

Nyhedsbrev nr. 04 – April 2021

Indhold:

Nyhedsbrevs redaktør, Mødeaften leder (øst)+(vest)
Arrangementer
Konkurrence
Månedens pinup: Minerva
Nyt fra medlemmerne: Mere om Bébé og Austin
Månedens nostalgiske tema: Noget om en ølkonge fra Glostrup

Nyhedsbrevets redaktør: Lars Hartmann-Petersen
Telefon: 49 76 33 88, mobil: 40 13 07 40 eller mail: larshartmann@hotmail.dk
Mødeaften leder (øst) Jørgen Sjøntoft
Telefon: 22 94 01 35, eller mail: ericavej39@gmail.com
Mødeaften leder (vest) John Andersen
Telefon: 75 93 17 85, eller mail: ja-ryesgaard@c.dk

Arrangementer:

Aftenmøde-Øst	13. april
Kaffemøde i Grønholt	21. april
Time Winder i pinsen	22. til 24. maj
Styrkeprøven i Sverige/Varberg	12. til 15. august

AFLYST
AFLYST
Mere herom senere
Mere herom senere

OBS: På grund af faren for coronasmitte, og fordi vi for tiden vist nok max må samles 5, har vi valgt at aflyse vore arrangementer i april, og så må vi ellers se hvordan verden udvikler sig fremover. Men vi regner med, at vi kan komme i gang med vore aktiviteter i maj !

Nyhedsbrevet vil som vanligt blive udsendt omkring den første i måneden, selv om der jo ikke er så mange nyheder.

Månedens konkurrence

Denne her bil er måske ikke så svær at gætte, men den er en del af en større samling, så hvis I går ned sidst i Nyhedsbrevet under "Månedens nostalgiske tema", så kan vi prøve at se, hvem der kan identificere flest af køretøjerne????????????

Svaret sendes til Lars på larshartmann@hotmail.dk senest 24.4. Præmien er æren.



Sidste måneds konkurrence

Sidste måneds konkurrence gav desværre ingen besvarelser på Allan Hansens spørgsmål om de første bornholmske biler:



Jeres ærbødige redaktør kan så bare tilføje, at Ry Andersen i sin bog "Danske biler og Motorcykler 1900-20" har skrevet om "Dansk Automobilfabrik". Her er det uddrag fra bogen, der jo så også handler om den bornholmske bus:

Mandag d. 18. januar 1904 foreviste Dansk Automobilfabrik for pressen den første automobil-dagvogn. Den skulle køre passagerer mellem Nykøbing på Falster og Nysted på Lolland. Det var en lukket omnibus til 10 personer, 8 indvendig og 2 hos »vognstyren«. Motoren var på 2 cyl. og vandretliggende med 4-500 omdrejninger pr. minut og »så godt som lydløs, i hvert tilfælde for passagererne inde i vognen, hvilket mest skyldtes godt karrosseriarbejde«, skrev pressen. Håndsvinget sad på siden af vognen, og med lidt held og nogle ubekvemme bevægelser kunne den startes fra førerens plads. Transmissionen var en konuskobling med kædetræk fra en mellemaksel til baghjulene, og der var tre hastigheder »forlænds« og en »baglænds«. Fodbremsen virkede på mellemakslen og håndbremsen direkte på baghjulene. Ved aktivering af bremserne udløstes koblingen samtidig – et meget fornuftigt arrangement, som var almindeligt dengang, og nødvendigt for at forhindre at motorens tunge svinghjul skulle modarbejde bremsningen. Hastigheden var $2\frac{1}{2}$ mil, og den gulmalede og hvide dagvogn »gjorde som helhed et net indtryk«, skrev pressen.

I september samme år leverede fabriken tre stk. 20 hk motoromnibusser, som sammen med en fransk 24 hk vogn blev indsat på prøveruten Slangørup-København for 2 mdr. Vognene var købt af »Det danske Avtomobilselskab«, som lige var stiftet med kaptajn H. Bloch som formand og med en aktiekapital på 300.000 kr. For at få et godt forhold fra starten mellem motoromnibusserne og landbefolkningen, som endnu hadede automobilerne af et godt hjerte, stod nedenstående opfordring trykt på selskabets køreplan:

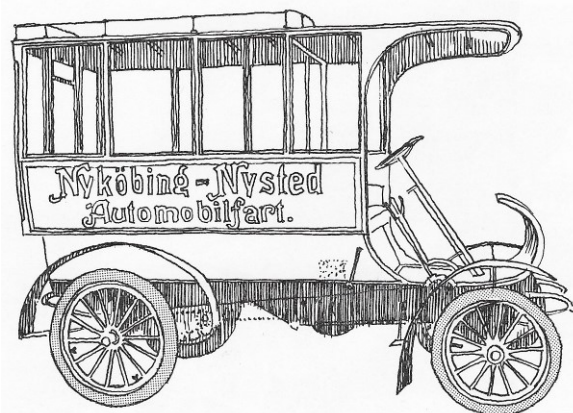
OPFORDRING TIL DE VEJFARENDE

Automobilerne vil blive førte med størst mulig Hensynsfuldhed overfor de Vejfarende; indtil videre vil Vognene blive ledsaget af en Mand, som skal hjælpe med at føre Heste forbi. Skulde man ikke være sikker paa, at Hesten vil gaa forbi Automobilen, bedes følgende iagttaget:

- 1) Vend Hesten om, saaledes at Automobilen kan passere forbi bagfra.
- 2) Slaa aldrig Hesten, men tal roligt til den.
- 3) Ønskes Automobilen standset, da giv Signalet i god Tid, ved at række Pisken i Vejret.
- 4) Lad ikke Kvinder og Børn blive siddende i Vognen, naar en urolig Hest skal føres forbi Automobilen.

I april 1905 udstillede Dansk Automobilfabrik på stand 104 i Glassalen i Tivoli hele 10 vogne, lige fra en lille $4\frac{1}{2}$ hk Tonneau til en 25 hk Omnibus og en 40 hk Tonneau. Vognene »udmærkede sig ved en særdeles smagfuld Udstyrelse med Lakering i mørke douche Farver og lækker Polstring«. En Tonneau blev købt af grev Ahlefeldt Laurvig på Langeland.

I 1905 gik en Dansk Automobilfabrik omnibus på ruten Slagelse-Sønderød og fra København til Dragør. Den anvendte type var en 16 pers. bus med indstigning bagfra og med overdækket førersæde. Motoren var 4 cyl. og på 25 hk. Karburatoren var af svømmertypen og der var tre gear frem og bak med kardanaksel og udvendigt kædetræk. Fodbremsen virkede på differentialakslen og håndbremsen på baghjulene. For en sikkerheds skyld var vognen forsynet med en såkaldt bjergstøtte, en spids bagudrettet jernstang monteret på en aksel, en anordning de fleste fabrikanten allerede havde forladt. I tilfælde af at bremserne skulle svigte, kunne føreren sænke bjergstøtten og håbe på, at den ville bore sig ned i vejbanen og derved holde vognen fra at rutsche baglæns. Motoromdrejningerne var 200-1000 med 600 angivet som normalen, hvilket gav 20 km/t i tredje gear. Chassiset var af u-jern med 3,5 m hjulafstand og sporvidden var 1,40 m. Vognen havde fast gummi, benzinforbruget var 70 øre pr. mil og prisen for vognen var 12.000 kr.



10 hk Dansk Automobilfabrik leveret i januar 1904

Og her er så lige til sidst den allerførste bil, der satte hjulene på bornholmsk jord.

Det er den fransk byggede Eugene-Brillié fra 1904 som Allan Hansen omtalte i forrige Nyhedsbrev.

Den var på Bornholm fra den 20. til den 28. januar 1905 hvorefter den returnerede til København med dampskib.



Månedens pinup

Aprils pinup er en 1934 Minerva Type AL 40CV Sports Coupe med karrosseri af Jacques Dens fra Antwerpen.

Minerva var en belgisk bilproducent, som blev grundlagt af hollænderen Sylvain de Jong i Antwerpen i 1883. Først producerede virksomheden cykler, men begyndte en produktion af biler i begyndelsen af 1900-tallet. I 1936 gik firmaet konkurs og blev opkøbt af belgiske Imperia, som brugte mærkenavnet på nogen af de biler de eksporterede til Frankrig og England, samt på Minerva lastbiler.

Efter 2. verdenskrig og frem til 1953 byggede Minerva Land Rover på licens for den belgiske hær. Efter 1956 blev firmaet fuldstændig nedlagt.

Type AL 40CV var den absolutte topmodel med en 8-cylinder rækkemotor på 6,6 liter og 120 HK samt dobbelt tænding og 9 hovedlejer, og så var motoren som alle Minervas modeller med gliderventiler. Der blev kun bygget 50 stk. af Type AL, og de kostede det meste af en herregård, så vidunderet har nok været medvirkende årsag til Minervas fallit. Man mener, at blot ca. 8 stk. Type AL med forskellige skræddersyede karrosserier stadig er kørende.



Fortsættes på næste side:



Nyt fra medlemmerne: Mere om Béb  og Austin

Jørgen Bakka har sendt os følgende med i forbindelse med sidste m nedes pinup:
"Hej Lars, det var nogle flotte billeder i marts brevet af Peugeot B b , som fik mig til at tænke på udviklingen af Austin Seven som engelsk B b . Det var dog snarere efterfølgeren Peugeot Quadril tte som Stanley Edge (designeren af den lille Austin) havde læst om. Han blev især inspireret af motor-konstruktionen, som var en vandkølet motor på 667 cc. Quadril tten var i første omgang en meget smal bil, hvor kører og passager sad forskudt for hinanden. Senere kom den i en lidt bredere 4 personers udgave. Her er et billede af den helt tidlige Austin 7, den ligner meget en B b . Hilsen Jørgen"



Månedens nostalgiske tema:

I starten af forrige århundrede var der i Glostrup en  lbrygger, som hed Axel Hansen. Han havde overtaget bryggeriet efter sin far, og udbyggede virksomheden indtil 1910, hvor han forlod selskabet. Herefter udstykkede han en god del af Glostrup, som han ejede, og det satte ham i stand til et liv som levemand.

Axel Hansen var glad for fart. I sine unge år var han aktiv i travsport, men kastede sig tidligt over de motoriserede hestekræfter og blev en af bilismens pionerer i Danmark. Han stiftede Nordisk Motor Kompagni, og gik under navnet Bryggeren i automobilkredse. Han deltog bl.a. i motorl bet Ålborg til København i 1905. Rigtigt mange gange lod han sig fotografere i sin stædigt voksende vognpark, oftest som stolt chauffør. Bemærk det elegante og velvoksne overskæg, som han bevarede alle årene.

Konkurrence:

Hvem kan sætte navn og måske også årgang og produktionsland på flest af bryggerens mange køretøjer?? (De er ikke nødvendigvis placeret/nummereret i kronologisk rækkefølge)



Fortsættes på næste side:



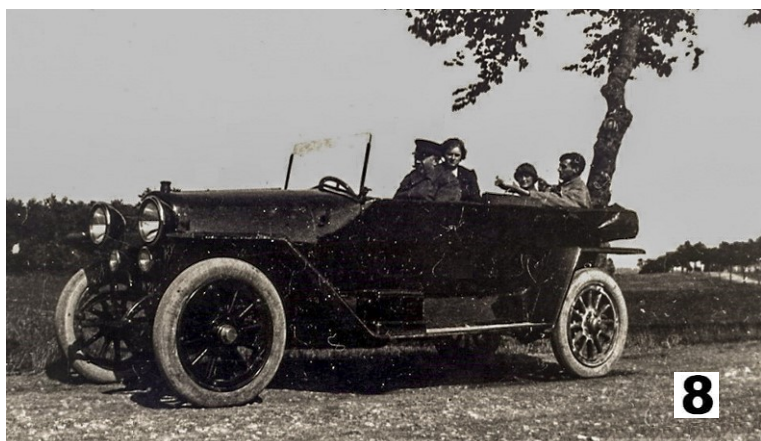
5



6



7

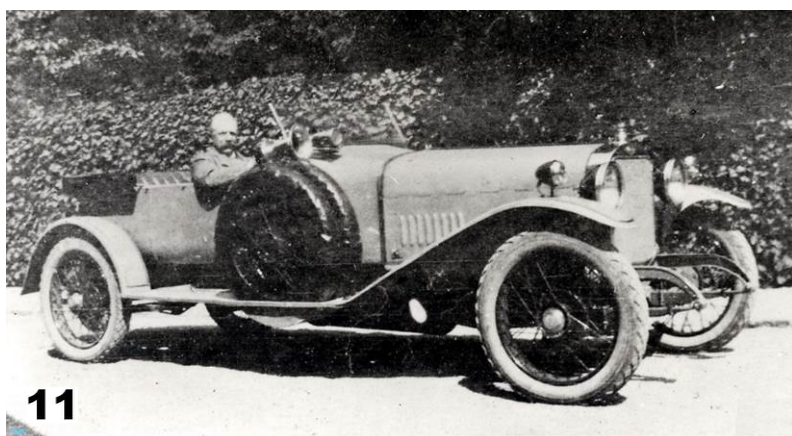


8



9

Fortsættes på næste side:



FORSIKRING

*Forsikringsforeningen
for Veterankøretøjer*

**Eneste
veteranforsikring
med overskuds
tilbagebetaling**

Telf. 39 10 11 50

gf-veteran@gf-forsikring.dk

Bidrag modtages med tak!

Det vil glæde os meget, hvis du bidrager med billeder, historier, ideer, arrangementer, indslag o.l.
Med venlig hilsen Jørgen Sjøntoft og Lars Hartmann-Petersen

Bemærk!

Vedr. Nyhedsbrev: **Udsendes pr. mail** omkring den første i hver måned. Således kan vi være kontingentfri og holde strukturen så enkel som muligt (vedtaget på stiftende møde).