bilen.

Måske har Nylander læst denne historie og af omtalen af bilen som Danmarks ældste bil fået den opfattelse, at der var tale om hans fars gamle bil. Selvom han har set avisbilledet, kan man da sagtens tage fejl efter næsten 30 års forløb. Navnlig da billedet er taget fra venstre side, så man ikke kan se, at den ikke har starthåndtag på højre side.

Dette kan forklare, at han tror, hans fars bil befinder sig på ”Teknologisk Instituts Museum”.

Legetøjshandlerens bil eksisterer endnu. Den blev i mange år opbevaret på loftet af Sukkerfabrikkernes pakhús på Christianshavn. Efter ca. 30 år blev den fundet frem og restaureret af nogle medlemmer af Dansk Veteranbil Klub og kan nu ses på Danmarks Tekniske Museum. Det vides stadig ikke, hvem der har fremstillet den. Familien Brems vil ikke kendes ved den.

Kilder:

Jydske Tidende 15. juni 1934

Th. Ry Andersen: Danske biler og motorcykler 1900 – 1920.

Th. Ry Andersen: Man drejer Håndsvinget til Motoren går.

Veteran Tidende nr. 279, 280 og 314. - 1999 og 2002

Hassings Billeksikon.



Mødested Fyn – Egeskov

Klublokalet er i kælderen under godsforvaltningen.

Veteran Tidende begynder nu en lille artikelserie om Dansk Veteranbil Klubs mødesteder rundt om i landet. Vi begynder med Mødested Fyn – Egeskov, nok det bedst udbyggede og vist nok også det ældste.

Efter en mundtlig aftale med Michael Greve Ahlefeldt-Laurvig råder mødestedet over cirka 100 kvadratmeter, hvor et aktivitetsudvalg gennem årene har indrettet sig med mødelokale, køkken, arkivrum med en ganske stor afdeling af klubbiblioteket og apparat til fotokopiering, ja der er endog baderum. Og selvsagt mulighed for at vise video. Fynboerne har gjort en meget stor arbejdsindsats; alligevel ved vi jo at de også har kræfter til at hjælpe med andre steder, fx ved flytningen af kontor og bibliotek fra Nivå til Nærum.

I mødelokalet regner man med plads til 48 mennesker, og der er efter aftale også mulighed for at bruge udendørsarealer.

Endelig har det særdeles initiativrige udvalg indrettet et museum i museet – en særlig udstilling af hvordan et bilværksted så ud i ”gamle dage” i et afsnit af Egeskov Veteranmuseum. Denne særudstilling udvides og ændres til stadighed. En tilbagevendende begivenhed på mødeprogrammet er i øvrigt at man hvert forår beser nyheder på Egeskov Veteranmuseum. Tidligere har Fritz Knudsen været en drivende kraft på stedet, nu er det John Jørgensen, der står som mødestedsleder. Men som antydtes gøres der en kollektiv indsats.

Der er møde hver den sidste tirsdag i måneden, dog holder man som regel ferie i juli.

Betalingen for husly på Egeskov er rimelig: Frit medlemskab af DVK for Grev Michael samt maling og vedligeholdelse af klublokalerne - og nogle flasker champagne hver juleaften.

Det forlyder ikke om Egeskovs spøgelse af og til gør en visit hos DVK, men hvis det gør, er det i hvert fald et venligtsindet spøgelse.



Hvis nogen fra Storkøbenhavn synes at genkendte møblelementet er det fordi de borde og stole med rødt metalstel, Bent Mackeprang indkøbte til Nivå, nu gør fyldest på Fyn.



Værkstedsmuseet er opbygget på Egeskov siden 1995.



Egeskov-afdelingens aktivitetsudvalg fungerer som kustos og rundvisere. Her holder de en fortjent pause: Fra venstre John Jørgensen, Richard Nielsen, Leif Andersen, Kurt Jeppesen og Poul Henning Lauridsen.



Fra en arbejdsweekend på værkstedsmuseet på Egeskov.



Blandt fynboernes mange gode ideer er en grillvogn, som efter aftale også kan finde anvendelse på andre mødesteder og ved løbsarrangementer.



MIN FARS BUICK

I denne forårstid går jeg og polerer og klargør min Buick 1948, derfor er der ikke langt til barndommen, min far elskede nemlig amerikanske biler.

Den første, men langt fra den sidste, i mit liv var – Buick årgang 1948. Ganske vist en coupé, men alligevel. Jeg husker tydeligt lugten og denne overvældende plads, et kongerige var der bag i denne vogn. For eksempel kunne min lege-

bænk nemt stå mellem forstolene og bagsædet, praktisk på langture, så var jeg fri for at vælge legetøj fra.

Når man er 2 år er der i sådan en vogn temmelig højt til vinduerne, løsningen er lige for, man står op i sæderne. Det gik an dengang, da seler var noget ældre mænd gik med for at holde bukserne oppe, og airbags højst var en kulørt ballon. Jeg kunne stå i timevis og kigge ud af bagruden, se landskaber glide forbi, føle vognen roligt æde landskabet, dengang kørte man en tur for at køre bil.

At sidde i sædet med sin bamse i hånden og føle bilen duve af sted, medens jeg sagte i inderskærmen gennem isolering og stof kunne høre hjulene rotere. Det var simpelthen så beroligende og søvndyssende, så det ligefrem var et probat middel hos de voksne. Ville Finn ikke sove, ja så kørte man en tur.

Jeg skal ikke her beskrive duftene, instrumenterne og alle de andre kendetegn, kun vil jeg fortælle at da jeg i 1988 fik min barndoms bil hjem fra Amerika kunne jeg straks kende lugte, former, stemninger, min barndom kom susende imod mig. Jeg vidste endda ubevidst hvor hjelmlåsen sad og åbnede motorhjelmen. Den sidder godt skjult som et embleme.

Min søn har siden han var et år nydt at køre i denne vogn og glæder sig hvert forår til at komme ud og køre i vores bil. Han har i øvrigt haft samme uvaner med at stå op og kigge bagud, eller falde i søvn på bagsædet.

På billederne ses fars Buick fotograferet i 1957 i Odense, og min egen, som jeg hentede i Big Sur, Californien. Her fotograferet ved proprietærgården Hin-nemae i 1996.

Finn Vangsgaard





Fra nummernorden

Sådan betegner Carsten Schou Jørgensen sig selv, og han har nogle betragtninger over nummerplader i forrige nummer af Veteran Tidende:

X 900

I artiklen i VT nr. 343 om Robert Honoré i Århus og hans bilfabrikation hæfter forfatteren sig ved det bemærkelsesværdige personsammenfald, at to af bilerne, fabriksnr. 1 og 5, begge ender hos en hr. Mejer - fabrikant Mejer i Horsens og teglværksejer Malta Mejer fra Hessellund Teglværk - og begge indregistreres under nummeret X900. Jeg har fundet tegn der tyder på at der er tale om en og samme person.

Jeg hæftede mig først og fremmest ved at X900 ikke er et Horsens-nummer, det er det allerførste nummer i serien til Voer-Nim herreder og Stensballegårds Birk. I det meget tidlige registreringssystem med de små jurisdiktioner udgjorde mange købstæder og deres opland hver sit registreringsområde, et forhold der findes mange steder i Tyskland den dag i dag (Stadt og Landkreis). Og Horsens var en af de få købstæder der bevarede adskillelsen mellem registreringer i købstaden og oplandet under hele ét-bogstavsystemet helt frem til 1958. Så er spørgsmålet om Hessellund Teglværk lå så tæt på Horsens by, at teglværksejeren med rimelighed kan betegnes som »fabrikant Mejer i Horsens«. Her må svaret blive et ja.

På Mostrups bykort over Horsens ses at Hessellund er en lille sidevej til Oddervej, umiddelbart udenfor Sundet og Nørrestrand, som er en indskæring fra Horsens Fjord og som danner Horsens' bygrænse. På Geodætisk Instituts kort fra 1940 ligger der et teglværk på nøjagtig dette sted lige ned

til Nørrestrand. Så mon ikke vi kan konkludere at vi her har Hessellund Teglværk.

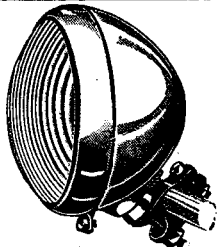
Det ligger således i Væhr sogn og dermed i Voer-Nim herreder og Stensballegårds Birk, men samtidig så tæt på Horsens købstad som det næsten kan komme, hvilket både kan forklare hvorfor bilen har fået dette nummer, og hvorfor teglværksejeren betegnes som boende i Horsens. Så alting taler for at de to Mejer'e er en og samme person, eller i det mindste to personer fra samme familieforetagende.

V 250

I samme blad fortælles historien om den smukke og interessante Ford V8 cabriolet fra Randers, V250. Af artiklen fremgår det at de originale nummerplader - som oven i købet havde overlevet krigen - gik tabt da bilen blev handlet og omregistreret midt i 70'erne, men de er så blevet rekonstrueret i de seneste år.

På billederne ses bilen, jeg går ud fra det er på Randers havn, både forfra og bagfra. Men hvis man undersøger den bagerste nummerplade lidt nøjere vil man se at det ikke kan være en rekonstruktion. Den har vulst, en ophøjet kant som ifølge billedteksten til K382 i VT nr. 339 side 49 kun var ude i udvalgte amter de første år i produktionen, og handskeplader med vulst er aldrig observeret som rekonstruerede. Desuden har handsken et lidt mærkeligt udseende, ligesom på andre meget tidlige handskeplader fra først i 30'erne. Endvidere er der boret ekstra bolthuller under nummeret foruden de autoriserede over nummeret, og emaljen er skallet af omkring begge sæt bolthuller som efter lang tids slid.

Så mon ikke vi kan gå ud fra at den ene af de originale nummerplader alligevel har overlevet og er blevet anbragt bag på bilen.



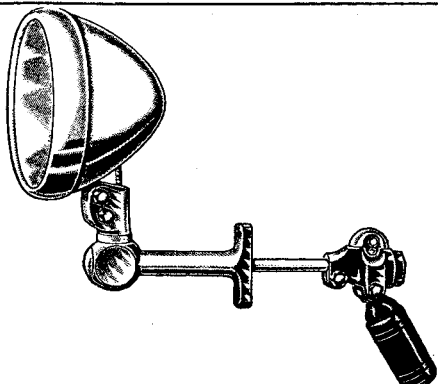
Blændfri Kurve- og Taagelygte

Fabrikat „Hasag“

Glassets Diameter 130 mm

Meget smuk, forchromet og solid Udførelse.

Nr. 2202	Leveres med Pære	pr. Stk. Kr. 42,00
Nr. 2205	samme, sort med forchromet Rand	pr. Stk. Kr. 35,00



Søgelys

Fabrikat „Hasag“

Glassets Diameter 130 mm

Forchromet

Søgelyset er konstrueret til Montering gennem Hu
i Hjørnestolpen paa lukkede Vogne.

Det kan drejes i alle Retninger.

Særdeles smuk og solid Udførelse.

Nr. 2201 Leveres med Pære .. pr. Stk. Kr. 85,0

De til enhver Tid gældende billigste Dagspriser vil blive noteret.



John Rohdemejer

Af P.E. Hansen

Slib og slæb var det at køre brunkul med datidens materiel. Vi er tilbage i 1944, da købte vort nuafdøde medlem John Rohdemejer (f. 1918) en brugt Bedford og begyndte en vognmandsforretning. Blandt de muligheder for kørsel der tilbød sig, var transport af brunkul fra de midtjyske lejer øst for Herning til Horsensområdet.

Mange millioner tons brunkul blev opgravet gennem mere end tyve år, helt hen til slutningen af 1960'erne fyrede kraftværker med brunkul, alene fordi det var det mest rentable. Dog, og det skal nævnes, sammen med stenkul og olie. Brændselssituationen ændrede sig ikke pludselig efter 1945, i flere år måtte private husholdninger og erhverv stadig bruge indenlandsk brændsel.

Rohdemejer havde lært automobilmekanikerfaget hos H. J. Bordorff (f. 1898). Bordorff etablerede i 1928 et mekanikerværksted i Horsens og blev autori-



Familien Rohdemejer på udflugt til Snaptun en søndag i 1944. Transporten skete med Bedford'en, der til lejligheden var udstyret med en Vandel-kasse. Under krigen anlagde Den tyske Besættelsesmagt en militærflyveplads ved Vandel vest for Vejle. Anlægsarbejdet blev udført af danske arbejdere, der daglig blev transporteret til Vandel. Fra Horsens skete det med lastbiler med en simpel persontransportkasse, deraf navnet. Rohdemejer kørte ikke til Vandel, men lånte kassen til søndagsturen af en kollega.

Bedford'en fotograferet efter befrielsen, nu kunne man køre uden afblændede lygter, i fem år måtte chaufførerne døje med betydelig nedsat belysning af vejbanen. Benzinen var først tilgængelig i 1946/47, da kunne man afmontere generatorerne og finde karburatoren frem.

Bedford maskinen var en sekscylindret topventilet motor med 3,5 liter slagvolumen og ydelse ved benzindrift på 72 hk, ved generatordrift var effekten noget nedsat. Bakkerne ved Nørre Snede blev forceret i første gear, det chaufførerne kaldte slæbegearet, og skridtgang. Det ses også, at man for at øge køleeffekten har afmonteret motorhjelms sidestykker. Datidens arbejdstøj var ofte aflagte hverdagsklæder. Rohdemejer er iført habitvest og medhjælperen et par (måske) kasserede politispidsbukser og gummistøvler(!) – skønt det ser ud til at være sommervej.





seret Chevrolet reparatør, ikke forhandler. Autorisationen medførte at man modtog reparationsanvisninger fra General Motors og lejlighedsvis fulgte kurser på GM's serviceskole i København. Hos Bordorff var ansat en førstemand på værkstedet, en arbejdende værkfører, Harald Kristensen (f. 1907), som ledede arbejdet, idet Bordorff tillige drev køreskole, som han selv passede, og påtog sig organisationsarbejde, bl.a. var han skuemester ved fagets svendeprøver. Det var i dette mindre provinsværksted Rohdemejer begyndte som lærling i 1930'erne.

Lærlinge i håndværksfag fulgte Teknisk Skole i vinterhalvåret gennem deres normale fire års læretid. Mekanikerlærlinge blev samlet i en klasse og modtog undervisning i regning, tegning, motorlære og indsigt i bilens opbygning. Man mødte klokken 18 og sluttede kl. 20, og det skete efter en arbejdsdag på et halvkoldt værksted fra 7 til 17. Nogen praktiske øvelser var der ikke tale om.

Den tekniske aftenskoles deltidsansatte lærere var svende, værkførere og ingeniører fra byens virksomheder. Fra egen oplevelse ved jeg at deres pædagogiske metode og tekniske viden var af variabel valør. Det var i dette miljø Rohdemejer modtog fagets teori, men mekanikerlærlinge var heldige med skolens valg af faglærere. Ved siden af sit arbej-

de hos Bordorff var Harald Kristensen lærer på Teknisk Skole fra 1935. Vort medlem Iver Jensen mødte som mekanikerlærling på skolebænken i 1950'erne Kristensen, og beretter om en lærer, der kunne sit stof og begejstrede eleverne.

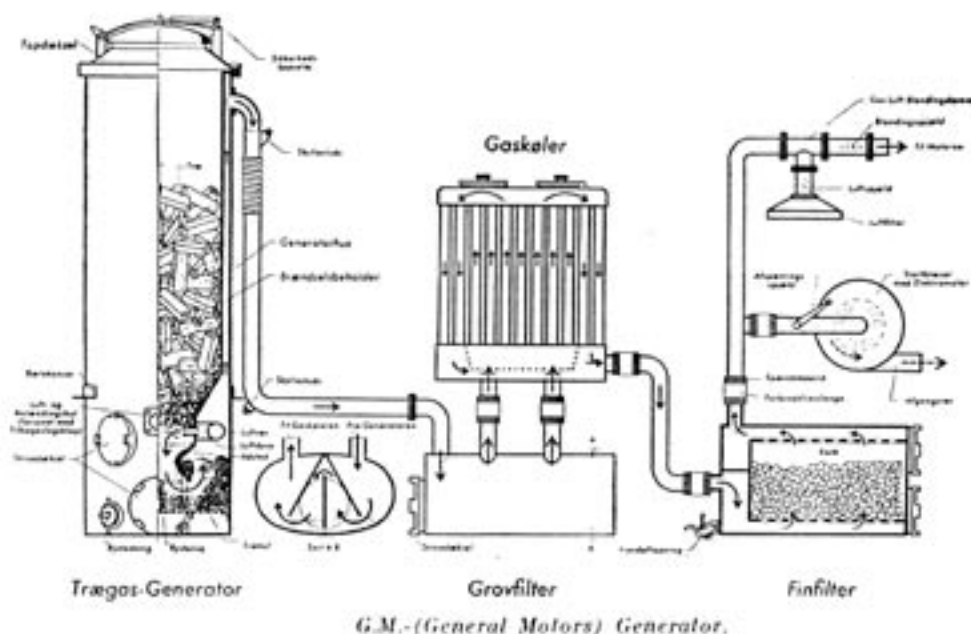
I 1946 fik Rohdemejers hustru Ellen køreundervisning hos Bordorff i hans X 821, en Opel Kapitän 1939. En sommerdag var de to ægtepar Bordorff og Rohdemejer på udflugt i X 821; efter de havde nydt kaffen på en kro og kom ud til bilen, så de den havde mistet luften i et hjul. Bordorff mente, at havde man kørekort måtte man også kunne skifte et hjul. Så han forventede at damerne klarede den sag. Jeg kendte Bordorff på hans ældre dage, han var en filur.

Rohdemejer havde i sin tid som vognmand to biler, X 18.002 var en Bedford 1939. Med denne årgang sænkede GM forlygterne lidt på kølerkappen i forhold til 1938-modellen. GM tilbød Bedford i tre størrelser, X 18.002 var den største type med en lasteevne på godt 4 tons. Til bilen blev koblet en DAN påhængsvogn fra fabrikken AUTO i København. Bedford'en kørte på 20" dæk, påhængsvognen på 16" personvognsdæk, derfor tvillinghjul, der gav en lasteevne på 3,2 tons. Vognet kunne således belastes med ca. 7,5 tons, men ingen vognmand kørte

fra brunkulslejerne uden overlæs, betaling for transporten blev afregnet pr. ton.

Dansk GM iværksatte under anden verdenskrig en produktion af gasgeneratorer til især Bedford og Opel Blitz lastvogne. Trægassen blev uddrevet af 7x7x7 cm bøgetræsklodser, andre træsorter kunne også bruges, men bøg var det bedste. Ja, man har sågar hørt om chauffører, der stoppede i de midtjyske plantager og samlede grankogler. Gassen blev udviklet i en kedel og ført gennem 50 mm rør til filtre og gaskøler til motoren. Benzintank, -pumpe og karburator blev afmonteret og gemt til bedre tider. På instrumentpanelet blev monteret bowdentræk til blandings-spjæld og luftspjæld, ligeledes en afbryder til startblæseren. Denne blæser blev startet, når der skulle gang i gasproduktionen før start. Jeg erindrer chaufførerne strøg en tændstik ved blæserens afgangsrør for at prøve om gassen kunne brænde, kunne den det, kunne man prøve at starte. Blæseren tappede akumulatoren for strøm, var der ikke tilstrækkelig akumulator-effekt til startmotoren, måtte man slæbes i gang

Generatoranlæggets placering var et større indgreb i bilens design. Ved en udskæring i ladet blev der gjort plads til kedlen, gaskøleren blev monteret på bilens front med et underliggende gas-





Rohdemejers næste bil, X 16.538, var en Chevrolet 1946 med en benzinmotor lignende Bedford'ens. Chevrolet introducerede den seks-cylindrede, topventilede motor i 1929, og med ændringer og forøgelse af effekt holdt denne type til 1954. Bilypen var egentlig årgang 1941, men udviklingen af nye modeller blev stoppet som følge af krigen. Da civil produktion blev genoptaget i 1945 fortsatte Chevrolet med sin 1941-model. Chevrolet'en havde som Bedford'en fabriksfremstillet førerhus, men mere hensigtsmæssig indrettet, al mekanik var placeret foran den lodrette torpedoplade, der adskilte motorrum og førerhus. Med sine 4 tons lasteevne og påhængsvogn tilkøbt, kunne vogntoget laste det samme som Bedford'en, men med et betydelig bedre "ryk" fra den kraftige benzinmotor.

filter. På Bedford'en ses ikke hvor finfilteret er placeret. Der blev klippet store huller i pladedele for at fremføre gasrørene og gitterværket på kølerkappen blev fjernet.

Den daglige drift med gasgeneratorer rummede en fare for gasforgiftning, ved påfyldning af træ i kedlens top stod en sky af gas og røg op mod påfylderren. Ligeledes skulle filtre renses og gennemskyllles jævnligt. Det siger sig selv at gasdrift var overordentlig besværlig og tidskrævende.

Bedford'en havde fabriksfremstillet førerhus i modsætning til de fleste danske lastbiler, der havde danskbygget førerhus. Det engelske var udelukkende lavet af stålplade med sparsom indvendig beklædning, det ydede ikke megen resonansdæmpning fra motorstøjen. I det hele taget var førerpladsen ikke særlig komfortabel, det korte motorrum kunne ikke rumme maskinen, der optog

nogen plads i førerhuset og der kun var afskærmet af en pladekasse uden beklædning. Der var intet varmeanlæg i førerhuset, motoren afgav lidt varme gennem pladekassen, men det kunne ikke holde vindspejlet dug- og isfrit. Særlig ved sneplovsførsel, hvor man skulle være agtpågivende for skjulte forhindringer, var is og dug et problem. Rohdemejer anbragte da stearinlystumper på frontpanelet, lidt hjalp det, men optimalt var det ikke.

Den økonomiske hjælp som Vesteuropa, og dermed Danmark, fik fra USA efter 1945 udmøntede sig i import af amerikanske lastbilmærker, som var sjældne fugle på de danske landeveje i 1939. Lastbilmærker som White, Mack, REO, International o.a. kom med forslugne benzinmotorer, der undertiden blev erstattet af Bur-Wain dieselmotorer. Udviklingen af dieselmotorer til biler skete senere i USA end i Europa, med Tyskland som toneangivende. In-

denfor fremdrivningsmaskineri i skibe holdt USA længe fast ved dampen. De tusinder af skibe, der blev bygget under krigen næsten på samlebånd til fragt af materiel til Europa og Fjernøsten, blev udstyret med dampmaskiner og stempelmaskiner.

I 1953 solgte Rohdemejer sin vognmandsforretning og gik ind i faderens firma, Horsens Automatfabrik, der tillige havde forkromningsanstalt. Dette foretagende udviklede John Rohdemejer senere til Horsens Alukserings Industri med overfladebehandling af aluminium som hovedaktivitet. Allerede før krigen havde Rohdemejer senior alukseret, men opgivet grundet materiemangel.

Rohdemejer fornøjede sig med sin DKW Cabriolet 1939, som stadig er i familiens eje. Og vi kan glæde os over at Rohdemejers hustru Ellen og sønnen Finn er medlemmer af DVK.



NYT MUSEUM



De to veteranbilsamlere Niels Roest og Erik Haaning har købt en nedlagt fabrik for hospitalsenge i Sæby ved Høng på Sjælland og er nu i gang med at pudse bygningerne op, først indvendig og senere udvendig.

De har sammenlagt ca. 100 biler og motorcykler og en større samling modelbiler omhyggeligt opstillet i mærkeorden. Dansk Veteranknallert Klub udstiller et rigt udvalg af medlemmernes køretøjer, og Henning Meyer har omkring 30 amerikanske biler i udstillingen.

Der er indrettet en hyggelig cafe og en alsidig kiosk med et stort udvalg af modelbiler til salg.



Der vises et bredt udsnit af biler fra 50'erne og op til vore dage. Det er biler vi har kørt i, men der er også klassiske biler fra 20'erne, som mange mennesker i dag kun har set på billeder.

Når man er færdig med istandgørelsen af hallerne vil man have ca. 4000 m² med veterankøretøjer, så der bliver meget at se på.

Museet forventes åbnet skærtorsdag den 24. marts 2005. Adressen er Sæbyvej 48, 4270 Høng.

Som følge af dette samarbejde har Niels Roest nu lukket Jystrup Bilmuseum.

P.S. Museet vil være et oplagt mødested for vore medlemmer der mener, at der er for langt til både Kværkeby og Nærum. Der må være nogle medlemmer der tager initiativ til en snak med museumsleder Willy Hansen, der bor i villaen ved museet. - Han har tlf. 60 600760.

Tekst og foto: E.W. Neesgaard.





Busserne fra Herning

J. Ørum-Petersens Karosserifabriks busproduktion 1924-1981.
Format A 4, 100 sider, over 200 illustrationer og omslag
i farver. Pris 225 kr.

Busfolket er flittige forfattere, adskillige bøger om bus-selskaber og busdrift er skrevet gennem årene, alle rigt illustreret. Nu foreligger Michael Sindings anden bog om karosserifabriker, der specialiserede sig i busbygning, "Busserne fra Herning" er en beretning om Ørum-Petersens fabrik.

Historien er den (næsten) klassiske, en foretagsom mand udvikler sin smedje til en af landes betydende karosserifabriker.

Julius Ørum-Petersen (1877-1942) etablerede sig som smedemester i Herning i 1904. Ørum-P. ville mere end at sko heste, så han giver sig i kast med bygning af hestevogne til persontransport. Med bilens fremkomst i Danmark

efter første verdenskrig er der ikke den store forskel på at bygge en karet og et automobilkarosseri. I 1918 bygger virksomheden flere ambulancer og lastbiler, og får forhandling af Chevrolet og Buick. I 1924 bygges den første omnibus.

Allerede ti år senere, i 1935, har firmaet 50 ansatte, som bygger 45 busser

og 50 lastbiler, et ret anseeligt antal. Efter danske forhold er der nu tale om en stor virksomhed i branchen. Nok var der mange provinsværksteder, der byggede busser, men slet ikke i dette antal. Gennem årene udvides fabrikken flere gange, men placering midt i Herning er ikke hensigtsmæssig, og man flytter til et industriområde.





Ved grundlæggerens død i 1942 videreføres fabrikken af to sønner, Poul (1908-76) og Erik (1911-64). Ved Poul Ørum-Petersens død i 1976 beslutter familien at afhænde virksomheden til et konsortium. De nye ejere kommer hurtigt ud i økonomiske problemer og vælger at sælge fabrikken til et norsk foretagende i 1981 – den sidste Ørum-P bus er bygget i Herning.

Små 3000 enheder blev det til i de 57 år busserne forlod fabrikken med fabrikkens rhombeformede navneskilt. Desværre er meget arkivmateriale gået tabt, så eksakt hvor mange og til hvem de blev leveret er uklart.

Bogen er rigt illustreret og aftegner dermed designudviklingen i dansk busbygning gennem de mere end halvtreds år, fabrikken fremstillede standardkarrosserier. Men den var også i stand til at opfylde kundernes særlige ønsker. Et godt eksempel fra 1938: DSB ønsker en almindelig rutebil til Holstebro-Herning ruten. Turistvognmand Emil Edelskov i København ønsker en turistbus med et elegant udtryk, og får et køretøj der tegner fremtiden.

Anmelderen er fuld af beundring over Edelskov-bussen, dels den formfuldendte konstruktion, dels den håndværksmæssige kunnen. Bussen har tre baglygter integreret i karrosseriet, kravet var dengang en enkelt baglygte, normalt monteret på et beslag. Gennem en lem er der adgang til et bagagerum agterude, andre nøjedes med en nedfældelig bagagebærer. Og halefinnen skal udtrykke fart – det skal smage lidt af flyvemaskine.

Bussen har tofarvet lakering med markerede bagskærme, endda med dække af hjulåbning, og bemærk de hvide dæksider. Og for at fuldende det eksklusive er ejernavnet ikke malet på bus siden, men formet af bronzestøbte, polerede og forkromede bogstaver monteret med skruer. Det har kostet mange gange mere end skiltemagerens arbejde.

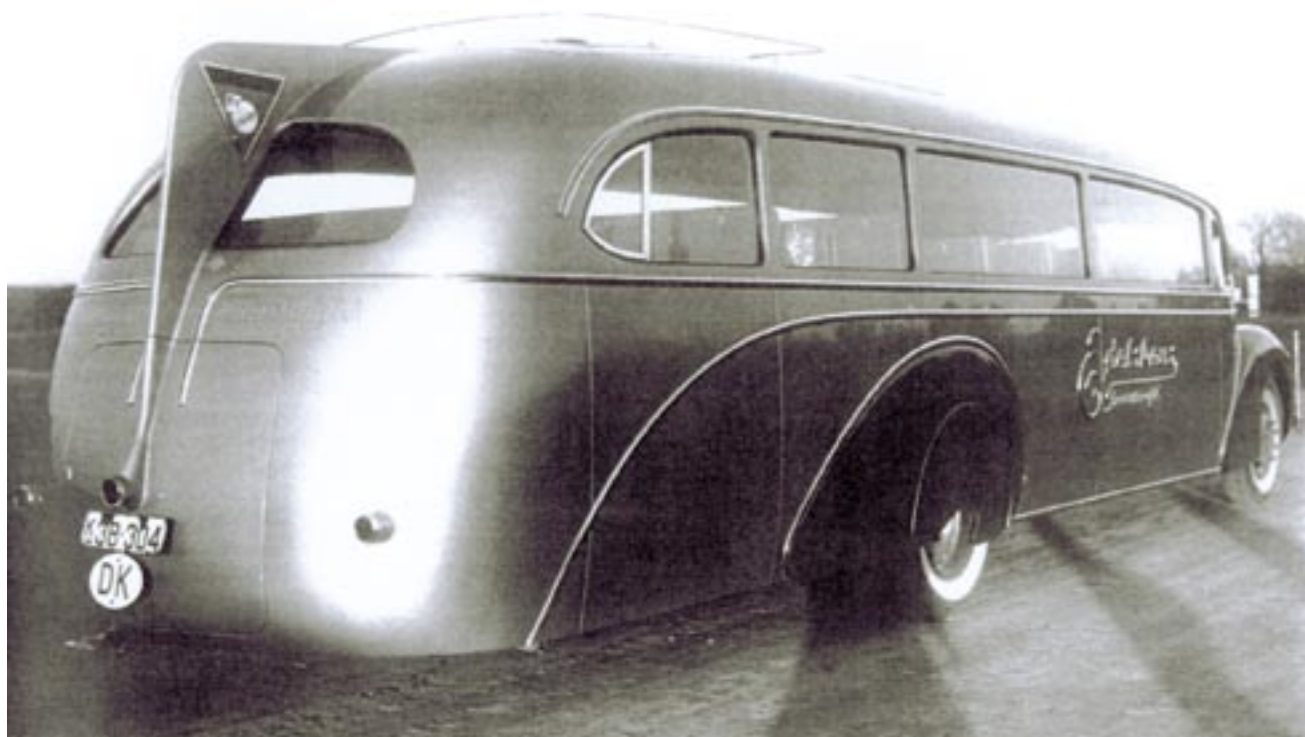
Bag den ydre skal af stålplade er et gitterværk af asketræ, sammenholdt ved tapsamlinger og beslag. Pladebeklædningen er opbygget af utallige plade-

stykker formet ved bukning, sikning og ophamring, og alt er samlet ved gasvejsning, løbet sammen uden tråd. I 1930'erne kunne karrosseribyggerne med enkle teknikker noget som i dag er gået i den store håndværksmæssige glemmebog.

Anmelderen kunne ønske at skrue tiden tilbage til sit eget fødselsår 1935, besøge Ørum-P., gå rundt, se, samtale med medarbejdere, fotografer og notere. Desværre, som så meget andet, utopi.

Med Sindings bog er skabt endnu et bidrag til dansk industrihistorie. Dansk karrosseribygning er et overstået kapitel, den sidste danske busfabrik lukkede i 2004, overhalet af store udenlandske fabrikker. Heldigvis er bevaret billedmateriale til endnu nogle bøger om busbygning, dem ser vi frem til.

P. E. Hansen





Triumph Italia 2000 1961 - La Bella



Tekst og fotos: Jeppe Rasmussen og
O. E. Riisager.

Hvad var nu det for en vogn? Med et tidløst karrosseri som lignede eller ikke lignede en Maserati 3500? Eller måske mere Triumph TR-S Le Mans. Det har mange spurgt sig selv når de har set Jeppe Rasmussens Italia. Her er historien:

Det præcise eventyr om Triumph Italia 2000 er svært at sammenstykke, idet de fleste vigtige dokumenter blev destrueret, da firmaet de Tomaso overtog Vignales karrosserifabrik i 1969. Det drejer sig bl.a. om produktionsregistrering og hvilke numre der blev brugt. Det højeste kendte nummer er 329, men det er yderst tvivlsomt om der blev bygget så mange. Det registrerede antal TR3A og B chassiser leveret fra Canley er 297, men det er næppe sandsynligt at de alle blev til Italia'er. Det påstås bl.a.

at Vignale en periode også blandede specialbyggede Lancia Appia'er ind i samme nummerrække.

Prototypen, nr. 1 findes ikke mere, men nr. 2 er ved at blive restaureret i Tyskland. Nr. 1 havde et noget mere særpræget forparti end de senere. Jeppe Rasmussens har produktionsnummer 217.

Historien er at den italienske importør af Triumph, Ruffino (et navn man ellers forbinder med et af de gamle vinhuse), syntes at TR3 så for kedelig og gammeldags ud og derfor iværksatte produktionen af Italia, med karrosseri tegnet af Giovanni Michelotti for Vignale Milano. Den blev præsenteret på biludstillingen i Torino i 1958. Ruffinos håb var muligvis at gøre Triumph-Standard interesseret i at producere vognen, der grundede sig

på et omtrent standard TR3A chassis. I stedet blev man ret meget stødt på mancherterne hjemme i Canley, hvor man så at sige "mistede interessen". Næppe fordi man var utilfreds med Italia'ens egenskaber, snarere fordi den kunne blive en konkurrent til den TR4, Triumph selv var på nippet til at lancere.

Produktionen begyndte cirka juli 1959 og endte midt på året 1962. De sidste knap 30 vogne var på TR3B chassis og gik alle til USA, hovedsagelig Florida. Efter at Ruffino havde stoppet produktionen, men stadig havde biler på lager, blev de solgt på betingelse af at køberen underskrev en erklæring om at han var indforstået med ikke at kunne få reserverede. Allerede dengang var man bange for erstatningskrav fra blodtørstige amerikanske advokater!





Jeppe Rasmussens historie

Vi købte en TR5 foråret 1990, og har siden kørt Europa tyndt på ferier og til de internationale TR træf. Mine varme følelser for Triumph Italia modellen blev vakt omkring 1995, pga. et flot solnedgangsbillede i Classic & Sports Car over dobbelt opslag. Jeg var med det samme overbevist om at det var den smukkeste bil man kunne få – dvs. hvis man kunne finde en. I de efterfølgende år var det mit utopiske drømmemål. Jeg reflekterede på den anden af de to annoncer jeg så i tre år. Det var hos en sydtysker, som kunne fortælle at den desværre var solgt, hvilket i og for sig var heldigt for min hemmelige plan til finansiering var absolut ikke på plads. ”Du sælger ikke 5’eren”, var nemlig den meget bestemte besked fra min bedre halvdel. Mentalt opgav jeg så småt indtil et halvt år senere (september 2000), hvor tyskeren ringede og sagde at han nu havde fundet den perfekte bil til mig.

Vores Italias historie

Det viste sig at denne tysker og hans familie var ”italienofile”. Alt italiensk



var de vilde med og specielt Triumph Italia’er og Innocenti Mini’er med en lille afstikker til en fransk Facel Vega og et par gamle tyske militærbiler. En søjns familie, som lever af en lille apotekerkaede og bruger alle indtægter på at rejse rundt og finde disse interessante biler. Specielt for Triumph Italia’erne har formålet været at registrere de tilbageværende verden over. Det er foreløbig blevet til et komplet register

over de 46 tilbageværende i Europa og et lidt løsere kendskab til ca. 30 i USA. Igennem dette arbejde er der også skabt tæt kontakt til Michelottis søn, som tyskeren arrangerer møder med for alle Triumph Italia-ejere.

Nu havde de på deres ferie på Sicilien fundet to Italia’er. Dvs. rettere sagt 1½, for den ene var stort set helt omdannet til jernoxid, men den anden syntes han





Bilen har kørt på Sicilien siden sin første registrering 14. juni 1961. Umiddelbart før jeg hentede den, var den fotomodel for en feature om Triumph Italia i det tyske magasin Motor Klassik.

Den er helt original og frem for alt komplet, hvilket er meget vigtigt da "ikke TR3" er praktisk umuligt at skaffe. Den har aldrig været restaureret, bortset fra en udvendig overlakering omkring 1990. For et par år siden renoverede jeg bremses og skiftede hydraulik, udstødning og lejer. Alt andet er 44 år gammelt, og det kan naturligvis ses. Men selv om jeg pludselig skulle få råd, nænner jeg ikke at sætte den i stand. For når først man har skiftet det gamle patinerede vinyl ud med glinsende lækkert læder, er der ingen vej tilbage, så man skal tænke sig grundigt om.

Oplevelser med vores Triumph Italia
"Bella" blev synet og indregistreret kort før sin 40-års fødselsdag. Afgiften var så overraskende billig, at jeg vil undlade at nævne det her. Første fremtræden med danske plader var den årlige

måtte være noget for mig. Selv om jeg rationelt betragtet havde opgivet tanken om en Italia, tog jeg den følgende weekend nattoget til den lille flække syd for München, hvor de boede – man kunne jo altid kigge. Mandag morgen, stadig med ru stemme efter en ikke helt perfekt søvn i et gungrende tog, ringede jeg til banken, som til min overraskelse hoppede på ideen! To uger se-

nerede tog jeg igen nattoget til Bayern – men denne gang på enkeltbillet - for jeg skulle jo køre i Triumph Italia hjem. Jeg slap ikke af sted med den før jeg havde været med til en stor bayersk familiemiddag og hele familien havde taget behørigt afsked med bilen. Hustruen råbte et tårevædet "ciao Bella", da jeg forlod dem – så det har den naturligvis heddet siden.



ge autojumble på Klampenborg Galopbane, hvor det blev til en ærspræmie. Allerede i eftersommeren var vores bekendtskab blevet så fortroligt, at vi turde tage til Internationalt TR træf i Madonna di Campiglio – et gensyn med hendes hjemland.

Vi ”snød” ved at tage biltog til München, men tog til gengæld kraftig revanche ved at vælge de smukkeste og mest udfordrende bjergpas. Fem gange var vi over 2.500 meter, med Stelvio 2.900 meter som det højeste. Vi fulgtes med to TR5’ere, og i kampens hede glemte man at de i modsætning til Italia’ens snekestyr har tandstang, de har bremseforstærker og er lettere. Men ikke mindst havde de to skrappe kørere ombord

– den ene, Flemming Bendixen, er kendt i klassisk race med sin Mallock og sine Spitfire. Men ”Bella” klarede det med bravour – faktisk bedre end 5’erne så snart vi nåede over 2.500 meter, hvor deres vacuumstyrede indsprøjtning tabte pusten. Vi tre danske biler blev i øvrigt ved selve træffet nr. 2 i en tidtagningskonkurrence, og jeg fik en ærspræmie for at deltage i Italia.

I 2002 foregik TR træffet i Tyskland mellem Hannover og Frankfurt. På vej hjem lakkede koblingshydraulikken, så der måtte spares lidt på gearskiftene. Vi klarede de 160 km Rødby-Virum med kun fire skift! Italia’en har lidt bedre plads til børnene på bagsædet end de gængse TR biler. Men nu hvor vores

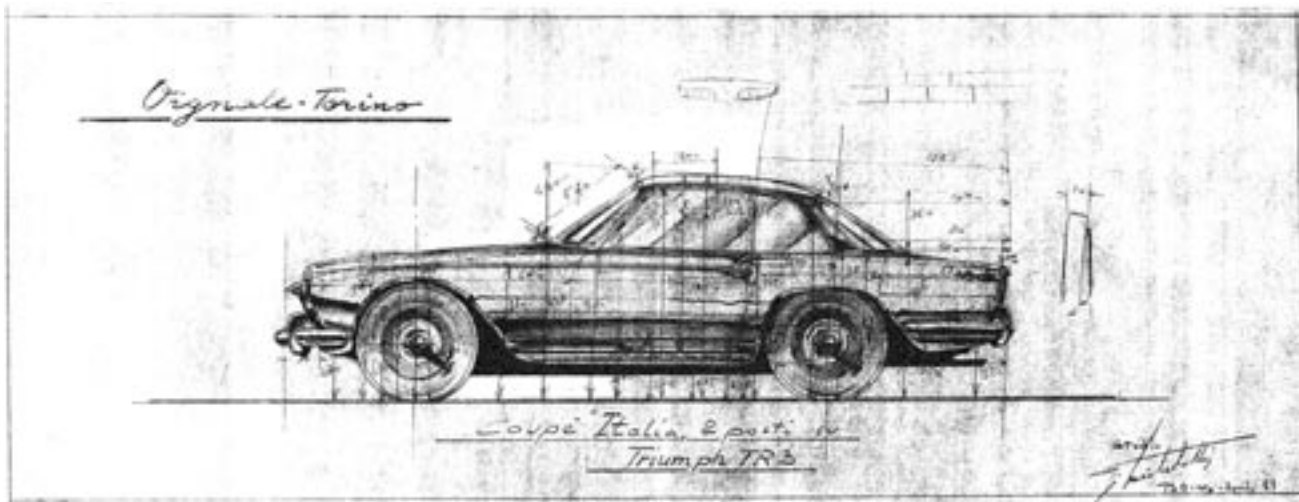
er blevet 8 og 11 år er det dog ikke til særligt lange ture længere.

Med Italia’en har jeg først og fremmest fået en smuk bil, men det er også altid interessant at have en bil som ikke mange har og som kun kan stige og stige i værdi, men så rationel bliver man først bagefter når man skal retfærdiggøre den spontane og emotionelle handling, det er at anskaffe den.

På et af billederne holder Bella ved siden af en anden meget sjælden TR-variant, en Francorchamps coupe, fremstillet på den gamle belgiske bilfabrik Imperia. Tegningen er kopi af Michelottis original fra april 1959.

→





Specifikationer:

4-cylindret stødstangsmotor, der grunder sig på Ferguson traktormotoren. Ikke noget der løber op i omdrejninger, men pålideligheden selv, og ingen problemer med reservedele til mekanikken (derimod umuligt at opdrive noget som helst specielt til Italia, ikke engang forlygter

kan man finde, men på Jeppe Rasmussens er alt originalt).

Tre hovedlejer, boring 83 mm, slaglængde 92 mm, 1.991 cc, kompressionsforhold 8.5:1, ydelse 100 hk ved 5.000 omdrejninger. 2 SU karburatorer. 4 gear fremad og overgear. Stålkarosseri på kasseramme, uafhængig hjulophæng-

ning for med skruefjedre, stiv bagaksel med bladfedre. Skivebremser for, tromlebremser bag. Akselafstand 2.240 mm, største længde 3.940 mm. Egenvægt 1.120 kg. Instrumentering: Jaeger. 0 til 100 km/t på 13 sekunder, tophastighed 180 km/t. 10 km pr liter.

(Lidt sprokundervisning fra den gamle redaktør: Vignale udtales vinjale. Michelotti udtales mikelotti, idet ch på italiensk altid udtales som k. Fx hedder Michelangelo mikelandjelo).





Fra bestyrelsen

Den 16. februar afholdtes bestyrelsesmøde i Odense med en omfattende dagsorden, ikke mindst på grund af den nært forestående generalforsamling.

Formanden Claus Frausing oplyste med stor beklagelse at to af de dygtige og flittige skribenter til Veteran Tidende, Henning Mouritsen og Hans Pedersen, desværre ophører med at skrive i bladet, og vi takker derfor for den store indsats de har ydet og for de mange gode og interessante artikler de har leveret gennem tiden.

Der forelå en ansøgning om lån af lokalerne i Nærum til klubarrangement under titlen "Frihed og Veteraner". Ansøgningen bevilget.

Generalforsamlingen den 12. marts i Nyborg blev forberedt, og de fremsendte forslag gennemgået. Ligeledes forberedte man afstemningsprocedurer for valg af bestyrelsesmedlemmer, da der skal vælges 2 fra øst og 2 fra vest. Derfor besluttede man at afholde to adskilte afstemninger for at forebygge muligheder for fejl og misforståelser ved afstemningerne. Der fremstilles derfor to sæt stemmesedler.

Fra et andet medlem forelå et forslag om benyttelsen af lokalerne i Nærum, men dette spørgsmål har bestyrelsen allerede taget stilling til, og det er offentliggjort i Veteran Tidende nr. 344.

Desværre måtte en enig bestyrelse finde det nødvendigt at lade samarbejdet med en medarbejder ophøre på grund af udvist illoyalitet. Et forhold der tidligere har været givet skriftlig advarsel omkring.

En række domænenavne med tilknytning til DVKs interessesfære, som i henhold til tidligere bestyrelsesbeslutninger var registreret af et bestyrelsesmedlem, er overført til DVK til kostpris.

Der er planlagt et besøg fra mødestederne i Ristrup og Børkop i Nærum den 16. april 2005, hvor man vil bese DVK's lokaler og Sommers Automobil Museum. Bestyrelsen glæder sig til at vise huset frem, og imødeser gerne besøg fra andre mødesteder.

Erik Mieth

Dorthe Thies er fratrudd

Der har igennem flere år hersket et dårligt samarbejdsklima mellem bestyrelsen og klubbens administrator Dorthe Thies. Et forhold, der gradvist er blevet forværret af Dorthe Thies' behov for at fortælle om interne forhold og ved gentagne gange at bringe de enkelte bestyrelsesmedlemmer i miskredit over for uvedkommende.

I november 2004 besluttede bestyrelsen at sende hende en skriftlig advarsel, hvor de utilfredsstillende forhold blev påtalt og bestyrelsen lod forstå at hun ville blive afskediget, hvis det gentog sig.

Dorthe Thies har beklageligvis valgt at sidde den advarsel overhørig og en enig bestyrelse har derfor besluttet at bruge en konkret anledning til at gøre en ende på samarbejdet. Det skete med virkning fra 18. februar 2005.

Kontoret vil blive passet dagligt i telefontiden kl. 10-13 af klubmedlemmer eller kontorvikar til ny ansættelse har fundet sted.

Bestyrelsen.

Så er Krøniken ovre for denne gang.

- Nå Henning, var der ikke rigtig nogen hvide dæksider denne gang?





Brandbesøg



Der mødte omkring 30 medlemmer til besøg på Gentofte Brandmuseum i Hellerup, hvor Søren Sørensen bød velkommen med en kort gennemgang af Gentofte Brandvæsens historie. Tre grupper fik hver sin turistfører fra det frivillige korps, museet råder over.

Det var en meget interessant rundvisning og interessen var især stor omkring de gamle køretøjer af de danske mærker Gideon og Triangel.

Derefter bød museet på kaffe og småkager, og under kaffebordet var der en mængde spørgsmål fra vores medlemmer. Efter kaffebordet blev der overrakt et par vingaver til de frivillige turistførere, der havde brugt en aften på at vise os rundt på dette hyggelige lille museum.

Det er altid muligt at anmelde en gruppe besøgende. Man kan finde åbningstider og telefonnummer til aftale om gruppebesøg på www.gentoftekommune.dk/brandmuseet Claus Neble

Fotos: Finn Hansen

Søren Sørensen byder velkommen.



Til højre: En af brandpumperne studeres nøjere af vores medlemmer.





Fra museets gamle alarmcentral.





Velkommen til nye medlemmer

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	Adresse2	PostNr	TelefonNr	Mærke
John	Larsen	Plantagevej 19		3630 Jægerspris	3616 5850	Honda
Claus	Johnsen	Wilkensvej 20, 4. tv.		2000 Frederiksberg	3811 1709	Jaguar
Bent	Juncker	Bygade 34	Jørlunde	3550 Slangerup	4733 5559	
Lilian	Batiste	Storkenhøjvej 93		5400 Bogense	6481 3218	
Viktor	Hegyközy	Platanhaven 88		2600 Glostrup	4097 1388	Ford
Michael	Olander	Kirke Værløsevej 47, st. tv.		3500 Værløse	4447 4784	Mercedes-Benz
Bende Juhl	Kallenbach	Holger Danskesvej 42, 2. lej.16		2000 Frederiksberg		VW
Niels-Jørgen	Hansen	Grønnevang 244		3250 Gilleleje	4830 2792	Volvo
Jytte	Villadsen	Pirupskvarrevej 5		9492 Blokhus	9824 9726	Opel
Britt	Hergaard	Finlandsvej 6		4180 Sorø	4025 3401	MG
Jørgen	Langvaad-Madsen	Klaus Berntsens Vej 254		5260 Odense S	6595 8646	Datsun
Bent	Neergaard	Christiansmindevej 26		8660 Skanderborg	8652 1844	Chevrolet
Erik	Nielsen	Jagtvej 83, st. th.		2200 København N	2026 6946	Oldsmobile
Johannes Chr.	Nissen	Hvedemarken 37, st. th.		6400 Sønderborg	7443 3903	Cadillac
Christian E.	Peitersen	Bogholder Alle 74, 2. th.		2720 Vanløse	2270 9869	
Erling	Matthisen	Lille Mommarkvej 16		6470 Sydals		
Bo	Frederiksen	Ågesvej 13	Bårse	4720 Præstø	5599 0235	MG, Suzuki
Niels	Christensen	Lyngbyvej 341B, 1. lej. 45		2820 Gentofte	2073 0438	
Bjarne	Kristiansen	Tostrupvej 226		9240 Nibe	9834 1711	Volvo
Lars	Hedemark	Frederiksberggalle 60, B. 1. tv.		1820 Frederiksberg C	4042 3359	Standard
Carsten Due	Birch	Thusevænget 4	Kraghave	4800 Nykøbing F	5482 2639	Jaguar
Gert	Gustavsen	Langelandsgade 13, 1. tv.		9000 Aalborg	9838 5813	Durant, Rolls-Royce
Chris	Leigh	Gammel Kongevej 72 C, 2. tv.		1850 Frederiksberg C	3322 3844	
Jesper	Hancke	Frederikssundsvej 82 A, 3. tv.		2400 København NV	3810 5094	Volvo
Henrik Polmann	Dyreby	Rosenlunden 6		5000 Odense C	6591 0991	Triumph
Jan	Jensen	Oddenvej 198	Lumsås	4500 Nykøbing Sj.		
Jørn	Jørgensen	Højkildevej 41	Ørum	8721 Daugård	7589 5410	Mercedes-Benz
Kristoffer	Baagøe	Haraldsgade 17 B, 2. tv.		2200 København N	3583 0988	FIAT
Bjarne Skovgaard	Rasmussen	Degneløkken 41		5540 Ullerslev	6535 3025	MG
Siegfried	Riege	Uglekær 42		6200 Aabenraa	7362 0619	Jaguar
Adko	Krupic'	Lillestrømvej 1 A,		6270 Tønder	2296 0365	Harley Davidson
Piet	Mortensen	Bennebovej 23		4440 Mørkøv	5927 1031	Dodge
Orla	Olsen	Brombærhegnet 208		2990 Nivå	4918 0910	
Anders	Ulrichsen	Humlevej 23		8500 Grenå		
Thomas	Thorsen	Linde Alle 11, 3. - 301		2720 Vanløse	4095 0910	
Christian	Juul	Vingetofte 26		2730 Herlev	4491 7537	
Charlotte	Christensen	Bakkevej 4		3600 Frederikssund		Chevrolet

Telefon: Central 14005.

Ernst Petersen

Telefon: Central



Nr. 1907

Stop- og Baglygter

Kombineret Stop- og Baglygte
med Celluloid-Glas og Lamper
for 6 Volt, **Fabrikat HASAG**

Nr. 1907	pr. Stk. Kr. 0
Nr. 1982	Rand for do.	pr. Stk. Kr. 1
Nr. 1914	Celluloid for do.	pr. Stk. Kr. 1
Nr. 1916	Glas for do.	pr. Stk. Kr. 1



Motorhistorisk Samråds Nyhedsbrev 1/2005

Allerede i sidste nummer fik vi en enkelt nyhed fra MhS' nyhedsbrev med, nemlig at Færdselsstyrelsen forventer at gennemføre en række lempelser for historiske køretøjer, bl.a. med hensyn til 8 års syn og brug af prøveskilte. Se februarnummeret side 21 under »Nyt fra Veteran Forsikringsklubben«.

Nyhedsbrevet behandler i øvrig en række yderligere emner, som kort skal refereres her. Interesserede kan se hele nyhedsbrevet på www.motorhistorisk.dk.

Generelt

MhS' årsmøde 2005 finder sted den 19.11.05 på Fangel Kro på Fyn.

Der er en liste over den nye bestyrelse med præsentationer af de enkelte bestyrelsesmedlemmer.

Peter Løvstrøm indkalder til møde i FIVA/Dansk Teknisk Komite den 24.02.03 i Odense, hvilket møde således har fundet sted når dette læses.

FIVA

Der er nogle ord fra FIVA's præsident i anledning af den nyligt afholdte FIVA-

generalforsamling i Budapest. Præsidenten glæder sig især over, at FIVA og IHVO nu er smeltet sammen.

FIVA World Rallye er i år »Tour de Moravie«, der køres i dagene 19.-26.06.05 i Tjekkiet med start i Prag og slut i Ostrava. Andre FIVA-arrangementer fremgår af FIVA's hjemmeside fiva.org.

Peter Løvstrøm refererer fra »FIVA Authenticity Forum i Torino«, der blev holdt i efteråret, og som har til formål at arbejde for bedre dokumentation af køretøjernes ægthed (eller mangel på samme).

MhS' formand har som repræsentant for FIVA deltaget i et EU-møde med emnet »Integrerede informationssystemer inden for vejtransport«. Der udfoldes mange steder bestræbelser for at skabe trafikinformationssystemer, der er rettet mod at gøre trafikken sikrere, mere effektiv og mere venlig over for miljøet. Risikoen for vores brug af de historiske køretøjer på offentlige veje, når disse informationssystemer vil blive almindelige i de nye køretøjer, afhænger ganske enkelt af hvilke beslutninger vore beslutningstagere vil tage i fremtiden. Hvis disse systemer vil blive obligatoriske/påbudte på et tidspunkt, har vi et reelt problem. Derfor er det stadig meget vigtigt, at FIVA følger nøje med i hvad der rører sig inden for dette område i de kommende år.

Import af reservedele

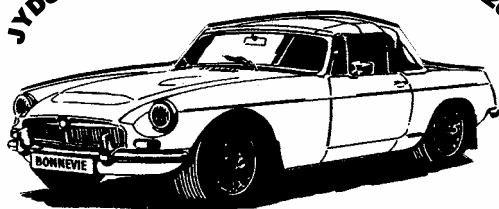
Der er nylig afsagt tre domme om, hvorvidt reservedele til historiske køretøjer kan anses for samlerobjekter og dermed være fritaget for importtold og kun belægges med reduceret moms, lige som det er tilfældet for historiske køretøjer over 35 år. Forbavsende nok er de forskellige – to af dommene anerkender, at der er tale om samlerobjekter, den tredje afviser det.

Restriktioner i Italien for historiske køretøjer?

MhS er blevet gjort opmærksom på, at det i Italien er foreslået, at visse regioner i Italien (Firenze, Rom, Napoli m.fl.) har planer om at forbyde kørsel på offentlige veje med køretøjer, der ikke er udstyret med katalysator. Dette forslag kan måske ses som en begyndelse på en tendens rundt omkring i Europa – en tendens, som vil være ubehagelig og stærkt generende for vore ønsker om fortsat at kunne køre i vore klenodier på offentlig vej uden snærende begrænsninger. FIVA vil naturligvis følge dette skridt meget nøje. Men som nævnt er det endnu kun et forslag.

Svend Carstensen

JYDSK-FYNSK CLASSIC AUTO JUMBLE 2005



Invitation til dig, din bil og din familie St. Bededag d. 22. april

Som de foregående år vil der blive afholdt autojumble ved Jysk Automobilmuseum i Gjern. Pladsen vil være åben fra kl. 10.00 og vi slutter ca. kl. 16.00. Der er på pladsen mulighed for at købe øl, vand, pølser, is o.lign., men medbragt mad og drikke er som sædvanligt meget velkommen.

Der vil være præmier til nogle af bilerne, dette vil blive afgjort ved en afstemning blandt publikum "Peoples choice". Til dette vil der være præmier i følgende klasser: US biler, Engelske biler, Europæiske biler samt Veteranbiler. Samt publikums præmie ved lodtrækning.

Vi vil forsøge at få parkeret hensigtsmæssigt på pladsen, således at alle kan være på pladsen, og alle kan forlade pladsen når de ønsker det. Vær derfor venlig at følg de anvisninger I får af "parkeringsvagterne".

Sidste år deltog over 250 biler fra de mange bilklubber, der er indbudt. Vi håber at lige så mange vil gøre turen til Gjern i år, vi har prøvet at lave en aftale om godt vejr.

Alt dette koster penge, derfor vil der blive opkrævet Kr. 15,- pr. person i entre, biler og børn har selvfølgelig gratis adgang.

Med MG-hilsen, og en god 2005-sæson til alle.
Søren Martin Sørensen



Herregårdsturen Fyn 4. juni 2005

Kom og vær med til en afslappet madpakketur i den vestfynske natur omkring Årup

Mødested: Autohuset Vestergaard, Holmelund 32, Årup, kl. 9.30, hvor der er kaffe m/ rundstykker.

Ca. 10.15 kører vi med ældste bil forrest ad små veje, med ophold undervejs.

Den medbragte madpakke nydes i det grønne.

Der afsluttes med kaffe og hjemmebagt kage ca. 14.30.

Turen er ca. 50 km lang.

Der afregnes ved ankomst: Bil m/ fører kr. 30.-.

Efterfølgende personer kr. 20.-. Børn u/ 10 år kr. 10.-.

Max 60 køretøjer (først til mølle-princippet).

Tilmelding fra 18. marts til

Anne Lise Gustafsson

Tlf. 62632051 / 22811954

BILMESSE & Brugtmarked

**Før 39. gang den 2. og 3. april 2005
i Fredericia Messecenter**

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 2. og 3. april 2005.

HUSK! Det er hos os, at køber og sælger mødes, og man kan over 2 dage finde den bil eller ting, man søger.

NB! Husk det er på bilmessen, at bilerne sælges.

NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.



Velkommen igen
22. og 23. okt. 2005

Peder Fuglsbjerg

Weysesvej 7 . 7400 Herning
Tlf. 97 22 13 80 . 40 45 13 33

Peder Nielsen

Højsletvej 35 . 8900 Randers
Tlf. 86 41 64 64 . 40 27 64 64

www.bilmesse-brugtmarked.dk



SØNDAG DEN 12. JUNI 2005

WWW.GAVNOE.DK



STEFFENSGÅRD, KVÆRKEBY

Stumpemarked og bagagerumssalg

Lørdag den 16. april kl. 9 – 16.

Stadepladser gratis.

Pølsevogn og kaffe på pladsen.

Venlig hilsen
Preben Boisen,
tlf. 57525040/40351585

Veteranbiler i Nyborgs gågader

Lørdag den 7. maj inviterer Nyborg Handels-
tandsforening veteranbiler til at holde i
Nyborgs gågader mellem kl. 10 og 15.

**Kl. 9.30 mødes vi ved Nyborg bådhavn
(Griffensund), hvor vi samlet kører kl. 10
op gennem byen.**

**Der serveres kl. 10.30 kaffe, 1 stk. franskbrød
med ost. Ca. kl. 13 serveres middag,
1 øl eller vand for 2 personer.
Derudover skal der betales.**

**Tilmelding til Merete Berg,
tlf. 65314568 senest 22. april.**



KONGEÅGRÆNSELØBET 2005



Lørdag den 7. maj 2005 arrangeres et løb for
veteranbiler fra før 2. verdenskrig til mar-
kering af 85-året for Genforeningen 1920.

Løbet arrangeres af

KONGEÅMUSEET & VAMDRUP FORD-A KLUB

Program:

- 09.00 Gratis morgenkaffe og grænsebriefing på Kongeåmuseet
- 10.15 Idyllisk tur langs den gamle Kongeågrænse. Undervejs passeres 8 tidligere grænseovergange, hvor man kan få stemplet et i dagens anledning udgivet grænsepas.
- 12.00 Ca. en times pause i Hejlsminde til indtagelse af medbragt mad-kurv. Drikkevarer sponsoreres
- 15.30 Afsluttende gratis kaffe på Kongeåmuseet.

Klubber med klassiske biler og motorcykler op til 1970 indbydes til at udstille deres køretøjer i Vamdrup by fra kl. 9.00 til kl. 16.00. Der er mulighed for stumpemarked af gamle bildele. Der er udstilling af veterantraktorer.

Underholdning med Country-musik på torvet i bymidten kl. 10.00 – 14.00.

Tilmelding til løbet, udstilling og stumpemarked senest den 15. april 2005 på tlf. 7558 2519/4063 2520 7558 1483 7558 1556 7558 3040 eller på
E-mail: alpberri@stofanet.dk eller torkild-hoff@mail.tele.dk

Tilmeld jer NU så I er sikre på at komme med.

Begrænset deltagerantal.

Kongeågrænsen

Den grænse, der blev en følge af den tabte krig i 1864, strakte sig fra Vesterhavet til Østersøen. Vamdrup var den store grænsejernbanestation - den fjerdestørste station i Danmark. Øst for Vamdrup forløb grænsen i et meget interessant og naturskønt område, der krydsedes af tidligere okseveje, kongeveje og nogle af de første chausseer, der blev lavet i Danmark.

85 år efter Genforeningen eksisterer stadig størstedelen af de gamle toldbygninger og gendarmbygninger, men de vil naturligvis forsvinde engang. Derfor er Kongeåmuseets og Vamdrup Ford-A klubbens grænse-løb henlagt til den østlige del af Kongeågrænsen. Her vil deltagerne blive grundigt briefet om områdets historie, geologi, de gamle samfærdselsmuligheder, som de var før bilen og toget indledte den revolution på transportområdet, vi har oplevet.

Grænse-løbet er en enestående mulighed for med egne øjne at opleve området. På Kongeåmuseet kan man se en samling af plancher, som beskriver grænsen, mens den var i funktion som grænse.



Bustur til Nærum

For medlemmer af klubberne i

Sydøstjylland – Børkop Vandmølle og Østjylland - Ristrup

Lørdag den 16. april 2005

med

afgang fra Ristrup Kl. 8.00 præcis

og opsamling på rasteplassen – afkørsel 58, umiddelbart efter den nye Lillebæltsbro Kl. 9.15

Vi skal besøge Dansk Veteranbil Klubs nye lokaler i Nærum, hvor vi får frokost og rundvisning i det nye bibliotek og Ole Sommers bilmuseum. Endvidere bliver der mulighed for at se Danmarks flotteste gymnasium, som ligger lige i nærheden.

På hjemturen holder vi ind og får eftermiddagskaffe på et hyggeligt sted, hvor der evt. også er noget interessant at se på.

Pris for turen incl. bus, frokost med drikkevarer og kaffe: Kr. 375,- pr. person.

Tilmelding og betaling senest mandag den 4. april 2005 til:

Poul-Erik Jakobsen

Bækkeskovvej 8

8722 Hedensted

Tlf. 7589 0487

eller

Kaj Munkholm

Strandvangsvej 100

8250 Egå

Tlf. 8622 1736

Der er max plads til 54 personer. Derfor er ”først til mølle ” princippet gældende.
Forventet hjemkomst til Lillebælt Kl. ca.18.00 og til Ristrup kl. ca.19.00

Tilmelding for Bustur til Nærum

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Tlf.nr: _____

Antal personer: _____ à kr, 375,-

Husk tilmelding og betaling senest den 04.04.2005



Det er os hermed en glæde igen at kunne invitere til veteranbil løb i Horsens. Denne gang på en tur nordvest for Horsens rundt om Mossø.

*Med venlig hilsen og på gensyn
Jens Ole Jakobsen og Poul Suhr*

- Tidspunkt :** Lørdag den 18. juni 2003, hvor vi denne gang mødes på byens hovedgade mellem kl. 9.00 og 10.00, herfra går vi til Horsens Rådhus, hvor der bydes velkommen og serveres kaffe og brød. Første start kl. 11.00 ved byporten.
- Program:** Turen går gennem et smukt landskab med indlagte pauser og afslappende prøver på spændende steder. Der serveres frokost ved Øm Kloster nord for Mossø. Løbet forventes afsluttet mellem kl. 16.00 og 17.00. Efter løbet er der festaften på Scandic Hotel Bygholm Park, med spisning og præmieuddeling. Under spisningen er der levende musik, og efter middagen er der mulighed for en svingom.
- Deltagelse:** Løbet er åbent for max. 70 køretøjer, der skal være ca. 35 år gamle (kørsel med prøveplader efter loven)
- Deltagerpris:** Kr. 280.- pr. person, børn under 12 år kr. 140.-. Beløbet dækker morgenkaffe, frokost, eftermiddagskaffe og festmiddag incl. velkomstdrink, men eksklusiv øvrige drikkevarer.
- Overnatning:** Hotel Bygholm Park kan tilbyde værelser til specialpris ved henvisning til Vitus Bering Løbet, Tlf. 7562 2333, men der findes også mange andre gode muligheder og Horsens Turistbureau står gerne til rådighed med oplysninger på tlf. 7560 2120.

Vitus Bering Løbet 2005

Navn _____

Adresse _____

Post nr. / By : _____

Køretøj / Mærke / Årgang : _____

Deltagerantal : _____ Check i alt kr. : _____

Tilmeldingsfrist : **18. april 2005**

Det udfyldte skema sendes til:
Poul Suhr, Grønningen 27, 8700 Horsens
Telefon 7565 7836



BILER SÆLGES

Jaguar XK140 roadster 1956, bilen er rustfri, motor medfølger men ingen gearkasse. Pris kr. 200.000. **Jaguar XK140 roadster** 1955, bilen er rustfri import fra USA. Bilen er original men er monteret med Chevrolet 6-cyl. motor og GM 4-trins gear. Jeg har original drivline som kan følge bilen. Samlet pris 245.000 kr. Nyt komplet læderinteriør med komplet bagagerum samt ny canvas cap. pris 35.000 kr. Pris kr. 210.000. Michael Andersen, tlf. 40208989.

BMW 2002ti 1970, original, nysynet, rød med meget velholdt grå/sort kabine, nye bremses, bagbro m.m. Der er pt. monteret 1800 ccm motor i bilen, men original velfungerende 2 ltr. ti motor medfølger. Billeder kan mailles. Bilen står i København. Pris kr. 23.000. Jesper H Larsen, tlf. 20210981

MGB GT 1969. Min trofaste helårs-MG gennem snart 15 år søger nyt hjem. BRG Light - WW - O/D. Rigtig god stand både i teknik, karrosseri og interiør med rigtig mange dele udskiftet gennem årene. Renoveret motor (certifikat) med blyfrit topstykke. Ekstra trådfølge og meget, meget andet. Ring og hør nærmere. Prisinde 88.000. Jørgen Lind, tlf. 75164114 lindfanoe@tdcadsl.dk

Opel Olympia 1.5 sedan 1953. Flot og velkørende. Dueblå. Totalt renoveret i 1993. (bl. a. motor renov., ny krom, nyt indtræk). Synet og indreg. 1999. Sælges for højeste bud. Ernst Henriksen. 756888140 - 20301929

Opel Kapitän 1954, bevaringsværdig vogn med amerikanske undertoner. Kan køre. Billeder kan mailles. Bilen står i København. Pris kr. 9.500. Jesper H Larsen, tlf. 20210981

Volvo 544 1958/59, en dansk bil samt en svensk til stumper, rigtig flotte kabiner, begge mekanisk i god stand og uden alt for meget rust. sælges pga. tid- og pladsmangel. Pris kr. 12.500. Jeroen Duys, tlf. 20204801

Overland Whippet 96A 1929 coach. Totalrestaureret med tidstypiske nr. plader. Lakeret i cellulose (sort og gul) meget flot. Pris kr. 90.000. Poul Erik Jensen, tlf. 66187331

MG Y saloon 1949, velholdt og velkørende venstrestyret. Der følger en del reservedele med. Pris kr. 80.000. Peer Petersen, tlf. 75943105

Morris 1000 Super 1968. Total km 99.500. Skal ikke synes. Sidst synet 26/8-03. Sorte nr. plader. Nye dæk, velholdt, ikke kørt siden sidste syn. Pris kr. 25.000. N. Pedersen, tlf. 56710110 - 40132055

Renault Estafette pickup 1977, i helt original stand og lak. En ejer fra ny, en Renault-forhandler fra Clermont Ferrand, al service overholdt, fuldt køreklar. Rust lavet af pladesmed. En særdeles spændende og interessant klassiker, eneste i landet. Pris kr. 21.800 u/a. **Renault Estafette** bus med 8 siddepladser fra 1978, komplet og startklar, skal males og "hjælpes lidt". En spændende og sjov klassiker. Pris 11.800 u/a. **Renault 16**, tre stk. henholdsvis en L fra 1967, en TL fra 1968 og en TX fra 1983 (u/papir), særdeles sunde og lette af gøre køreklare + en masse brugte reservedele, heriblandt et sæt lædersæder. Pris 14.800. Kr. Korsgaard Tlf / fax 86 48 69 68 e-mail kristen@automobil.dk

Jaguar XJ6 S1 4,2Ltr 1972. Den klassiske XJ6. Hvid - god original stand. Rustfri udstødning, alarm, nye bremses. Stået i garage i godt 3 år. Ialt 3 ejere. Kr.85.000. Tlf. dagtimer 49211917 -aften 49701953. Jens Hammer.

Chevrolet, vogngrøn med læderkuffert. Reg. f. g. 11.07.1929. Pæn stand, med nr.plader. John Nielsen, tlf. 48241521

Cadillac 1930 7-pers. limousine, 1932 5-dr, 1940 4-dr. sedan, 1953 4-dr. sedan, 1957 7-pers. limousine, 1962 coupe, 1962 Fleetwood, **LaSalle** 4-dr. sedan. Tlf. 62624520

Mercedes Benz 170S A cabriolet 1950. Under totalrestaurering, er ved at blive samlet. Meget flot vinrød lak, helt original, nr. 274 af 830 producerede, en af de smukkeste biler fra den tid. Sælges som den er nu, eller som færdigrestaureret. Ring for flere oplysninger. Som færdigrest. ca. kr. 750.000. Eller som den står nu kr. 575.000. Evt. bil i bytte. **Mercedes Benz 190C** 1964, mørk blå, kører godt. Restaureret motor (passer i 190 SL). Kr. 9.800. **Rover 2000 TC** 1966. Pæn mørk rød lak. Skade i højre bagdør. Kedeligt indtræk ellers ok. Kr. 3.500. **Ford Zodiac** 1966. 3 ltr. V6 147 hk. Lys blå, flot sølvgråt indtræk, lidt rust i forskærme ellers ok. Kr. 7.500. **Morris 1800 Monaco** 1969. Mørkegrøn med flot mørkegrønt indtræk. Kr. 3.500. **Peugeot 404** berline 1972. Mørk rød, mange dele medflg. Kr. 3.500. **Opel Kadett B** uden papirer. Flot indtræk, rimelig stand. Kr. 1.500. **Vauxhall Viva SL90** 1968. Rød med sort indtræk. Kr. 1.500. **Vauxhall 2,3** 1977. Metallic lys grøn.

Kr. 3.500. **Fiat 128 Special** 1977. Enejers damevogn. Original lysegrøn lak. Kr. 2.800. **Citroën LN** 1979. Mørkeblå. Kr. 1.500. **Austin A95 Westminster** 1958. Grå/grøn, grønt læder + rød læderstue + ekstra dele. Sjælden vogn, rust i skærme ellers ok. Fin krom. Kr. 9.800. Robert Lindvig, tlf. 65934193

Ford Taunus 17M P2 DeLuxe 4-dørs 1958. Km. 82.000. Rigtig flot orig. interiør med midterkonsol. Totalt restaureret (foto) 0 rust. Orig. blå/hvid. Kører og virker perfekt. Har altid været garagevogn. Orig. radio. Ring for billeder. Kr. 65.000. Ove Petersen, tlf. 26174011

Dansk håndbygget roadster (ikke kit-car). Bygget på Volvo 210 ramme + undervogn 1965. Volvo mekanik. Sælges pga. manglende plads til nyt projekt. Se evt. billeder på seminbil.dk. Kr. 150.000. Preben Jacobsen, tlf. 47172116 - 27158703

Ford Fairlane V8 automat 1956. Pæn orig. stand. Nysynet. Nye hvide dæk. Kr. 96.000. Ejner Jørgensen, tlf. 74722717

Volvo 444 1957 til renovering. Kr. 3.000. Helse Sørensen, 30322412

Buick Skylark LTD 1980. Meget fin stand. Lev. nysynet med nr. pl. Evt. bytte. Kr. 35.000. **Renault 16TS** til res. dele. Kr. 1.500. Finn Vangsgaard tlf. 65361383

NSU Prinz 4 ca. 1962. Kr. 5.500. **Opel Olympia** 1951. Kr. 5.500. Jensen, tlf. 20833692

Essex Super Six 1928, Restaureringsobjekt i god stand og med mange ekstra deler sælges høystbydende. Kan ta deler/objekt av amerikansk mc i bytte.. Pris kr. høystbydende Lars Lindboe, tlf. +4795283355

DELE TIL BILER SÆLGES

Ford A 1930, manifold samt 2 sandblæste og metalliserede 19 tommer fælg sælges. Samlet pris 500 kr. Erik Christoffersen, tlf. 39632002

Flere kasser res. dele til **Renault 4CV**. Kr. 1000. Finn Vangsgaard tlf. 65361383

Rolls Royce - Alvis Speed 20 1930 - 40 ca. Til ovenstående biler sælges til forlygter LUCAS P 100 følgende dele: Rims part no



506 587 - 3 stk Reflector (parabol) part no 506 595 - 3 stk. Alt nyt i original emballage, men godt støvet.

Tilbud til Peter Daugbjerg, e-mail pda@sos.dk eller tel. 26145238.

Sælges 4 nye dæk 135x13 på **Renault** fælge 900 kr.

Ove Iversen, tlf. 75339321

Til **VW Type 1** sælges: Smalle blinklys til forskærm incl. nyt gummi og krom. 1 sæt paraboler til symmetriske forlygter. 1 sæt 25-30 hk hovedlejer i standardstørrelse. Ny 6V viskermotor med skruemontering. 25 hk karburator, 30 hk luftfilter. Pakning mellem dynamo og krumtaphus på 25-30 hk motor (findes ikke i pakningssæt). Diverse dele som f.eks. afviserkontakt, bakspejle, kofangerhorn, hjulcylindre, radiodækplader, emblemer, bremsebelægnings samt en masse smådele.

Anders Thue Andersen, tlf. 45818501 zwitter.anders@mail.dk

2 originale forskærme til **Chevrolet** 1937-39, mærkeblå, i pæn stand. Prisinde kr. 2.000.

Aase Søbye, tlf. 39651918

1 bremsecylinder og 4 hjulcylindre, fabriksnytt til **Ford Anglia 100E**.

Tlf. 61713707

Cadillac 1946 4-dr. 1958 limo, 1961 4-dr, 1962 4-dr + flere tusinde reservedele 1930-81. **BMW 1807** -74, alle ruder, døre, motor, bagklap, sæder, lygter, hjul, soltag + meget mere. **Ford A** kuffert, horn, værktøjspose med indh., fedtsprøjte, loftslys, askebæger mm. **Pontiac** 1926 2 stk. reservehjulsdæken (overtræk) med indianerhoved påmalet, originalt, ca. 1949 hjulkapsler, 4 stk. Michelin 205/70CWCl, nypris kr. 6.500, aldrig monteret (fejlkøb) kr. 4.500. Egerfælge til engelsk sportsvogn.

Tlf. 52524520

Toppakning til **Austin 10** 1946 100 kr. **Morris** gearkasse 3 gear 1936 typenr. 17159 600 kr. Ny vandpumpe Three Star nr. 572-118 til **BLMC 1.8 TC, J4, Hanomag F20, F25** 200 kr.

Tlf. 32519597 eller 28778543

Dele sælges: V. forskærm (fabriksny) til **Bedford W** modeller 1936-39, men sikkert også til nyere = modeller. Ny v. bagdør til **Vauxhall PA** modeller. Ny bagklap til **Audi 50** 1975-. **MGB** karrosseridele h+v udv. dørplade til rude, h+v indv.+udv. dørpanel, h+v bagskærm til liste, sælges samlet. H+v forskærme: **Mercedes 280/350/450 SL+SLC (W107)** kr. 1.000 pr sæt. **Chevrolet** 1926 motor (komplet) i god stand.

Tlf. 40148037

Garageoprydning. **Ford 1200** motor. km. garanti 40.000. Til **Cortina** eller **Anglia**. Kr. 2.200. **Ford 1300** cross flow. Er ok. Til **Escort I**. Kr. 1.200. 2 stk. **Ford** automat gearkasser + til baghjul kr. 800 pr. st. **Jaguar MK1 og 2** motorhjul uden rust. Kr. 1000. **Jaguar Mk1** midt instrumentbræt uden instrument. Kr. 300. 1 stk. kompressor **Shorrock** passer til alle motorer. Komplet med alt. Nypris kr. 30.000. Sælges for 12.000. Niels Abild, tlf. 59440075

Nye kofangere til **Morris/Austin 1100-1300**: CZA6420, ADA5655, CZK3968, CZA6401 og CZK6114. Til **Allegrò**: DZA814. Til **Princess** DZB3000. Kron- og spidshjul 21H5494 (37/8 tænder) 21H5487 (40/11 tænder) til **Marina 1,3 og Spitfire**. Autoradio **Blaupunkt Amsterdam** 18 12V. **Becker** kasettebåndspiller stereo - alder? **Lucas** viskermotor 14W.

Enevold Vestergaard, tlf. 75221888 aften 75221322. Fax 75210372

Til **Mercedes Benz 190 SL**. Hardtop m. stor bagrude. Kr. 6.500.

Palle Murmann, tlf. 49139666

Dodge, Plymouth 1933 styreboltsæt. Kardanled nålelejer, skåldiam. 15/16" (23,8 mm). Højde 213/32" (61,1 mm). **Lucas startrelæ** 6V. **Lucas** dynamo endedæksel 11 amp. (traktor). **VW 1302** styretøjsdæmper. **Fiat 128 3P** tankmåler. **Opel Kapitän L** 1951 gearkasse.

Ingvar Hansen, tlf. 65361023

BILER KØBES

Alle veteran, åben bil ønskes - eller evt. noget flot og dejligt i stil med **P1800 Volvo** (af hensyn til vores baby) - max pris omkring 50.000 dkr, venligst send et pic hvis du har noget.

soren_ak@hotmail.com tak søren. soren andreasen, tlf. 60613851

Volvo 210 chassisramme med komplet undervogn. Adskilt ikke renoveret. Papirer haves. Bl. a. original typegodkendelsesattest, samt erklæring vedr. flytning af stelnr. fra karrosseri til ramme. Kr. 1.000.

Preben Jacobsen, tlf. 47172116 - 27158703

DELE TIL BILER KØBES

Købes bundramme til **2CV** eller **Dyane**. Ove Iversen 75 33 93 21

24v starter til **Dodge Power Wagon**. Finn Vangsgaard tlf. 65361383

Købes: Til Folkevogn **VW 25** hk motor, Bosch 6V tændspole nr. TL6/1 med monteringsbøjle påsvejset. Hovedleje 1, 60,50 mm udvendigt mål og en aksialbredde på 23,75 mm, standardmål indvendigt, reservedelsnr. 111 105 510 A. Baglygter til **VW** årgang 1952 - 1955 med bremselys i toppen ("Hjerteglas baglygter"). Købes : Til **VW** årgang 1952 (1953 model) forkromet rand til speedometer til montering i instrumentbord, smal model, skal være ny.

Anders Thue Andersen, tlf. 45818501

zwitter.anders@mail.dk

MC SÆLGES

Harley-Davidson 1930 1200 cc med org. sidevogn - i en ældre restaurering af org. cykel (ikke papkassemodel). Tlf. 40148037

Solo Elektra el-knallert fra 60'erne i god stand.

Niels Abild, tlf. 59440075

Velocette Thruxton 1966. Perfekt stand. Nyrenoveret. **Avon** racer kåbe. Sort. Kr. 95.000 el. bud. **Velocette Venom** 1958, sort og krom skærme. Perfekt og orig. stand. Kr. 75.000 el. bud. **Matchless G80 Competition**. Fin stand. Rustfri fælge. 21" forhjul. Res.dele medflg. Kr. 43.000 el. bud.

Leif Kristensen, tlf. 44957870 - 40532396

Norton B18 500 ccm 1930. Totalt res. Synet. 0 km. Kr. 50.000.

Henning Jørgensen, tlf. 43906292 - 40306292

MC KØBES

Nimbus til restaurering, gerne rusten, skadet, uden motor, papirer eller på anden måde mangelfuld.

Peter Noes, tlf. 22753643

DELE TIL MC KØBES

Corbin speedometer, gerne med kabel og drev. God pris gives.

Tlf. 40148037

DKW 1956 RT Monaco de Luxe 250 ccm motor.

B. Munter, tlf. 65941921

AUTOMOBILIA

Resevedelskatalog til **Whippet Model 96** med mange fotos.

Poul Erik Jensen, tlf. 66187331



Købes bog: Danske bil- og motorcykelfabrikater af Ry Andersen.
Eugenio Lai, tlf. 35816870

Købes eller lånes til kopiering : "Der Berater". Hæfte med oversigt over reservedele og ændringer/forskelle til Folkevogns (VW) reservedelsservice. Udkom i 50'erne og 60'erne. Købes: "Bosch Nyheder" udgivet af Magneto, 1937 nr. 1,2,3. "Kør Godt" tidsskrift for Folkevognskørere, alle nr. fra 1955 - 1964. Originalt reservedelskatalog til VW type 1 fra 1949 og 1952 - 1954. Original reparationshåndbog til VW type 1 udgave 1951 - 1952 og udgave 1958 bind 1 og 1965 bind 2.
Anders Thue Andersen, tlf. 45 81 85 01 zwit-ter.anders@mail.dk

Originalt reservedelskatalog (billedkatalog uden tekst) til VW type 1, 1200/1300 fra 1972. Hæftet "Ford Nyt" fra august 1954. Bogen "Biler fra 1885 til nu" (1957) af Mackeprang og Høyrup. 6 hæfter med titlen "Teknikkens Vidundere i fartens tidsalder" om tog, fly, biler og skibe, fra 1953. Fire hæfter fra FDM om Reparationer, Lak, Dæk og Rust, fra 1965. Salgsbrochure VW Passat og Polo fra 1973 og 1978. Instruktionsbog på dansk til VW type 1 udgave oktober 1951 (fotokopi). FDM Motor 1920 -1929.
Anders Thue Andersen, tlf. 45 81 85 01 zwit-ter.anders@mail.dk

Fremragende arkæologisk materiale fra DVK's oldtid (dvs fra før 'oer'), meget tidlige udgaver af klubbladet Bilhistorisk Tidsskrift, Nov. 1959, Dec. 1959, Jan - Feb 1960, Sommer 1960, Efteraar 1960, Vinteren 1960/61 (2 stk), Foraar 1961 og Feb. 1962. Ialt 9 blaa og sort stencilerede numre i ubrugt kvalitet sælges for kr. 980 incl. porto til Danmark.
Kjeld Jessen, Belgien, fax +32 3685 0737, jessen@wol.be

Instruktionsbog og reparationshåndbøger til Morris 8 1939 og 46 og Chevrolet 1929-36. Diverse Ford servicebulletiner 1949-50 sælges. Ring og hør.
Tlf. 61713707

Købes: General Motors serviceblade 1. årg. 33, 2. årg. 34, General Motor Sælger: Alle årg. Veteran Tidende nr. 1, 2, 3, 4, 114, Klassisk Bil & Mc 1. årg nr. 9, 2. årg. nr. 1, 5, 10, 3. årg nr. 3. Instruktionsbøger Cadillac 1930, 31, 32, 33, 39, 42. LaSalle 29, 30, 31, 32, 33, 35.
Tlf. 62624520

Brooklands Books, Chevrolet Corvette 1953-1962. Studebaker 1947-1966.
Ingvar Hansen, tlf. 65361023

Sælges: Ford T 1924, Ford A 1928, Ford A & AA, Ford 4-cyl. Cars-Trucks 1932, Ford V8 1951, Ford Anglia 1953, Anglia & Prefect 1955, Taunus 17M 1959, Transit 1971, Lincoln 1958, Falcon 1960, Pinto 1974, Torino 1972 & 1973, LTD 1976, Mustang II, Torino, Ranchero 1974, Fiat 127, Opel Olympia, Opel Caravan & varevogn 1958, Packard Six 1927, Pontiac 1939, Oldsmobile 1934, Toyota Crown 1965, Cadillac 1956, 1963, 1968, 1977, 1979, Seville 1980, Eldorado 1981, Cad. Shop Manual 1940, 51, 53, 57, 59, Ford Arbeitz prislister 1939 25 sider, Ford Kundendienst, 40 sider, NSU Prinz reparationsbog om I, II, III, Sportprinz & Prinz 4 1953, Ford A & AA Truck, Motor - Chassis Manual, Ford Forhandler i Norge 1940 (en sjov bog), Ford håndbog over amerikanske personbiler ca. 1950, Ford 1960 Servicespecifikationer, 116 s. Ford 1949.-54 + 55, 56, 57 Chassis Parts & Acc. Cat., Thunderbird 55, 56, 57, Chassis Parts & Acc. Cat, Ford 1960 Shop Manual, Falcon 1960 Shop Manual, Ford 1961 Shop Manual, Ford 1961 Shop Manual, Ford 70, 1975 + 76 Truck Shop Manual, Vauxhall mod E Shop Manual, American Motors Body Manual 1958, Cadillac 1970-83 Dealer Books, dette er store bøger, læderindb. med stofprøver, farvekort mm., Cadillac 1946-2005 brochure, Toyota Crown Servicehæfte 1965, Duesenberg 1933 brochure 25 s. (repro).
62624520

Classic Bike, Classic Bike Guide, Classic Motorcycle. Over 400 magasiner ordnet i ringbind. Kr. 2.400.
Leif Kristensen, tlf. 40532396

Skandinavisk Motor Journal. Samlingen er komplet fra første nr. 1947 til sidste dec. 1972. 21 årg. indbundne.
Enevold Vestergaard, tlf. 75221888 aften 75221322 Fax 75210372

DIVERSE

Migatronic 350, stort model, udsugningshåndtag, billede kan mailes, kr. 5.000.
Eugenio Lai, tlf. 35816870

Hvem har mistet et KDAK-klenodie - fortæl hvad, hvor og hvornår - så kan vi måske hjælpe.
Henv. til VT's redaktør.

Fra gammelt, nedlagt autoværksted i Klippinge sælges: Drejebænk med tilbehør, søjleboremaskine + do. mont. på filebænk, 2 bænkslibemaskiner, gl. filebænke, div. håndværktøj, bl.a. måleværktøj, indikator-nøgler, vinkelslibere mv., stor CO2 svejser, 2

elektrodesvejsere, motorkran på hjul, Volvo T25 benzintraktor.
Jørgen Christoffersen,
tlf. 56509303/20213803

Campingvogn, MKP »Smutti« ca. 1961.
Kr. 5.000.
Jørn, tlf. 20833692

Sælges



Mercedes 450 SLC

Kør sommeren i møde i en af Danmarks smukkeste klassiske biler. Nyd lyden af den summende, potente V8'er, der sikrer suveræn kørsel under alle forhold. Den kan køre meget stærkt men det er der ingen grund til, for alle ved, at kun ganske få kan følge med selv i dag! 0-100 under 7 sekunder. Polynesisk tyrkis metallak, 317.000 km. Usædvanlig flot sportscoupe fra 1978 med original læderstue, el-ruder, soltag, vinter- og sommerhjul på alufælge mv. Bilen er gennemgribende restaureret og vedligeholdt gennem de sidste 14 år i samme ejerskab. Synet uden anmærkninger juli 2004. Billig klassisk forsikring i RUNA.
Bent Lyman 62 20 50 65

Købes



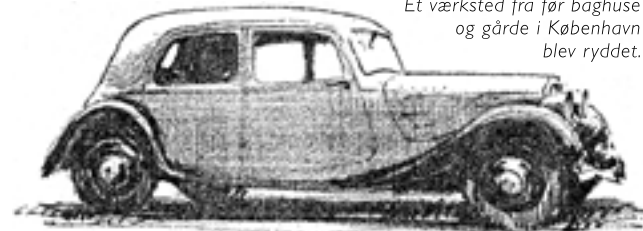
Lygterand - glas - parabol - fatning eller evt. komplette lygter. 2 stk. til FIAT 1400-1900 1953.
8 stk. stempelfylder der passer til 1/8 tomme stempel.
Per Sørensen, tlf. 86521359



A LA CARTE

**KLASSISK
FINMEKANISK
VÆRKSTED TILBYDER:**

Almen bearbejdning af metalgods & andre emner. Dreje, bore og fræsearbejde efter ønske. Små som store emner og serier. TIG svejsning og øvrigt i metal forefaldende arbejde. CNC bearbejdning udføres ligeså. Et værksted fra før baghuse og gårde i København blev ryddet.



RAHBEKS ALLE 10 KLD. TV.1801 FRB.C.TLF 3322 4469 MOB 6070 2585

Knaphuls-mærker købes



God pris gives for mærker vedrørende motor. Bil, mc, benzin, dæk, klubber, løb m.m. Enkelte mærker eller hele samlinger. Serios samler gennem 30 år. Per Faxe, tlf. aften 49 75 03 39. Mobil 40 15 25 72. E-mail post@faxelud.dk

HUSK at ALT stof til Veteran Tidende på nær annoncer skal sendes direkte til redaktionen. Se side 2. IKKE til klubkontoret.

Nu kan man melde sig ind på internet

Nu kan man melde sig ind i Dansk Veteranbil Klub på internet. Så hvis nogen spørger: Henvis til www.veteranbilklub.dk

MB MOTOR

**TRIMNING OG JUSTERINGER
PÅ RULLEFELT UDFØRES**

**YDELSESTEST, ØKONOMITEST,
FEJLSØGNING, DATALOGNING.**

RESERVEDELE LEVERES

**SPECIALE
AMERIKANSKE OG ENGELSKE
KØRETØJER**

RING FOR YDERLIGERE INFO

MB MOTOR

Larsensvej 10B, 3230 Græsted
Tlf. 48 39 16 93 - Fax 48 39 16 96
www.mbmotor.dk

DVK-medlemmer ydes 15% rabat
på reparationer
Ikke på reservedele

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen afsluttes med navn, tlf. nr. eller adresse og sendes skriftligt til redaktionen.

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Navn:

Tlf.

Adresse:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Maskinel Magasinpost

42123

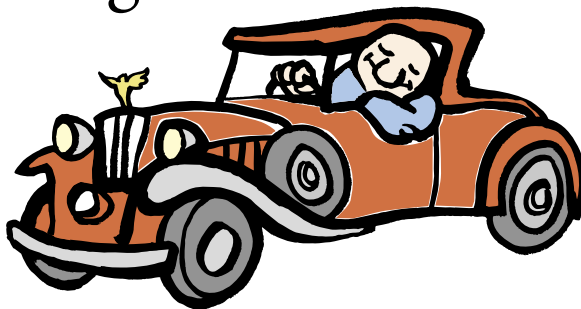
Afsender:

Postbox 7777

7000 Fredericia

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2005



Veteranbiler 1900 - 1970

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	656 kr.	366 kr.
100.000 kr.	927 kr.	494 kr.
150.000 kr.	1.101 kr.	668 kr.
200.000 kr.	1.219 kr.	812 kr.
250.000 kr.	1.468 kr.	998 kr.
300.000 kr.	1.637 kr.	1.154 kr.

Klassiske biler 1971 - 1980

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.713 kr.	870 kr.
50.000 kr.	2.168 kr.	1.045 kr.
100.000 kr.	2.517 kr.	1.451 kr.
150.000 kr.	2.995 kr.	1.799 kr.
200.000 kr.	3.464 kr.	2.146 kr.
250.000 kr.	3.998 kr.	2.525 kr.
300.000 kr.	4.555 kr.	2.902 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1970

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	577 kr.	200 kr.	406 kr.
100.000 kr.	810 kr.	200 kr.	406 kr.
150.000 kr.	1.157 kr.	200 kr.	406 kr.

Klassiske motorcykler 1971 - 1980

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.340 kr.	643 kr.	581 kr.
50.000 kr.	1.688 kr.	643 kr.	812 kr.
75.000 kr.	2.384 kr.	643 kr.	1.045 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1980

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves samt krav om, at der samtidig tegnes indbo og/eller husforsikring i Runa.

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.929 kr.	2.164 kr.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsbetingelserne. Der tages forbehold for trykfejl og præmiereguleringer. Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Tlf. 45 56 56 10 (10 - 13)

Fax 45 56 56 11

E-mail: kontor@veteranbilklub.dk



Veteran
Forsikringsklubben