

H.C. Christiansen – Københavns Cyclebørs

En af de mere ambitiøse satsninger var cykelmed Hans Christian Christiansen, der sidst i 1890'erne fulgte udviklingen gennem tyske tidsskrifter og selv erhvervede en motortricykel og en lille tysk bil.

Som 25-årig etablerede han i 1901, med ritmester A. E. Fonnesbech Wulff som investor, Dansk Automobil- & Cyclefabrik, H. C. Christiansen & Co.

Få år senere røg referencen til cyklerne ud af navnet.

Fabrikken holdt til i St. Kongensgade 63, København, hvor der blev konstrueret og opbygget både personbiler, lastbiler, drosker (hyrevogne) og busser. Ikke i stor stil, også hos H. C. Christiansen var der oftest tale om enkeltstående bestillinger, hvor den enkelte bil blev tilpasset til den kunde, der ville betale.

En beskrivelse af hvorledes der i Danmark blev konstrueret biler i de tidlige år, er fortalt af smedemester Viggo Jensen, der som ung fik ansættelse hos H. C. Christiansen. Viggo Jensen håndskrev i 1932 sine erindringer. Her fremgik det, at H. C. Christiansen både var en dygtig forretningsmand og en praktisk håndværker, der "havde en særlig evne til at vække interesse hos sine arbejdere for sine frembringelser. Han nærede ingen skrupler for at stjæle med øjnene, men han havde en udpræget mani for at forenkle kopierne, hvilket sidste ofte var uheldigt både for arbejdet og samarbejdet, da det gav anledning til heftige meningsudvekslinger mellem os."

Man prøvede sig frem og blev klogere. De første bilejere måtte gennemleve mange prøvelser i form af driftsproblemer og nedbrud, alligevel kørte de fleste videre - når de kunne.

Der skulle også brændstof på. Her var det ofte nødvendigt med reservedunke med i bilen, for landet bød ikke på mange 'Benzin-Depoter'

- foruden apoteker var det som regel cykelhandlere og købmænd, der var leveringsdygtige. Først i 1920 dukkede den første primitive tankstation op i København.

To biludstillinger i 1902

Søndag den 9. marts 1902 åbnede Koncertpalæet (Odd Fellow Palæet) i Bredgade, København, op for Skandinavien's første automobiludstilling.

Cykler og motorcykler var tillige repræsenteret. Her udstillede en række udenlandske mærker som Adler, Panhard & Levassor, Oldsmobile og Wartburg. Side om side stod køretøjer fra danske fabrikker, bl.a. Brems, Citus og Dansk Automobil- & Cyclefabrik. Sidstnævnte kunne endda opvise ni forskellige køretøjer - og solgte fem.

Viggo Jensen fortalte i sine erindringer: "På udstillingen var præsenteret mange forskellige udenlandske biler, særlig franske, og jeg skal indrømme, at det ofte pinte mig at sammenligne disse velkonstruerede franske biler med vore højst primitive, men her var jo lejlighed til at hente forbedringer, og vi benyttede os deraf."

Blandt de mange begivenheder, der vakte opsigt, var da ingeniør Paul Dahl, sammen med et par franskmænd, kørte en de Dion-Bouton vogn fra Paris til biludstillingen i

København. De 1.200 km tog 11 dage med en fart på 45 km/t i gennemsnit. Ikke dårligt i betragtning af vejenes beskaffenhed. Med til at sikre omtale af turen var Politikens chefredaktør, Henrik Cavling, der kørte med fra Nordtyskland til København.

Automobilcorso

En bilkaravane - kaldet Automobilcorso - af forskellige motorkøretøjer kørte rundt i København for at gøre reklame for udstillingen. Bladet Hver 8. Dag skrev i den forbindelse: "Fra dette øjeblik hvæsedes og fattedes det rundt i byens gader, hvor gule, blå og gløede vogne af alle størrelser og faconer spredte skræk og rædsel, hvor de kom. Adskillige gamle damer har sikkert i denne uge måttet give afkald på deres reglementerede kaffevisitter og faste ugedage af frygt for de brølende uhyrer. Det eneste sted, hvor man var nogenledes sikret mod at blive kørt over, var i grunden selve Koncertpalæet, hvor vognene stod fredeligt opmarcheret på rad for at lade sig beundre."

Nysgerrigheden var stor. 16.140 besøgte udstillingen, de færreste af gæsterne kunne dog erhverve sig et automobil. En lille topersoners Type C Patent fra Dansk Automobil- & Cyclefabrik kostede 1.400 kr., mens større biler med plads til en familie, lå i prislejet 3-6.000 kr.

Dyreste personbil på udstillingen var en Clément, der kostede 10.000 kr.

Priser, der skal ses i sammenhæng med at årslønnen til en faglært arbejder lå på ca. 1.200 kr. Alligevel resulterede udstillingen i et salg på 32 biler og 20 motorcykler.

Ser man på stillingsbetegnelser, var det adelige, grossererere, skibsredere og overretssagførere, der først kørte i egen bil - eller i det mindste købte bil. Mange af de tidlige bilejere lod nemlig en chauffør stå for det praktiske, herunder selve kørslen.

En måned senere blev der i Industriforeningen, på hjørnet af Vesterbrogade og Rådhuspladsen i København, afholdt endnu en biludstilling, arrangeret af Dansk Automobil Klub med Holger Hassel i spidsen. Op mod et halvt hundrede vogne blev fremvist. Også denne biludstilling blev en publikumssucces, selv om man efterfølgende måtte notere et underskud på seks kroner.

Op ad bakke...

Trods interessen ved udstillingerne gik det forholdsvis langsomt med udbredelsen, hvorfor det ikke tyder på, at det var nogen guldgrube at kaste sig ud i bilproduktion. Brems i Viborg fremstillede blot otte køretøjer frem til 1907. De var stort set alle forskellige og produktionen gav da heller ikke overskud.

I København blev der i foråret 1906 tilført ny kapital til Dansk Automobilfabrik, der samtidig blev sluttet sammen med Københavns Cyclebørs drevet af Cornelius Steffensen. Den nye virksomhed fik navnet Dansk Automobilfabrik & Handelsaktieselskab. Foruden egenproduktion repræsenterede selskabet gennem sin detailforretning Automobil-Børsen udenlandske bilfabrikker, herunder franske Clément-Bayard, hvor der i 1906 blev afsat en snes vogne. Det var nok til at Auto-Cyclen kunne berette, at bilmærket absolut "tog Têten her i Landet." Det fortæller noget om bilernes begrænsede udbredelse på den tid.

Sideløbende med detailsalget fortsatte bilfabrikationen i St.

Kongensgade, hvor 50 ansatte stort set lavede alt på køretøjerne:

Motorer, karrosserier, sadelmager- og malerarbejde.

Bilfabrikationen var tydeligvis ingen god forretning. I slutningen af

1906 forlod H. C. Christiansen selskabet. Heller ikke for Cornelius Steffensen lykkedes det at få gjort produktionen af danske biler rentabel. Dansk Automobilfabrik nåede at producere ca. 75 motorkøretøjer inden nøglen til virksomheden i 1908 blev drejet om for sidste gang.

Danske pionerer som Dansk Automobilfabrik blev hægtet af i forhold til den udvikling, der skete udenfor Danmark. For selv om samlebåndet endnu ikke var rullende, fremstillede udenlandske fabrikker biler i langt større antal. På samme tid var næsten hver eneste bil, der blev fremstillet i Danmark, konstrueret fra bunden i ét eksemplar eller få enheder. Det var tidskrævende og dyrt, hvilket gav udenlandske biler en betydelig konkurrencefordel til trods for transportomkostninger og told.