

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



56. årgang - januar 2012 - VT nummer 427

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

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

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.

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

Redaktionen:

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

vt@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse.

Annoncer og invitationer til klubbens kontor, fax eller 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,-

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

I redaktionen:

Morten Alstrup

Peter Bering

Svend Carstensen

Peter F. Lykkeberg

Erik Nielsen

Leif Gr. Thomsen

Layout, sats:

Ole Callesen, tlf. 61 78 16 11

Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld

oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Bestyrelsen

Formand:

Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer og veteranforsikringsklubben

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

Tlf. 45 83 80 08

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

Registre, sektioner, køreselskaber & klub i klubben

Anne Lise Gustafsson

Karlsbjergvej 32, 5672 Broby

Tlf. 6263 2051

annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Kasserer:

Erik Lindholm

Stokbrovej 140, 8520 Lystrup

Tlf. 2215 4669

erik@lindholm.com

Sekretær:

Protokol

Erik Mieth

Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk

Tlf. 4589 1335

erik.mieth@veteranbilklub.dk

Løb og arrangementstilskud

Kaj Dyring Larsen

Hasselparken 23, 4040 Jyllinge

Tlf. 3990 4240

kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Veteran Tidende, MhS

Henning Thomsen

Bogyden 14, 5610 Assens

Tlf. 2973 3380

rosenparken@hotmail.com

Mødesteder og udstillinger Vest

Erik From

Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå

Tlf. 7462 5361

erik.from@veteranbilklub.dk

Mødesteder og udstillinger Øst

Ole Poulsen

Bursøvej 33, 4930 Maribo

Tlf. 5470 0358

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Suppleanter:

Ib Rasmussen, tlf. 2026 3220

Kristian Nørgård Gravesen, Vest, tlf. 2781 0131

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Amager Landevej 246

Kaj Christensen, Hollændervej 17,

2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.

kaic@c.dk

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Mogens Ottosen, 2178 1736

lottosen@hotmail.com

Midtsjælland - Kværkeby:

"Steffensgård"

Kværkebyvej 79, Kværkeby,

4100 Ringsted

Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040

samme adresse som mødestedet

Østsjælland - Klippinge:

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205

Samme adresse

Vestsjælland - Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng

Dirch Glad

Tlf. 2084 8940

dirchglad@hotmail.com

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup

Anne Lise Gustafsson

se under bestyrelsen.

Vestfyn - Rørup:

Rørup Borgerhus, Gelstedvej 10, 5560 Årup

Bent Konradsen, 6442 1227 – 2012 9782

bent.konradsen@mail.dk

Nordjylland - Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev

Kraen Hjortlund, 3033 7370

kraenh@hotmail.com

Østjylland - Ristrup:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Lars Hoffbeck, 8699 9161

Sydvestjylland - Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig

Lene og Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721

Jørgen Jacobsen, 2022 2729 yak@esenet.dk

www.dvk-sydvest.dk

Vestjylland - Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald

Henning Knudsen, 9738 1264

Samme adresse

Sønderjylland - Åbenrå:

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå

Kjeld Holm-Nielsen, 7448 5959

holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, 7462 5361

erik.kef@webspeed.dk

Sydsjælland – Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernoje

Peter Bering, 5599 6089

pb@arkitektbering.dk

Sydøstjylland - DVK - Lillebælt:

Ryegård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia

John Andersen, 2978 2909

ja-ryesgaard@c.dk

Ole Troen, 2071 6694

troline@yahoo.dk

Østjylland - Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum

Poul-Erik Jakobsen, 2723 1433

jakobsen@skjerna.dk

Erik Hougaard, 4034 0049

k.e.hougaard@mail.dk

Historiske nummerplader

Erik Mieth

Se under bestyrelsen.

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub

Bogeshøjvej 15, 8305 Samsø

Stefan Wolfbrandt, 8659 3300

www.danskaustinklub.dk

Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, 5950 7155

claus@clo.dk

Ford V8

Hans Pedersen

hans.pedersen@fordv8.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115

svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben

Poul G. Jensen, 4050 4364

takko@takko.dk

Vejledere

Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709

johnnybgoode@rasmussen.dk

Austin Seven

Ole Troen

Tlf. 7594 3494

troline@yahoo.dk

Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen

Tlf. 8617 8002 - 2484 0013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

FIAT - Efterkrigs

Kurt Krogh

9868 1189 - kurtgjonna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

Jens Munk, tlf. 6596 1303

jens.munk@fordv8.dk

Ford T

Claus Olesen

5950 7155 - claus@clo.dk

Mercedes-Benz

Folmer Larsen

6538 2497/4034 1189

Pontiac

Poul Arne Christensen

tlf. 4027 2930 poularne@email.dk

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 4094 2520

tteisen@yahoo.com

Singer

Bent Friis, tlf. 6135 2211

bent.friis@veteranbilklub.dk

SAAB

Claus Oppenhejm

cloppost@gmail.com

Tatra

Svend Carstensen

3969 8115

Toyota

Henning Holm

4056 8011

Volvo

Ole Callesen

6178 1611

Revision

Henning Andersen

Erwin Koster Kristensen.

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:

Niels Jonassen

Boserupvej 510, 3050 Humlebæk

Tlf. 4919 1129

aurelia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistre

Austin Seven

Jørgen Frode Bakka, 4576 1224

www.austinseven.dk

Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 8617 8002

chevrolet@rasmussen.mail.dk

Ford Junior

Michael Deichmann, 2227 8651 aften

michael@deichmann.org

www.fordyardmodelregister.dk

Morris

Ole Nordlund, 4656 0229

jonordlund@mail.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen

3250 1237

Porsche

Paul Wilson, 2728 5725

paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard, 8648 6968

Rover

Henning Helmer, 4919 2700

henning.helmer@gmail.com

Singer

Kaj Dyring Larsen, 3990 4240

kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Studebaker

Gorm Albrechtsen,

9722 3630/4044 7505

post@gorma.dk

Triangel

Uffe Mortensen, 4920 2301

uom66@helsbib.dk

VW - luftkølede

Robert Hagen, 3251 7624

robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis

Peter Bering, 5599 6089

pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen

Dag 9412 0711

Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn

Anne Lise Gustafsson, 6263 2051

annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab DVK Lillebælt

Bob Rudy Hansen, 2323 6706

bobrhansen@gmail.dk

Køreselskab Vest



Case model U family touring 1919.
Foto. Erik Nielsen.

Indhold

Ny dato for DVKs generalforsamling.....	3
Et nødråb fra biblioteket	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Klubaktiviteter	6
Julefrokosten hos DVK Lillebælt	8
Biler der fulgte med spurvognene.....	9
En oplevelsesrig tur i Italien	10
Auburn Cord Duesenberg Festival 2011.....	14
Bog anmeldelse.....	18
En bil er genopstået fra de døde.....	20
En af veteranerne	25
En fantastisk historie.....	26
Skrædderen Niels Christensens sølvpokaler...28	
Tilbageblik	31
En rigtig flot flyder.....	32
”Tour de have”	36
Billeder fra DVKs arkiv	37
Kommentarer til sidste måneds arkivfoto.....	37
Oresund Tourist Rally	38
Oresund Rally rent i mål.....	40
Kulturnatten i København 2011	41
Sven Hauberg - mindeord	42
P. E. Hansen - mindeord.....	43
Danmarks Tekniske Museum bliver 100 år	44
Køb salg	45

Sommers Automobil Museum

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

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



Ny dato for DVKs generalforsamlingen i 2012 10. marts 2012

Der har tidligere stået i Veteran Tidende og på hjemmesiden, at generalforsamlingen ville finde sted lørdag d. 24. marts, men da Fredericia Messen er samme weekend, har vi valgt at flytte datoen til lørdag d. 10. marts 2012 kl. 13.00

Et nødråb fra biblioteket

DVKs bibliotek i Nærum bruges mere og mere. Det er meget tilfredsstillende, at medlemmerne i stigende grad får øjnene op for, hvilken skat af viden og oplysninger, klubben har i biblioteket.

Der er mange, som aftaler at komme forbi, og der er også nogle, som kommer fast hver uge. Hver tirsdag er der folk i biblioteket, som kan hjælpe både dem, der kommer og dem, der ringer.

Den flittige brug af biblioteket har givet os et lille problem. Det kan synes at være et luksusproblem, men får det lov at vokse, kan det blive alvorligt. Problemet er, at vi kan konstatere, at mange bøger bliver stillet tilbage på en forkert plads. Bøgerne er stillet op efter et systematisk nummersystem, og med den størrelse biblioteket har, kan det blive meget vanskeligt at genfinde en bog, som står et forkert sted.

Flere gange har vi troet, at en bog var stjålet – eller skal vi sige lånt? Heldigvis har vi genfundet de bøger, vi troede, var forsvundet. Men i mellemtiden har andre måske forgæves ledt efter dem. Vi har derfor en bøn til alle, der bruger biblioteket: *Sæt ikke bøger på plads efter brug, men læg dem i den trådkurv, der hænger på skillevæggen mellem læsepladserne og reolerne.* Vi skal nok selv sætte bøger på plads.

I øvrigt kan vi fortælle, at vi har fået nye hylder til de aktuelle blade. Det er nu meget mere overskueligt, og der er plads til alle bladene.

God læselyst
Venlig hilsen ”Biblioteksholderet”





Møder

JANUAR

Tirsdag 17. Kværkeby. Film og billedeaften kl. 19.

Onsdag 18. Engelholm. Alle, der har lyst, kan vise billeder med gammelbiloplevelser fra 2011. Giv mig et praj, hvis der skal medbringes fremviser.

Onsdag 18. Nærum. Cafeaften kl. 19.30

Tirsdag 24. Klippinge. "BagHjule-komsammen" kl.18

Onsdag 25. Amager. Klubmøde. Billedaften med kaffe/te og brød. Bemærk nyt mødested Dragør Fort.

Torsdag 26. Morris-møde. Morris-møde hos Gunner Sørensen kl. 19, Skovhusvænget 33, 4632 Bjæverskov

Mandag 30. Vesterhede. Filmaften kl. 19

Tirsdag 31. Egeskov. Nytårskur

FEBRUAR

Torsdag 2. Nærum. Nærum klubmøde, spisning kl. 18.30. Klubmødet starter kl 19.30

Torsdag 9. Lillebælt. Klubmøde på Ryesgaard kl. 19.00 med foredrag af Villy Petersen

Torsdag 9. Åbenrå. Klubaften/Biblioteksaften

Tirsdag 14. Egeskov. Cafe og biblioteksaften kl. 19.00. I det store mødelokale kl.18.30 afholdes kursus i livreddende førstehjælp.

Tirsdag 14. Uldum. Klubmøde kl. 19.00

Onsdag 15. Engelholm. Steffen Jørgensen causerer om gamle biler i hele verden.

Torsdag 16. Nærum. Cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30

Torsdag 23. Morris-møde. Morris-møde / planlægning hos Ole Nordlund kl. 19, Møllebovej 13, 2640 Hedehusene

Mandag 27. Vesterhede. Vinsmagning med spisning

Tirsdag 28. Egeskov. Foredrag ved kørelærer Elmo Toft.

Tirsdag 28. Klippinge. Jørgen E. Busch fortæller om Triumph klubbens Europatur 2011 kl. 19.

MARTS

Torsdag 1. Nærum. Rene fra Pitcrew fortæller om autotilbehør og biplejeprodukter.

Torsdag 8. Åbenrå. Klubaften/Biblioteksaften.

Tirsdag 13. Egeskov. Cafe og biblioteksaften

Onsdag 21. Engelholm. Thom Bang Pedersen om Glen Pray, Auburn, Cord og Duesenberg

Tirsdag 27. Egeskov. Ole Andreassen og Ole Frandsen fortæller og viser billeder fra deres Ford T tur til Skotland.

Torsdag 29. Morris-møde. Morris-møde hos Jørn - Ole Hesselvig kl. 19, Bøgevang 3, 4180 Sorø.

APRIL

Torsdag 12. Åbenrå. Almindelig klubaften.

Tirsdag 24. Egeskov. Klubmøde på museet, bemærk fra kl. 18.00

MAJ

Tirsdag 1. Åbenrå. Havnetræf i Haderslev ved "Havnegrillen" kl. 19

Torsdag 10. Åbenrå. Klubaften/Bix&Bajer.Sidste tilmelding 6. maj til enten Erik eller Kjeld.

Tirsdag 22. Åbenrå. Havnetræf i Aabenraa ved "Under Sejlet" kl. 19

Tirsdag 29. Egeskov. Klubmøde og bagagerumsmarked.

JUNI

Torsdag 14. Åbenrå. Klubaften/Bagagerumssalg.

JULI

Torsdag 12. Åbenrå. Klubaften/Ud at køre en tur i det grønne/blå. kl.19.30

AUGUST

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

Løb og arrangementer

JANUAR

Torsdag 19. Klassisk filmaften. Gæstebesøg af 16 mm dokumentarfilm specialisten Ejvind Rimstad, kl. 18.00. Info VT 427.

Lørdag 28. Fyens største Stumpemarked i Vissenbjerg hallerne. Kl 9 - 16. Start den nye sæson med et besøg på Fyens største stumpemarked & kræmmermarked i Vissenbjerg Hallerne, Idrætsvej 3, 5492 Vissenbjerg lørdag den 28. januar 2012 fra kl. 09.00 – 16.00. Standlejen er kr. 45,00 pr. m2, og kan bestilles hos Freddy L. Nielsen, tlf. 64 76 22 30 eller mobil 25 12 25 45

FEBRUAR

Tirsdag 14. Kursus i Livreddende førstehjælp på Egeskov kl. 18.30 - 22.00.

MARTS

Lørdag 10. Generalforsamling i Dansk Veteranbil Klub. kl.13 Borgerforeningens Hus, Nørre Voldgade 63, Nyborg



Lørdag 24. -søndag 25. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Internet link
Lørdag 31. Stumpemarked i Herning. Kl. 8 - 16
 Messecentret, Vardevej.

APRIL

Søndag 15. Forårsturen Sjælland. Start fra Mødestederne. Engelholm, Klippinge, Kværkeby, Løve og Nærum. Tilmelding til kontoret telefon 4556 5612 senest d. 10. februar. Først til mølle princippet, gældende ved indbetaling af startgebyret, kr. 150,- pp. Dækkende: Sildebord & gryderet, kaffe & kage. Hilsen Ernst Elholm

Onsdag 18. Aftentur i det fynske kl. 17.30. Indbydelse i VT marts. Info: Anne Lise Gustafsson telf. 6263 2051 / 2281 1954. anneliserig@digmail.dk
Lørdag 28. Esbjerg Veteranløb, også for DVK medlemmer. Indbydelse kommer i VT marts 2012 Info: Jørgen Lind tlf. 75164114 - loebsleder@vmklub.dk

MAJ

Tirsdag 1. Sønderjylland havnetræf, Haderslev ved Havnegrillen. For alle typer veterankøretøjer. Man kommer bare, der er ingen tilmeldingspligt. Tag kaffen med og lad os få en hyggelig aften sammen. Alle er velkomne til at deltage, også fra andre klubber.

Lørdag 5. Odsherredsløbet, St. Bededags lørdag. Tilmelding - se info VT 427

Lørdag 12. Stumpemarked på Fyn i De gule haller, Lykkevalg 18, Korinth, Fåborg. Åbent mellem 10 - 16. Se mere på www.stumpemarkedfyn.dk

Tirsdag 15. -søndag 20. Danmarksløb 2012. Fra Svaneke til Søndervig Fa. Harald Nyborg og DVK indbyder til Danmarksløb. Info. Lars-Hugo Kristiansen telf 7441 5420 eller mobil 2045 2937 Indbydelsen i december nummeret.

Onsdag 16. Aftentur i det fynske kl. 17.30. Info om mødested i VT april.

Tirsdag 22. Sønderjylland havnetræf, Aabenraa Vi mødes "Under Sejlet". For alle typer veterankøretøjer. Man kommer bare, der er ingen tilmeldingspligt. Tag kaffen med og lad os få en hyggelig aften sammen. Alle er velkomne til at deltage også fra andre klubber.

JUNI

Lørdag 2. Nivåløb. Tilmelding fra 1.1.2012 klokken 00.00. Meddelelse til Kører og Samfund! UPS / OBS Nivåløb 2012 afholdes IKKE pinselørdag men Lørdag den 2. Juni 2012 Tilmelding til Willibald@mail.dk efter 1.1.2012 klokken 00.00. De heldige deltagere får svar.

Tirsdag 5. Fælles køredag ved Wedelslund Gods
Lørdag 16. Sporvejsmuseet Skjoldnæsholm ved

Jystrup. "Biler der fulgtes med sporvognene".

Onsdag 20. Aftentur i det fynske kl. 17.30. Info om mødested i VT maj.

Lørdag 23. Natløb på Fyn. Start Vestfyn, slut Østfyn. Indbydelse i VT april. Info: Anne Lise Gustafsson telf.6263 2051 / 2281 1954. anneliserig@digmail.dk

JULI

Lørdag 7. -søndag 8. Bornholm Rundt 2012

Onsdag 18. Aftentur i det fynske kl. 17.30. Info om mødested i VT maj.

Lørdag 21. Tur til de "Åbne haver" på Østfyn. Indbydelse i VT april. Info: Inge Holm telf. 5657 0127 / 2095 7613 inge@akuinge.dk

Lørdag 28. Sporvejsmuseet Skjoldnæsholm ved Jystrup. "Biler der fulgtes med sporvognene". Indbydelse i VT 427

AUGUST

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

Onsdag 15. Aftentur i det fynske kl. 17.30. Info om mødested i VT juni.

SEPTEMBER

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

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

OKTOBER

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

Søndag 28. Løvfaldsløb, Nærum afslutningsløb

Udland

MAJ

Lørdag 5. Veteran & Prylmarknad i Höör, Skåne. Internet link

JUNI

Lørdag 9. -søndag 17. Austria Historic, 40 års jubilæums løb. Yderligere info kan fås hos Dorte Stadil



AMAGER

Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00.

Mødestedet er Dragør Fort, Prins Knuds Dæmning, 2791 Dragør

Januar d. 25. Billedaften med kaffe og brød – HUSK nyt mødested!
Claus Sommer, tlf. 61 70 38 01
cb.sommer@vip.cybercity.dk
Kaj Christensen, tlf. 40 53 94 01
kajc@c.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

4. TIRSDAG i måneden kl. 19.

Nygade 3, 4672 Klippinge

Inden Kaj Wredstrøm får ordet, vil vi fra bestyrelsen sig tak for de 15 år, du har kørt mødestedet. Kaj har nemlig 15 års jubilæum her i januar måned. Tillykke og tak for din store indsats. Vores november møde om Jeepens historie, blev et super godt møde, med to gode ”fortællere”, og en masse materiale, så der ville have været nok til flere møder. Det kan varmt anbefales til andre mødesteder.

Januar d. 24. ”Baghjule-komsammen” kl. 18 i Strøby Egede Centret, Stevnsvvej. Seneste tilmelding er 15. januar, og der er stadig plads til nogle få mere. Tilmelding til Kai Wredstrøm på tlf. 56 57 82 05. Pris pr. deltager 125 kr. HUSK at medbringe en gave til ca. 25 kr.

Februar d. 28. kommer Jørgen E. Busch og fortæller om Triumph-klubbens Europa tur 2011.

Hilsen

Kai Wredstrøm, tlf. 56 57 82 05

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

3. TIRSDAG i måneden. Kl. 19 Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby.

Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.

Januar d.17. Film og billedaften

Februar d. 21. Prebens fødselsdag

Marts d. 20. Klubaften

April, søndag d. 15. Fælles ”Forårstur” se under Klubaktiviteter. Tirsdag d. 17. Klubaften kl. 19.

Maj d. 22. Besøg af en mærkeklub kl. 19.

Erik Madsen, Roskilde tlf. 46 32 38 25 eller 4063 3125

<http://emfoto43.mono.net>

Preben Boisen, tlf. 40 35 15 85

geb@webspeed.dk

VESTSJÆLLAND - LØVE



TIRSDAG i måneden kl. 19 klubmøde.

Alle TIRSDAGE åbent hus med kaffe på kanden.

Mødested Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.

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

Dirch Glad, tlf. 20 84 89 40

dirchglad@hotmail.com

www.dvk-loeve.dk

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

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

3. TORSDAG cafeaften kl. 19.30.

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Til de ordinære møder bestilles mad hos h.froberg@live.dk, hvis der er tilmelding nok, så husk at tilmelde jer.

Februars menu er glaseret skinke med spinat. Pris kr. 120,00

Cafeaften d. 18. januar

Februar d.2. Klubmøde

Februar d. 16. Cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30

Marts d. 1. Rene fra Pitcrew fortæller om autotilbehør og biplejeprodukter.

Er du ikke tilmeldt det elektroniske nyhedsbrev NÆRUM NYT, så ring eller skriv til kontoret og angiv din e-post adresse.

Mogens Ottosen, tlf. 21 78 17 36

lottosen@hotmail.com

SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

3. ONSDAG i måneden kl. 19.

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje

Engelholm ligger 2½ kilometer syd for Tappernøje. Fra hovedvejen nr. 151 kører man dertil ad Broskovvej eller Søndre Hovstræde. Man kan også komme op fra Strandvejen langs Præstø Fjord (vej nr. 209) ad Broskovvej. Indtil videre parkerer vi på pladsen helt oppe ved hovedbygningen.

Gamle køretøjer holder foran hovedbygningen, mens nye holder nord for på pladsen hen imod herskabsstalden. Januar d. 18. På dette møde kan alle, der har lyst, vise billeder fra gammelbil-oplevelser fra 2011. Giv mig et praj, hvis der skal medbringes lysbilledfremviser.

Februar d. 15. Steffen Jørgensen har lovet at komme og fortælle og vise billeder om og af biler verden rundt. Fuld gas og hjulspin

Peter Bering,

pb@arkitektbering.dk

FYN EGESKOV



Sidste TIRSDAG i måneden klubmøde kl. 19.00.

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

Mødestedets lokale er ved siden af Egeskovs Godskontor, følg vejen bag om Egeskov af Holmegyden og drej ned af alléen til godskontoret.

Januar d. 31. ”Nytårskur”. Kom og byd det nye år velkommen med champagne og kransekage.

Februar d.14. Cafe og biblioteksaften.

I det store mødelokale afholdes kursus i livreddende førstehjælp. Se flere oplysninger i VT.

Februar d. 28. Foredrag og lysbilleder ved kørelærer Elmo Toft fra Nr. Åby, hvor emnet bl.a. er teori.

Marts d.13. Cafe- og biblioteksaften.

Marts d.27. Ole Andreassen og Ole



Frandsen fortæller og viser billeder fra deres Ford T tur til Skotland i sommeren 2011. Ture, hvor 4 Ford T ejere kørte den lange vej til Skotland for at besøge det stykke jord, som Ole Andreassen havde vundet i en konkurrence på en Whisky flaske.

April d.24. Klubmødet afholdes med museumsbesøg på Egeskov inden den officielle sæsonåbning. Der er åbnet på Museet fra kl.18. Igen i år vil der kunne bestilles spising på Cafe Rigborg til kl. 18.30.

Maj d. 29. Klubmøde og bagagerumsmarked.

Juni d. 26. kl.18. Vi tænder op i grillen, I kan købe pølser/brød eller selv medtage det kød og tilbehør, I vil nyde.

Juli d.31. klubmøde for jer, der ikke er på sommerferie. Måske en lille køretur ud i det blå.

Venlig hilsen

Anne Lise Gustafsson, tlf. 62 63 20 51 / 22 81 19 54

annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

www.dvk-egeskov.klubsider.dk

VESTFYN - RØRUP

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

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

Med venlig hilsen mødestedgruppen Bent Konradsen, tlf. 64 42 12 27

bent.konradsen@mail.dk

Mogens Andersen, tlf. 64 43 16 53

orsbjergvej33@hotmail.com

www.dvk-vestfyn.dk

SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT



2. TORSDAG i måneden kl. 19 Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk

dk opdateres vore aktiviteter løbende. Januar d. 12. Nytårskur på mødestedet.

Fru Andersen serverer hjemmelavet flæsketeg med hele svineriet. Pris pr. person kr. 50. Tilmelding senest 9. januar til John Andersen. Efter spising løfter John Andersen sløret for de planlagte aktiviteter for 2012. Alle tilstedeværende er velkomne med forslag til klubaktiviteter for det nye år. Mød op og vær med til at præge aktiviteterne i 2012.

Februar d. 9. Foredrag v/Villy Petersen

John Andersen, tlf. 29 78 29 09

ja-ryesgaard@c.dk

Ole Troen, tlf. 20 71 66 94

troline@yahoo.dk

www.dvk-lillebaelt.dk

ØSTJYLLAND - RISTRUP



Første TIRSDAG i måneden kl. 19.30

Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro.

Lars Hoffbeck, tlf. 86 99 91 61 / 40 33 54 31

NORDJYLLAND - STENUM



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

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

Kræn Hjortlund, tlf. 30 33 73 70

kraenh@hotmail.com

www.dvknord.dk

VESTJYLLAND - SPJALD

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

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

Henning Knudsen, tlf. 97 38 12 64

hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 97 16 62 52

nsunuser@gmail.com

ØSTJYLLAND - ULDUM

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

Ved alle møder på møllen serveres der kaffe/te og boller bagt af mel malet på Møllen. Der kan selvfølgelig også købes øl og vand. Endelig kan der købes mel og meget mere med hjem fra butikken på Møllen.

Januar d.10. Klubmøde på Møllen - med lidt ekstra godt til kaffen.

Februar d.14. Vi hører om bilpleje, idet vi får besøg af Lars og Finn Jensen fra Sonax.

Lars er indehaver af Sonax-Service DK. Han er uddannet i Tyskland hos Sonax, og har siden 2002 arbejdet med klargøring og vedligeholdelse af biler - bl.a. hos ALD i Tåstrup og Fredericia, samt ved Audi i Fredericia. Han er lige nu ved at opbygge en kæde af stationer for klargøring og vedligehold. Finn er VW-mand fra fa. Albert V. Jensen, Horsens og har siden 1956 arbejdet med biler. Fik i 1988 eneforhandling af Sonax-produkter i Danmark. Sonax har haft 60 års jubilæum, så det er afprøvede og solide produkter, vi skal lære at kende. Der vil blive en gennemgang af Sonax-produkter til lak, gummi, læder, tekstiler, kaleche, metalpolering m.v.

Vil man forberede sig lidt kan det ske på følgende link: www.sonax.dk/?newsforside=266 Velkommen til en interessant aften, hvor vi alle kan få gode råd om forårets klargøring af vore dejlige gamle køretøjer.

Marts d.13. Landmand Anders Lund, Aastruplund, Brædstrup besøger os og beretter om besætning og fly, der styrtede ned på hans bedstefars mark i august 1944. Såvel flyet - en Lancaster bombemaskine - som alle besætnings-



medlemmer gik til ved styrtet. Besætningen er bisat på Gl. Rye kirkegård. Anders Lund har beskæftiget sig indgående med den dramatiske hændelse, begyndende med bedstefars beretninger. Vi får ganske givet en spændende fortælling om en meget trist hændelse. Anders Lund og en god ven, som har hjulpet ham, har dele med, som er gravet op af marken.

Med venlig hilsen

Erik Hougaard, tlf. 40 34 00 49

k.e.hougaard@mail.dk

Poul-Erik Jakobsen, tlf. 27 23 14 33

jakobsen@skjerna.dk

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Sidste MANDAG i måneden kl. 19.00

Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

Januar 30. – Filmaften.

Februar d. 27. Vinsmagning med spising kr. 98 pr. person. Vi mødes ved restauranten Frk. Hubert, Kongens-

gade 10, 6700 Esbjerg. Der arrangeres samkørsel fra Vesterhede. Tilmelding til Ove på tlf. 23 95 0721 senest 19. februar.

Jørgen Jacobsen, tlf. 20 22 27 29

yak@esenet.dk

Ove H. Iversen, tlf. 23 95 07 21

ove@iversen.mail.dk

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

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

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

Januar d. 12. fejrer vi det nye år med champagne og kransekage. Få en snak om det nye års aktiviteter. Hvem har forslag til ture og aktiviteter?

Februar d. 9. vil der være biblioteksaf-ten, hvor vi hjælpes ad med at få sorteret klubbens tidsskrifter.

Marts d. 8. fortsættes arbejdet med sorteringen af bøger og blade i biblioteket.

April d. 12. har vi almindelig klubaf-ten.

Maj d. 10. skal vi ud at køre. Vi mødes kl. 18.00 ved klublokalet og kører igen i år til Holbøl Landbohjem, Storegade 14, Holbøl, 6340 Kruså. Her serveres der "Bix & Bajer" til en pris af 60 – 70 kr. pr person. Er vejret godt, kører vi efterfølgende ned til Sønderhav, hvor turen slutter med en is. Sidste tilmelding 6. maj til enten Erik eller Kjeld. Juni d. 14. er der almindelig klubaf-ten, hvor der afholdes bagagerumssalg. Har du overskud af effekter i garagen, så tag det med og lad andre få glæde af effekterne.

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 20 23 44 91

holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, tlf. 29 66 98 47 / 74 62 53

61

erik.kef@webspeed.dk

Julefrokosten hos DVK-Lillebælt

Tekst og foto: Ole Troen

Salen i Skærup Forsamlingshus var 8. dec. fyldt til bristepunktet af glade DVK-medlemmer m/påhæng. Som altid var maden i topklasse og stemningen var super god lige fra starten.

Præcis kl.20.00 fik vi besøg af en rigtig ægte nissefar, som lige som os havde stor interesse i gamle biler, og det kom der meget sjov ud af. Efter ganske kort tid fandt vor julemand ud af, at han var i familie med et af vore medlemmer ved navn Andre Nissen, og det frembragte stor latter i selskabet - især da man kom ind på, at Andre Nissen havde dobbelt airbag i sin Pontiac fra 1937.

Nissen skulle videre, men glemte i farten en stor sæk med gaver, og det fik medlemmerne senere stor glæde af. Der var tale om sponsorgaver, og det er vigtigt at fremhæve de 10 gavekort fra Karoline, som lød på "Middag for 2 samt en flaske vin".

Lykkens gudinder: Fru godsejer Bisgård, Fru sommerhusejer på Fanø Karen Falk og Fru urmager og sejskibsejer Asger Urmager havde travlt med på skift at udtrække de mange præmier.

Derefter kom de tre mandelgavevindere på banen, og resten af aftenen foregik under meget hyggelige former. De sidste gæster forlod først Skærup Forsamlingshus kl. 24.00.

Skal man vurdere aftenens forløb ud fra de mange tilkendegivelser vi har modtaget i den forløbne uge, så har det været en: "Møj Møj Fin og Hygle Avten".

Mødestedsgruppen glæder sig allerede til næste julefrokost 14. december 2012



Andre får pludselig en ny familie



Der var gang i "Ta'-selv-bordet"



Mødestedslederen synger for med nissen



Biler der fulgtes med sporvognene

Invitation fra Sporvejsmuseet til to veteran- og vintagetræf på det midtsjællandske museum

Der var engang, da gult lys eller ”vent” blev markeret over for trafikanterne med en hvid stav, som færdselsbetjenten rakte i vejret, mens krydset blev ryddet, hvorefter betjenten drejede sig en kvart omgang og vinkede færdslen frem fra modsatte side. Og naturligvis blev signalerne respekteret af alle trafikanter.

Det var dengang, der holdt en elegant Peugeot 203-droske (taxa) i forreste geled i selskab med en af postvæsenets Nimbus-motorcykler med sidevogn og en linje 13-sporvogn på den anden side. Kort sagt: Dengang biler fulgtes med sporvognene. Det gjorde de i Odense indtil 1952, i Aarhus til 1971 og i København til 1972.

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Midtsjælland gentager i sæsonen 2012 en indbydelse til ejere af biler, der fulgtes med sporvognene - og deres feststemte passagerer - til to veteran- og vintagetræf på det midtsjællandske museum. Deltagende køretøjer må derfor ikke være yngre end april 1972, hvor de sidste sporvogne forsvandt fra gadebilledet.

De to veterantræf finder sted lørdagene 16. juni og 28. juli, begge dage med start kl. 11. Indbydelsen gælder også ejere af historiske varevogne og lastbiler samt mc og scootere. Der er plads til ca. 30 deltagere på museets forplads, og der tildeles deltagernumre efter først-til-mølle-princippet. Deltagernumre fås ved henvendelse til museets pressesekretær Søren Palsbo tlf. 60 83 62 34 eller email: spalsbo@gmail.com



På billedet balancerer færdselsbetjenten på en cirkelformet plade, der var anbragt oven på mini-hellefyrrer, som meget passende kaldtes ”skildpadder”. Billedet, der er taget i sidste halvdel af 1950'erne, er fra krydset ved Shellhuset i København (Vester Farimagsgade/Kampmannsgade). Sporvognslinje 13 blev omstillet til busdrift i 1964.

Færdselsbetjentene fik i øvrigt et fint mindesmærke med kortfilmen ”Capriccio” fra 1968.



En oplevelsesrig tur i Italien

Tekst og foto: Erik Engberg Olsen (Porsche 911T årg. 1970)
og Preben Pedersen (Volvo 1800ES årg. 1973)



Forsiden af vores roadbook
med kort som viser ideen med
ASI autoshow 2011

Netop hjemkommet fra et halv-dårligt arrangeret FIVA WORLD RALLY i Sverige indløb en mail med invitation fra ASI i Italien til et 7 dages rally. Nu var vore oplevelser i Italien i 2009 (se VT nr. 403) ikke himmelstormende, men alligevel! Set i lyset af det svenske arrangement havde vi pludselig et noget anderledes syn på den oplevelse. Lynhurtigt meldte vi os til. Vi er Marianne og Erik samt Bodil og Preben. Alle trængte vi til varme og sol ovenpå dette års vejrmæssige udfordringer, og især efter vores ”halvkolde” tur til Færøerne i foråret, hvor både Porschen og Volvoen var lidt genstridige.

Vi mødtes i Hamborg 17. september på biltoget til Lörach for at spare bilerne og os selv for de lange motorveje. Et døgn senere ankom vi til Torino og varmen med temperaturer på ca. 28 grader – lige hvad vi ønskede os.

Emnet var denne gang historisk og skulle fejre Italiens sammenslutning. 150 år var gået siden Garibaldi og Kong Vittorio Emanuele II mødtes i Teano og beseglede pagten, hvorved Italien blev forenet. I den anledning inviterede ASI (Automotoclub Storico Italiano) 50 grønne, 50 hvide og 50 røde biler fra før 1980 til start i hhv. Torino, Verona og Marsala (på Sicilien). 3 byer der havde betydet noget i Italiens historie – Torino har f.eks. tidligere været hovedstad.



Startportalen ved Castello del Valentino.

Italienerne er rigtig rare mennesker, men man skal vænne sig til, at ”Ting Ta’r Tid”, og ASI var lidt ”træge” med at godkende os. Men vi var velkomne, og derfor mødte vi op i Torino den 19. september om morgenen på det sædvanlige slot Castello del Valentino. Vi blev vel modtaget, fik tasker, vindjakker og en roadbook på 156 sider. Vi traf her flere italienske deltagere, som vi tidligere havde mødt. Engelsk er ikke italienernes stærke side, men med ”fingersprog” går det jo rigtig fint, når man vil. Masser af politi med både biler og motorcykler var med for at hjælpe os gennem trafikken på hele turen. Hjemme fra havde vi forberedt vores ankomst til denne begivenhed. Erik i helt hvidt dress, Preben med hvid



Politiet er klar i front



Volvoen-nr.66 og Porschen- nr. 57 ved starten



Preben og Erik i flagets farver sammen med en af motorcykelbejterne udenfor restauranten i Casteggio.

skjorte, grønt slips og rød jakke. Pigerne fuldendte billedet, idet Marianne var i grønt og Bodil i rød/hvidt dress. Ikke alle opfattede det ved starten, men til den første frokost (4 retter) i nærheden af Casteggio tog vores påklædning rigtig keglers. Første overnatning var i Parma på Posletten.

Måske tænkte arrangørerne på lidt motion til os den næste dag. Vi kørte ind på SP 65, Strada Statale Della Futa op over bjergpasset Della Raticosa, 968 m.o.h. Åh hvilken fryd, ikke 50 meter lige vej, lige hvad der passede os og bilerne. Måske et lille ”pip” fra co-driveren ind imellem, men en rigtig god oplevelse var det nu. Målet var Firenze, hvor de biler, der startede i Verona sluttede sig til os på Piazza Michelangelo. Derfra fik vi et fantastisk syn over byen, men den lange dagsrejse og det sene tidspunkt gjorde, at der ikke var ret mange, der fik set noget videre til Firenze.

Fra Firenze gik ruten videre til to overnatninger i Rom, og derefter en enkelt dags ”hvilepause” på Hotel Sheraton. I stedet for den arrangerede busrundtur til Rom centrum, valgte vi at køre de ca. 20 km. til Ostia Antica, det antikke Roms havneby ved Tiberens udløb. Marianne og Erik kendte fra et tidligere besøg dette fantastiske sted, hvor der i sin tid boede mere end 100.000 mennesker. Der var mere ”gammel Rom” end i selve Rom. Led dog en krank skæbne, da havnen sandede til.

Aftenens ”clou” var et besøg på den topsikrede kaserne Caserma Salvo d’Acquisto i Rom, hvor carabinieriene hører hjemme;. Vi fik her det show, vi gik glip af i 2009 (aflyst, da der netop samme dag var faldet 6 italienske soldater i Afghanistan). En storslået oplevelse med 75 flotte heste ledsaget af skiftevis et stående og et ridende orkester. Det var en fantastisk opvisning, hvor både parader og realistiske angreb med højt hævede sabler indgik. Senere blev vi på bedste vis beværtet i officersmessen ligesom sidst, denne gang dog med buffet. Herefter bus hjem til hotellet ved midnatstid.

Næste dag videre til Castel Volturno, hvor vi på et større hotel mødte de biler, der startede i Marsala. Nu var hele



Toscansk landskab.



Porchen på vej over bjergpasset Della Raticosa.



Porchen foran den nyrestaurerede basilika i Orvieto.



SIs formand Roberto Loi takker for det flotte rideshow



Ca. halvdelen af deltagerne set oppe fra 5. sal på hotellet.



En lokal "Garibaldi".

flokken samlet, alle 3 farver og fra den mindste Topolino til den største Cadillac Eldorado Cabriolet. Linet op i 3 rækker - hver farve for sig. Lancia var i overtal, Alfa Romeo kom på andenpladsen. Derudover var der ikke mindre end 10 Porscher, 5 røde Ferrarier, og udover vor egen Volvo også en grøn italiensk 144 fra 1971 - stadig i originallak og utrolig flot. Men vi var alle lige og fælles om oplevelsen. Også her mødte vi bekendte fra tidligere. Aftenen var annonceret som gallaaften. Vi regnede derfor med middag og dans, og der var da også et tremandsorkester og en mandlig sanger, da vi satte os til bords. Dans blev det da også til for nogen af deltagerne, idet et meget flot og festligt ensemble pludseligt kom dansende ind i lokalet. Flotte napolitanske dragter og fyrige dansere, ligesom dem, der i sin tid inspirerede Bournonville til balletten "Napoli". Vi blev inddraget i underholdningen ved både at skulle betjene træinstrumenterne (rytme) og danse med folkedanserne.

Den næste dag kørte vi så de 50 km. til Teano, som for 150 år siden (26. september) gav anledningen til denne begivenhed. Vi linede op nedenfor byens basilika - grønne, hvide og røde biler. Et militær-orkester spillede nationalmelodien og flere andre numre. Herefter ind på alle byens torve og pladser, hvor vi opstillede - igen i nationalfarver. Der var taler af byens honoratiorens ved rådhuset - alt i alt en kæmpe begivenhed for alle. Tilbage til hotellet til en velfortjent frokost, der som vanligt i Italien varer 2-3 timer og med 4 retter. Nogle taler hører sig til, efterfulgt af en præsentation af samtlige deltagere - alle fik udleveret en flot erindringsgave til at montere på bilen. Hermed var arrangementet slut - og vi var på egen "boldgade" - derfor blev vi yderligere en dag på hotellet til lidt relax ved swimmingpoolen.

Undervejs på dette 1130 km. lange løb oplevede vi et par gange, at de politifolk, der kørte forrest i feltet, tog fejl. I Asti kom vort hold derfor ind på helt meget små spændende brostensbelagte gader efter carabinieri'erne havde spurgt de lokale til råds. I Bologna manglede der én af de røde pile, ASI havde sat op på hele ruten til hjælp for navigatøren. Derfor kom vi hele vejen igennem byen i myldretrafik, før vi kunne vende ved en rundkørsel. Resultat: vi kom 1½ time for sent til frokosten. Ikke at det i øvrigt gjorde noget - 4 retter mad to gange om dagen er alligevel mere, end vi kan klare. Motorcykelbetjente med blå blink ledsagede os på hele turen, og det var en fornøjelse at køre over for rødt lys - helt legalt. Fartgrænser var også et ukendt begreb - og det smittede desværre af på vor hjemtur. Nu får vi se hvor mange "hilsener", der kommer dernedefra.

Søndag starter vi så på hjemturen, men desværre hver for sig, idet Marianne, der stadig er arbejdsramt, skulle være hjemme om onsdagen. Vi fulgtes dog ad et stykke vej mod Rom, før vi skiltes ved en lille snackbar på ruten. Porschen tog den direkte rute til biltoget i München, dog med et par overnatninger undervejs, i Amelia og i Arco nord for Gardasøen. I Amelia fristede en spadseretur til domkirken på toppen af byen til et besøg, men pludseligt blev det voldsomt uvejr. Hjælpen var dog nær! Venlige italienere stoppede op og tilbød en lift ned til hotellet. Sådan!



Volvoen blev herfra sat på kurs direkte til hotellet i Rom for en uge (bilen sikkert parkeret, for Rom skal opleves til fods). Herefter en dejlig tur til Assisi, Citta di Castello og til Gardasøen for et par dage. Den er altid vidunderlig at gæste. Vi boede sydpå, og på vor vej nordover til München gjorde vi bl.a. ophold i Limone. Her var et andet veterantræf linet op på havnekajen, også for at fejre Italiens 150 år. Ophold i Riva, derefter Brenner, overnatning i Klausen (Østrig), før vi tog biltoget hjem fra München. Fik inden afgang tid til at opleve den begivenhedsrige ølfestival, bl.a. i den Engelske Have i München.

Hjemme igen efter 3732 km uden andre problemer end de italienske tankstationer, der ikke tager credit cards i weekenden. Begge biler klarede strabadserne med glans og uden anmærkninger.

Italien er et pragtfuldt land – især nord for Siena. Kommer der andre lejligheder/invitationer til at besøge landet igen, så er vi på vej.



Volvoen med Preben ved rattet ankommer til festpladsen i Teano Byens basilika.



Her siger vi så farvel og påbegynder hjemturen

Galaaften med napolitansk folkedans i Castel Volturno

Porsche i Toscana: Porschen i det smukke toscanske landskab





Auburn Cord Duesenberg Festival 2011

Verdens største Classic Car Show og festival i Indiana, USA

Tekst og foto: Thom Bang Pedersen

Ja, "verdens største" lyder af meget, men lidt ret skal amerikanerne nu have. Efter at have modtaget programmet og kikket lidt på det kunne vi godt se, at det var et større arrangement end først antaget. Vi tog derover og her vil jeg fortælle lidt om det, vi nåede at se. I år var temaet 75 års jubilæum for Cord 810.

Vi, min kone Annelise og jeg, fløj til Chicago tirsdag 30. august, lejede en bil og kørte mod Indiana, men da man lander sent på dagen i Chicago kørte vi ikke så langt den første dag. Vi tog en overnatning og næste morgen kunne vi starte med at køre et smut ind i Michigan til et firma, der laver udstødninger



Udstødning, afgangsrør cord L29.

til gamle biler. Medarbejderne her synes, at det var vældigt morsomt, vi lige kom forbi fra Danmark for at hente en restordre. Da vi havde fundet det frem, jeg skulle have, fik jeg en rundvisning i firmaet. Det var meget interessant at se, hvordan et firma med kun fire mand kunne lave så mange forskellige opgaver. Jeg spurgte efter en udstødning til en Cord L 29 ?? og fik forevist modellen at lave den efter.

Auburn auktionspark

Vi fortsatte til vores hotel i Kendallville, som lå cirka 20 km fra Auburn. Efter at have checket ind og holdt en lille pause kørte vi lidt sydpå til Auburn auktionspark; her var der biler til RM auktion, stumpemarked og car corral (biler til salg af private). Vi koncentrerede os om at kikke på bilerne, der skulle på auktion. I løbet af festivalens tre dage blev her solgt biler for 18,7 millioner \$. Højeste pris var for en Auburn Speedster 852 1936 til 396.000\$; der var selvfølgelig også biler, der ikke blev solgt! Men jeg tror alligevel godt, at man kunne gøre en god handel! Stumpemarkedet gik vi hurtigt igennem, da det var større, end jeg havde

regnet med, så det kunne da godt være, vi skulle vende tilbage en af de næste dage (det nåede vi dog ikke).

Worldwide Auction

Næste dag startede vi med at køre 6 miles syd for Auburn til Worldwide Auction for at se på deres biler; her blev vi kørt i golfvogne fra parkeringen over til teltene og rundt på området. Der var også rigtig mange biler at se på, blandt andet 3 af Glenn Pray's biler - en Auburn, en Cord L29 samt en Cord 810 sedan, denne blev solgt for 40.000 \$. L 29 og Auburn blev, så vidt jeg ved, ikke solgt. Auburn Speedster'en blev efter auktionen solgt til Europa, men en Duesenberg type J, der dukkede op uden at være tilmeldt, blev den anden dag solgt for 880.000\$. Så kan man jo godt tænke, hvor er det lige krisen er? Dette auktionsfirma solgte for 13,2 millioner \$ på de tre dage.

Bilerne indtager Auburn

Tilbage i Auburn mødte vi de lidt over 100 biler, der kom tilbage efter en tre dages køretur kun for ACD-biler. Det var lidt vildt, at se disse biler ankomme til museet og de blev bare ved med at



Kurtis Buick 1941 blev ikke solgt til 140.000\$



Auburn Boattail speedster 1931 solgt for 171.600\$



Hudson Italia, Touring body, 1955 solgt for 352.000\$



Nash Healey Le Mans 1952 solgt for 82.500\$

komme. Trafikken i og omkring byen begyndte nu at bære præg af dette car show - uanset hvor du kørte, mødte man en ACD-bil, og ved de fleste hoteller i omegnen holdt de parkeret. Samtidig ankom også alle 810 og 812, der havde deltaget i karavanekørsel fra alle steder i USA. Alle var forsynet med et skilt på døren, der fortalte, hvem ejeren var, samt hvor langt de havde kørt på deres tur til Auburn.

Biblioteket og en mindekomsammen

Vi besøgte det lokale bibliotek, da man her havde bogudsalg af gamle bøger - også om biler. Her fandt vi en bog til 10\$, som vi lige havde set på stumpe-marked til 60\$. Biblioteker i USA er meget brugervenlige med PC bruger- rum og altid en rigtig hyggelig læse- stue med bløde lænestole, hvor man kan læse tidsskrifter og andet litteratur. Efter at have sendt mail og kikket lidt



GM Futurliner 1939 solgt for 247.500\$



Alle bilerne ankommer til museet.



Cord Convoy velkommen.



Waldron's Exhaust
waldronexhaust.com

Your exhaust is our **ONLY** business!

PO Box 99
208 West Main Street
Centerville, MI 49032

Jon Shetler
President

Tel: (269) 467-7185
Fax: (269) 467-9041
Toll-Free (US): (800) 503-9428

e-mail: waldron@waldronexhaust.com

With God all things are possible

på tingene, fortsatte vi til et møde med Glenn Pray's familie og venner. Vi mødtes til en mindekomsammen på Oscar Robert's restaurerede Sinclair Service Station, som var indrettet til værksted og museum for veteranbiler. Her blev vi beværtet med drinks og chips, samtidig med at vi kunne beundre de ankomne biler samt alle dem, der stoppede for at se, hvad der foregik - en hyggelig aften, hvor man også mødte nye mennesker.

Thom Bang Pedersens beretning fra verdens største Car Show fortsættes i februarnummeret af Veteran Tidende



Auburn taxi, yellow cab.



Convoy skilt på døren.



Den tredje Cord Coupe.



Cord Convoy parkering.



Cord politibil fra den lille by Ligonier IN.



Biblioteket.



Gadekunst i Auburn.



Oscar Robert's Sinclair Service Station og museum.



Pat Leahy's kørende projekt.



1 x Auburn og 2 x Cord L29.



BOGANMELDELSE

Flyttebiler og skraldevogne

Tekst: Erich Karsholt

Der eksisterer allerede bøger om lastbiler, men to helt nye danske bøger fortæller om erhvervene bag og sætter således bilerne ind i deres naturlige sammenhæng – som nyttekarretøjer, der hjælper mennesker i deres arbejde. Den ene bog omhandler møbeltransport, den anden renovationen i København. I begge tilfælde fortælleres historien om erhvervets udvikling, og man følger arbejdet - og dermed lastbilerne - fra den spæde start frem til i dag.

Møbeltransport og flytning

I år fejrer Dansk Møbeltransport Forening 100 års jubilæum, og i den anledning har foreningen udgivet en delikat jubilæumsbog, der fortæller om branchen og dens historie. I foreningens barndom var det ikke usædvanligt at møbeltransport skete i såkaldte omni-



busser - en stor lukket trækkasse - trukket af et spand heste. Når flytningen var fra by til by, blev omnibussen sat på en jernbanevogn og kørt til destinationen, hvor et lokalt flyttefirma stod parat med heste.

Foto herunder: En Renault flyttebil fra flyttefirmaet Rosendahl Senior – som anhænger ses en såkaldt "Omnibus", der også kunne trækkes af heste og transporteres med tog. (Ikke ill. fra bogen, Uffe Mortensens arkiv).



Efterhånden tog lastbilerne over og bogens illustrationer viser udviklingen gennem årene. Bogen udmærker sig ved at fortælle om seks udvalgte møbeltransport- og flyttefirmaer: Silkeborg Flytteforretning, Svendborg Møbeltransport, ADAM Transport Co, Øbro Flytteforretning Aalborg, Møbeltransport Danmark (herunder pioneren Salicath's Express Co.) samt Windum i Hillerød. Alle virksomheder, der har en lang historie.

Selve foreningens udvikling er måske ikke så interessant uden for branchen, men bogen viser en stolt branche, f.eks. gennem foto fra DMF's 40 års jubilæum i 1951, hvor flyttebiler fra hele landet blev udstillet på det gl. Grønttorv på Israels Plads og kørt i optog gennem hovedstaden, så københavnernes kunne beundre de flotte lastbiler. Bogen handler dog i lige så høj grad om udviklingen for erhvervet og de resultater, der er opnået gennem bl.a. uddannelse, garantier og de øvrige retningslinjer, medlemmerne skal følge for at kunne få det eftertragtede DMF-logo på bilerne.

Bogens ca. 100 sider kommer således fint rundt om branchen og dens historie. Lidt synd der ikke har været plads til et foto af hele Danmarks flyttemand Olsen fra Christianshavn og hans gamle Opel Blitz – men det er måske helt bevidst...

Anders Rehde Nielsen: Dansk Møbeltransport Forening 1911-2011 – udgivet i anledning af foreningens 100 års jubilæum 2011; 108 sider, illustreret.

Skraldevogne og renovationen i København

”Vi tog skraldet” er den velvalgte titel på historikeren Søren Federspiels bog om renholdning i København 1998-2011 med fokus på Renholdningsselskabet R98, der i år har drejet nøglen om og overladt renovationen til selvstændige vognmænd i udliciteringens navn. Det er derfor særdeles relevant at få dokumenteret selskabets historie netop nu til glæde for eftertiden.

Jeg husker selv de grønne Mercedes skraldevogne, der i min barndom kørte rundt i København og samlede dagrenovation – uden at spekulere over, at



Mercedes skraldebiler - med øgenavnet ”Sølvfisk” – omkring 1960. Bilerne er monteret med skruesnegle, der komprimerede affaldet. En teknologi fra virksomheden Kuka, som Bohnstedt-Petersen A/S også havde agenturet på. I dag producerer Kuka avancerede robotter til bl.a. bilindustrien. (Ikke ill. fra bogen, Erich Karsholts arkiv).

der stadigværk også var natrenovation; et pænere ord for latrinen fra de ejendomme, hvor WC og kloakker endnu ikke tog den tjans.

Og det var bortkørsel af latrin som Kjøbenhavns Grundejeres Renholdningsselskab (KGR) startede med i 1898. Bogens billeder af ”natmændene”, der stod for arbejdet med at fragte tønder med latrin til ”Lortemøllen” på Kløvermarken, sætter sig på nethinden. Det var med hjælp af hestevogne; først i 1912 kom den første lastbil, og der skulle gå mange år før motoriseringen for alvor vandt indpas.

Det er en stor bog – 295 sider i stort format. Og næsten halvdelen er helliget den politiske indflydelse og liberaliseringsprocessen, der førte til R98's lukning. Trods den væsentlige dokumentation heri er det historien om erhvervets udvikling frem til i dag samt fotodelen, der først og fremmest fænger. Bogen er utrolig stærk på billedsiden – og skildrer erhvervet gennem de mennesker, der før og nu havde denne ikke uvæsentlige tjans.

Der er mange beretninger om arbejdslivet fra før og nu. Og man kan se udviklingen fra tunge metalspande, der skulle bæres på skuldre til moderne renovation, med vægt på sundhed og

ergonomi, hvor København tydeligvis gik foran – som på andre miljømæssige områder.

Her fulgte bilerne også med, fra 1950'ernes ”Lange Maren”, der kørte ud med tomme og kom hjem med fulde tønder, over lastbiler med komprimeringsanlæg til moderne biler med sugelanlæg og ergonomiske køretøjer som Mercedes Econic. I år er R98 væk fra vejene, mange af skraldemændene kører videre, men nu ansat af private vognmænd, der også har overtaget en del af det rullende materiel. Andre af R98's skraldebiler forventes i øvrigt at blive doneret til Mozambique, så skulle vejen gå her forbi, så skal man ikke blive overrasket, hvis en blå/hvid lastbil med R98'e berømte skraldelogo viser sig.

Når man har læst bogen, sidder man tilbage med en anerkendelse af et erhverv, vi ikke kan undvære. For nok er epoken med KGR/R98 slut, men skraldet ser ud til at være kommet for at blive fjernet.

Søren Federspiel: Vi tog skraldet – Renholdning i København 1898-2011; 296 sider, illustreret. I kommission hos Informations Forlag. Pris 299 kr.



En bil er genopstået fra de døde



Tekst: Erik Nielsen

Hos smed Anders Sørensen i Stilling ved Skanderborg befinder der sig et højest usædvanligt køretøj, nemlig en bil der efter al konventionel visdom slet ikke skulle eksistere. Få har hørt om mærket, og endnu færre ville indtil for ganske nyligt tro, at et eksemplar skulle have overlevet i Danmark - men det er ikke desto mindre sandt.

Historien om V 4308, der kom til Danmark pga. krig

V 4308 er en bil af mærket Case model U family touring fra 1919, mærket er langt mere kendt for produktion af traktorer end af biler - mere her om senere. Bilen - en Case model U chassis nr. 34703 - skulle oprindeligt slet ikke have været solgt i Danmark, men var en del af en ordre fra Rusland. Efter afslutningen af 1. Verdenskrig tog kommunisterne magten i Rusland, og der udbrød borgerkrig mellem kommunisternes Røde Hær, og oppositionens forskellige såkaldte Hvide Hære. Men da kommunisterne vandt borgerkrigen,

måtte de Hvides støtter enten flygte ud af landet, eller risikere at blive smidt i fængsel eller blive henrettet. Hvad der skete med ham, der oprindeligt bestilte bilen, vides ikke. Bilen var ombord på et skib på vej mod Rusland, da det blev stoppet undervejs pga. borgerkrigens udvikling og derfor søgte havn i Århus, og da den oprindelige kunde ikke længere kunne få bilen, sørgede kaptajnen for at få den solgt lokalt.

Bilen stod opmagasineret på firmaet Mammen & Dreschers lager på havnen i Århus (Mammen & Drescher havde dengang også en afdeling for automobiler). Der stod den, indtil den blev solgt til en grosserer ved navn A. Elingrein, som fik den indregistreret under X 2893 den 22. april 1920. Han solgte den videre senere samme år til en anden grosserer i byen ved navn J.P. Steffensen, han stod som ejer af bilen ind til 1925, hvor den blev solgt gennem Chevrolet forhandleren A. Bülow & Co's automobilforretning til en fisker ved navn Sigvert Møller, og han fik den indregistreret under V 4308 den 7. januar 1925.

Sigvert Møller

Sigvert Møller var en velstående fisker og strandfoged, der boede neden for Jernhatten i Holme ved Ebeltoft. Han var et ledende medlem af det lokale fiskersamfund og kendt som en markant person på egnen; han skilte sig lidt ud fra mængden, f.eks. gik han altid med bowlerhat, selv efter det for længst var gået af mode, og han havde en brasiliansk husbestyrerinde. Det har uden tvivl vakt opmærksomhed i det lille samfund.

Sigvert Møller havde besluttet, at han ville modernisere transporten af sine fisk ved at motorisere forretningen. Det var der mange mindre handlende, der gjorde i den periode. De fleste startede med en Ford T med et lille lad eller varrekasse, men dem brød Sigvert Møller sig ikke om, så han var på udkig efter noget andet og bedre. Han tog ind til Århus for at se, hvad de forskellige bilforhandlere kunne tilbyde, og da han nåede til A. Bülows forretning, var han blevet træt og satte sig på trinbrættet til en bil - da sælgeren kom for at jage ham væk, købte han i stedet bilen og betalte den kontant. Således kom Casen til



Det eneste kendte billede af Casen fra Sigvert Møllers tid. Billedet viser bilen lige forfra sammen med Sigvart Møllers søn, men det er svært at se, hvordan karosseriet var opbygget.



Reservedelsbilen, som den stod i Nebraska.

Holme, hvor bagenden med sæder og kaleche blev fjernet som det første, og et lille lad til fiskekasser blev monteret. Nu var den klar til sin nye rolle som fisketransporter på Djursland. De næste 11 år kørte den så rundt med fisk til egnens fiskehandlere, og blev kun undtagelsesvis brugt til privat brug.

Men i 1936 syntes Sigvert Møller, at Casen var blevet for gammel og slidt, så han besluttede at ophugge bilen. Han sendte dog ikke bilen til en professionel ophugger, men skilte den selv ad nede i sit skur ved stranden, der ville normalt være enden på historien om Casen, og bilen ville have været død og borte. Men Sigvert Møller var en mand, der passede godt på sine sager og ikke smed noget væk, som ham måske senere ville få brug for. Han havde allerede gemt bagsædet og den ene klapstol fra bilen - de gjorde nytte som møblement ude på en lille soltarasse, han havde bygget til turisterne nede ved sit fiskerskur. Og kalechestativet var også blevet gemt, selv om han ikke havde haft noget at bruge det til i al den tid, den havde kørt som fiskebil.

Da Sigvert Møller skilte bilen ad, blev hans skur nede ved stranden og loftet på hans hus oppe i byen fyldt op med bildele, alt sammen lagt til side i håb om, at det senere kunne bruges til et eller andet fornuftigt. Med tiden svandt det dog i delene. Chassisrammen endte efter sigende i havet, og karosseriet forsvandt også, formentlig som brænde, og bagakslen blev savet

over og ombygget til et spil på havnen. Mange andre dele forsvandt også, så der til sidst kun var motor, gearkasse, hjul, foraksel, nogle sæder og forskellige andre mindre dele tilbage af bilen.

Unge Anders Sørensen interesserer sig for den gamle Case

Anders Sørensen er opvokset i Stubbe ved Ebeltoft og kendte fra barnsben fisker Sigvert Møller, der jo var en markant personlighed på stranden. Og han vidste også, at hans fiskerskur var fyldt med gamle bildele. Da han senere som en ung mand begyndte at interessere sig for gamle biler, huskede han naturligvis stadig bildelene i skuret ved stranden og begyndte at lege med tanken om, at de virkelig kunne blive til en bil igen. Han henvendte sig til fisker Sigvert Møllers nevø i 1973, fordi Sigvert Møller i mellemtiden var død. Han fik at vide, at delene sandelig er der endnu, og han godt kunne få lov at købe resterne. Han samlede alt det sammen, han kunne finde, men der var dog en ting, der ærgrede ham: Magneten, som han kunne huske fra sin barndom, var blevet væk.

Anders opdagede snart, at det var en vanskelig opgave, han havde kastet sig ud i. For det første anede han ikke, hvordan en bilen oprindeligt havde set ud, men en henvendelse hos Sigvart Møllers nabo resulterede dog i det eneste kendte billede af bilen fra den gang, den var i brug. Sidenhen søgte Anders efter alt, hvad han kunne finde om gamle Case biler, og herunder kom han

i kontakt med Dansk Veteranbil Klub, og her igennem kom han også i kontakt med Marius Alfang, der i sin tid selv havde importeret Case bilerne.

Marius Alfang var en meget gammel mand, og han interesserede sig mest for udviklingen af en ny type varmluftsmotor, han selv havde opfundet, og det med de gamle biler, han i sin tid havde importeret, gik han ikke meget op i. Han forstod ikke rigtigt, at en ung mand som Anders gik op i gamle biler, men han havde stadig nogle gamle billeder og brochurer, der viste, hvordan Case bilerne så ud. Anders lånte dem og fik dem kopieret. Ud fra dette beskudne materiale begyndte Anders at søge hos forskellige ophuggere efter alt, hvad han kunne finde af dele fra gamle Case biler, og hvad der ellers kunne bruges ved restaureringen. Men bortset fra en køler og nogle navkapsler hos Silkeborg Autoophug og enkelte andre småting var der ikke noget at hente hjemme i Danmark.

Chassisrammen hentes til Danmark

Da der ikke kunne blive nogen bil ud af stumperne uden en chassisramme og en bagaksel, besluttede Anders at søge efter en i dens hjemland USA, og en annonce i Antique Automobile gav det ønskede resultat, fordi der stod faktisk et vrag af en gammel Case af den rigtige type helt ovre i Nebraska ude i midtvesten. Bilen var højst ukomplet og manglede hele karosseriet og mange andre dele, men den altafgørende chassisramme var der, og der var også en



bagaksel, og der fulgte også en motor plus en række andre nyttige reservedele med. Anders købte bilen og fik den transporteret hjem til Danmark.

Herefter kunne restaureringen af bilen begynde med brug af den amerikanske chassissramme og alle de danske dele, suppleret med hvad der kunne bruges fra den amerikanske bil. Det skete først under stor optimisme om, hvor hurtigt det ville gå. Først blev chassissrammen lavet, og motoren blev hovedrepareret, men så gik det efter hånden lidt i stå, fordi Anders Sørensen i den samme periode stiftede familie og startede en mindre smedevirksomhed. Tiden til restaureringen blev mere og mere knap, fordi forretningen skulle passes, og familien skulle have mad på bordet hver

dag, så efterhånden gik restaureringen helt i stå, og bilen henstod i mange år som et halvfærdigt projekt.

For nogle år siden lærte jeg Anders Sørensen at kende, og vi snakkede lidt om, at han skulle se at få sin Case færdig, men Anders havde på det nærmeste mistet troen på, at projektet nogen sinde ville blive færdigt. Jeg hjalp ham med forskellige oplysninger, og jeg opdagede også, at der var en anden bevaret Case i Norge. Under Styrkeprøven i Fåborg fik jeg kontakt med nogle nordmænd, der kendte bilen, og Anders fik adressen, og han tog til Norge og besøgte Jan Tølforsby, der ejede den. Han var en ældre mand, der ikke længere kørte så meget, men han viste den

gerne frem, og for første gang i sit liv så Anders en komplet Case bil. Han så nu, hvorledes en Case bil virkelig er opbygget, og han havde lejlighed til at opmåle bilen med henblik på rekonstruktionen af karosseriet.

Casen bliver endelig færdig

Efter det besøg kom Anders Sørensen hjem med fornyet entusiasme, og han kastede sig over restaureringen igen. Først blev hjulene lavet med nye fælge, derefter gik han i gang at rekonstruere karosseriet, der ikke skulle være helt mægtigt til det norske, der havde bænkeforsæde i modsætning til den danske, der havde to forsæder. Målene på døre og bagende var til stor hjælp ved rekonstruktionen. Og alle de andre manglende opgaver blev lavet: sæderne skulle polstres, kalechestativet skulle have nyt stofbetræk plus utallige andre dele, der enten skulle restaureres eller rekonstrueres.

For at gøre bilen praktisk anvendelig i nutidens trafik fik den også monteret to baglygter, der så tilpas gamle ud (der havde formentlig oprindeligt kun været en og den manglede), bilen fik også blinklys og afviservinger, bakspejle, og så fik den en af de spotlights, der var populære i bilens ungdom.

Selv om der er gjort, hvad der er muligt for at føre bilen tilbage til dens oprindelige specifikationer, er der naturligvis nogle enkelte punkter, hvor det ikke lykkedes helt, f.eks. manglede magneten og tændingssystemet måtte ændres til batteritænding. Kølermærket manglede også, men Anders har måttet sætte et formstøbt mærke på, i stedet for det oprindelige, som har været lavet i emalje. Hvis en af læserne mod forventning skulle være i besiddelse af den rigtige type, vil Anders meget gerne høre om det.

I sommeren 2011 blev bilen blevet færdig, og en bil, de fleste ellers ville have afskrevet som tabt for altid, er sandelig genopstået fra de døde. Anders Sørensen har valgt at lade den køre på nummer V 4308, som den havde, da den kørte rundt på hans barndomsegn. Da bilen var blevet færdig, skulle den naturligvis prøvekøres, og den skulle naturligvis også præsenteres på sin



hjemegn. Anders Sørensen tog derfor en tur til Ebeltoft, og på vejen hjem kørte han igennem Hyllested Skovgårde, hvor han fik øje på en gammel mekaniker, der stod inde i sin have. Han kendte han fra før i tiden, så han standse bilen, de hilste på hinanden, og Hans Jørgen genkendte straks Sigvert Møllers Case. Mekanikeren fortalte, at han sandelig havde den forsvundne magnet, og den skulle Anders naturligvis have.

Firmaet J. I. Case Threshing Machine Co's historie

Firmaet J.I. Case Threshing Machine Co fra Racine i Wisconsin er et foretagende med en lang historie inden for produktion af landbrugsmaskiner. Det er grundlagt af Jerome Increase Case helt tilbage i 1842 for at producere et forbedret tærskværk, som han havde udviklet. Det blev en stor succes og gjorde, at firmaet tjente godt og blev byens største virksomhed. Med tiden udvidede man produktionen med en lang række andre produkter til mekaniseringen af landbruget. Et betydningsfuldt skridt inden for mekaniseringen af landbruget var at indføre dampmaskiner.

J.I. Case lavede sit første lokomobil i 1869, og i 1876 kom den første selvkørende damptraktor. Og ved århundredeskiftet var firmaet verdens største producent af både tærskværker og damptraktorer.

Men firmaet interesserede sig ikke kun for dampmaskiner, så i 1892, da forbrændingsmotoren var kommet frem, prøvede de også at bygge en traktor med sådan en. Men det blev kun ved den ene prototype, og vi skal helt frem til 1911, før firmaet satte en motortraktor i produktion - i øvrigt omtrent samtidig med, at de var begyndt at producere automobiler: Men de to produktioner var helt adskilte, og der var ingen teknisk overlap mellem de to produkter. Case fortsatte dog med at lave damptraktorer, ind til midt i 20'erne, og de stoppede først den produktion omtrent samtidig med, at de stoppede med at producere automobiler for at koncentrere sig om produktionen af motorstraktorer under navnet J.I. Case Co. En produktion de siden har været en af verdens førende virksomheder af.



Case traktorer i Danmark

I Danmark var Case i mange år en ikke særligt kendt producent af traktorer, fordi deres traktorer blev anset for at være for store og dyre for dansk landbrug. I de første mange år producerede Case først og fremmest store og tunge damptraktorer til brug for opdyrknings af de store amerikanske prærier, og derfor var de ikke rigtigt egnede til de små danske bedrifter. (Entusiaster har siden importeret enkelte eksemplarer her til landet, men jeg her ikke kendskab til, at der skulle være solgt nogen her fra ny).

De første forbrændings-motortraktorer var ligeledes store maskiner bygget til det samme formål. Men under 1. verdenskrig begyndte Case at udvikle mindre og lettere typer, og ved krigens afslutning kunne de levere en hel serie af mindre traktorer med 4-cylindrede tværstillede motorer, og de blev solgt i Danmark af firmaet N. Raaberg & Co. i København. Men omtrent samtidig kom den nye Fordson traktor på markedet, og den fortrængte stort set alle andre traktorer fra det danske marked i det meste af mellemkrigstiden. Og bortset fra nogle få år med Marshall hjælpen efter 2. verdenskrig, hvor firmaet H.C. Petersen i København importerede dem, var Case stort set fraværende på det danske marked i et halvt århundrede.

Først i begyndelsen af 70'erne begyndte firmaet Lantraco at importere Case traktorer igen, fordi de danske landbrugsbedrifter nu var ved at blive

samlet til større enheder, der krævede større traktorer, så der kunne komme gang i salget af Case traktorer i Danmark.

Pierce-Racine biler

Case startede i automobilbranchen i 1911 - ikke ved at udvikle en bil selv - men ved at overtage en mindre lokal bilfabrik, der var startet af Andrew J. Pierce i Cases hjemby Racine. A.J. Pierce havde bygget sin første bil helt tilbage i 1895, og i 1903 havde han startet sin egen bilfabrik Pierce Engine Co, der solgte biler under navnet Pierce-Racine (for ikke at blive forvekslet med det mere kendte bilmærke George N. Pierce fra Buffalo, der senere blev berømt som Pierce-Arrow).

Pierce-Racine begyndte med at producere en lille 1-cylindret runabout i beskedent antal, og den model udviklede sig med tiden til et helt lille modelprogram med 2- og 4-cylindrede modeller. Men produktionen var stadig ret beskedent, og for at udvide sin produktion besluttede A.J. Pierce at lancere en ny og større 4-cylindret model. For at kunne gennemføre dette, omorganiserede han sit firma under navnet Pierce Motor Co. i 1909 med ny kapital fra det lokale erhvervsliv, hovedsageligt koncentreret omkring folkene bag J.I. Case. I den proces mistede A.J. Pierce kontrollen over sit eget firma, så Charles L. McIntosh blev gjort til formand for bestyrelsen og samtidig kasserer i J.I. Case, og året efter blev Pierce-Racine helt opslugt af J.I. Case



og fortsatte som deres automobildivision efter at have produceret ca. 2.200 biler under Pierce-Racine navnet, heraf halvdelen af dem i løbet af det sidste år før navneskiftet.

Case biler produceres på samlebånd

I 1911 skiftede bilerne navn fra Pierce-Racine til Case. Bilerne, der blev produceret, var kraftige, velbyggede køretøjer, typiske for perioden med store 4-cylindrede motorer af eget fabrikat og karosserier, der fulgte datidens amerikanske smag. Men selv om den produktionsforøgelse, som A.J. Pierce havde søgt, blev opnået, udviklede produktionen sig ikke rigtigt. Da Case i 1918 besluttede at lancere en ny 6-cylindret bil, valgte de at opgive deres egen motorproduktion og købe motoren hos Continental, der dengang var en af Amerikas største motorproducenter, som leverede motorer til mange andre bilfabrikker. Således var Case nu på vej til at blive et samleprodukt, som så mange andre amerikanske bilfabrikker

den gang var. Case fortsatte produktionen op gennem 20'erne med stigende produktionstal lige indtil 1926, hvor de tilbageværende forhandlere fik besked om, at salget på det amerikanske marked stoppede, og Case i fremtiden kun ville blive solgt til eksport. Den fremtid kom dog kun til at være mindre end et år og Cases automobilafdeling lukkede helt i 1927.

I alt nåde Case at producere 28.161 biler og produktionen toppede i 1915 med 2.630 biler (samme år producerede Ford over 400.000 biler), og i 1919 var produktionen faldet til kun 1.410 biler.

Case biler i Danmark under 1. verdenskrig

Pierce-Racine har, så vidt vides, aldrig været solgt i Danmark. Oprindeligt var Case heller ikke repræsenteret her i landet, men under 1. verdenskrig fik Marius Alfang, importøren af det tyske bilmærke Oryx i Silkeborg, et problem, idet han ikke længere kunne skaffe biler

fra Tyskland. I stedet måtte han skaffe biler fra Amerika, der i begyndelsen af krigen stadig kunne levere ny biler. Hvordan Marius Alfang fik kontakt til J.I. Case vides ikke, men fra midten af 1. verdenskrig ind til begyndelsen af 20'erne stod Alfang for salget af Case i Danmark. Han fortsatte sidenhen som forhandler af flere forskellige bilmærker, blandt andet Durant og GM biler. Hvor mange Case biler, der blev importeret, vides ikke, men de var mere udbredte i Jylland end på øerne.

Bevarede Case biler

I hjemlandet USA er der bevaret et mindre antal Case biler; jeg kender til mindst en halv snes restaurerede og køreklare eksemplarer, plus hvad der eksisterer derudover. Men uden for USA kender jeg kun til to eksemplarer. Der er en i Norge, og nu, efter at Anders Sørensen har færdig gjort sin, er der også en i Danmark.



- Godt nytår bette far!



En af veteranerne



Tekst: Leif Gr. Thomsen

Ordet veteran har med tiden fået vekslende betydning, slår man op i en ældre ordbog, ser man betydningen "en gammel soldat, der har været i krig". Senere ordbøger giver tre betydninger, nemlig a. en person, der har lang tids erfaring inden for et bestemt område, b. en soldat, der har været i krig, og c. et køretøj, fly eller skib, som er gammelt og historisk interessant.

Veteran Tidende har besøgt et medlem, der jvf. ovenstående virkelig kan kalde sig en veteran, al den stund han har været særdeles aktiv i klubben i over 30 år. Nu bliver han snart 75, og han har i den anledning tænkt sig at lave et Danmarksløb for Dansk Veteranbil Klub her til sommer 2012.

Det er Lars Hugo Kristiansen fra Als, der slår sig i tøjret. Og lige så meget er det fru Alice, der er med på ideerne, for vi ved jo, at uden Alice går det ikke. Lige så meget veteran, som Alice jo også er, er datteren Karen Kristiansen Stuart, der som lille pige "dengang" ofte var med i bagsædet eller i bagklappen sammen med storebror Niels. Kristiansenerne er vel nok nogen af de mest erfarne veteranbilkørere og løbsarrangører, vi har. Sjovt nok skulle man lave en Ford V8 1934 i stand, før et medlemskab kom i orden. Det var i 70erne. Men så gik det slag i slag.

Det første løb hed Alsløbet, og det blev kørt sommeren 1980. Deres udsendte så med fornøjelse, at der skulle køres et løb nede på hjemøen Als, og en op-ringning til Lars Hugo, som man slet ikke kendte, affødte en telefonsamtale nogenlunde således: "Dav, hvad vil du helst have til dit løb, en hånd eller et køretøj?" Svaret var ganske typisk, nemlig: "Begge dele."

Lars Hugo og Alice (den ærede læser tilgiver nok, at kun fornavnene benyttes i det følgende) har i årenes løb stået for:

- 3 Alsløb i DVK-regi
- 3 Alsløb i MG-regi
- 2 Danmarksløb, nemlig Kyst til Kyst 1997 og Gedser til Skagen 2000
- Styrkeprøven 1985 sammen med sønderjyderne

I perioden 2003-2007 var parret mødestedsledere i det sønderjyske, et job de varetog med stor iver og masser af "Alices hjem'bagt kach". Noget helt specielt var, at man i en årrække om sommeren på klubaftener kørte de såkaldte Jyske Bankløb, sponsoreret af banken.

Nåja, vi må ikke glemme, at Lars Hugo og Alice også er at se, når de hygger omkring gæsterne, når der er messe.

Og nu vil de tre veteraner til sommer lave et Danmarksløb, som i dagene 15. – 20. maj skal gå fra Svaneke i øst til Søndervig i vest. Der er tale om et

arrangement med alt inkluderet, dog har man ikke kunnet få en aftale med broerne og deres brobizz'er. Der bliver ophold for natten på LO-skolen i Helsingør, Hotel Kronprins Frederik i Fredericia og på Hotel Fjordgården i Ringkøbing. Der er lagt op til en tur med godt samvær, hvor der køres efter rutekort, men der er ingen kontroller undervejs. Rutekortet er af vejledende art, dog skal man være fremme ved dagens endemål til tiden. Før starten i Svaneke er der to overnatninger på Siemsens Gård.

At der virkelig er tale om et familieforetagende, ses af, at storebror Niels Kristiansen, som altså bor i det sjællandske, står for ruten fra Ystad til Helsingborg.

Det skal endeligt nævnes, at dette projekt kan søsættes, eftersom Harald Nyborg optræder som den gavmilde sponsor.

Trods sin unge alder er Karen jo altså veteran, og man fornemmer, at dette Danmarksløb er hendes debut som løbsarrangør samtidig med, at det nok er forældrenes sidste. Næste gang, vi ser et arrangement i det alsiske, er det altså Karen, der står ved roret. Og Karen har ideerne, for hun husker tydeligt fra sin barndom, hvad der var værd at snakke om ved veteranløbene. Dengang var der altid børn med, og der blev gjort noget for børnene. Selv pakkede hun som 9-årig slikposer til børnene før Alsløbet 1980. Hun tænker på arrangementer, som ikke skal være store og kostbare, men børnevenlige, hyggelige og rare.

Det imødeser vi med spænding. Godt, der er nogen, der vil tage over og har tanker om, hvordan det skal være.

I slutningen af januar fylder Lars Hugo 75 år. Et stort tillykke fra redaktionen.





En fantastisk historie

- og så er den sand!

Tekst: Erik Kaastrup

Her kommer en sand fortælling der viser, at uanset hvor stor verdenen er, og hvor mange mennesker vi er, så er det uforklarligt, men muligt at man møder lige den person, man har noget væsentligt og håndgribeligt sammen med - uden at vide det.

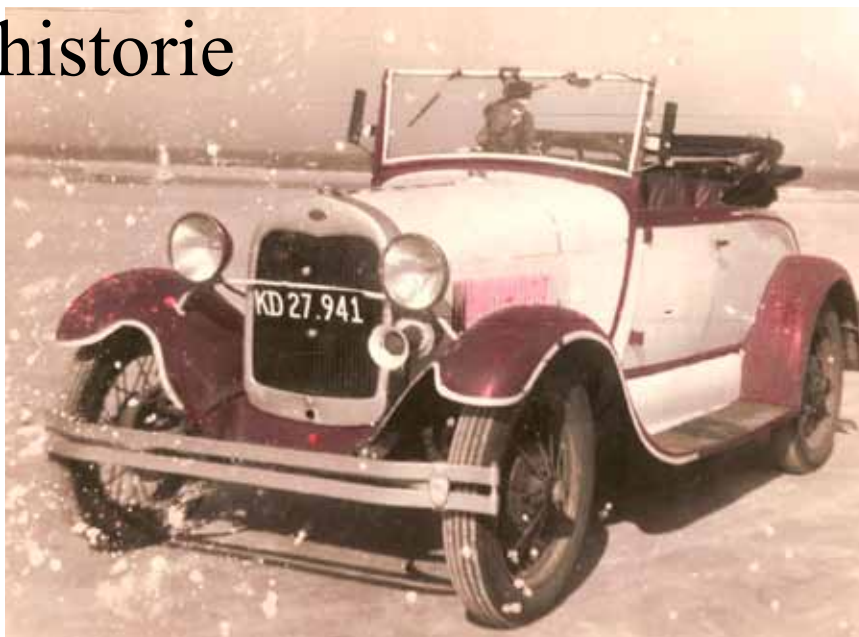
For mange år siden – i efteråret 1960 - fik jeg mit kørekort, da jeg fyldte 18 år. Jeg var også dengang meget interesseret i biler, og det var så heldigt, at jeg kunne købe en Ford A Roadster årg. 1928, 2-sædet med kaleche og bagklap med sæde til to for en pris, som jeg kunne betale, nemlig kr. 550,00. KD 27.941 blev indregistreret i mit navn. Det var helt normalt, at man på den tid kørte i gamle nedslidte biler, idet det ikke var almindeligt at eje en ny bil; det var kun for de få, som havde midler til det.

Bilen blev malet i to farver, nemlig dannebrogsrøde skærme og stafferinger og helt hvidt karrosseri. Indtrækket blev fornyet med møbelstof - læder kunne jeg ikke betale - og kalechen blev repareret og imprægneret, så godt som jeg nu kunne.

Motoren gik udmærket. Den brugte en del olie, men hvis man blandede lidt spildolie sammen med ny olie, gik det såmænd godt nok, og så var det jo også billigere. Batteriet var 6 volt, og jeg husker, at det altid var ved start, jeg havde problemer, men så havde jeg jo håndsvinget.

Jeg var meget glad for min bil, og på grund af bemalingen blev den nogle gange brugt til fotooptagelser med en masse skønne piger placeret rundt omkring på bilen både med og næsten uden tøj. Det gav mig en ekstra indtægt, som kunne bruges til bilens vedligeholdelse og benzin.

På et tidspunkt blev jeg indkaldt til militærtjeneste i 16 måneder og var i Danske Livregiment først i Farum og



siden i Høvelte på Sjælland. Det var ikke hver dag, man kom hjem, men kun i enkelte weekends, hvor jeg ikke havde vagt.

Til og fra kasernerne kørte jeg med mine soldaterkammerater, som sad både inde og ude på bagsædet i bagklappen, - sommer og vinter. De betalte et beløb for turen, som tilskud til mine benzinudgifter. Der var for øvrigt heller ikke sideruder i førerhuset, så også her mærkede man sne og regn.

Tiden gik, og jeg brugte min gamle bil flittigt og havde stor glæde af den, selv om mange sagde, at med en sådan bil kan det kun være for sjov - og det var måske også rigtigt.

En dag i juni 1963 kørte jeg på Øster Farimagsgade i København, og pludse-

lig skete der en masse med bilen på en gang. Den var helt flad og kunne ikke starte igen. Jeg fik den bugseret til et autoværksted, og efter en gennemgang af bilen kunne mekanikeren konstatere, at der kun var en vej, nemlig ophugning. Skaderne var meget omfattende, og jeg ville ikke være i stand til at betale en renovering. Derfor blev bilen afleveret til en ophugger på Sjælland, og jeg fik et mindre beløb udbetalt.

Årerne går, og jeg får familie og arbejde, og har det i det hele taget som de fleste en almindelig tilværelse på godt og ondt. Ind i mellem kunne vi godt tænke på gamle dage med den gamle bil – som vi kaldte FÆTTER HØJBEN – det navn malede vi på bagklappen.

En dag for få år siden kørte min hustru og jeg på strandvejen ved Julebæk nord

Min gamle Ford A i Gilleleje og på Henne Strand 1961



vest for Helsingør. På for pladsen ved restaurant Julebækhus var der parke- ret et stort antal Ford A veteranbiler af god og mindre god stand. Blandt disse biler var der en sort Ford A Roadster årg.1928 – altså sådan en jeg i sin tid havde. Bilen var sat total i stand og fremstod, som om den lige var kommet fra samlebåndet, et meget flot arbejde. Der var ingen til stede på parkerings- pladsen, i det alle ejere var inde i re- stauranten til frokost. Jeg skrev derfor en seddel, som jeg lagde på førersædet, og hvorpå der stod:

”Jeg har en gang haft en bil som denne og har stadig den originale instrukti- onsbog og det originale horn. Hvis du er interesseret i at købe disse effekter, kan du ringe til mig for nærmere af- tale”.

Efter et par uger ringede en mand fra Øster Syv ved Viby på Midtsjælland og sagde, at han var interesseret i at købe de to effekter, og vi aftalte, at han kom til mig på min adresse i Nivå. I den anledning havde jeg fundet en hel del dias-billeder frem fra den gang for mange år siden, hvor jeg havde den gamle Ford.

Efter at have studeret en del af bille- derne på en lysplade, bliver han helt underlig, og spørger mig, om jeg kaldte bilen et navn, - og jeg svarer: ”Ja, FÆTTER HØJBEN”. Med det samme svarer han: ”Det er det, der står malet på bagklappen af en bil, jeg for øjeblik- ket er i gang med at renovere!

Det viser sig så, at min bil, der blev leveret til skrotning i 1963, blot blev stillet på en mark sammen med andre bil- lig, og i 1978 finder han den stå- ende med alverdens ukrudt og træer voksende op gennem resterne af bilen. Herefter får han den afhentet og går en del år senere i gang med renovering af bilen.

Desværre har jeg ikke siden hørt fra ham, trods flere henvendelser fra min side, hvilket jeg ikke forstår, idet jeg jo har givet udtryk for, at det ville være en stor oplevelse for mig at se resultatet af renoveringen af bilen, som i mine unge dage betød så meget for mig og min hustru.

Desuden fik jeg heller ikke nogen be- taling eller en erkendtlighed for in- struktionsbogen og originalhornet, han medtog efter besøget hos mig.



Den gamle Ford ved vort telt på en campingplads og jeg selv ved bilen i vejsiden 1962.



Den gamle Ford er nu kommet indendørs.



Min gamle bil står på en mark sammen med andre lig, men man kan godt genkende den. Den bliver afhentet på lastvogn i 1978 af den nuværende ejer, som vil renovere den.



Bilen under renovering ved siden af den nye ejers anden meget flotte renoverede sorte Ford A – 1928, det var den bil, jeg så i Julebæk i Nordsjælland.



Skrædderen Niels Christensens sølvpokaler 3



Indgravering:
KAMMERATSKABSLØBET 2. - 3. MAJ 1914
ÆRESPRÆMIE SKÆNKET AF HERMANN NIELSEN

Vægt: 215 gram
Højde: 175 mm
Diameter: top 110 mm
3 sølvmærker under bunden: 3 tårne
DA under hammer = Dansk Arbejde
CFH - Christian Fr. Heise (1904-32).

Tekst: Jørgen Lind

**Allerede for mere end 100 år siden var den københavnske skrædderme-
ster, vestjyden Niels Christensen, en
meget aktiv, erfaren og kendt mo-
torsportsmand. Her følger historien
om motorløbene bag nogle af de 59
sølvpokaler, som han vandt i årene
1907-25.**

Det var en helt ny idé, som dagbla-
det "Politiken" (dvs. redaktør Alfred
Nervø) lancerede i samarbejde med
Dansk Motor Klub og Motorcycleuni-

onens Kontrol, nemlig at arrangere
sommersæsonens første store motor-
konkurrence. Arrangementet fik titlen
"Kammeratskabs-Løbet for smaa Mo-
torkøretøjer" og afholdtes som et løb
for hold af 1 bivejsvogn og 2 motor-
cykler i to størrelser. En bivejsvogn el-
ler et automobil var en lille topersoners
6-10 hestes bil, der ikke vejede over
450 kg. De "store" motorcykler var 3
½ - 4 ½ hestes maskiner, de små var 2 -
2 ¾ hestes. En kontrollant fulgte med i
vognen på hvert hold under hele løbet.

Løbet afholdtes den 2.-3. maj 1914
med start lørdag aften fra Lundehus-
kroen på Lyngbyvejen nær Emdrup Sø.
En sand folkevandring af motorfolk og
tilskuere bevægede sig ud ad Lyngby-
vejen, og de mange tilskuere blev vidne
til et egenartet og broget sceneri, som
sjældent var set. Små og større motor-
køretøjer kom brummende op ad den
lille bakke, og deltagere iført polarud-
rustning med tykke vanter og meterlan-
ge uldtørklæder før rundt efter numre,
beskeder og instrukser hos dommerne.
Da mørket begyndte at falde på mellem
de nyudsprungne træer, glimtede det
overalt med skarpe projektører og lyg-
ter. Den lange rute gik over Roskilde,
Nykøbing S., Slagelse, Vordingborg,
Roskilde, og der var opløb og mål på
Frederiksberg Bakke. Normal-køreti-
den var fastsat til 40 kilometer i timen.
Men starterne, journalist Nervø og di-
rektør Falck, var deres opgave voksen
og havde fuldt styr på kaoset, og i god
tid før starten gik kl. 8 om aftenen, stod
alle de 12 anmeldte hold opstillet og
parat til start:



Samtidigt foto i "Auto" 1914.



Hold 1. A. 8/10 Hestes „Wanderer“ Automobil. Fører: Grosserer Hersleb Christiansen. B. 4 Hestes „Wanderer“ Motorcycle. Fører: Grosserer E. Pedersen. C. 2 Hestes „Wanderer“ Motorcycle. Fører: Grosserer F. Frederiksen. Kontrollant: Stud. jur. Poul Roe.

Hold 2. A. 10 Hestes „Adler“ Automobil. Fører: Grosserer Stilling-Andersen. B. 3½ Hestes „Douglas“ Motorcycle. Fører: Stud. polyt. Einar Dessau. C. 2½ Hestes „A. I. S.“ Motorcycle. Fører: Forretningsfører Axel Nielsen. Kontrollant: Forvalter J. Eriksen.

Hold 3. A. 10 Hestes „Adler“ Automobil. Fører: Repræsentant Willemoes. B. 4½ Hestes „The James“ Motorcycle. Fører: Vinhandler Magnus Kjær. C. 2½ Hestes „Baltic“ Motorcycle. Fører: Mekaniker Chorfitzen. Kontrollant: Forretningsbestyrer Arnold Hansen.

Hold 4. A. 6 Hestes „New Hudson“ Motorcycle med Sidevogn. Fører: Cyclehandler H. Levison. B. 3½ Hestes „New Hudson“ Motorcycle. Fører: Grosserer Johs. Semler. C. 2½ Hestes „New Hudson“ Motorcycle. Fører: Forretningsbestyrer C. H. Schmitz. Kontrollant: Erik Helfeld.

Hold 5. A. 8 Hestes „Humber“ Automobil. Fører: Møllejer Chr. Kjærgaard. B. 3½ Hestes „Humber“ Motorcycle. Fører: Cyclehandler C. Bohnstedt-Petersen. C. 2½ Hestes „Humber“ Motorcycle. Fører: Mekaniker H. P. Nielsen. Kontrollant: Grosserer Hjalmar Petersen.

Hold 6. A. 6 Hestes „Peugeot“ Automobil. Fører: Grosserer Aage Hassel juu. B. 5 Hestes „Peugeot“ Motorcycle. Fører: Premierløjtnant J. B. Ussing. C. 2½ Hestes „Peugeot“ Motorcycle. Fører: Militærflyver Peter Nielsen. Kontrollant: Forvalter M. Nielsen.

Hold 7. A. 7 Hestes „Swift“ Automobil. Fører: Prokurist K. Messerschmidt. B. 3½ Hestes „Swift“ Motorcycle. Fører: Mekaniker H. Jensen. C. 2½ Hestes „F.N.“ Motorcycle. Fører: Tilskærer Georg Petersen. Kontrollant Student Erik Hildesheim.

Hold 8. A. 6 Hestes „New Hudson“ Motorcycle med Sidevogn. Fører: Ingeniør Axel Semler. B. 3½ Hestes „New Hudson“ Motorcycle. Fører: Albert Petersen. C. 2½ Hestes „New Hudson“ Motorcycle. Fører: Forvalter A. K. Hansen. Kontrollant: H. P. Budtz.

Hold 9. A. 8/10 Hestes „Wanderer“ Automobil. Fører: Stud. polyt. Caspersen. B. 4 Hestes „Wanderer“ Motorcycle. Fører: Repræsentant Vald. Christensen. Slagelse. C. 2½ Hestes „Wanderer“ Motorcycle.

Fører: Entreprenør J. P. Hansen. Kontrollant: Grosserer Knud Jensen.

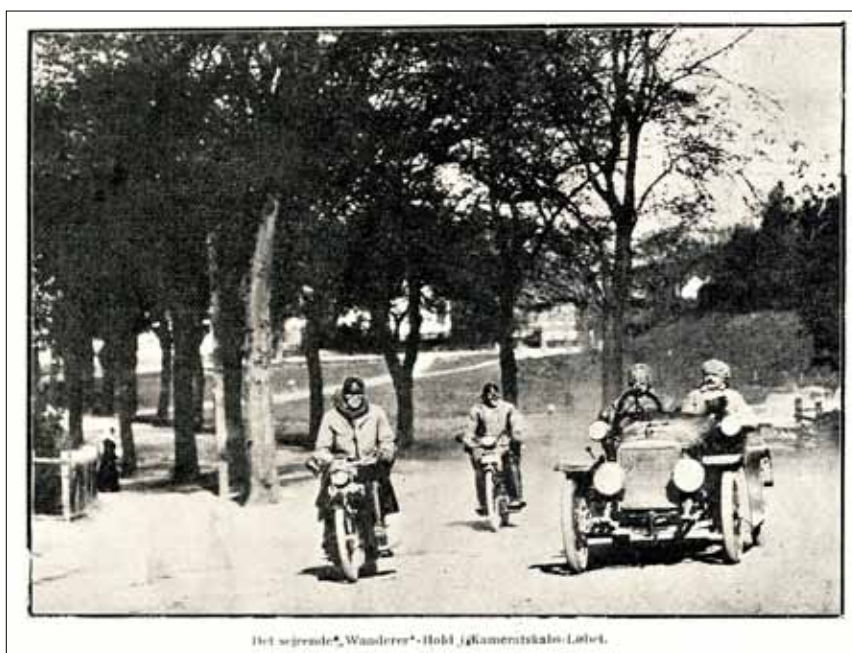
Hold 10. A. 10 Hestes „Adler“ Automobil. Fører: Assistent Herman Nielsen. B. „B.S.A.“ Motorcycle. Fører: Forretningsbestyrer Teilmann-Ibsen. C. 2½ Hestes „Douglas“ Motorcycle. Fører: Skræddermester N. Christensen. Kontrollant: Bugholder Herman Sandstrøm.

Hold 11. A. 5/15 Hestes „Bugatti“ Automobil. Fører: Hr. L. Laier. B. 3½ Hestes „Rudge Multi“ Motorcycle. Fører: Frihavsforvalter Holger Nielsen. C. 2½ Hestes „Aleyon“ Motorcycle. Fører: Forretningsbestyrer Albert Andersen. Kontrollant: Stud. polyt. Erling Arntz.

Hold 12. A. 10 Hestes „De Dion-Bouton“ Automobil. Fører: Ingeniør S. Caspersen. B. 3½ Hestes „Rudge Multi“ Motorcycle. Fører: Grosserer Øve Bendixen. C. 2½ Hestes „Sunbeam“ Motorcycle. Fører: Montør Georg Valleroy. Kontrollant: Fabrikant V. Raven.

Publikums interesse samlede især om ”Flyver-holdet” bestående af flyverne Grut, Ussing og Nielsen. Holdet var først anmeldt som et rent ”Peugeot-hold”, men grosserer Aage Hassel i sin Peugeotvogn var blevet ombyttet med flyveren Grut, der kørte i en lille engelsk ”Chater Lea”. Begge motorcykelkørerne var dog stadig på ”Peugeot”. Præcist kl. 8 sendte direktør Falck det første hold afsted, og inden der var gået en halv time, var det sidste af de 12 holds brummen døet hen, og det opskede landevejsstøv havde lagt sig til ro igen.

Dommerkomitéen bestod af formanden for Dansk Motor Klub, kaptajn G. Rosencrone von Benzon, formanden for Københavns Motorklub, repræsentant Ørholm, og formanden for Motorcycleklubben ”Elleham”, arkitekt Aage Mathiesen, der havde taget deres damer med i en stor ”Brennabor” vogn og fulgte feltet på vej et stykke ud i forårsnatten. Alfred Nervø var derimod ”fare” ind til byen i sin store ”Chandler”, men dukkede senere på natten op i Roskilde, hvor deltagerne skulle samles igen i den gryende morgen. Alle 12 hold var på plads kl. 4, og nu skulle der rigtig lykkes op for hestekræfterne. Ved 6-tiden var de første hold nået *helt ud* til Nykøbing S. Hold 2 og 9 havde opnået et stort forspring, og måtte allerede nu betragtes som favoritter. Ved Slagelse var de to hold stadig i spidsen - en halv time foran ”New Hudson-holdet”. Hold nr. 6 ankom uden bilen, og måtte senere helt udgå efter en række drilagtige punkteringer og andre småuheld.



Det sejrende „Wanderer“-Hold i Kjøbenhavn-Løbet.

I Vordingborg var Hold 2 og 9 kommet en hel time foran den nærmeste konkurrent, men derpå begyndte Hold 1 at lægge afstand ned til de efterfølgende og vinde ind på de to førende hold. Inden Roskilde var holdet næsten nået helt ind på livet af dem, og der udspandt sig nu en spændende opløbskamp. Lige før Roskilde var Hold 9 forrest, men under en standsning for at rense et sodet tænderør kom Hold 2 i spidsen. Glæden blev dog ganske kort, for nu sprang et bagdæk på Hold 2's ”Adler”, og inden holdet fik skiftet hjul, var både Hold 9 og Hold 1 kørt forbi.

Tusinder af københavnere tog ud på Frederiksberg Bakke ved 5-tiden søndag eftermiddag for at se slutningen af løbet.

Kl. 5.56 strøg det gennemstøvede ”Wanderer” Hold 9 over mållinien akkompagneret af et mægtigt bifald fra den store mængde tilskuere. Kl. 6.05 - 9 minutter senere - fulgte Hold 1 og kl. 6.21 - endnu 16 minutter senere - kom Hold 2 i mål. Derefter fulgte Hold 12 kl. 8.25, og som sidst Hold 5 kl. 9.24 - næsten 3 ½ time efter vinderen! Det er tvivlsomt, om alle de tusinder af københavnske tilskuere havde tålmodighed til at blive så længe for at se det sidste af 5 hold køre over målstregen. De øvrige 7 hold havde måttet opgive, da et eller flere af køretøjerne havde gjort for mange knuder. ”Flyver-holdet”, som der var så store forventninger til, udgik, da Ussings lille ”Chater Lea” vogn brækkede sammen i bagbroen, og selvom Peter Nielsen var en hekseme-



ster, rakte hans mekaniske evner ikke til at hele den. Men "Flyverne" kunne dog trøste sig med, at det ikke var i luften, de havde haft så alvorligt et uheld. Der var oprindeligt kun udsat fire præmier i løbet, men da hele fem hold kom i mål, udsatte dagbladet "Politiken" endnu en præmie, som gik til "Humberholdet".

Dagen derpå samledes mange af løbets deltagere i Hersleb Christiansens lokaler på Rådhuspladsen.

De sejrige "Wanderer-folk", der kørte både 1. og 2. pladsen hjem til det gamle, kendte mærke, var selvfølgelig begejstrede for turen og erklærede alle, at løbets fædre havde været ualmindelig snedige i at smede en så usædvanlig streng prøve sammen. Når der kom punkteringer eller andre uheld i vejen, havde konkurrencen udviklet sig til et rent og skært væddeløb for at indhente den tabte tid. Helt fra Nykøbing S. måtte maskinerne yde alt, hvad hver eneste kubikcentimeter kunne støde fra sig. For eksempel havde Hold 1, der kom ind på 2. pladsen, tabt den ene motorcykel undervejs. Uden at kammeraterne havde bemærket det, var den punkteret, og først et par mil længere fremme opdagede de, at den var borte. Vognen måtte da køre tilbage med lappegrejet og fik på den måde et distan-

„Kammeratskabsløbet“,

som blev en meget vanskelig Eksamen for Deltagerne. Løbet blev en eklatant Sejr for „Wanderer“, idet baade 1. Præmie (der toges af Caspersen, Vald. Christensen og J. P. Hansen) og 2. Præmie (der vandtes af Hersleb Christiansen, E. Petersen og Fr. Frederiksen) blev bragte hjem paa Wanderer Vogne og Motorcycler. Det eneste Hold, der iøvrigt fik Præmie ved at køre ét Mærke, var „Humber“holdet.

setillæg på ca. 4 mil. Holdet var så nødt til at køre så meget som muligt over normal-køretiden i forsøget på at nå op til det førende hold, der i øvrigt selv var blevet forsinket af et par punkteringer på de knastørre veje.

"Wanderer-holdene" havde ikke haft antydning af maskinvrøvl, bortset fra lidt pillerier med tændrørene.

Alle deltagerne i Kammeratskabsløbet var enige om, at løbet havde været overordentligt interessant og spændende, men også meget krævende for såvel mand som materiel. Ikke så få af de uplacerede, der var blevet sat ud af spillet af forskellige uheld, ville meget gerne have revanche året efter.

Kammeratskabsløbet blev med afbrydelser kørt i den næste halve snes år, og andre motorklubber optog også denne løbsform.

Hverken skræddermester Niels Christensen, hans 2 3/4 hestes "Douglas" motorcykel eller hans Hold 10 figurerer på præmielisten, og vi ved ikke præcist, hvad der hændte dem undervejs. Men hans flotte sølvpokal KAMMERATSKABSLØBET - 2. - 3. MAJ 1914 - ÆRESPRÆMIE SKÆNKET AF HERMANN NIELSEN står vitterligt på min reol og vidner om en prisværdig indsats.

2 Cylinder
2 3/4 H. K.



2 Cylinder
3 1/2 H. K.

Køb ingen Motor Cycle før De har prøvet

DOUGLAS „DEN DRIFTSSIKRE MOTORCYCLE“

Generalrepræsentant for Skandinavien: **CHR. GOTTSCHALCK**, Frederiksholms Kanal 14.

<p style="text-align: center;">Faas detail hos:</p> <p>Dansk Sports Magasin, Bredgade 21. H. Kjærulff, Aalborg. Søren Tranberg, Esbjerg. L. Chr. Madsen, Nykøbing F.</p>	<p>Petersen & Jensen, Skanderborg. I Lauth, Viborg. Jørgen Christiansen, Vejle. A. Andersson, Göteborg. Brøderne Larsson, Örebro.</p>
--	---

NB. Forhandlere antages over hele Skandinavien.

Announce for en motorcykel som Skrædderens "Douglas".



50 års tilbageblik

Da det første "Tilbageblik" var gået i trykken, kom der lidt flere billeder fra Owe Persson. Det var ikke kun de to 'danske' Rolls Roycer han fotograferede, så her kommer vi med en lille opfølgning, hvor vi retter opmærksomheden mod de to andre dansk-ejede biler. Begge Rollserne er bevarede og Packarden ligeså. Men det er også lykkedes at hitte Renaulten. Den er hos Hermansen på Bornholm.

Ole skriver: "Den gang jeg erhvervede den, var der svejset 16-tommer løse fælge på de originale hjulplader. Jeg synes, det ses på billedet, at hjulene er for små og for ballonagtige. Jeg har senere været heldig og finde originale hjul". Det er helt rigtigt og meget almindeligt i de år, hvor det var umuligt at opdrive de gamle dækstørrelser - noget nutidens veteranbilister ikke har problemer med.

Niels Andersen fortæller om turen til Göteborg, at det var den gamle vej over Hallandsåsen og mindes ikke mindst en bekymrende nedkørsel på nordsiden, hvor farten blev anselig - og "en vidunderlig benzinnmåler på tankdækslet lige foran forruden". Han kørte Renaulten på den forrige ejers plader og i september blev den afmeldt og solgt. Niels var den tredje ejer. Den første var Carl Ludvigsen, København K. Han solgte i 1930 til kaffegrosserer Jørgen Lundh på Nørrebrogade, som i 1956 flyttede til Holte. Han beholdt den i godt 30 år, indtil Niels købte bilen og kørte videre på Lundhs nummerplader A 85.949. Den havde altså kun haft to ejere.

Hvor mange ejere, Irene Christiansens Packard havde haft, da hun købte den i 1959, ved jeg ikke. Men den er meget velbevaret, så det er næppe mange. Første ejer var Tage Kjær. Og sælgeren var også mediciner - overlæge Deden på Rigshospitalet. Christiansen skriver: "Motoren blev hovedrepareret af Kenvig på Vesterbro fra A-Z". Den ser virkelig strampudset ud på billederne, så den blev måske også malet. Den var (og er) tofarvet grå. I Unions vognbog står der *straw color*, og det er vel næppe gråt, men snarere lyst gullig. Bogen fortæller også, at den blev afskibet 1. juli 1930, var på lager 17. september og blev leveret 7. november til Kjær. Men der står en anden overstreget køber: John M. Larsen i Stoltenbergsgade. Den historie har vi ikke rede på.



Den enlige norske vogn: Kiles 1932 Packard convertible sedan, Christiansens 1930 Packard 733 convertible coupé og Niels Andersens 1926 Renault NN Berline.



Christiansens smukke Packard suser ind på Götapladsen.



Svenskerne havde venstrekørsel i 1961. Her har Persson fotograferet Christiansens Packard fra passagersædet i Oryx. Volvobussen, Opelen og Renaulten, som kører den modsatte vej, var ikke veteraner; de var tværtimod forholdsvis nye brugsbiler.



A real "Personal Comfort Car" T-Bird 1966 - eller en rigtig flot flyder



Per med sin imponerende bil

Der er god indstigningsplads

Tekst og foto: Erik Mieth

At få lov til at prøvekøre en rigtig T-Bird fra 1966 er en oplevelse, som jeg gerne ville unde mange bilentusiaster, og det prøvekørte eksemplar var endda restaureret til fineste stand.

Den vækker berettiget opsigt lige meget, hvor den kommer, der går ikke mange øjeblikke, fra den er parkeret, til man er omgivet af interesserede tilskuere. Den er da også imponerende med sin iøjenfaldende røde metallak og hvide Landau vinyltag.

Bilen er hjemtaget af den nuværende ejer Per Lumholtz, der købte den i Avesta i Sverige i oktober 2000. Herefter blev den sat gennemgribende i stand, så den i dag ligner en fabriksny, og den store amerikaner kører også perfekt. Det har da også været en omfattende omgang, Per har ladet bilen gennemgå. Den er totalrestaureret. Per er endda i besiddelse af bilens oprindelse, idet han har den oprindelige faktura, fra den blev fremstillet på Wixom fabrikken i Michigan og solgt til den første ejer, Ford forhandler "Johnny Bolton Ford Inc" i Florida i oktober 1965.

Følgende er renoveret:

- Undervogn, styretøj og bremses
- Motor
- Gearkasse
- Elnet og elkompneter
- Vacuumsystem
- Nyt læderindtræk
- Kromdele
- Hellakeret



Det 428 kubiktommer store kraftværk



Den har en lang række udstyr, som var forbeholdt de allerdyreste biler i 1966, og det var Fords bud på, hvad de dengang netop ikke betegnede som en sportsvogn, men som en ” Personal Comfort Car” - og komfortabel - det er den. Når man cruiser hen ad vejen føler man, at man bliver transporteret på første klasse, og man føler heller ikke, at det haster med at komme fra A til B, for man sidder så godt, at køreturen gerne må vare længe.

Men den kører også som en typisk amerikaner fra den tid. Den er meget retningsstabil, men man skal ikke køre for hurtigt gennem sving og snævre kurver – så mærker man den typiske understyrende tendens, og dækkene får tendens til at give lyd fra sig. Men man kan jo også bare køre efter det, bilen er designet til. Den kraftige powersteering **gør**, at man føler bilen letkørt, man kan styre den med en lillefinger på rattet.

Den 8-cylindrede motor er på 428 kubiktommer, svarende til hele 7 liter, og har en stald på hele 345 HK. Det betyder selvfølgelig, at den er tørstig, kun ca. 5 km/literen og med de nuværende brændstofpriser er det ikke idealet. Men hold da op, hvor den spinder, når den triller med de fartgrænser, vi har her i landet. Der er hele tiden et stort kraftoverskud.

Den tre-trins automatiske C6 gearkasse skifter, helt uden at man mærker den, og som en amerikaner en gang sagde til mig om automatgearkasser af denne størrelse: ”monter den og glem den” og nyd at køre.

Lydniveauet under kørsel er bemærkelsesværdigt lavt, motoren høres kun som en stille hvisken, og der er ingen vindstøj, så man kan let føre en samtale eller høre radio.

Udstyrslisten er et helt kapitel for sig. Det er alenlangt, og da der heller ikke er sparet på krom, så føler man sig omgivet af amerikansk luksus, og selv om jeg normalt ikke rigtigt er til krom i biler, så kunne jeg ikke undgå at blive imponeret af dette overflødhedshorn.

Meget af udstyret i T-birden er ting, der som før nævnt først, er kommet langt



Bemærk at skalaen er udskiftet fra miles til kilometer



Ny hvid læderkabine



Advarselslys i døre



Landauer



Kontrollampen for blinklys havde en helt unik placering på 1965 modellen

senere i andre biler: Vacuumstyret centrallås, vacuumstyret ventilation ved bagrude, vacuumstyret åbning af bagagerumsklap, lys i dørene når de åbnes, aircondition, el-ruder, el-ventilationsruder, el-justering af forsæder, original stereo cassetteradio med 4 højttalere, el-antenne m.m. Midt over forsæderne sidder en tagkonsol med advarsel lamper for: åben dør, katastrofeblink, ikke spændt sikkerhedssele og lav benzinstand. Ja, der mangler ikke noget.

En sjov gimmick i denne model er de små kontrollamper for blinklys, der sidder helt ude på forskærmene; det er vist kun 1966 modellen, der havde dette. En anden amerikansk specialitet er betjeningen af håndbremsen, der faktisk er en fodpedal, der sidder helt ude i venstre side. Fodpedalen låser, **når den trædes ned**, men udløsningen sker automatisk styret af vakuum, når bilen sættes i gear.

Man bemærker også bagagerummet, der allerede fra fabrikken var flot foret med et særligt mønstret indtræk, og ved restaureringen af denne bil blev den indvendige aptering på sæder og sidepanelers originale vinyl udskiftet med flot hvidt læder. Det fandtes nemlig også originalt som ekstraudstyr, og det sætter prikken over i'et.



Tekniske data:

8 cyl. motor 428 cui. svarende til 7 liter 345 HK
Skivebremser på forhjulene
Uafhængigt affjedrede forhjul
Fast bagaksel med bladfedre
15" radialdæk (215-75-15)
Tankkapacitet 22 gallons (ca 83 liter)
Egenvægt 2100 kg



Det polstrede bagagerum





”TOUR de HAVE”

Tekst: Per Lumholtz

Foto: Per Lumholtz, Dorte Stadil



Den 21. august var dagen, hvor der skulle gang i Swarfega bøtten! De olierede hænder og fingre skulle skrubbes grundigt, for vi skulle ud og prøve at få lidt mere grønne fingre.

Dorte Stadil havde på denne dag inviteret til ”Tour de Have”, som var blevet til i et samarbejde med Haveselskabet, der holdt Havefestival med åbne haver. Planen var at besøge ni udvalgte, men meget forskellige haver, og denne oplevelse blev så meget belejligt kombineret med nogle dejlige ture i det Nordsjællandske. At vi så også var heldige med vejret – varmt og solrigt – gjorde bestemt ikke oplevelsen mindre.

Det kom vist lidt bag på Dorte, at interessen var så stor. Det gav hun udtryk for ved sin velkomst ved klubben i Nærum, idet hun kunne meddele, at der var tilmeldt 38 biler til dagens udflugt. Alligevel var der dejlig kaffe og lune snegle til alle, mens Dorte fortalte om de planlagte ture. For at vi ikke skulle køre i kortege til de forskellige haver, var der udarbejdet seks forskellige ruter, således at der kunne blive et jævnt besøg i haverne med mulighed for, at de have-besøgende også kunne bese vores dejlige køretøjer.

Haveindretning med fantasi

Og det blev virkelig en minderig dag. Haverne var utroligt forskellige. Lige fra en have, der mest var præget af ejerens malerkunst, men også et gammelt stoppested havde fundet sin sidste hvileplads, til en have der var meget praktisk anlagt med plads til dyr, børn og voksne. Nogle haver havde også springvand med den dejlige klukken af vand. Alle haver var naturligvis præget af ejernes iderigdom og fantasi, og ofte meget hårdt arbejde. Særlig én have i Farum var meget overraskende, idet grunden var udgravet med anlæg af en sø med åkander, planter og siv, omkranset af tonstunge sten, der var blevet bragt hjem udefra. Al den opgravede jord var blevet lagt op omkring havens kanter som skråninger, hvorved bl.a. højden ned til bagboens have var ca. 10 meter. Der ligger mange timers arbejde i at skabe sådan en natur midt i et villakvarter (og ejeren har det ok med sine naboer).

Afslutning på en dejlig dag

Oplevelserne var mangfoldige, og jeg tror ikke, der var nogen, der nåede gennem hele deres rute, for det kunne godt være svært at løsrive sig fra de mange indtryk, man blev bombarderet med. Til sidst var man dog mere end mæt, og bilens næse blev rettet mod Virum, hvor Dorte og Bent havde inviteret til at afslutte dagen med grill og fællesspisning i deres have. Ved ankomsten var der dækket borde i hele haven og 4 grills var tændt, så det var bare med at få madkurven frem og begynde stegning af, hvad man nu havde valgt, aftensmaden skulle bestå af. Det var en fantastisk dag og det blev også en fantastisk hyggelig aften sammen med alle de glade DVK'ere, der sikkert lige som jeg vil tænke tilbage på denne dag som en af de mere berigende ture, vi har deltaget i.

Mon ikke du, Dorte, kan regne med lige så stor tilslutning næste år! Jeg tror godt, jeg på alles vegne kan sige: ”Tak for en dejlig dag”.





Der er ingen tekst til januar måneds arkivfoto. Vi håber læserne kan komme med nærmere oplysninger eller kommentarer.

I Veterantidende nr. 426, december 2011 side 16 søges oplysninger om billedet.

Billedet er brugt på side 255 i en bog, der hedder LIGE UD AF LANDEVEJEN, med hestevogn og bil på amternes veje 1868 - 2006.

Bogen er udgivet af Danmarks Vej- & Bromuseum, Oldvejen 25, 4300 Holbæk og er af Jørgen Burchardt og Mette Schönberg.

Af billedregistret fremgår det, at billedet stammer fra Århus Kommunes Biblioteker, Lokalhistorisk Samling, og billedet viser en international lastvogn.

Jeg håber, dette kan være en hjælp til at finde ud af mere.
Venlig hilsen medlem nr. 1006 Aage M. Christensen.





Oresund Tourist Rally d. 10. og 11. september

Tekst og foto: Helge Jensen

Dorte Stadil skrev i VT 422 om to anderledes oplevelser. Som deltager i løbet kan jeg bekræfte, at det var en meget fin oplevelse. Kulturborgmester Pia Allerslev startede løbet lørdag kl. 10.00 fra Bella Centret. Det var under megen opmærksomhed for løbet var det første af sin slags. Til dem, som ikke nåede at opleve det, kan det nu allerede noteres, at løbet vil blive gentaget i 2012.

Vi startede en rigtig paradetur gennem vor berømte, dejlige hovedstad, København.

Fra Bella Centret forbi DR-byen over Langebro og via Rådhuspladsen langs søerne og forbi Rigshospitalet.

Gennem fælledparken over Hans Knudsens Plads til Bernstorffsvej, Femvejen og til Klampenborgvej, ad denne til Hjortekær langs Dyrehaven. Videre gennem Lundtofte og Ørholm, derefter til Gammel Holte og gennem dette til Høsterkøb og 1. post vest derfor, med en fremragende udsigt over Sjælsø.

Denne tur var der afsat 1 time til svarende til en gennemsnitshastighed på 33 km/t. Derefter blev hastigheden sat lidt op, men vi var denne dag ikke over 44 km/t.



Start og mål.

Etape 2 gik til Fredensborg Slot via Grønnegade, Karlebo, forbi Grønholt Flyveplads, Langstrup, Søholm, Brunemark og Fredensborg. En meget flot tur på nogle af Nordsjællands smukkeste veje. Her blev alle biler parkeret i indkørslen til slottet, og der blev delt frokostpakker ud og holdt pause på 40 min.

Etape 3 gik til Teknisk Museum i Helsingør, hvor der igen var en lille pause. Turen gik via Tikøb og Gurre.

Etape 4 var via Horserød, Esrum, Græsted samt Gadevang til Super dæk i Hillerød. Men inden var vi forbi Fredensborg Slot, hvor der var en kontrol. Vi kørte stadig i det flotte Nordsjælland.

Sidste etape denne dag gik til Risby, hvorfra der var transportetape til Bella Centret.

Turen gik via Nørre Herlev, Lystrup, vest om Lyngø, Slagslunde, Ganløse, Veksø og Ledøje. Ved Bella Centret var

Kontrol Fredensborg





Stortorget Malmö.



Bella Centret.



Stortorget Malmö.



Kontrol Fredensborg.

der en fin og beskyttet parkering indtil næste morgen inde på centrets område. Kl. ca. 18.30 var der en fin buffet på det nye Bella Sky Hotel. Det havde været en meget fin dag.

Søndag den 11. september startede 1. vogn 2. dagen kl. 08.00 fra Bella Centret; turen gik da over/under Øresundsbroen til Skåne, hvor dagen foregik i det sydlige.

Etapen førte os af mange smalle og snoede veje og bag flere kirker ad snævre stræder til Sturup Raceway. Vi passerede byerne Mellan-Grevie, Alstad samt Börringe kloster.

Efter en pause gik turen videre ad fortsat snoede veje, men nu noget mere kuperet - meget smukt.

Häckeberga naturreservat kørte vi igennem samt landsbyerne (hvis man kan kalde dem det) Julstorp og Nällevad til Gennarp.

Der var en kort pause, hvorefter turen gik videre til Malmö via Esarp syd om Kyrkheddinge og Syd om Staffanstorp og igen forbi små kirker i Mölleberga og Bjärshög - atter små og smalle veje.

I Malmö var der frokost og pause på Stortorget, hvor bilerne var marcheret op. Frokosten blev fortæret i et telt, der var opstillet på torvet.

Der var stor opmærksomhed om løbet fra lokal TV m.m. I forbindelse med løbet, som jo også havde deltagelse af elbiler, var der arrangeret udstilling om dette ligesom der også var el-cykler.

Da vi forlod torvet kørte vi forbi Turning Torso og Malmöhus for at starte på løbet sidste etape.

Turen gik som om formiddagen ad smalle og snoede veje, hvor vi bl.a. passerede byerne Bara, Arrie og Kristineberg, til broen for at slutte etappen i Bella Centret.

Skåne havde været en meget positiv overraskelse at køre igennem.

Dagene sluttede på Bella Sky hotellet med buffet og præmieuddeling. Det havde været 2 dage med anderledes oplevelser.

Under vejs havde der også været små opgaver, der skulle løses.

Som sagt i indledningen, køres løbet igen næste år 8. og 9. september og kan anbefales.



Kontrol Sturup Raceway.



Oresund Rally rent i mål

Tekst: Michael Eisenberg.
Foto: Jokum Tord Larsen.

Succes for ny event i Øresundsregionen. Øresundsregionen blev lidt mere kendt, og elbilerne blev meget mere synlige, da første udgave af det nye Oresund Rally blev afviklet i weekenden 10. og 11. september rundt om Øresund.

Fortidens, nutidens og fremtidens biler dystede i pålidelighedsrally - en krævende, men miljøvenlig version af rallysporten, hvor det ikke gælder om at køre hurtigst, men mest præcist. Elbilerne fik kam til deres hår på lange etaper, som testede deres rækkevidde til den yderste grænse.

I Oresund Rally var der kategorier for elektriske biler, hybrid- og brændstofoptimerede biler samt klassiske biler, og en række af de bedste rallykørere fra Danmark, Sverige og Norge dystede om sejren. Bedst blandt elbilerne var Tim Svanholt og Bjarne Kristensen i Nissan LEAF foran Simon Larsen og Jørgen Kristensen i Citroën C-Zero. Blandt hybridbilerne og de brændstofoptimerede biler gik sejren til Morten Karl og Egon Brøndum i BMW



Vinderne i Oresund Rally: Tim Svanholt og Bjarne Kristensen i Nissan LEAF: bedste elbil. Morten Karl og Egon Brøndum i BMW 320d: bedste brændstofoptimerede bil. Henning Jørstad og Tine Hallre i Alpine Renault A110 fra 1977: bedste klassiske bil. De flankeres af K G Schildt, Svenska Bilsportförbundet og løbets event organizer Michael Eisenberg.

320d Efficient Dynamics Edition foran Henning og Else Friborg i Opel Meriva 1,3 CDTI ecoFLEX. Og blandt de mange smukke klassikere var der sejr til nordmændene Henning Jørstad og Tine Hallre i Alpine Renault A110 fra 1977 foran Lars Bækkelund og Erik Andersen i Fiat 128 SL Coupé fra 1972. Bedste svenske deltagere blev K G Schildt og Hans Sylvan i en klassisk Austin Healey 3000 fra 1964.

Med Oresund Rally har vi inviteret fremtidens biler ind i motorsporten. Elbilerne har bevist deres duellighed i Oresund Rally, nu gælder det om at få udbygget infrastrukturen, så elbiler også kan konkurrere på lige fod med traditionelle biler i hverdagens trafik. Oresund Rally er af Øresundsregionen udpeget til at blive en fast event. Næste udgave finder sted 8. og 9. september 2012.



Det tyveårige rallytalent Simon Larsen satte sig sammen med sin rutinerede navigator Jørgen Kristensen ind i en Citroën C-Zero elbil lånt af ChoosEV og blev nr. 2 blandt elbilerne. Her ses de i Malmö med Turning Torso i baggrunden.



Förbundsordförande Kåge Schildt, Svenska Bilsportförbundet, og den tidligere VM-kører i rally, Hans Sylva, blev bedste svenskere i deres Austin Healey 3000 fra 1964.



Kulturnatten i København 2011

Tekst og billeder af Per Lumholtz

Fredag d.14. oktober var der atter kulturnat i København. Ligesom de tidligere år var Cira og Ib ude med indbydelse til at udstille gamle biler i Transportministeriet denne aften, som et af mange tilbud til de tusinder af mennesker, der besøger Københavns kulturnat .

Vi troppede op med 17 biler som dækkede perioden fra 1914 (Ford T) til 1985 (Volvo), så publikum kunne få et dækkende billede af bilismens udvikling gennem ca. 8 årtier.

Og interessen var rigtig stor. Tilstrømningen af publikum i år var større end tidligere, og der blev da heller ikke lukket ned for udstillingen kl. 22 som planlagt. Spørgelysten ville ingen ende tage, når man befandt sig ved sin bil - men det er vi jo ikke kede af.

Transportministeriet bød også på et godt arrangement for os. Efter bilerne var arrangeret i gården, blev der budt på flere forskellige sandwiches. Alle biler blev oplyst med lamper opsat i dagens anledning, og vi og alle besøgende havde fri adgang til kaffe og kakao med marshmallows. Der var udstillinger og foredrag om bl.a. City Ringens tilblivelse, de arkæologiske fund i forbindelse med udgravning til City Ringen (Kgs Nytorv og Rådhuspladsen) samt fremvisning af køretøjer og arbejdsredskaber.



Desuden kunne man i forbindelse med kampagnen **"Kør bil" når du kører bil** prøve et par briller, der gav én en fornemmelse af at have 1 promille i blodet og så spadsere mellem nogle kegler. Der var vist ikke nogen, der ikke "tog kegler".

Det var kort sagt en ganske vidunderlig aften med det skønneste kølige, vindstille vejr, hvor snakken gik lystigt mellem alle os, der udstillede biler. Man kan blive så klog sådan en aften. Vi sluttede aftenen af med lækker natmad (lasagne, salat, pølse og ost) i Transportministeriets kantine, og det var glade, men trætte DVK'ere, der kørte ud af porten og hjem til en god nats søvn.

Kære alle deltagere på kulturnatten,

Tusind tak for en forrygende aften med super flotte udstillinger!

Vi slog alle rekorder og havde 1827 besøgende! (50 % flere end sidste år - som var den tidligere rekord)

Men vigtigere endnu, så er det mit klare indtryk, at alle besøgende kom hjem med en rigtig positiv og rig oplevelse.

Og det var takket være jer!

I må meget gerne lade min hilsen gå videre ned i jeres organisationer til de folk, som gjorde dette til en rigtig fin og fornøjelig aften for både deltagere og besøgende.

*Mange hilsner - og forhåbentlig på gensyn,
Thomas Ginnerup-Nielsen*





Svend Hauberg - mindeord

Et af DVKs mangeårige medlemmer er gået bort. Medlem nr. 103. Svend Hauberg var en glødende veteranbilsentusiast, jeg vil nærmest kalde ham rødglødende, fordi han viste en lidenskab for de gamle biler, jeg aldrig har oplevet stærkere. Han var ”samler” i ordets egentlige forstand, idet han ikke skilte sig af med sine ting, når først de var i hus. De fleste køber et køretøj og sælger det måske sidenhen for at anskaffe sig noget andet. Sådan var Svend ikke - han var samler, og i særdeleshed samler af automobilia.

Automobilia i form af bilkølere prydede også væggene i hans hoteller, for Svend var udover at være bilsamler, også en knivskarp forretningsmand inden for den københavnske hotelbranche, hvor han havde oparbejdet ejerskab af fire hoteller, der blev drevet i samarbejde med hans livstykke af en hustru Lizzie, og senere godt assisteret af flere familiemedlemmer.

Svend var forud for sin tid, da han i tresserne, som en af de første, lancerede det finere franske køkken i sin «Restaurant Botanique» i Hotel Botanique ved Botanisk Have. Det var længe før, vi i halvfjerdserne blev oversvømmet med restauranter, der fik den samme idé.

Svends passion for ædle biler var noget, han gik privat og relativt stille med. Derimod gik det ikke stille for sig i de mange år, hvor han turnerede Danmark og en del af Europa rundt som en yderst respekteret musiker i henholdsvis Leo Mathiesens og Svend Asmussens orkestre. Det var også i underholdningsbranchen, han lavede sit hat-trick ved at opnå stor popularitet med «orkestret», score kassen og sidst, men ikke mindst at score sin festlige hustru Lizzie.

I bilverdenen gik Svend efter de virkelig fine ting, som f.eks. Buggatti, Amilcar, og Alfa Romeo, og han brugte dem i mange år som hverdagsbiler i al slags vejr. Det var helt almindeligt at se hans Alfa «Freccia de Oro» holde midt på pladsen på Nørreport foran Hotel Botanique. Og skulle de repareres, så skruede Svend selv.

Ingen opgave skræmte ham, når det gjaldt hans biler. Det mest komplekse var dog opgaven med at få topstykker til den 8-cylindrede Alfa, hvor det viste sig, at erstatninger var ikke-eksisterende. Hvad gør man så? Ja, så kontakter man Alfa Romeo i Milano, og låner originaltegningerne, og laver dem selv. Resultatet af denne mega-opgave blev en serie af topstykker, som blev solgt til andre Alfa-ejere i samme situation, og som kronen på værket også til Alfa Romeo selv.

Svend var tillige æresmedlem af Alfa Romeo Klub Danmark.

Den bil som de fleste forbinder med Svend var «den lille røde», Alfa Romeo 1750 Grand Sport kompressor. Det var hans kæreste eje, og det var også den der sammen med Svend gav undertegnede fantastiske oplevelser ved gennemførelse af Mille Miglia 3 gange.

Med det spændende liv Svend havde ført, var han en blændende, underholdende fortæller og en rejsefælle, der kunne krydre turene med sine fremragende sprogkundskaber.

Svend fortalte, at han og Lizzie en gang om året brugte det, de kaldte «hummerpengene». Det var det årligt indkomne beløb fra royalties fra de musikteksker, Svend havde skrevet.

Den mest kendte kender alle, nemlig TAKE IT EASY, BOY BOY - og det gør Svend så nu.

Palle Murmann



Billeder fra en hyggelig eftermiddag med Hauberg og Bugattierne for tre år siden, hvor Peterne Zink, Bering og Juel Jeppesen (foto), fik liv i T40, rodede med 57eren og kiggede og snakkede om dejlige biler. Hvis Svend Haubergs ånd kører videre et sted, er de sikre på, at det er på en dejlig slynget vej bag rattet i en vogn, med mindst én overliggende knastaksel.

Peter Bering



P. E. Hansen - mindeord



En af klubbens markante personligheder er gået bort. Poul Erik Hansen, Horsens, døde onsdag den 7. december 2011; han blev 76 år.

PE, som han blev kaldt, var kendt viden om i klubben for sine mange artikler og foredrag om veterankøretøjer og deres restaurering, særlig erhvervskøretøjer havde hans store interesse.

Som belønning for sin værdifulde indsats fik han i 2005 tildelt Årets Emil, se Ole Emil Riisagers begrundelse i VT nr. 353 november 2005.

PE blev medlem af DVK i 1962 og fik medlemsnummer 300. Han var med i bestyrelsen fra 1969-1973 og fungerede som næstformand.

Uden for klubben har PE gennem årene haft flere tillidsposter, bl.a. som formand for Energi Horsens i mere end 26 år. Han har også i mange år været aktivt engageret i industrimuseet i Horsens.

Her i Horsens er vi en lille gruppe DVK-medlemmer, der med jævne mellemrum samles ved en hyggelig frokost hos hinanden på skift for at drøfte løst og fast om vores hobby. PE vil blive meget savnet ved disse lejligheder, ligesom han vil blive savnet overalt i klubben.

Æret være P. E. Hansens minde.



ODSHERREDSLØBET

Køres st. bededags

Lørdag 5. maj 2012



ODSHERRED
KOMMUNE



PROGRAM. Kl. 9⁰⁰ -10⁰⁰ Løbsdeltagerne samles ved Administrationscentret (Rådhuset) Rådhusvej 75 4540 Fårevejle.
Der serveres morgenkaffe fra kl. 9⁰⁰
Kl. 10⁰⁰ Borgmester Thomas Adelskov starter løbet og køretøjerne præsenteres.
17. Odsherredsløb på kryds og tværs i Odsherred. Ca. 100 km lang rute, som afslutter med frokost på Restaurant "STRANDLYST" Lyngvej. 4560 Vig.
DELTAGELSE.: Alle køretøjer over 35 år **max. 100 køretøjer (biler-motorcykler).**
HUSK beskrivelse af køretøj gerne historie.

Betaling. Startgebyr. 50,00 kr. pr. køretøj **Deltagergebyr.** 150,00 kr. pr. person. **Deltager børn(12 år)** ½ pris 75,00 kr. for frokost + 1 øl/1 vand/1 glas vin og kaffe. **Tilmeldingsfrist. 01. maj 2011.**

Sendes: til Conny Larsen, Nygårdsvej 1, b. 4573 Højby Mail. col@mail.dk tlf. 59 30 25 71 Fax. 59 30 25 78

Beløb sendes pr. Check eller indbetales på konto Sparekassen Sjælland Reg. Nr. 0517 konto 1 017 899

HUSK NAVN ADRESSE PÅ INDBETALING TIL BANK. Beløb modtaget i modtager nr. med mere.

Med venlig hilsen. Erik og Conny Larsen



Danmarks Tekniske Museum bliver 100 år

Tekst: Niels Jonassen

I Hellerup nord for København lå der en bygning, der skilte med at være Danmarks Tekniske Museum. Den så meget tillukket ud, og den var heller ikke alment tilgængelig. Engang i 60'erne sprang det tillukkede museum overraskende ud med en gigantisk plan om at rive Østerport station i København ned og erstatte den med et højhusbyggeri med kontorer og en meget stor bygning til teknisk museum. Efter kort tid døde planen, og i 1966 flyttede Danmarks Tekniske Museum til nye bygninger i et industrivarter i Helsingør. Senere flyttede man til nye museumsbygninger på Nordre Strandvej i Helsingør. De nye bygninger var i øvrigt tegnede af en af DVKS grundlæggere og tredje formand, Bent Mackeprang.

Der er ingen tvivl om, at museet helst havde bygget i København. Placeringen nord for Helsingør oplevedes som af-sides, men det var, hvad man havde råd til og mulighed for. Denne historie er på en måde symptomatisk for Danmarks Tekniske Museums tilværelse. Den har i mange år været en kamp for at få bedre økonomi og bedre og mere velbeliggende bygninger.

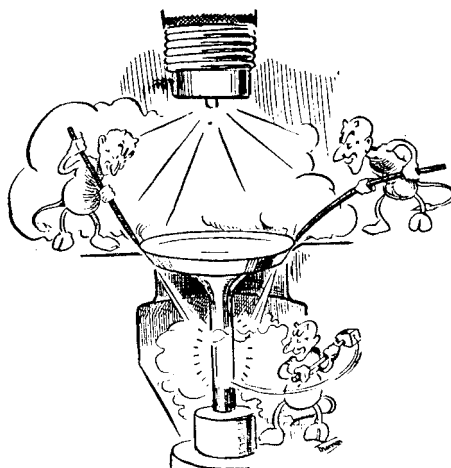
Museet blev stiftet i 1911 af Industriforeningen og Håndværkerforeningen i København som en selvejende institution, og de første mange år samlede man kræfterne om at indsamle genstande og oplysninger. Man skulle helt frem til åbningen af museet i Helsingør i 1966, før det blev muligt at lave permanente, offentlige udstillinger. Der var gennem årene etableret et særligt forhold mellem museet og Dansk Veteranbil Klub, og klubbens stifter og første formand, O.T. Neel var i en lang årrække formand for museets bestyrelse. Det var også karakteristisk, at udstillingen i de første bygninger i Helsingør var helt domineret af biler og motorcykler.

Under direktør K.O.B.Jørgensen havde museet levet en meget tilbageset tilværelse, men med ansættelse af den

nye direktør, Jens Breinegaard, i 1985 blev stilen lagt om. Der blev arbejdet intenst på at udvide og forbedre museet, og bl.a. på at komme ud af bygningerne på Nordre Strandvej som hurtigt viste sig uegnede til moderne museumsdrift. Der blev udarbejdet flere projekter om flytning til først de tomme fabrikker i Hellebæk, senere til det nedlagte Helsingør Skibsværft og senere igen til DSBs lokomotivværksteder i København. På trods af en del velvilje væltede planerne, mest på grund af manglende økonomi. Det var ikke muligt at få velviljen omsat i penge.

En dag stod flymuseet i Billund uden tag over hovedet, og teknisk museum så en mulighed. Museet købte Helsingør Værfts nedlagte og forfaldne støberi og kunne nu tilbyde plads til alle flymuseets fly. Det førte til et samarbejde og siden en sammenslutning af de to museer, så flymuseet blev en underafdeling af Teknisk Museum. Det er efterhånden lykkedes Teknisk Museum at købe næsten hele det bygningskompleks, som udgjorde støberiet, og der er derfor plads til de udvidelser man har brug for. Som sædvanlig er økonomien en voldsom hæmsko, men museet har gennem de seneste år tiltrukket flere penge, måske bl.a. gennem en meget udadvendt virksomhed med mange særudstillinger om alt fra fly, landtransport, plastic og computere til Ellehammer. Et samarbejde med Zonemuseet førte til at hele dette museum nu befinder sig på Teknisk Museum. Modeljernbanen er blevet et trækplaster, og fars dag arrangementet 5. juni hvert år trækker et stort antal tilskuere

Museet har stadig mange ambitioner, men ved stædigt og vedholdende arbejde er det lykkedes at få museet trukket ud af glemslen, at få udvidet medarbejderstaben og få gjort museet til et naturligt samlingssted for den tekniske historie. Dansk Veteranbil Klub har i øvrigt bevaret sin tilknytning til museet, idet klubben er medlem af Danmarks Tekniske Museums repræsentantskab.





DELE TIL BILER KØBES

Flathead motor og gearkasse købes til **Ford 1932**.

Frank Nielsen, tlf. 28147877
olds_46@ofir.dk

DELE TIL BILER SÆLGES

MGB Roadster 1970. Højre og venstre yderpanel. (Nye) kr. 300 pr. stk. Jess Madsen, tlf. 53574886
jessmadsen1953@hotmail.com

Sælges til 28-29' er **Ford A Tudor**: Komplette for- og bagaksler med fjedre. Følge - restaurerede og urestaurerede. Komplet 28 Tudor karosse inklusiv registreringsattest. Urestaureret motor. Sandblæst, malet og restaureret chassiramme. For- og bagskærme. Kofangere, ratstammer, sæder + mange andre dele.

Lars Ege Olesen, tlf. 51366023 eller 65963146

AUTOMOBILIA

Et godt tilbud: 1 stk. automobilets håndbog og vejledning for reparationer, 1939 - 938 sider. Udgivet af: P. A. F. Norup. 1 stk. Elektronik for biler, 1958 - 885 sider. Udgivet af: Åke Johnson. 1 stk. Autoreparationer Chassis og undervogn - 1168 sider. 1 stk. Svejsning af Vilh. Jørgensen. Ivars Forlag 1966 - 908 sider. 1 stk. Diesel specialbeskrivelse af Bengt Sandelius 1965 - 648 sider. 1 stk. Specifikationer for: Personvogne-, Lastvogne-, Traktorer-, Motorcykler-, Scootere-, Knallerter og El data. Forfatter: N.E. Demant Hansen Forlaget Ivar 1957 - 578 sider. 1 stk. Motorreparationer-, Automobilreparationer-, Auto-Diselmotorer. Tillæg med alle data mm. Ivars Forlag. Pris for alle bøgerne kr. 800.

Jørgen Vangsgaard,
jorvang@mail.dk

TIL SALG



Zündapp Bella R 154. 150 cm³, i meget fin stand, indregistreret 1. gang i 1958, nymalet, nye dæk og støddæmpere. Vinter-pris, kr. 14.500.
Ole Rimmen, tlf. 30673713



Ford A 1928 2-dørs renoveringsobjekt uden rust, kører fint. Afmeldt 28. august 1960.
Jens Toft, tlf. 97343233
toftair@mail.dk

DIVERSE

Værktøjskasse til BMW 326/327 eller **EMW 340/327** købes.
Vivi Hansen, tlf. 25793131
vivi-m-hansen@hotmail.com

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

Veterandele.dk

LEVERING HVER MÅNED FRA USA

Vi har alle materialerne til dit restaureringsprojekt

- Ledning
- Tændledning
- Pærer
- Blinkrelæer 6V
- Gummilister
- Rudelister
- Frostpropper
- Tin
- Esbjerg Maskinemalje og meget mere på www.veterandele.dk

RESERVEDELE TIL

• FORD T

• FORD A

• CHEVROLET

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

Vi forhandler Castrol's produkter

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

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

Veterandele.dk
En del bedre..

TAK

En stor og dybfølt tak til de mange dejlige veteranvenner, der deltog i Leifs begravelse, samt gav smukke blomster og/eller et bidrag til Kræftens Bekæmpelse.

Mange kærlige hilsner
Arendse Fortmeier




Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST

RØD/SORT med logo
kr. 350,00
med navn kr. 400,00


PLAKAT

Kr. 75,00

STOFMÆRKE

Bredde 7 cm
Kr. 25,-

KASKET

Kr. 50,-

VOGNMÆRKE

Bredde 6 cm
Kr. 125,00



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

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

Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen



**Reparation og salg af
gl. autoradioer og tilbehør**

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk
Tlf. og fax 45 89 16 47
jf@vedbaekautoradio.dk
www.vedbaekautoradio.dk

Gratis tilmelding

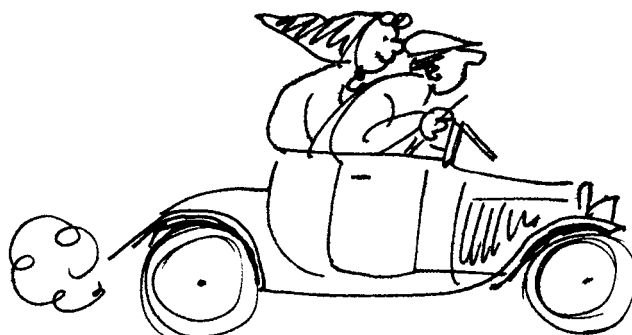
Chevrolet Register 1911-1941

Bliv medlem og se hvem der også har en Chevrolet fra 11-41 udnyt det til at finde stumper og reservedele, lave garagemøder eller Chevrolet træf, skabe kontakt til ligesindede, der er nok en, der lige har en ide eller reservedel til det problem, du har med din gamle Chevrolet.

Medlemskontakt foregår pr. mail, derfor Er det gratis, indmelding foregår på siden chev.mono.net/9788/CHEVROLETREGISTER Evt. spørgsmål 86178002 / 24840013

Chevrolet@rasmussen.mail.dk

MVH. Jens Rasmussen





Sorptionsaffugtning af garager



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

Munters
- specialister i affugtning

Tlf.: 4495 3355 • www.munters.dk



UDVALGET ER STØRST OG PRISEN ER MINDST

Diagonaldæk og Radialdæk i stort udvalg på lager.

BFGoodrich Firestone MICHELIN

Universal DUNLOP LESTER

Firestone Commander Tires

US ROYAL



Se dækmønstre på: www.ctv-trading.dk

CTV - TRADING

Industrivænget 7, 3320 Skævinge.
Telefon 44440091 Telefax 44440391
E-mail: info@ctv-trading.dk

Man behøver ikke være veteran...

...for at læse Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk



Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse

www.veteransmeden.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



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

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

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

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

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2012):

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

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



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

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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