

VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



58. årgang - november 2014 - 46 sider - nummer 461



Fra Kulturnat i Transportministeriet. Foto: Ib Ramussen.

Indhold

Fredericia Messen	3
Aktivitets- og mødekalender	4
Fødselsdagsgave	4
Fra MhS	5
Klubaktiviteter	6
DVKs 60 års fødselsdag	9
Årets Emil	11
Buick	12
Kulturnat i Transportministeriet	15
Opel Blitz	16
Englændertræf i Løve	22
Mere om Alldays og Onions	24
Biler der fulgtes med sporvognene	26
Fest i Kværkeby	28
Kværkeby på virksomhedsbesøg	29
Peugeot 203 cabriolet 1954	30
Kommentarer fra medlemmerne	32
Boganmeldelse	34
Nye medlemmer	36
Køb / Salg	38

Sommers Automobile 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



Så blev der igen brygget kaffe i liter vis og serveret småkager og hjemmebag.

Til udsmykning af standen havde vi lånt en 1954 DKW motorcykel en fin Austin Bantam 1938 og en 1967 Morris 1000, der er bygget om til en "Fadbamse" af Læborg Auto, Søren Sørensen. Fadbamsen blev i dagens anledning udstyret med fyldte fade, så alle der havde lyst, kunne få en lille fadøl, i anledning af klubben 60 års fødselsdag. Tusind tak for lån og levering af alle køretøjerne.

Standen var som sædvanligt godt besøgt, og et dejligt sted at mødes med andre medlemmer og få en god snak, om hvad der rør sig i de forskellige dele af landet.

En stor tak til de to trofaste hold, hvoraf det ene af dem er ansvarlige for standens op- og nedtagning og det andet hold laver kaffe og servere småkager, men ikke mindst får de talt med nye som gamle medlemmer.

Tak til alle og på gensyn i Fredericia til april 2015.

Dorte Stadil





Møder

NOVEMBER

- Tirsdag 11. Fyn.** Vægteren fra Kerteminde
Tirsdag 11. Uldum. Klubmøde på møllen. DVK 60 år
Torsdag 13. Aabenraa. Året der gik.
Torsdag 13. Lillebælt. Klubmøde. Den hemmelige gæst
Torsdag 13. Mårum. Klubmøde/60 år fejres samt foredrag 1930
Tirsdag 18. Kværkeby. Foredrag kl. 19.00.
Onsdag 19. Engelholm. Museumsbesøg i Næstved kl.19.00
Torsdag 20. Løve. Julefrokost i Løve
Mandag 24. Vesterhede. Julefrokost
Tirsdag 25. Fyn. Julefrokost på mødestedet kl. 18.30.
Tirsdag 25. Klippinge. Klubmøde. Thom Bang Pedersen fortæller
Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde hos Lennart Poggenborg, 19.00
Torsdag 27. Skjoldbjerg. Julefrokost kl. 18.00

DECEMBER

- Tirsdag 2. Løve.** Julehyggeaften i Løve kl.19
Tirsdag 2. Midtjylland. Julefrokost i Auto Galleriet.
Tirsdag 2. Ristrup. Julefrokost på Ristrup Kl. 18.00
Torsdag 4. Nærum. Juleafslutning med Bingo.
Tirsdag 9. Fyn. Julehygge med Gløgg og æbleskiver.
Tirsdag 9. Uldum. Juleafslutning, Café Gaslight kl.18.00
Torsdag 11. Aabenraa. Årets julefrokost kl. 18.30
Torsdag 11. Lillebælt. Julefrokost Skærup forsamlingshus kl.18
Torsdag 11. Mårum. Julehygge med gløgg og æbleskiver 19,30
Tirsdag 16. Kværkeby. Julefrokost kl. 18.00.

2015

JANUAR

- Torsdag 8. Lillebælt.** Nytårskur kl.18.
Torsdag 8. Nærum. Klubmøde. Velkommen til nyt DVK-år.
Torsdag 8. Nærum. Nytårskur og præsentation af 2015
Tirsdag 13. Fyn. Nytårskur.
Torsdag 15. Mårum. Nytårskur/mødestedets 2års fødselsdag
Mandag 26. Mårum. Værkstedsaften bemærk 19,00
Tirsdag 27. Klippinge. "Baghjulskom sammen"

FEBRUAR

- Torsdag 5. Nærum.** Niels Jonassen fortæller om biblioteket.
Torsdag 12. Mårum. Goodwood stemning by Milland 19,30
Mandag 23. Mårum. Værkstedsaften bemærk 19,00

Løb og arrangementer

NOVEMBER

- Lørdag 15. Herning Stumpemarked.** Danmarks største marked for stumper, ting og sager.
Søndag 30. Stumpemarked i Odense. Kl. 10 til 15.

2015

MARTS

- Lørdag 7. Generalforsamling** i Nyborg

Udlandet 2015

FEBRUAR

- Fredag 6. -søndag 8. Bremen Classic Motorshow.** Special show "ITALIAN CLASSINESS"



Fødselsdagsgave

Klubben fik en meget fin fødselsdagsgave fra John Ullstad i lørdags, hvor 210 personer fra hele landet var samlet for at fejre klubben 60 årsdag.

John har håndlavet en tro kopi af Hammel bilen, bilen som i alle klubbens leveår har været brugt i vores logo. Et flot stykke arbejde hvor alt, med minus af trækkæden, er drejet, snittet og formet i hånden. Et fantastisk flot stykke håndarbejde, som alle kan nyde på væggen nu, i vores store mødelokale. Tusind tak John, for den meget fine gave.

Jeg vil også benytte chancen til at sige tak til alle medlemmer, der kom fra nær og fjern og gjorde dagen festlig. Der var mennesker i hele huset, stemningen var god og de godt 40 der spiste Kim Poltes dejlige mad i biblioteket, sad næsten i vejen for alle de der ledte efter materiale om deres egne køretøjer. Tak fordi i kom.

Dorte Stadil



Ingen fremtidige krav om fastgørelse af emaljenummerplader



Af Johnny B. Rasmussen - sekretariatsleder

Som det er de fleste bekendt, så er der truffet beslutning om at alle personbiler og varebil inden 15. november 2015, skal have fastmonteret deres nummerplader. Fastmonteret betyder at de skal være fæstnet med mindst to skruer eller bolte, der er dækket af en fastsiddende hætte med samme farve som det sted på nummerpladen hvor hættens skal sidde. Hætten skal sidde så fast at den kun kan fjernes ved hjælp af værktøj.

For at sikre at de oprindelige emaljenummerplader ikke lider unødigt overlast, for eksempel ved at folk forsøger at bore huller i dem til gennemgående bolte, har Motorhistorisk Samråd i deres høringssvar bedt Skatteministeriet om at undtage alle emaljeplader fra ordningen, hvad enten det er de oprindelige eller de nyproducerede man i dag kan købe hos SKAT.

Vi er glade for at kunne fortælle at tirsdag den 21. oktober fik vi besked fra ministeriet, at alle nummerplader fra før 1. april 1976 (de oprindelige) og alle historiske nummerplader jvf. § 74 (de nyproducerede), er undtaget fra beslutningen om fastgørelse af nummerplader, og at den nye bekendtgørelse vil træde i kraft den 31. oktober.

Med venlig hilsen
Motorhistorisk Samråd





AMAGER

Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00.

Hørby Allé 11, 2770 Kastrup. Indkørsel fra Engelsbøjevej.

På Amager er vi så heldige at Claus Sommer har sagt ja til at overtage jobbet som mødestedsleder, og med hjælp fra medlemmerne, håber jeg arbejdet bliver overkommeligt.

Claus Sommer, træffes på tlf. 61703801

Csommer1960@gmail.com

Med venlig hilsen

Dorte Stadil

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

4. TIRSDAG i måneden kl. 19.00

Nygade 3, 4672 Klippinge

November d. 25. kl. 19.00. Thom Bang Pedersen kommer for at fortælle om sine oplevelser fra de mange rejser i hele verden.

Da vores december mødedag, også i år falder i julen, vil vi i stedet, arbejde på vores traditionelle

«Baghulekomsammen» tirsdag d. 27. januar 2015. Mere om dette i december nr. af VT.

Hilsen Kai Wredstrøm.

Kai Wredstrøm, tlf. 56578205

angliakai@dukamail.dk

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

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

Preben Boisen har valgt at trække sig som mødestedsleder. Jan Lemming har sagt ja til at overtage posten med virkning fra 1. januar 2015. Preben vil selvfølgelig stadig være til stede og vil stå for kaffen og ostemadderne som sædvanlig. Jeg selv (EM) fortsætter som "sekretær" og jeg tror, at Bjarne Boisen vil bistå med eventuel praktisk hjælp i det omfang hans tid tillader det? For jer, der ikke skulle kende Jan, vil han blive nærmere præsenteret på januarmødet.

November d. 18. Foredrag kl. 19.00.

Michael Sørensen kommer og fortæller om førstehjælp.

December d. 16. Julefrokost kl. 18.00. Tilmelding til Erik Madsen på tlf.

40633125, eller på de fremlagte lister i Kværkeby. Sidste frist for tilmelding er d. 9. december. Pris pr. kuvert kr. 175,-.

Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig a jour med eventuelle programoplysninger og ændringer på, er ved at tjekke hjemmesiderne eller at ringe til mig (EM).

Preben Boisen, gcb@webspeed.dk

Sekretær: Erik Madsen, Roskilde tlf.

46323825/40633125

madsen.roskilde@city.dk

www.emfoto43.dk

VESTSJÆLLAND - LØVE



Alle TIRSDAGE holder vi klubmøde fra kl. 19.00 og vi har som regel et særligt arrangement den første tirsdag i måneden.

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.

Vi er tit hurtige til at arrangere en køretur, garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbil.dk.

Her vil du altid kunne finde lidt om hvad der sker næste gang i Løve.

Vi har også en mail-liste, så hvis du vil have Løve-nyt på mail, så kontakt undertegnede.

Vi er som regel 5-15 veteranfolk i Løve hver tirsdag, hvor vi hygger os med kaffe og en masse bilsnak om alt fra Ford-T til Lotus.

November d. 4. kl.19. Besøg i Bilcentret, Slagelsevej 88, Kalundborg, med rundvisning og foredrag om Jacob Glads deltagelse i Intercontinental Rally i 2013 og 14.

November d. 20 kl. 18. Julefrokost i

Løve. Max 45 personer, tilmelding til Kurt Plith 2029 6605

December d. 2. kl. 19. Julehyggeaften i Løve. Alle er velkommen til at kigge ind og hvis du ikke er medlem, kan du jo blive det senere!

Dirch Glad, tlf. 20848940

dirchglad@gmail.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

November d. 6. Programmet ændret p.g.a. afbud. DVK's 60 års jubilæum fejres på

Klubmødet, hvor vores formand Dorte Stadil vil udskænke et glas Champagne til os alle.

December d. 4. Årets sidste klubmøde og i julemåneden. Der afholdes "julebingo" med mange dejlige julegevinster, bl.a. er der fem juleænder, rødvin og meget andet. Kr. 10,- pr. bingolade.

Julemiddagen er naturligvis flæskesteg og risalamande. Husk tilmelding til mad, på h.froberg@privat.dk
December d. 18. Cafeaften, Gløg og æbleskiver er klar kl. 19.30.

Januar d. 8. Formanden byder velkommen til det nye DVK-år, og måske med et glas Champagne. Undertegnede orienterer om kommende klubaftener.

ALLE er velkomne til at kigge ind til klubaftenen, også ikke medlemmer, har du en ven, med interesse for gamle biler, så tag ham med.

Ideer og forslag til klubmøderne til:

Ernst Elholm, tlf. 24213631

ernst@elholm.se

NORDSJÆLLAND MÅRUM

2. TORSDAG i måneden kl. 19.30

Værkstedsaftener: Starter kl. 19.00.

Se kalenderen hvornår.

Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.

November d. 13. Klubmøde, 60 år fejres samt foredrag kl. 19.30. Vi fejrer klubbens 60 års dag som var 1. november og giver champagne og kransekage. Derefter fortæller Claus



Thulstrup, om sit køb og renovering af Austin Healey 3000 1959.

December d. 11. Klubmøde med julehygge med gløgg og æbleskiver kl. 19.30. Hygge med billeder fra sommeren 2014 og vores mange aktiviteter med de gamle køretøjer.

Januar d. 8. Torsdag. Nytårskur og mødestedets 2 års fødselsdag kl. 19.30. Det nye år fejres med gyldne bobler, derefter fødselsdagslagkage og debattmøde om fremtiden. Gode idéer til aktiviteter modtages.

Januar d. 26. Mandag. Værkstedsaften bemærk kl. 19.00. Vi starter på værkstedet med svejsekursus.

Februar d. 12. Torsdag. Goodwood stemning by Milland. John Milland kommer og fortæller om sine mange ture til Goodwood som ægte motorsports entusiast og selv "historisk racerfører".

Februar d. 23. Mandag værkstedsaften bemærk kl. 19.00. Drejebænkursus. Grundkursus for uøvede.

Ib Rasmussen, tlf. 20263220
rasmussen@sport.dk
www.dvk-maarum.dk

SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

3. ONSDAG i måneden fra kl. 19.10 Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje På Engelholm er parkeringen delt: De gamle holder foran hovedbygningen; nye biler henvises til pladsen nede mod syd.

November d. 19. november flytter mødet igen til Næstved Bilmuseum, hvor der skulle være sket en del i de forgangne to år, DVK-medlem Peder Spandet åbner for os (indgang, kaffe mm., 65,- kr.). Tilmelding på mail eller til Bo Frederiksen 55990235. Museet ligger på Skellet, som er en vej på Næstved Havn.

Peter Bering, tlf. 55996089
pb@arkitektbering.dk

FYN

Sidste TIRSDAG i måneden klubmøde kl. 19.00.

Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.

November d. 11. Vægteren fra Kersteminde. Vægteren Niels Steinfeldt



kommer og fortæller anekdoter om livet, som vægter i gamle dage. De som deltog til Løvspringsturen i 2012, oplevede at han er en rigtig god fortæller og at han ikke er bleg for at synge en sang eller to.

November d. 25. Julefrokost på mødestedet. Pris for medlem og en ledsager pr. pers. kr. 125,-. Prisen inkluderer! En lækker Julebuffet, 1 øl eller vand og kaffe med julesmåkager. Der er plads til 103 personer. Ved tilmelding er det "først til mølle" og man er ikke tilmeldt før betaling er registreret.

Tilmelding og betaling ved møderne eller til Anne Lise tlf. 62632051/22811954, e-mail annelise@dlgmail.dk. Ved indbetaling til konto husk navn. Konto nr. 0828 - 0002830884. Sidste frist 20. november.

December d. 9. Julehygge med Gløgg og æbleskiver.

Venlig hilsen

Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954
annelise.gustafsson@veteranbilkub.dk
www.dvk-fyn-broby.dk

SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT



2. TORS DAG i hver måned kl. 19.00 Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

Mødestedet DVK-Lillebælt, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

November d. 13. Den hemmelige gæst kl. 19.00.

December d. 11. Julefrokost kl. 18.00 i Skærup forsamlingshus (Kongelunden).

Januar d. 8. Nytårskur kl. 18.00, hvor vi spiser en varm ret.

Havnetræf hver tirsdag aften kl. 19.00 er flyttet til klublokalet, frem til d. 5. maj 2015.

John Andersen, tlf. 29782909
ja-ryesgaard@c.dk
Ole Troen, tlf. 20716694
troline@yahoo.dk
www.dvk-lillebaelt.dk

ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

December d. 2. Så er der julefrokost, se annonce andet sted her i bladet!

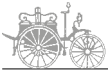
Erik Nielsen, tlf. 86923943
Jens Rasmussen, tlf. 24840013
chevrolet@rasmussen.mail.dk
www.dvk-ristrup.dk

NORDJYLLAND - STENUM



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

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder. Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter. Er du ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet. Kræn Hjortlund, tlf. 30337370
kraenh@hotmail.com
www.dvknord.dk



KLUBAKTIVITETER

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. 97381264
hkknudsen@events.dk
Kristian Nørgård, tlf. 97166252
nsunuser@gmail.com
www.veteranvest.dk

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Sidste MANDAG i måneden kl. 19.00

Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig
Følg med på vores hjemmeside: www.dvk-sydvest.dk
Jørgen Jacobsen tlf. 20222729, joergen@dvk-sydvest.dk
Ove H. Iversen tlf. 23950721, ove@iversen.mail.dk



Forventet kuvertpris kr. 130,00. Max deltagerantal vil være 50 personer. Så "først til mølle".

Tilmelding til Ruth eller Erik tlf. 29669847 eller erik.kef@webspeed.dk senest den 7. december.
Erik From, tlf. 29669847/74625361
erik.kef@webspeed.dk

ØSTJYLLAND - ULDUM

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

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

November d. 11. Klubmøde på møllen. Vor ærede klub er vært for champagne og kransekage i anledning af DVK's 60 års jubilæum.

December d. 9. Kl. 18.00. Juleafslutning. Vi gentager succesen og mødes på Industrimuseet, Gasvej 17-19 i Horsens. Efter en lille tur i udvalgt(e) hjørne(r) af museet, går vi på Café Gaslight og nyder en god juleanretning. Pris for rundvisning og julesul er kr. 180. Drikkevarer købes individuelt. Tilmeld til Jens Heldgaard eller Poul-Erik Jakobsen. Se evt. også indbydelse bagest i Tidende.

Januar d. 13. Klubmøde på Møllen. Vi byder det nye år velkommen.

Februar d. 10. Klubmøde

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen, tel. 27231433,
jakobsen@skjerna.dk
Erik Hougaard, 40340049,
k.e.hougaard@mail.dk.
Jens Heldgaard, 30562299, heldgaard8700@gmail.com.

SYDVESTJYLLAND - SKJOLDBJERG

Sidste TORSDAG i måneden kl. 19.00

Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg
November d. 27. Afholdes der julefrokost kl. 18.00. Tilmelding nødvendig senest d. 20. november. Først til mølle og max. 40 personer.
Intet klubmøde i december.
Kontakt ved spørgsmål til:
Ib Rønne tlf. 22808112 skjoldbjerg52@gmail.com eller
Bruno Kold tlf. 20990026 kold@profibermail.dk

MIDTJYLLAND - HERNING

1. MANDAG 1 måneden kl. 19.00 Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400 Herning

December d. 2. kl. 19.00. Vi afholder julefrokost i Auto Galleriet's medlemslokale. Pris kr. 150,- pr. person excl. Drikkevarer. Bindende tilmelding senest d. 24. november til Peer Bak, tlf. 9712 2914 eller på mail: peba@kabelmail.dk og villy@vejnoe.dk.

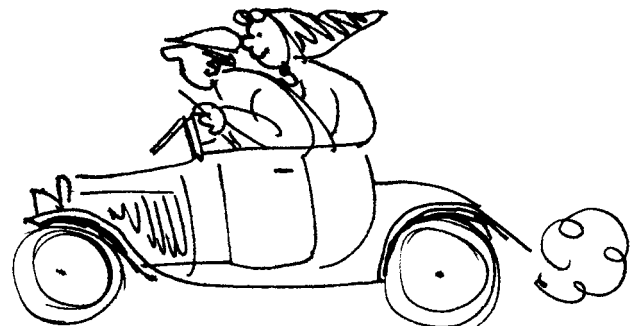
Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

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

November d. 13. Året der gik. Tag gerne cd, billeder eller film med fra ture eller træf i 2014.

December d. 11. Årets julefrokost. Medbring venligst en pakke til 20-25 kr. per person.





Er der Interesse for de gamle Biler?

Af Højesteretssagfører O. T. Neel

EN Kreds af Bilinteresserede, der navnlig interesserer sig for Bilmens Historie, har tænkt at danne en Sammenslutning med det særlige Formaal at bevare Kendskabet til ældre Biler, der findes eller har været her i Landet. Ligeledes er det Hensigten at søge bevaret karakteristiske ældre Vogne.

Vi er imidlertid af den Opfattelse, at Bilmaterialet her i Landet ikke er tilstrækkeligt stort til kun at søge dannet en Sammenslutning af Ejere af egentlige Veterantvogne, eller „Aargangsvogne“, (Vintage-cars). Det vil formentlig være det rigtige at søge den fælles Interesse i saavel egentlige Veterantvogne som i karakteristiske og ejendommelige Vogne af knap saa høj en Alder forenet. Under Hensyntagen til, at det egnede Vognmateriale maa formodes at blive ret begrænset, er det dog Tanken at udstrække Interessen ogsaa til Indsamling af Billeder og Beskrivelser, herunder Specifikationer af ældre Vogne.

Formaalet med dette, er at finde frem til, om der er en tilstrækkelig stor Kreds, der kan antages at være interesseret i Emnet. Vi er af den Opfattelse, at de Interesserede i hvert Fald indledningsvis udelukkende bør findes blandt de to førende Motororganisationers Medlemskreds, for at Sagen fra Starten kan faa det fornødne særlige Tilslut.

Eventuelle Interesserede bedes henvende sig til Undertegnede, hvorefter nærmere Meddelelse om Antallet af Henvendelser vil fremkomme. Bliver der tilstrækkelig Tilslutning, er det Tanken at søge afholdt et orienterende Møde paa et passende Sted i Landet. O. T. Neel.



60 års fødselsdag

befolkningen alt andet end interesseret i gamle biler. Det gamle møj – som man havde slidt op flere gange – skulle skrottes, og folk der interesserede sig for gamle biler var ikke rigtig kloge. FDM var direkte imod at gamle biler fik lov at køre.

Verden så ganske anderledes ud dengang og vores klub har i de første 60 år været igennem en stor udvikling sammen med resten af verden udenfor.

I løbet af 60'erne kom der lidt flere til som syntes om gamle biler, men det var først i løbet af 70'erne at der virkelig begyndte at ske noget. Men så duk-

kede der et andet problem op: klubbens gamle medlemmer brød sig bestemt ikke om at de nye – og unge – medlemmer interesserede sig for efterkrigsbiler. Ude i samfundet var der stadig ingen forståelse at hente. Køb nyt og skrot det gamle.

I 1954 var der 47,9 personbiler pr. 1000 indbygger, og ville man spendere omkring 8.000 kr. og havde en indkøbstil-ladelse, kunne man vælge mellem en Ford Popular, IFA F, Lloyd LP 400 eller en Citroen 2 CV. Bestanden af køretøjer var i 1955 steget til 193.700 – hvor den i dag er 2.278.000. Heraf er

For 60 år siden stiftedes DVK, efter at Højesteretssagfører O.T. Neel havde skrevet en lille artikel i dagbladene, for at høre om der var interesse for at lave en sammenslutning, bl.a. med det særlige formål at bevare kendskabet til ældre biler, der fandtes eller havde været i Danmark.

Det lykkedes for Neel og helt præcist blev klubben indstiftet den 2. november 1954. Altså for 60 år siden.

En tid der stadig var præget af anden verdenskrig og de muligheder og begrænsninger der herskede, særligt omkring vores fælles lidenskab; biler og motorcykler. Samtidig var man ude i





ca. 34.400 veteranbiler, og 27.600 veteranmotorcykler, altså køretøjer mere end 35 år gamle.

1956 åbnedes Danmarks første motorvej, Hørsholmvejen – bilparken er steget til 248.676 enheder og justitsministeriet forbyder forskellige former for kølerfigurer på bilerne.

1958 marts, udkom det første Bilhistorisk Tidsskrift dog benævnt 3. årgang nr. 2 – de tidligere skrifter var primitive dupliserede sider. Dette skrift var i A5 format på højkant men nr. 23 - april 1970 blev lagt ned og i fint glittet papir, og sådan fortsatte det til nr. 124 / 1996 hvor Poul Suhr stod fadder til det nuværende udseende af Veteran Tidende.

1961 Der figurerer nu ca. 100 vogne ejet af DVK's medlemmer, spændende fra årgang 1886 til 1939

1963 DVK's årskontingent forhøjes fra 25 kr. til 35 kr. årligt, gældende fra 1965, og det besluttet af DVK skal have et medlemskartotek.

Der kørte 605.000 personbiler rundt i Danmark, dette tal er firedoblet på de 50 år der er gået til i dag.

1979 mødtes DVK medlemmerne for første gang i egne lokaler i Nivå, godt nok lejede, men med plads til at holde møder og med plads til at få alt læsestoffet hjem, som lå gemt hos forskellige medlemmer. Begyndelsen på vores nuværende store bibliotek. Men efter 25 år blev det for småt på alle måder, og Claus Frausing fik lavet en fin aftale om at vi kunne flytte med ind i Ole Sommers nybyggede museum.

2004 flyttede DVK hovedkontor fra

Nivå her til Nærum, hvor vi som veteranklub har fået de bedst tænkelige omgivelser. Et flot museum som vi kan nyde og så har vi fået plads til vores efterhånden store samling af motorlitteratur.

I de 60 år der er gået, har der kun været 13 formænd. De første 3, O.T.Neel, Erik Vagn Jensen og Bent Marckeprang, var alle medstiftere af klubben. I 1974 kom Svend Dråby til, han var formand i 11 år og blev først afløst af Niels Jonassen i 1985 og så var perioderne ikke så lange, mest pga. sygdom. I 1991 overtog Fritz Knudsen roret, for en kort bemærkning, men inden da havde han været medstifter af Motor Historisk Selskab, hvor han blev formand. Egon Neesgård, John Jacobsen, Poul Suhr, Steffen Jørgensen, Peter



Løvstrøm og Claus Frausing, har alle sat deres præg på klubben til 2005. Jeg håber ikke 13 er et ulykkestal, for det er det nummer jeg har i rækken.

Vi er en anderledes veteranbilklub end de fleste andre. Vi er ikke tilknyttet en speciel landsdel eller by og derfor har vi medlemmer i hele landet - ja sågar i udlandet. Vi rummer også alle mærker, modeller og årgange.

De sidste mange år har klubben vokset sig rigtig stor, med 6000 medlemmer og 17 mødesteder fordelt over hele landet, for ikke at nævne alle de arrangementer der bliver lavet, og det er stadig de samme vedtægter vi styrer efter.

De fleste af jer der er tilstedet her i dag har bidraget til at gøre klubben til det den er i dag, enten aktivt eller som deltager. I dag, hvor 210 mennesker fra øst og vest er samlet, er det under alle omstændigheder en god anledning til at få genoplivet de gamle røverhistorier, hvis noget skulle være gået i glemmebogen.

Hvis der er nogle af jer der har lyst til at delagtiggøre os andre i historierne, er I meget velkomne til at låne mikrofonen lidt.

Fremtiden, ja hvad vil den bringe? Jeg tror bestemt ikke at aktivitetsniveauet vil falde, tværtimod. Men vi må lære at acceptere at 70 og 80 biler nu er kommet ind i kategorien – veteranbiler.

Når man læser de gamle Bilhistorisk tidsskrifter, som vor gamle redaktør Ole Emil Riisager så flot stod for, kan man læse bekymringen om -Hvem skal købe vore gamle biler, - vi skal have flere unge mennesker med i klubben –



JA, det var det der blev talt om dengang og det samme der bliver talt om i dag, men tiden viser kun, at tingene løser sig hen ad vejen.

Vi er så heldige at have 3 medlemmer med i dag, som har været med næsten fra starten. Den ene er stifternes kone, nemlig fru Neel, så er der Kaj Berg, der nok er det medlem i klubben der ligger inde med mest historie om DVK, jeg ved f.eks. at Kaj har alle general-

forsamlings referaterne samlet ét sted. Vi har dem selvfølgelig også, men skal jeg finde et bestemt år, skal jeg lede lidt. Og til sidst har vi Peter Højgaard, som altid er at finde på seniorforskerens plads på biblioteket hver tirsdag. Peter er god for mange historier, som han gerne deler ud af om tirsdagen. Jeg synes vi skal give dem en hånd.

Til sidst vil jeg kun sige: At forudsætningen for klubbens levedygtighed er

klublivet, og med 17 aktive klubsteder rundt om i landet, utallige løb, madpakketure og andre sammenkomster, ser jeg kun en lys fremtid foran os.

Tillykke til os alle sammen, med en fantastisk klub, hvor viden og hjælpsomhed er i højsæde, og tak til de mange medlemmer der laver et stort stykke frivilligt arbejde, for at andre kan få mange gode oplevelser, og dejligt at så mange værner om vores kulturarv.

Dorte Stadil



Årets EMIL - 2014

I anledning af klubbens 50 års jubilæum i 2004 og samtidigt 40 året for Ole Emil Riisagers engagement med klubbens medlemsblade, først Bilhistorisk Tidsskrift og senere Veteran Tidende, indstiftede bestyrelsen dengang en pris – "Årets Emil".

Det er nu 11. gang prisen uddeles på klubbens fødselsdag her i begyndelsen af november.

Og i følge fundatsen, tildeles den *- for betydelig indsats inden for forskning i - eller formidling af, dansk motorhistorie.*

Nogle mennesker er begavede med en særlig evne til at kommunikere med andre mennesker. Nogle af dem er gode til at tale med andre mennesker. Nogle af dem er gode til at skrive til andre mennesker og gøre sig forståelig gennem det skrevne ord. Årets modtager af Emil-prisen kan begge dele. Jeg kan afsløre at vi igen i år taler om en mandlig prismodtager.

I sit professionelle virke lever han af, at

have antennerne ude i en grad som de fleste af os andre slet ikke er klar over er muligt. Det mindste signal vi sender – selv det ubevidste – opfanges af årets prismodtagers fin-tunede antenner og han tager action på det...

Man kan ikke være i selskab med årets prismodtager særlig længe før man erfarer at vi her har at gøre med en ganske særlig blanding af empati, sympati og brændende entusiasme. Han er en ypperlig formidler.

I sit daglige virke fungerer prismodtageren som en slags kontakt-officer mellem to parter. En opgave som han igennem mange år har løst til stor tilfredshed for mange parter. At få sin løn fra den ene part, men samtidig være 100% lydhør for den anden parts ønsker, er en særlig gave at have.

Og det har dagens pris-modtager. Heldigvis har han også fri fra sit job en gang imellem. Og i den sparsomme fritid, der er ham forundt når han har taget sig af sin livlige familie, skriver han. Til os. Om biler – om mennesker – og om historie. I vores blad, og i andre heldige blade kan man året igennem

nyde hans sobre og vel-researchede artikler om dette og hint. Altid velopløst, med en spids og præcis pen.

Vi er mange som har nydt hans formidling om Mercedes-Benz historie i Danmark, og vi kan se frem til hans nyeste værk om et andet europæisk bilmærke: Renault.

Vi fik en prøve på hans skriveteknik i det seneste nummer af vort klub-magasin, Veteran Tidende, hvor han beskrev det korte, men rige liv som skibsreder Johnsen havde. Og som vi ofte erfarer med skriverier fra hans hånd, lykkedes det ham at finde både en vinkel og en historisk lomme, som de fleste af os ikke har hørt om før. Og dermed er det igen lykkedes ham at formidle motorhistorisk viden til os alle.

Det var mig derfor en stor glæde, at overrække årets Emil til reklame-manden, men i denne sammenhæng bilskribenten og forfatteren Erich Karsholt, i lørdags d. 1. november, hvor der var mødt 210 medlemmer op for at fejre klubben og mødestedets fødselsdag, og for at overvære afsløringen og uddelingen af Årets Emil. Dorte Stadil



Falck ambulance

Mogens Camre spørger i Veteran Tidende, om nummeret K 1720, som var det første nummer hans Buick var registreret under, og nu er blevet det igen. Spørgsmålet er om dette nummer har noget med firmaet: F. Bülow at gøre, og JA det har det.

IDVKs arkiv har vi en del arkivalier fra Bülow, og det er så heldig at vi meget nemt kan se at K 1720 har været brugt på flere Buick'er, og alle er nævnt som brugt til demonstration.

Protokollen viser at 9. okt. 1930 bliver nummeret K 1720 brugt og registreret på en 1931 Buick serie 90. Serie 90 betyder største og længste model og til 7 personer. Netto pris: 7875,00.

Den 2. april 1932 bliver nummeret flyttet over på en anden Buick, en 1931 model 67, som betyder at det er en 4 dørs sedan til 5 personer, her er netto prisen 5.250,-

Den 20. feb. 1934 bliver nummeret

K1720 igen flyttet, denne gang til en 1934 Buick, den som Mogens Camre har i dag, igen indregistreret som "Demonstrations vogn for fa. F Bülow", modellen hedder nu: 67,5 prs sedan, og netto prisen er kr. 8450,-.

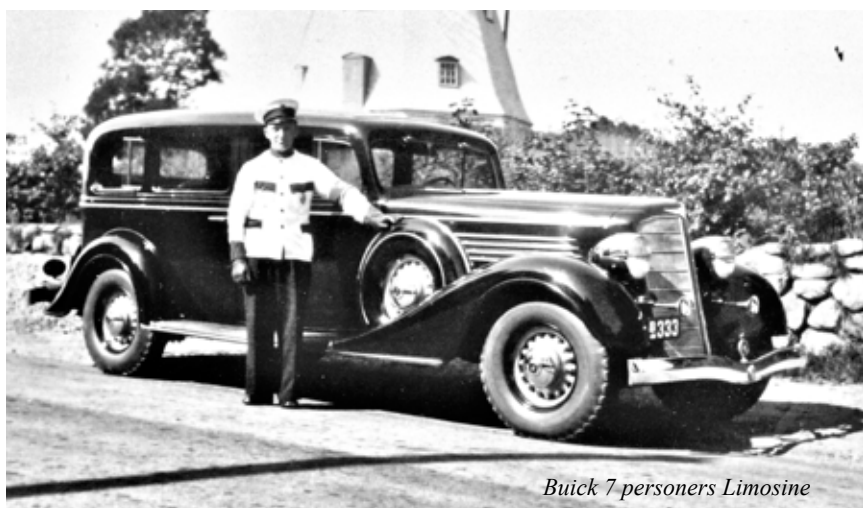
Den 5. okt. er det tid igen, og nummeret bliver nu brugt på en anden 1934 Buick, og samme model, men til en netto pris af kr. 8.600,-

Den sidste oplysning vi har om Nummer K 1720, er at det kommer på en 1936 Buick, det er den 18. juni 1936. Denne gang er det en model 81, som er beregnet til 6 personer. Nu sofa til 3 personer, i stedet for 2 stole som forsæde.

Nyt for 1936 Buick er at type 80erne, nu også hedder Roadmaster, idag et meget kendt navn når der tales Buick!

Så Mogens Camre kører i dag rundt med et nummer K 1720, med meget historie, godt nok.

Buick 1934 har jeg altid syntes er en meget flot og spændende bil, og med alle de oplysninger der er i Bülow's



Buick 7 personers Limosine



Hans Bo's flotte standard Cabriolet

protokol, vil jeg snarest prøve at grave lidt mere i 1934 Buick historierne i Danmark. Buick 1935 er meget lig 1934, så min interesse gælder selvfølgelig både 1934 og 1935.

Det er lidt overraskende hvor stor prisforskel der er på de forskellige modeller, fra 6600,00 og op til næsten 12.000,- kr. Der er også stor forskel på hvor meget de forskellige modeller vejer, så der er nok at tage fat på, prøve at forstå. Et andet stort og ubesvaret spørgsmål er, hvem byggede de flotte åbne, som der var enkelte af, var det danske karosseri fabrikker, eller er der solgt Gläser cabrioletter i Danmark i 1934 og 35?



DVK har ikke så mange billeder af disse Buicks, når man ser hvor mange der har været solgt, så hvis der blandt læserne er nogle som har billeder af disse Buicks, så send det lige, også billeder af bedre brugte eller på ophuggerpladser mv. Også gerne af dem der har overlevet, både kendte og ukendte....

Viser nogle billeder her fra min egen samling

Med Buick og DVK hilsen
Uffe Mortensen
DVKs Bibliotek
autotriangel@gmail.com



Måske Mogens Camres



Her som rustvogn

Jørgen Karuses helt originale 1935 Buick



Buick med ukendt karosse



Også en Buick, men hvem byggede disse åbne biler ?



Kulturnat i Transportministeriet

Veteranbil klubben var igen i år inviteret til at deltage i Kulturnatten i København. Ib og Dorte havde arrangeret en rigtig hyggelig aften i Transportministeriet, og medlemmerne var i audiens hos Trafikminister Magnus Heunicke.

(Som delte de dejligste gaver ud, der var gavebeviser på at man ikke skulle betale afgift på den næste bil man importerede, der var fribilletter hvis man blev stoppet, og skulle have klip i kørekortet. Og manglede man stempler i kørekortet fik man dem gratis så man kan køre alt)

Han fortalte også meget interessant om dagligdagen i Transportministeriet, om alle de nye tiltag de er i gang med. Aften sluttede med at der blev serveret dejlig Lasagne med tilbehør.

Der var 2.000 besøgende, der alle nød de fine biler, motorcykler og knallerter, der var udstillet i gården.

Stor tak til Dorte og Ib og alle de andre der var med, for en rigtig dejlig aften.

Flemming Sørensen





D-DAG – OG OPEL BLITZ LASTBILER (OPEL BLITZ I KRIG OG FRED)



Det klassiske Opel Blitz køleremblem.

Af Jens Ørvad.

Den 6. juni i år var det 70 år siden, at de allierede militærstyrker, først og fremmest bestående af personel fra Canada, Storbritannien og USA, men også mandskab fra bl.a. Frankrig, Polen og Norge, gik i land i Normandiet i Frankrig.

For de fleste af de amerikanske og canadiske styrkers vedkommende var det første gang, at de betrødte det europæiske fastlands jord. Det var en helt ny verden for dem, og det fortælles, at en de største overraskelser for dem, efter at de havde fået fodfæste på fransk jord og var begyndt at presse den tyske besættelsesmagt ud af Frankrig, var at størsteparten af de lastbiler, som Værnemagten havde måttet efterlade, var af "amerikansk" oprindelse.

De fleste af de efterladte biler var fra GM – Opel Blitz og en stor del af resten var fra Ford i Køln.



Dansk Opel Blitz brochure, ca. 1941. Bemærk det forkerte foto af motor (sideventilet)



Før krigen

Men længe inden 2. verdenskrig brød ud, var Opel Blitz-lastbilerne blevet en kæmpesucces på det civile marked både i Tyskland og i nabolandene. Efter datidens forhold var prisen konkurrencedygtig og bilen var velkørende og driftssikker, hvorfor især den største model, 3,5 t, også blev meget populær hos vognmænd, hvor den blev brugt til transport af alle former af gods og råvarer.

Opel havde siden 1930 brugt Blitznavnet som modelnavn for sine lastbiler. Oprindeligt var den største version af bilerne forsynet med en 6-cyl. sideventilet benzinmotor på 65 hk. og som stammede fra Buicks parallelmærke Marquette. I 1937 kom den version, som gjorde Opel Blitz til en myte; 3,5t-modellen var forsynet med en tysk udgave af den topventilede, 6-cyl. motor, som også blev benyttet i Chevrolet's amerikanske 1937-modeller.

Den mindre 2t. model var forsynet med den topventilede 2,5 l. motor fra Opel Super Six og Kapitän.

I Veteran Tidende nr. 450 og 451 omtales typegodkendelser fra 1942 af Opel Blitz Long Frame og ligeledes fortæller Uffe Mortensen om nye Opel Blitz, leveret til Statens Civile Luftværn i 1943, og det kan undre, at det var muligt for General Motors i Danmark at levere fabriksnye lastbiler fra det krigshærgede Tyskland på så sent et tidspunkt i forløbet af 2. verdenskrig, men det kunne man.

I en dansk Opel Blitz brochure fra omkring 1941, som findes i DVK's arkiv, gøres der opmærksom på, at bilen kan leveres i originaludførelse til at køre med generatorgas i stedet for benzin. I specifikationerne gøres der under



Dansk Opel Blitz brochure



JUSTITSMINISTERIET Opel Blitz 3,6-36-30.

.M. 377/1937

København, den 28. September 1937.

Typegodkendelse.

Firmaet General Motors International A/S,
boende Aldersgade 20, København,
der repræsenterer Fabrikken Adam Opel A/G i Tyskland,
her for Chassis Blitz, der er kendetegnet ved
Typebetegnelsen 3,6-36-30, fremlagt fyldstgørende Garanter,
der efter forstaaen Undersøgelse af det paagældende Køretøj vil være at lægge til Grund

for Godkendelsen:

Chassis Egevrægt	1800 kg
tilfødt Chassisbelastning	4500 "
største tilladte Vægt med fuld Last	6300 kg.

hvoraf dog højst 5000 kg maa falde paa Bagakslen. Karrosseriets Længde vil være at bestemme i Overensstemmelse hermed, idet dog bemærkes, at Ladets Midte skal ligge mindst 200 mm foran Bagakslen.

Chassisets Typebetegnelse er angivet paa Plade paa Forbrændt.
Støtnummeret paa samme Sted.
Motornummeret paa Forside af Motor.

Køretøjets tekniske Data er iøvrigt som nedenfor anført:

- 1) Drivkraft: 4-Takts Forbrændingsmotor for Bensen eller lign.
- 2) Maskindimensioner: Antal Cylindre: 6, Boring: 90 mm, Slaglængde: 95 mm.
- 3) Transmission: Kardan.
- 4) Antal Udvækslinger i Gearkasse: 5 Fremgear, 1 Bakgear.
- 5) Differential: spiralskaarne Hjul, holflydende Aksler.
- 6) Forfjeder: halvelliptisk Parallelfjeder, Antal Lag 10.
Bagfjeder: halvelliptisk Parallelfjeder. — 11.
- 7) Hjelpefjeder: ingen.
- 8) Rammedimensioner: Højde 190 mm, Brede 60 mm, Tykkelse 6,6 mm.
- 9) Styreapparat: Skruer-Bulle.
- 10) Bremsesystemer:
Fodbremse: 4-Hjuls, hydraulisk, indvendig ekspanderende.
Haandbremse: 2-Hjuls, mekanisk, indvendig ekspanderende.
- 11) Gummibeklædning:
Art: Luftringe.
Mindste Dimensioner: Forhjul 32" x 6" eller 8,60" x 20".
Baghjul 32" x 6" dobbelt eller 8,60" x 20" dobbelt eller 9,00" x 18" enkelt.
- 12) Chassisdimensioner:
Sporvidde fortil: 1545 mm, Akselafstand: 3000 mm
" bagtil: 1620 mm.

Egenvegt af Chassis'et herunder sig med 1800 kg paa Forakslen og 900 kg paa Bagakslen.



Opel-fabrikken i Brandenburg ca. 1937

udgøre nogen risiko for statens sikkerhed, dvs. at materiale, som ikke direkte vedrørte strategiske, militære emner, blev tilgængeligt for offentligheden.

Specielt for lastbilinteresserede findes der f.eks. udsnit af en rapport, der fylder 28 sider, og en del af det følgende skal derfor betragtes som et resumé af beskrivelsen af situationen i Tyskland og specielt hos Opel i januar 1942. Rapporten dækker dels oplysninger fra tidligere direktører fra Opel af amerikansk oprindelse og dels et interview med en GM arbejder, som tilsyneladende har besøgt Opel i Tyskland omkring årsskiftet 1941-42.

Desuden findes en rapport fra 1947, hvor man bl.a. analyserer virkningerne af især de massive bombardementer i 1944. Der er også et resumé af denne rapport sidst i denne beretning. En del informationer forekommer i begge rapporter, og der kan derfor i nærværende forekomme gentagelser.

Allerede i 1939 efter krigsudbruddet begyndte Opel at evakuere de amerikanske medarbejdere, i første omgang

Forste danske typegodkendelse af Opel Blitz 3,6

"Gummi" opmærksom på, at der ved køb/levering af en ny bil må der i hvert enkelt tilfælde træffes separat aftale herom.

Mange af de danske Blitz'er, hvoraf de fleste havde fået påbygget generatoranlæg, overlevede den tyske besættelse og blev efterhånden ført tilbage til benzindrif og var i drift langt op i

halvtredserne. Tyske Imbert var gennem General Motors hovedleverandør af disse anlæg.

Informationer fra USA

Nu er det så heldigt, at amerikanske CIA for nogle år siden åbnede for en del af sine arkiver, hvor man ikke lænere fandt, at en offentliggørelse kunne



Den første Opel Blitz kører af samlebåndet i den nye fabrik i Brandenburg, 1935



Opel Brandenburg fabrikken ca. 1936



Samlelinjen for motorer i Brandenburg, ca. 1936



Samlelinjen ca. 1936



Færdigmontering ca. 1936



Lager af færdige chassiser, Brandenburg 1936

til Holland, og senere, inden det japanske overfald på den amerikanske flådebase Pearl Harbour på Hawaii i december 1941, havde de fleste amerikanskfødte Opel-ledere også forladt Tyskland. Ledelsen blev herefter varetaget af de tyskfødte ledere, som fortsatte i deres hidtidige job.

Samtidig blev de fleste af de amerikanske bestyrelsesmedlemmer skiftet ud med GM-folk fra Europa, bl.a. Danmark. Aktiernes stemmeret forblev dog stadig hos General Motors Overseas Operations, også selv om de tyske myndigheder først efter næsten 12 måneder fra krigserklæringen (25.11.1942) overtog kontrollen af Opel fabrikkerne. I de amerikanske beretninger om Opels forhold efter Tysklands krigserklæring til USA, antydes det, at det

danske GM-selskab spillede en rolle i formidlingen af kontakt mellem GM-Overseas og Adam Opel A.G.

Under alle omstændigheder var der uofficielt stadig forbindelse mellem moderselskabet og den tyske filial, hvilket det besøg, som omtales i nærværende notater også bekræfter. De oplysninger, der findes om produktion og eksport af Opel Blitz køretøjer under krigen, giver også en forklaring på, at der kunne sælges nye Opel Blitz lastbiler i Danmark under den tyske besættelse. Det skal understreges, at de rapporter, der omtales i det følgende kun beskæftiger sig med de forhold, der vedrører bilindustrien og i særdeleshed med Opel. Der tages ikke stilling til den politiske situation eller de tyske krigsaktiviteter på den tid.

I de offentliggjorte dokumenter er visse informationer gjort ulæselige, bl.a. navnet på den GM-medarbejder, der er tale om. I det følgende vil han derfor blive omtalt som "Mr. GM".

Opels tyske fabrikker

Opel havde på det tidspunkt to fabrikker i Tyskland: Rüsselsheim, som udelukkende producerede personbiler og en del komponenter til lastbilfabrikken, som lå i Brandenburg, nordøst for Berlin. I Rüsselsheim var der ansat ca. 17.000 medarbejdere, som alle blev ledige, da personbilsproduktion skulle ophøre i august 1939..

Fabrikken og arbejdsstyrken blev hurtigt efter krav fra de tyske myndigheder omstillet til produktion af dele til brug i flyproduktionen på andre fabrikker. Ligeledes fortsatte man med at fremstille komponenter til lastbilsproduktionen i Brandenburg.

Det fremgår af referatet, at interviewet sker på opfordring af et regeringsorgan og med et ønske om at få så mange og så nøjagtige informationer som muligt om situationen i Tyskland, bl.a. for at man kunne udvælge de bombemål, som ville gøre størst skade på den tyske krigsindustri.

Produktion

Produktion af personbiler stoppede i August 1939, men der blev fortsat i Brandenburg dagligt fremstillet ca. 80 stk. Opel Blitz lastbiler i tre grundversioner:

Opel Blitz 1,5 - 29 med 4 cyl. 1,5 l. motor

Opel Blitz 2,5 - 32 med 6 cyl. 2,5 l. motor

Opel Blitz 3,6 - 36 el. 42 med 6 cyl. 3,6 l. motor,

hvor ikke mindst 3,6-modellen i forskellige chassislængder var meget kendt og populær, også i Danmark. Der blev også fremstillet et buschassis med forsænket chassissamme. Det var standardtypen 4x2 med den 6-cylindrede 79 hk. benzinmotor i militærbygning, dvs. med lukket førerhus og trælåd med bænke til mandskabstransport, der blev Værnemagten's foretrukne transportmiddel i perioden 1939-45. Det berettes, at de svære tyske diesel-lastbiler, som Værnemagten benyttede under indtoget i Østrig, ikke var særligt driftssikre og mange brød sammen undervejs fra den tyske grænse til Wien.



Blitz 1,5 leveret d. 02.04.1940 af F. Bülow & Co., København



Opel Blitz 2,5 leveret den. 26.01.1939 af F. Bülow & Co



Opel Blitz 3,6 (brunkulskørsel)



Opel Blitz 3,6 til eksportkørsel



Dansk Opel Blitz rutebil, ca. 1939, nu med hollandske nummerplader.



Opel Blitz salatfad fra Københavns Politi, ca. 1942

Man valgte derefter at udskrive en stor del af de civile lastbiler i Bayern til erstatning for defekte dieselmotorer, der bl.a. blev brugt som sættevognstrækere. Det fortælles endvidere, at Hitler på vej hjem fra sit indtog i Wien aflagde besøg hos Opel i Rüsselsheim for at takke for den støtte som indsatsen af Blitz'erne havde været, ved personligt at underskrive en ordre på 2.000 stk. Opel Blitz til det tyske militær.

Fra juni 1941 blev produktionen af Opel Blitz udvidet med en terrængående version med 4-hjuls træk til gods- og mandskabstransport. Det anslås, at der blev bygget ca. 250 enheder om måneden af denne model. Endelig fandtes der en terrængående "Maul"-version ("Mulddyr"), hvor baghjulene

var blevet erstattet med bæltetræk, "larvefødder".

Desuden deltog Opel fra omkring 1940 til 1943 i produktionen af et middelsvært terrængående køretøj til persontransport. Køretøjet var udviklet af Horch.

Umiddelbart efter det berømte München-møde i 1938 mellem den britiske premierminister Neville Chamberlain og Adolf Hitler, blev det pålagt Opel at øge produktionen af Opel Blitz lastbilerne til 100 stk. pr. dag, og bortset fra et lille antal biler til eksport skulle hele produktionen leveres til værnemagten. Fabrikken havde kapacitet til at nå dette mål, men det blev aldrig nået pga. mangel på især dæk og batterier.

Brandenburg-fabrikken fremstillede,

bortset fra karrosseridele og indmaden til bagtøjet som kom fra Rüsselsheim, selv de fleste dele til Blitz'en. Rüsselsheim var også ansvarlig for produktionen af reservedele til alle Opel personbiler og til Blitz'er, som ikke længere var i produktion. Reservedelsproduktionen beskæftigede ca. 5000 medarbejdere.

Krigsproduktion i Rüsselsheim

I stedet for produktion af personbiler blev det pålagt Rüsselsheim-fabrikken også at udnytte sit produktionsapparat til at fungere som underleverandør til bl.a. fly- og våbenindustrien. Et af de første produkter var reduktionsgearkasser til propellerne på Mercedes-flymotorer, hvor behovet var ca. 1200 stk.



Opel Blitz 4x4 i tjeneste



Opel Blitz Maultier (mulddyr)

pr. måned. Det lykkedes dog ikke Opel at producere mere end 250-300 stk. pr. måned, så der må også have været andre leverandører.

De fritstillede 17.000 medarbejdere blev alle genantaget fra efteråret 1939 til juni 1940 efter at produktionsanlægget var blevet omstillet til bl.a. at fremstille ledningsnet, vingesektioner, halekomponenter, hydraulik til landingsstel samt brændstoftanke, alt sammen til Junkers U88 bombefly.

Bilsituationen i Tyskland

Mr. GM anslår, at bestanden af personbiler i Tyskland ved udgangen af august 1939 var på ca. 2 mill. enheder. På det tidspunkt tilhørte kun et lille antal Værnemagten, som i krigstilfælde kunne rekvirere privatejede biler efter behov. Det var dog ikke alle biler, som var egnede til militært brug.

Der regnes med, at ca. 45 % af bilerne var i den mindste klasse op til 1000 ccm. og derfor totalt uegnede for Værnemagten. Ca. 30 % tilhørte 1,5 ltr. klassen af hvilke omkring halvdelen kunne anvendes. Det anslås derefter, at ca. 20 % var i 2,0-2,5 ltr. klassen, altså i stil med de amerikanske personbiler og disse var de mest populære til Værnemagtens brug. De sidste 5 %, større end 2,5 ltr. klassen, blev kun anvendt som stabsvogne for højere officerer o.l. For vare- og lastbilernes vedkommende var situationen lidt anderledes. En meget stor del af varevognene var enten 3-hjulere eller lette 4-hjulere, altså uegnede for Værnemagten. Den type køretøj, som Værnemagten var mest interesseret i, var 3-tons biler med benzinator, som kunne anvendes til både transport af materiel og af mandskab. Det anslås, at der i august 1939 var

en total bestand af denne type på ca. 300.000 enheder, hvoraf ca. 70.000 tilhørte værnemagten. Halvdelen af disse var Opel Blitz.

Mr. GM anslår endvidere, at der i det sidste "normale" produktionsår, 1938, blev produceret 243.000 personbiler, hvoraf ca. 30.000 stk. blev eksporteret. Opel tegnede sig for 40 % af produktionen til hjemmemarkedet og for 70 % af eksporten.

Det blev tillige anslået, at produktionen af militærfly i 1939 var nået op på 2500 til 3000 stk. pr. måned, hvilket forklarer, hvorfor materialesituationen for bilproduktionen blev mere og mere vanskelig. Det bliver også nævnt, at den øgede produktion af ubåde gjorde det vanskeligt at skaffe batterier til de producerede lastbiler, da produktionen af batterier til ubådene havde forsterket til det bly, som var tilgængeligt.

Brændstofsituationen var ligeledes vanskelig. Mr. GM anslår, at det normale tyske forbrug i fredstid var ca. 8.000.000 tons og det er hans opfattelse, at forbruget i krigstid ville stige til 18.000.000 tons pr. år, og at produktionen af syntetisk benzin i 1940 var steget til 12.000.000 tons. Der var allerede før krigsudbruddet indført en kraftig rationering af benzin til civil brug. For smøreoliernes vedkommende var leveringssituationen og kvaliteten tilfredsstillende under normale tyske arbejdsforhold. Oliernes høje tjæreindhold kunne imidlertid give problemer ved anvendelse under ekstremt lave temperaturer. Det blev nævnt at Opel, af Værnemagten var blevet bebrejdet, at de leverede lastbiler ikke fungerede tilfredsstillende under vinterfelttoget i Rusland. Dette blev afvist af Opel, som ikke kunne vedkende sig fejl el-

ler mangler ved de leverede biler, men fastholdt at problemerne udelukkende skyldtes mangel på smøreolier, som egnede sig til brug under ekstremt lave temperaturer.

Arbejdsforhold og råvaresituation

Senere i rapporterne berøres ledelsesformen og den organisatoriske opbygning efter september 1939 og specielt efter december 1941, hvor både regeringen og partiorganerne tiltager sig større og større magt, og hvor medlemmer af både Gestapo og SS rykker ind på fabrikkerne

Før august 1939 var den månedlige arbejdstid 197 timer, svarende til ca. 45 timer pr. uge og i denne arbejdstid kunne indgå lørdags- og søndagsarbejde. I august 1939 blev arbejdstiden øget til 10 timer pr. dag, altså en 60 timers uge, hvor arbejde om lørdagen eller søndagen kunne indgå. Betaling for de 15 timers overarbejde blev fastsat af virksomheden, men skulle udbetales til regeringen. I august 1940 blev arbejdstiden igen forlænget, denne gang til 72 timer pr. uge. Herefter blev lønnen for de første 15 timers overarbejde betalt til regeringen og for de efterfølgende 12 timer direkte til arbejderne. Overtidsbetalingen var 1 ½ gange normallønnen.

Af materialeproblemer nævnes også problemer med det syntetiske "Buna" gummi, som anvendtes til dæk. Det havde vist sig, at Buna-gummiet ikke klæber tilfredsstillende på lærredet i dækkene, hvilket har gjort det nødvendigt at tilsætte 30 % naturgummi for at opnå en tilfredsstillende vedhæftning. Disse problemer havde forsinket Buna-programmet med 2 år.

Stål til bilproduktion havde været ra-



Opel-Horch 901 "Einheits Pkw"



Junkers Ju88 bombefly, hvor Opel blev tvunget til at være medproducent af motordele

tioner siden 1937, og tildelingen til produktion af personbiler var konstant blevet nedskåret indtil august 1939, hvor de helt ophørte. Det var Mr. GM's opfattelse at manglen på stål nu var blevet udlignet med øget import fra Sverige, ligesom der heller ikke synes at være mangel på aluminium, magnesium og mangan. Disse råvarer er dog på tildelingsordninger, men der har ikke været krav fra myndighederne om, at f.eks. at erstatte aluminium til stempler med andre metaller. Til gengæld bliver andre dele som ledningsnet og spoler af kobber nu fremstillet af aluminium.

Krom, nikkel, tin og bly var til gengæld stærkt rationeret og havde i flere år været på tildelingsordninger. Der forskedes derfor kraftigt i at fremstille alternative materialer.

Arbejdskraft

Beskæftigelsen på begge Opel-fabrikkerne blev forøget kraftigt i perioden 1937-1940; i Rüsselsheim fra 19.000 til 23.000 og i Brandenburg fra 1.500 til 3.000 mand. Stigningen skyldtes delvis, at man samtidig havde måttet afgive et stort antal ansatte til militærtjeneste, og derefter været nødt til at erstatte disse med dårligere uddannede arbejdere.

På det tidspunkt interviewet fandt sted, var der kun ansat et mindre antal udenlandske arbejdere, nemlig 200 til 300 tjekkiske mænd, som var rekrutteret gennem det tyske arbejds kontor i Tjekkosllovakiet. De var alle ansat i Brandenburg, hvor de blev betragtet som en god, produktiv arbejdskraft, men der havde været betydelige problemer i samarbejdet med de tyske medarbejdere. Det havde derfor været nødven-

digt at samle det tjekkiske mandskab i en separat afdeling. Det oplyses samtidigt, at de tjekkiske arbejdere boede sammen i barakker, som var opført på fabrikkens område.

De organisatoriske forhold på fabrikkerne var meget komplicerede. Der er ikke strejkeret, og det var ikke tilladt de ansatte at fremsætte lønkrav. Lønningerne blev fastsat af regeringens arbejdskontorer.

Mr. GM var også bekymret over Opelmedarbejdernes adgang til køb af arbejdstøj og at standarden af arbejdstøjet var meget dårlig i forhold til amerikansk standard. Al beklædning havde længe været rationeret og blev tildelt efter et pointsystem. Rationeringssystemet gav ikke ret til køb eller forsåling af sko, som kun kunne ske efter særlig tilladelse.

Fødevarer situationen

Madvarer var også rationeret, men det var sjældent at se køer af ventende kunder uden for forretningerne. Der var imidlertid en tydelig mangel på mælk, smør og fløde samt andre fedtstoffer. Kødrationen var på 500 gram pr. uge. De 8-10.000 mest hårdtarbejdende hos Opel fik dog dobbelte rationer. Trods dette var det Mr. GM's opfattelse, at mange af Opels ansatte var hårdt plaget af mavesmerter som følge af flere af års rationering af fødevarer og specielt af manglen på smør, æg osv.

Politik i fabrikkerne

Der var ingen tvivl om, at Opel-fabrikken i Rüsselsheim allerede fra 1939-40 blev styret som en politisk organisation. Hver enkelt medarbejder var under direkte indflydelse af Nazi-partiets arbejderorganisation (Arbeitsfront), og

selv om organisationen angiveligt var skabt for at beskytte arbejdernes velfærd, var dens hovedopgave at sikre den rette politiske opdragelse af arbejdsstyrken.

Der blev således mindst en gang om måneden afholdt politiske stormøder på fabrikkerne, samtidig med at der regelmæssigt blev arrangeret "skoler" for det overordnede fabriks personale. Et vigtigt emne på disse kurser var at nedtone betydningen af det amerikanske ejerskab. Overalt på fabrikkerne var der ophængt bannere og plakater med politiske budskaber af værste slags, og selv om fabrikkerne var amerikansk ejede, var mange af de ophængte budskaber direkte rettede mod USA og amerikanske, politiske personligheder. Som det var almindelig praksis i amerikanske virksomheder, havde Opel-fabrikkerne et husorgan (Der Opel Geist), hvor man orienterede medarbejdere om begivenheder af faglig og social karakter. Opels "husavis" blev underkastet censur og blev gradvist forandret fra et firmaorgan til et almindeligt partiorgan.

Propagandaen førte også til, at hver gang de nazistiske koryfæer som Hitler, Goebbels og Göring holdt en af deres radiotaler, blev produktionen i fabrikkerne standset og medarbejderne blev gennet sammen omkring de højtalere, som var ophængt i fabriks hallerne, for at høre talerne.

Det tilføjes, at betragtningerne om det politiske systems indflydelse på Opel-fabrikken også er forhold, der fandtes i alle andre fabrikker af en vis størrelse.

Fortsættes....



Englændertræf i Løve



Vejret var der! Englænderne var der! - da DVK Vestsjælland holdt sit første Englændertræf i Løve. De kom fra nær og fjern, fra København til det yderste Vestsjælland, fra Odsherred i top til Sydhavsøerne i bund. Og sikke flotte Engelske Køretøjer - rigt repræsenteret - som kan ses på billederne!!!

Ca. 80 køretøjer (vel at mærke Engelske) var mødt op i dagens anledning.

Løve Mølle var åben, så alle med trang til højder, også kunne prøve det.

Den gamle veteran-pølsevogn hittede, og blev flittigt besøgt af dem, der ikke havde madpakke med. Der blev drukket rigelige mængder kaffe med dertil hørende retrokage. Alle fik en god Englænder-dæk-spark-snak. Mange nye ansigter mødtes og udvekslede erfaringer. Foruden de mange udstillere, kom der andre forbi, blot for at se de flotte engelske køretøjer. Glædeligt var det, at også de yngre medlemmer fandt vejen til Englændertræffet. DVK i Løve blev stærkt opfordret til at lave et tilbagevendende træf.

- Dette er i skrivende stund allerede sat i Kalenderen for 2015 til den sidste lørdag i september, sæt allerede kryds i kalenderen NU!

Kurt Plith







MERE OM ALLDAYS & ONIONS

Af: Gert Hansen

I veteran tidende nummer 458 beskriver Erik Nielsen det trehjulede automobil, "Forward". Desuden det mulige slægtskab med Alldays & Onions (AO). Da jeg er i besiddelse af en Alldays & Onions Midget, 1913, kan jeg supplere med følgende.

Alldays & Onions er en af verdens ældste, stadig eksisterende, mekanisk produktionsvirksomheder. Virksomheden har desuden været i samme families eje det meste af tiden. Den blev grundlagt i 1625 i Birmingham, England af familien "Onions". De producerede blæsebælge til jernindustriens esser. Virksomheden blev så berømt at Napoleon den 3. bestilte bælge fra Onions.

William Alldays & Co. Blev grundlagt i 1780 ligeledes i Birmingham. Virksomheden producerede også blæsebælge, og snart fandt man at konkurrencen skadede begge virksomheder, hvorfor man slog sig sammen til "Alldays & Onions i 1885. Firmaet voksede sig stort og havde en gren som hed "Matchless Works". Ikke at forveksle med Matchless i London, der producerede motorcykler.

I 1898 producerede AO den første automobil med 1-cylindret De Dion Bouton hækmotor. Herefter gik det slag i slag og allerede i 1906 kom den første lastbil og de første jernbanekøretøjer.



I 1911 erhvervedes "Enfield autocar Co.", men konkurrencen var hård fra Morris Bullnose og fra den billige Ford T og i 1918 ophørte bilproduktionen. I 1912 forlod Simon Onions virksomheden og Edmond Alldays forlod den i 1921. Således sluttede familieejerskabet. Men virksomheden fortsatte med tung industriproduktion. Under anden verdenskrig blev fabriksbygningerne helt udbombet, men produktionen fortsætter den dag i dag under navnet Alldays Peacock Co. Ltd. I dag er det sjældent at man ser en AO.

Dog har de optrådt flere gange i London til Brighton løbet, så kvaliteten må have været i orden.

Vor Alldays & Onions Midget – som vi til daglig kalder "Daisy" – blev solgt i april/maj 1913 i Wallasey i England med registreringsnummeret "HF 25" Den første officielle registrering – "L 130" - er september 1914 til Joseph Sanders of Kidderminster der var forretningsmand. I 1920 bliver den solgt til mr. Harry Stevens fra Old Hill, Staffordshire og den bærer nu regi-





streringsnummer "YTL 934" – samme nummer som vi overtog den med. I 1950 sætter Harry Stevens datter den til salg i Warwickshire Country Garage. På det tidspunkt var den velkendt i hele området og den fristede Mrs. Majorie Fowler fra Knott Cottage til køb. Her optrådte den undertiden på scenen i Shakespeare Memorial Theatre. Den var dengang malet gul/grøn. Også børnene indlagt på "Children Recovery Hospital" i Stratford-Upon-Avon blev underholdt med køreture i bilen.

I 1953 købes den af "King Brothers" i Sutton Coldfield. De lader den restaurere af St Stephens Garage i Birmingham. Den skal se pæn ud for den skal deltage i Coronation Rally to Winsor ved dronning Elisabeths kroning. Herefter har den flere ejere. Efter 1981 har den 2 ejere indtil Hr. Adrian Donald Horn køber den i 1989. På det tidspunkt er den grøn. Han havde den i 5 år og noterer – lige som os i dag – at der er problemer med gearkassen! Sidste kendte ejer i England er I.D. McGill, der formentlig maler den i den blå farve. Den har været regelmæssigt synet fra 1985 til 2004, og i 1999 får den certifikat som original af det engelske, VCC.

Vor AO Midget har chassissnummer 226. Den drives af en 2-cylindret rækemotor på 7,5 Hk. Magneten er af typen Bosch og messingkarburatoren er en zenith. Køling ved sifon til rørkøler. Transmissionen foregår ved læderkonus kobling til en gearkasse med 3 fremadgående og bakgear. Via kardanaxel til snekkedrev og differentiale. Bagakslen er levende.

Vi købte den i England i 2004 og vi har grundigt repareret mange mekaniske dele. Den er svær at køre og har ikke alle 7,5 heste hjemme! Alligevel har vi fuldført 4 styrkeprøveløb. Den har igen været på scenen på det Lille Teater i Gråsten.

Følgende karakteristika adskiller AO Midgets konstruktion fra den beskrevne "Forward" som den ses på billedet side 16 i nummer 458.

Forakslen er smedet H-jerns profil, hvor Forward har rør. Forhjulene er på AO uden bremsetromler mens Forward synes at have bremsetromler på forhjulene. Dette var usædvanligt i 1913. De kvart-elliptiske forfjedre og styretøjet



kunne godt ligne AO-konstruktion. Men cylinder, forkæden og svinghjul ligner ikke AO-konstruktion

Som konklusion mener jeg ikke at Forward er produceret af AO i Birmingham. Men nogle af delene kan godt stamme fra en AO-midget. Det gælder fortøj og styretøj. Mon ikke Forward er samlet af forskellige dele? Det var vist almindeligt på de tider.

Med venlig hilsen.

Gert Hansen.

gvoh@bbsyd.dk

22394320



Biler der fulgtes med sporvognene



Af Søren Palsbo. Foto: Torben Liebst.

Blandt de faste traditioner på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Midtsjælland er mindst ét årligt træf for "Biler der fulgtes med sporvognene". Begivenheden skruer tiden tilbage til 1972 eller tidligere, eftersom de sidste gamle sporvogne forsvandt fra gadebilledet i april 1972. Samme årstal er derfor yngste årgang for de deltagende biler, motorcykler og scootere.

Hosstående billede blev taget en dejlig solskinsdag i sommeren 1962 på H.C. Ørsteds Vej på Frederiksberg. De to sporvognstog passerer hinanden umiddelbart nord for vejkrydset med Rosenørns Allé og Rolighedsvej, som dengang var trafikeret af andre sporvogne på den københavnske linje 2. Begge kollektive trafiklinjer eksisterer stadig. Nu med trafik på gummihjul og med et "A" efter linjenummeret.

Til venstre i billedet holder en elegant *Simca Vedette*. Hvis man ikke – som i dette tilfælde – kan spørge fotografen, hvornår billedet blev taget, så er nummerplader ofte en rigtig god kilde til datering. Ifølge Thomas Thorsen, www.nrpl.dk, blev bilens nummerplade med begyndelsesbogstaverne KD udleveret i 1961. Scooteren th. – formentlig en *Lambretta* - fik antagelig sin nummerplade i vinteren 1960/1961. Så begge motorkøretøjer var forholdsvis nyindregistrerede, da billedet blev taget. Men tilbage til en af de mange dejlige biler, der fulgtes med sporvognene: *Simca Vedette* og den stærkt beslægtede - men udstyrmæssigt mere beskedne - model *Ariane*, blev produceret på fabrikken i Poissy, Frankrig.

Fabrikken var overtaget fra fransk Ford i 1954, og bilerne blev i visse lande markedsført som Ford Vedette også efter 1954, blandt andet i Tyskland og Holland. Dejligheden ved kantstenen

på H.C. Ørsteds Vej var modellens 2. generation, der blev produceret fra 1958. Inspirationen fra USA var ikke til at tage fejl af med halefinner, mange elegante farvekombinationer, stort rat, ratgear og hornkontakt på separat ratkrans. *Simca Vedette* kunne købes i flere udgaver, alt efter hvor meget luksus og motorkraft, kunderne ønskede. Modelbetegnelser som Versailles, Beaulieu, Chambord og Présidence signalerede klasse og kasse. Det var vel tider!

Men billedets sporvogne er heller ikke uinteressante, hvis man interesserer sig for trafikhistorien.

Motorvogn 176, der kører i retning mod fotografen, og bivogn 1460, der er på vej væk, er begge bevarede i Sporvejsmuseets store vognsamling, som omfatter ca. 125 sporvogne, busser og trolleybusser. Bivogn 1460 var den sidst byggede bivogn af gammel type (leveret 1920). Vognen er hyppigt i trafik på Sporvejsmuseets normal-



sporede museumslinje. Sporvogn 176 fortsatte efter udrangeringen ”kørslen” i en nordsjællandsk børneinstitution, hvorfra vognkassen blev erhvervet af Sporvejsmuseet i 1998. Den venter på bedre tider i et af museets vogndepoter, men når ressourcerne rækker, så venter en spændende fremtid. Det er nemlig planen at restaurere nr. 176 tilbage til det udseende, vognen havde ved leveringen i 1902. Det vil sige med helt åbne perroner og to trolleystænger – én til plus og én til minusledning. Kørslen med to trolleystænger fandt kun sted i de fine kvarterer i det indre København og ophørte i 1912. En ny undervogn til nr. 176 er allerede fremstillet på Maskinfabrikken Trio i Nexø. Dygtige håndværkere på Bornholm er pt. involveret i restaurering af ikke færre end seks københavnske og frederiksbergske sporvogne!

Sporvejsmuseet, der er beliggende ved Jystrup omtrent midt mellem Roskilde og Ringsted, håber igen i 2015 at få be-

søg af ejere af motorkøretøjer på fire, tre og to hjul fra 1972 eller tidligere. ”Biler der fulgtes med sporvognene” finder i 2015 sted *lørdag 25. juli*. Såvel hverdagsbiler, erhvervskøretøjer som ”pjattebiler” er velkomne, bare de opfylder alderskriteriet. Som tidligere arrangeres en konkurrence med præmier til det mest charmerende køretøj fra hvert deltagende årti. Deltagelse forudsætter tilmelding til Sporvejsmuseets pressesekretær, som er nærværende artikels forfatter: Søren Palsbo, email: presse360@gmail.com eller telefon 60 83 62 34.

Sporvejsmuseets sæson 2015 begynder 25. april og varer som sædvanligt til udgangen af skolernes efterårsferie. Museet er inde i en hastig udvikling med flere store byggerier og andre anlægsarbejder, så der er meget nyt at se på, også selv om man har besøgt museet i sæsonen 2014. Hjerteligt velkommen til Simca Vedette og alle de andre!

PS: Foreningen bag Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm – Sporvejshistorisk Selskab – fejrer sit 50 års jubilæum i 2015. Det markeres blandt andet med en stor udstilling i Københavns rådhus i dagene

11.-21. februar 2015. Der er naturligvis rigtig mange billeder og historiske oplysninger om sporvogne, busser, trolleybusser, S-tog, U-baner og letbaner, men også en masse byhistorie og billeder af de forskellige årtiers motorkøretøjer. Så det er måske en idé at aflægge den smukke rådhuset et besøg i en af de 10 udstillingsdage (rådhuset holder lukket om søndagen). Der udstilles også sporvogne og busser i størrelse 1:1. Og så håber de private sporvejsfolk på lige så mildt vintervejr, som man kunne glæde sig over ved det tilsvarende arrangement i 1990 i anledning af 25-års jubilæet. Der kan læses mere på hjemmesiderne www.sporvejsmuseet.dk og www.shsbornholm.dk



- Hvad med at humme dig over til den anden side, Søde Amalie ?



Fest i Kværkeby

Oktobermødet i Kværkeby blev brugt til at fejre mødestedet og Prebens 20 års jubilær. 66 forventningsfulde medlemmer mødte op til denne aften, hvor DVK var værter med sandwich, lagkage og vine.

Formanden Dorte Stadil bød velkommen og til bords. Efter at de fleste havde fået stillet den første sult holdt DVKs mødestedsansvarlige, Ole Poulsen talen fra DVK. Her ridsede Ole mødestedets historie op i korte træk og fortalte, at første mødestedsleder var Egon Neesgaard, som blev efterfulgt af en duo bestående af Kaj Sørensen og Hans Henrik Havsted. De sidste 15-17 år var det så Preben der overtog rattet, med mange spektakulære arrangementer på programmet. Ole roste blandt andet Preben for hans julefrokoster og de mange køreture, her senest turen til Korsør. Ole nævnte herefter en række arrangementer, som særligt mindeværdige - og dem har der været mange af. Der blev også sagt tak for hjælp fra familien - især Bjarne Boisen og til undertegnede. Ole sluttede med at sige, at han kunne blive ved, men sluttede med at ønske tillykke med de 20 år. Herefter overrakte formanden DVKs 20 års plakette, som Preben omgående hængte op på væggen.

Senere på aftenen læste Prebens gode og nære ven, Jens Urban Nielsen, Prebens tale op. Her kom Preben ind på de "startvanskeligheder" der havde været i forbindelse med oprettelse af mødestedet. Alt endte dog lykkeligt og første mødeaften blev afholdt den 3. tirsdag i 1994. Vi hørte også hvordan Preben nærmest blev kuppet til at overtage mødelederposten. Preben uddelte tak og ros til en del personer, bl.a. Havsted for initiativtager og arrangør af høstturene, som jeg har hørt meget om. Undertegnede fik endnu et klap på skulderen, ligesom Dorte Stadil også blev rost for at bringe ro i DVK. Til sidst takkede Preben formanden, bestyrelse og alle de trofaste mødedeltagere som har bakket mødestedet op i de 20 år.



Det eneste triste denne aften var Prebens meddelelse om, at han ser sig nødsaget til at trække sig som mødeleder på grund af sygdom, men med ønske om, at Kværkeby fortsat vil blive brugt som mødested.

Erik Madsen
Roskilde





Kværkeby på virksomhedsbesøg



Mødested Kværkebys septembermøde var denne aften henlagt til en virksomhed i Ringsted. Det handlede ikke om veteranbiler, snarere tværtimod. Virksomheden var Dansk Auto Logik, som modtager fabriksnye biler fra fabrikkerne, klargører og transporterer dem videre ud til forhandlerne.

Firmaet blev stiftet af Bent Jørgensen i 1962 som Kalundborg Autotransport med 1 ladvogn - en Austin 700FG. I 1978 blev Jydsk Autotransport oprettet og i 2000 fusionerede de to selskaber under det nuværende navn Dansk Auto Logik A/S med baser både i Vamdrup og i Ringsted. Som den kvikke læser har regnet ud, kunne firmaet fejre sit 50 års jubilæum i 2012 og ved den lejlighed overtog Kurt Rath direktørposten efter Bent Jørgensen.

Vi blev mødt ved porten af Bjarne Boisen og eskorteret ned til hovedbygning



Kurt Rath th. og Bjarne Boisen tv.

gen, hvor Kurt Rath bød velkommen. Derefter var det rundtur på det kæmpe store, imponerende område og heldigvis for nogle af os dårligt gående, kørte Bjarne os rundt i en golfvogn!

Firmaet modtager biler med både jernbane og skib og råder over ca. 100 autotransportere, som årligt kører rundt med omkring 200.000 biler. De flotte og topmoderne autotransportere blev selvfølgelig studeret med stor interesse. En meget stor funktion omkring hele logistikken er også at kunne finde

og identificere den enkelte bil. Det var løst ved hjælp af de kendte afstandspæle fra vore motorveje. De havde så nogle tal og bogstavkoder, som i systemet viste præcist, hvor den enkelte bil var placeret. Når bilerne kommer fra fabrikkerne har de fleste en film/tape på alle vandrette flader, enkelte og dyre biler kommer i det man vel kunne kalde en dragtpose. Når bilerne er blevet klargjorte og står klar på pladsen bliver de rutinemæssigt "motioneret" for at undgå problemer med strøm, rust på skiver o.s.v.

Efter rundturen ude på pladsen var mørket så småt ved at lægge sig og vi gik ind i det varme topmoderne værksted, hvor man bl.a indretter og ombygger forskellige varebiler.

Under kaffen så vi en film, som var produceret i anledning af 50 års jubilæet med Peter Tanev som fortæller og med interviews af samarbejdspartnere, nuværende og tidligere ansatte, krydret med gamle billeder fra arkivet.

Medens vi havde været indendørs, stod vore biler trygt og godt uden for på det stærkt sikrede område og var klar til at køre os hjem fra en interessant aften, som vi takker både Kurt og Bjarne for.

Erik Madsen
Roskilde



En Audi i dragtpose.





Den var ny da DVK var det Peugeot 203 cabriolet 1954

Tekst og foto: Erik Mieth

Peugeot 203 modellen er en mellemstørrelse bil, der blev produceret af den franske Peugeot fabrik i årene 1947 til 1960. Den havde været under udvikling i fem år, før den første gang blev vist på Paris Motor Show i 1947, men på grund af strejker og mangel på materialer, kom produktionen først rigtigt i gang i slutningen af 1948.

203 var den første nye Peugeot efter 2. verdenskrig, og indtil model 403 kom i 1955, var det den eneste. Den blev fremstillet i mange varianter i de 12 år den var i produktion: 4-dørs sedan, 4 og 5-dørs stationcar, 2 og 4-dørs cabriolet og Familiale.

Den ret elegante bil blev en stor succes i sit hjemland, men Peugeot var ikke

det store mærke i Danmark i de år, som det senere er blevet.

203'eren blev selvfølgelig forbedret og udviklet gennem årene. De første 1948 til 1953 havde f. eks. Ikke synkroniseret gearkasse, det kom i 1954, hvor 2. 3. og 4 blev synkroniseret. Motoren var i hele perioden på 1290cc, men blev undervejs trinvis øget fra 42 til 49 hk. Instrumentbordet blev flyttet fra midt placeringen på instrumentbordet til foran rattet, blot for at nævne nogle af forbedringerne.

Motoren var også moderne, med boring på 75mm og slaglængde på 73mm var den overkvadratisk, topventilet med aluminiums topstykke og støbejernsblok.

203 har et lidt specielt betjent ratgear. 1. gear ligger ind mod føreren og ned. 2. gear er væk fra føreren og op. 3. gear er væk fra føreren og ned, men det spe-

cielle er 4. gear, der er et overgear, det er op i midten og frem. Bakgear ligger der hvor 1. normalt ligger ind mod føreren og op. Man vænner sig dog meget hurtigt til det.

Den prøvekørte bil.

Den prøvede bil er en 203 cabriolet, som tilhører Søren Lund fra Dragør. Søren kender bilens historie fra ny, hvor den 1954 blev solgt til Nakskov Skibsværft. Dengang var den sort med rødt indtræk. Den blev ret hurtigt solgt til en medarbejder - ing. Quistgaard -, der tog den med til Helsingør Skibsværft og han fik den repareret i Kvistgård. Pludselig stod den så efterladt og rustede på en mark ved Farum Kaserne, hvor Søren så den, men syntes den var for rusten.

Senere dukkede den op i en garage i Osted. Søren var endnu ikke moden, og den blev solgt til en bilforhandler, som heller ikke fik den sat i stand. Så købte Søren den. Den var et vrage.

Mange rådede ham til at hugge den op, men efter et kæmpe arbejde står bilen nu som ny.

Køreturen gik ad de smalle veje i Dragør og omegn, og bilens køreegenskaber er fine for årgangen. Den havde en lille tendens til at trække i bremserne, men det kan sikkert justeres væk.





Bilen er fra 1954 og 42 hk, som denne bil har, gør den ikke til en hurtigløber, men gearing og bagtøjsudveksling gør at den føles let kørt og omdrejningsvillig. Med en topfart på 120 km/t og en marchastighed på 75-80 km/t har den været en kvik bil dengang.

Man sidder godt i de store lædersæder, og med kalechen slået ned var det en fornøjelse at cruise i det fine efterårsvejr. Kalechen var forresten nem at slå op og ned. Desuden er der varmeapparat som standard. Det var der ikke altid i 1954

Det er flot at den er blevet sådan, efter at have været et vag.



Tekniske data:

- Motor 1290cc 42hk topventil aluminiumtopstykke støbejernblok
- Kobling tør enkeltplade
- Gear 4 frem. 1 bak synkromesh 2/3 og 3/4
- Baghjulstræk
- Stiv bagaksel med skruefjedre
- Forhjul uafhængig affjedring
- Instrumenter: Speedometer, triptæller, olitrykmåler, benzinnmåler, advarsel for fjernlys



Jeg har med interesse læst Erich Karsholt og Henrik Stenholts artikel i VT 460, om skibsreder Johnsen, der jo var en markant og kontroversiel person i bilismens barndom.

En ting forfatterne af artiklen ikke kommer nøjere ind på var at han faktisk var så kontroversiel at en strid om han skulle have en plads i bestyrelsen for Dansk Automobil Klub, det senere KDAK, førte til sprængningen af foreningen, og til at hans støtter oprettede De Forenede Danske Motorejere (FDM)

Fordi, ud over at være en meget aktiv bilist og agitator for bilismens sag, var han også en mand der så højt og flot på love og regler. (apropos Nervøs tur med over fire gange den tilladte hastighed)

Det mente nogle var en for stor provokation af datidens Automobilfjendske politikere særligt Justitsminister Alberti.

Mens hans støtter derimod synes han lige var den rette mand til at få sat gang i tingende, og de to parter endte med at blive så uenige at deres veje skiltes for altid.

Det jeg egentlig ville skrive om og svare på var billedet på side 17.

Det viser ud over Johnsen en N.A.G. racerbil der deltog i Kaiserpris løbet i Taunus bjergene den 14. juni 1907, nr. 42c var en del af N.A.G.s team på 3 biler, den blev ført af Hans Ernecke, men den fuldføre ikke løbet, hvor næsten halvdelen af de øvrige startende biler også udgik.

Med venlig hilsen
Erik Nielsen
8362 Hørning

“EN LILLE HISTORIE” til VT 460 oktober.

Uffe Mortensens artikel om en speciel FORD A til salg i USA kræver nogle kommentarer.

Bilens karosseri blev bygget på Silkeborg Karosserifabrik på et FORD A chassis til direktøren for Århus Motor Compagni. Bilens næste ejer er ganske rigtigt S.V. Salzwedel, officer i Randers, der sælger bilen til den 3. ejer: Skouboe, der også er officer i Randers og af hvem jeg køber bilen. Jeg husker stadig turen til Tåstrup en sen aften fra Kalundborg færgen.

Bilen var både teknisk og karosserimæssigt i en god brugsstand. I en garage sprøjtelakerede jeg bilen i en hvidgrå farve med antrasitgrå skærme og forsynede den med en møkeblå stribe. Den originale enkeltlagskaleche blev fornyet i en mellemgrå farve af saddelmageren i Tappernøje.

Jeg sælger bilen til en herboende amerikaner, der sætter den til salg i USA. Her bliver den forsynet med identitet som en Gläser cabriolet gennem en artikel med forsidefoto i det anerkendte tidsskrift “Automobile Quarterly”.

Lidt research fra en kenders side ville hurtigt have afsløret, at bilen ikke var bygget på en tysk karosserifabrik. Kalechen var enkeltlags og ikke som man kunne forvente med indvendig himmel. Gummilister og karosseribeslag var heller ikke som på en tysk cabriolet. Forsæder, i fint glat blå skind, var som i en engelsk bil med beskedne skålførmede forsæder og gennemgående bagsæde. Sædeindstilling manglede. Instrumenbræt i fyrretræ, meget beskedent udført og slet ikke som i en tyskbygget cabriolet. Som bilen i dag fremtræder på fotos kan jeg se, at den er blevet udstyret med standard parkeringslygter, der slet ikke passer til bilen. Oprindeligt havde den skærmmonterede lygter i form som forlygter. Hjul var et FIRESTONE produkt 16 tommer med hjulkapsler præget med producentens logo. I dag har den fået FORD kapsler. Trinbræt var oprindeligt beklædt med standard rillegummi og ikke disse gyselige i træ, som den har i dag. Kaleschen med blå kanter er typisk USA, og farven passer da heller ikke til den metalgrå karosse. Man har også forsynet karossen med et nyfremstillet Gläser logo.

Bilen er iøvrig afbilledet i “WORLD OF CARS” udgivet af “Automobile Quarterly” i 1981. Her er bilen som dengang jeg solgte den med undtagelse af de obligatoriske ekstralygter og dæk med hvide sider.

Familien i Randers havde døbt bilen Valdemar af uransagelige grunde, og det er da sjovt at gense bilen efter 50 år.

Med venlig hilsen
IB JENSEN medlem nr 560



VT 459. Kommentar fra Erik Nielsen



Jeg har kigget lidt på billedet af Frits Lebahns varevogn i VT nr.459 på side 31, fra Københavns museums billedsamling. Jeg har ingen nye konkrete oplysninger at tilføje om bilen, men billedet giver dog alligevel anledning til lidt yderligere spekulationer og kommentarer. Det oplyses at det skulle være en De Dion-Bouton og billedet er fra ca. 1904.

På originalbilledet er det også muligt at se, at den er udstyret med en De Dion-Bouton motor, og resten af bilen ligner også en De Dion-Bouton ret meget, bortset fra nogle få tekniske detaljer der afviger fra hvad fabrikken normalt selv lavede.

Og da De Dion-Bouton dengang, ud over at være storleverandør af motorer til andre bilfabrikker, også var et af de mest kopierede bilmærker overhove-

det, så betyder det at fordi en bil ligner en De Dion-Bouton, er det nødvendigvis ikke også sådan en.

Jeg bemærker først og fremmest det noget specielle styresystem med både rat og styrestang, (hvordan har det fungeret i praksis?) det har fået mig til at studere styresystemerne på nogle af de biler der har kørt i København i den periode. Og den hvor systemet ser ud til at passe bedst er et køretøj fra den meget lidt kende fabrik Magdeburger Motor & Motorfahrzeug Werke i Magdeburg.

Det vides at der kom mindst et eksemplar til København i forbindelsen med automobil udstillingerne der blev afholdt i byen i foråret 1902.

Det er svært at vide om det er en Magdeburg, fordi det i det hele taget er en fabrik, som det er meget svært at finde oplysninger om, og der kun findes få og dårlige illustrationer af deres køretøjer og slet ingen med varevogne. Og det vides heller ikke hvor de fik deres motorer fra, men at de har købt dem hos De Dion-Bouton virker ikke spor usandsynligt.

Men der er dog nogle vigtige detaljer der ser ud til at passe på Magdeburg, først og fremmest det specielle styresystem og der er et tilsyneladende umo-

tiveret trin midt på vognen udført som Magdeburg lavede dem. Dette tyder på at den tidligere har haft et andet karoseri til brug for personbefordring. Jeg formoder at varekassen i virkeligheden kommer fra et helt andet køretøj, sandsynligvis en hestevogn, og det er der fra nummeret Nr. 4 kommer fra.

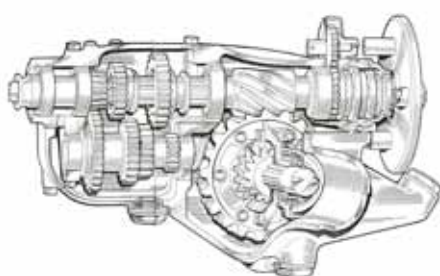
Man bemærker i øvrigt den øverste del med selve kassen er omhyggeligt malet mens brættet nedenfor står frisk og umalet hen, det tyder også på at kassen tidligere har været anvendt andet steds.

Til gengæld har forbrættet en anden udformning en dem på de øvrige kendte illustrationer af Magdeburg vogne. Men det anser jeg for mindre betydningsfuldt.

Og på det tidspunkt var der næppe en anden virksomhed i hele København der havde en flåde af biler på over 3 styk. Så hvis Frits Lebahn havde haft 4 styk, ville den sandsynligvis have været ret omtalt i datidens automobilpresse.

At den er velforsynet med reklamer på siden kan ikke undre fordi, dengang blev reklameværdien af en bil ofte regnet højere end værdien som transportmiddel.

Med venlig hilsen
Erik Nielsen

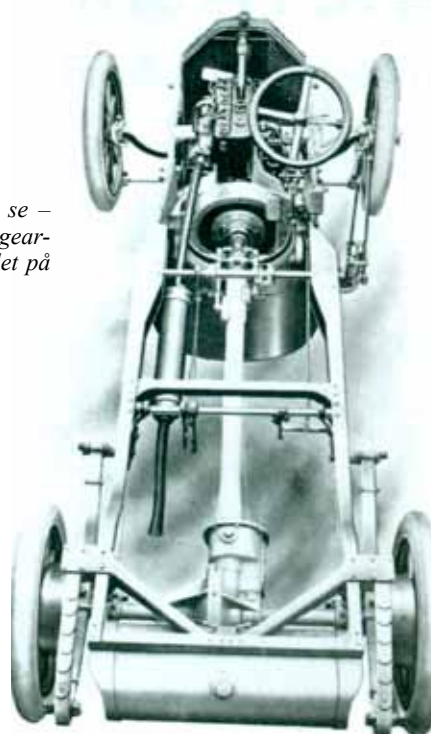


På billedet kan man se – den temmelig lille – gearkasse ved differentialet på Lancia Zeta.

Mere om transaksler

Peter Bering har så ret i at Lancia Aurelia ikke var den første bil til almindelig brug som havde gearkassen ved bagakslen. Ikke bare AC men såmænd også Lancia selv var tidligt ude. Lancia Zeta, som var i produktion mellem 1912 og 1916, havde en 4-trins gearkasse monteret sammen med differentialet i bagakslen. Der hvor Aurelia adskiller sig er ved affjedringen. Gearkasse og differentiale er fast monteret mens baghjulene er uafhængigt affjedret og forbundet med differentialet via aksler med glideled og kardanled.

Niels Jonassen





NORDISK F3 MIDGET i sort-hvid og farver.

Det er med stor glæde, at jeg på opfordring, bringer en anmeldelse af Carsten Frimodts 3. bog om et vigtigt kapitel i motorsporten.

Min baggrund for at anmelde bogen, er en mangeårig fascination af Midget racerne. I 1999 fik jeg opfyldt en gammel drøm, idet min egen Alfa-Dana /Jap Mk1 blev færdigrestauret (tidligere ejet af Ole Käseler og Jørgen Bøgeholdt).

Det har ført til raceroplevelser i Danmark, Sverige og England.

Den er desuden afbilledet på et frimærke fra 2006. - Billedet er fra CHGP 2003.

Vel vidende at Midget racerne blev udviklet kort tid efter 2. verdenskrig, tager jeg udgangspunkt i 1955. Det er et skelsættende år for dansk motorsport, idet Roskilde Ring blev etableret.

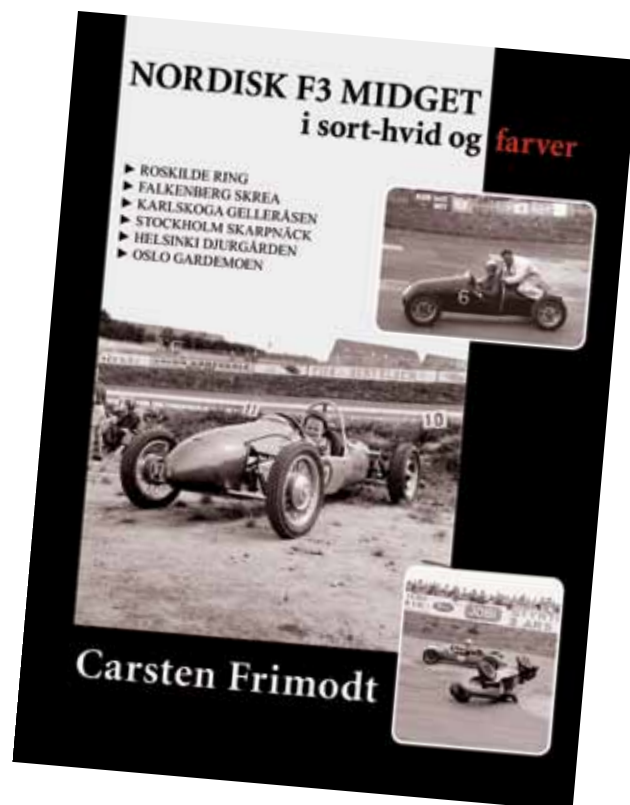
Også skelsættende for mig, da jeg besøger banen for første gang dette år, - men absolut ikke sidste.

Her så jeg for første gang Midget racerne, som meget hurtigt blev så populære, at der blev skabt en selvstændig klasse, som kørte helt frem til starten af 1960'erne.

Da jeg modtog bogen til gennemlæsning, blev jeg straks "angrebet" og "slugte" de over 200 sider og ca. 500 billeder i eet "hug". Bogen er blevet gennemlæst endnu en gang, da den første hektiske gennemlæsning ikke dannede grundlag for en ordentlig anmeldelse.

Efter anden gennemlæsning var jeg stadigvæk lige begejstret. Det er en utrolig omfattende research Carsten Frimodt har lavet. Han har stort set i tekst og billeder beskrevet alt, hvad der er foregået omkring Midget racere siden starten i 1946 og til epoken sluttede i 1965.

Midget-tiden, især fra Roskilde Ring, huskes stadig af mange mennesker.



Det oplever jeg, når jeg deltager i løb med min egen Alfa-Dana.

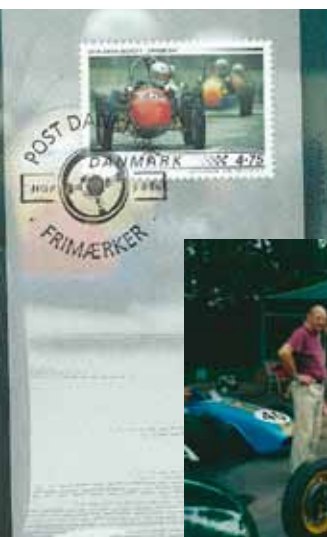
Når folk ser den lille racerbil, lyser de op og fortæller om diverse oplevelser fra Roskilde Ring.

Det er jo historie nu, - men den historie bør også fortælles til de mennesker, der ikke har oplevet den tid. Den historie fortæller bogen på bedste måde.

LÆS DEN, - og køр en tur tilbage af "Nostalgiens Landevej", - især til Roskilde Ring, - til tiden før verden gik af lave !!

Rigtig god fornøjelse med læsningen.....

Med venlig hilsen
Thorkil Kirk Simonsen.





Efter at have samlet sine stumper sammen, afventer Børge Nielsen Kranvognen fra Falck. Det store retningsbåndet låster her rundt gennem "Kapellet" over mod den lille vejledt eller at låst er flaget af i august 1958 (Tuchsen/Knudsens Arkiv)



Spasmagteren Børge Nielsen har i sin Alfa Romeo JAP ikke meget at grine af om søndagen, mens Falck overvejer hvor de skal dumpes det nu forlydede karret. Bemærk det spæde startnummer 10,7 som er et typisk Børge indfald i august 1958 (Tuchsen/Knudsens Arkiv)

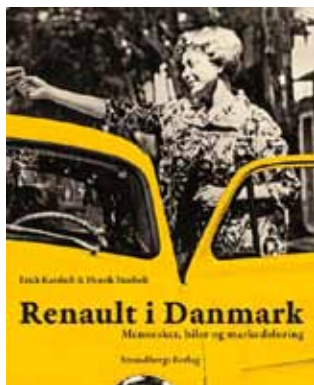


De danske mesterskaber blev afgjort med et jordbanebål i Hobro og to løb i Roskilde til at lukke sæsonen. Det sidste blev ganske støjfyldt for banen kart over en lang distance på 63 km (45 mod normalt 8-12 omgange) da banen allerede nu barslede med planer om større formelbiler og dermed internationale distancer.

Starten går for F3 heatet hvor Gunnar Henriksen (8) laver en perfekt udgang foran den tunge Sven Anderson (93) og Alis Gernimo (98) alle i Cooper til årets sidste DM løb som Gunnar vinder, mens Sven igen bliver dagens sarniede sejrherre ultimo september 1957 (Tuchsen/Knudsens Arkiv)



Fallet fortæller alt det kan og under Lucas broen mod det blinde Ever-ton broet, hvor man skal påske på ikke at løbe tør for assist i udgangen, som man ofte gør når man vælger ledersport og holder et højt tempo i indgangen til svinget. Bemærk hvor få styrtbiler der findes ultimo september 1957 (Tuchsen/Knudsens Arkiv)



Invitation til en fransk aften i de danske Renaultbilers tegn.

Torsdag d. 22. januar, velkomst fra kl. 18.00 og herefter spisning fra kl. 18.30

I anledningen af bogudgivelsen af "Renault i Danmark" mennesker, biler og markedsføring af Erich Karsholt og Henrik Stenholz på Strandbergs Forlag, afholder vi i Sommer's Museum / DVK mødelokaler 1. sal i Nærum, en hyggelig sammenkomst med en god fransk inspireret aftenbuffet samt en uddybende gennemgang af tiden med og om Renault's tilblivelse samt import til DK.

Vi glæder os til de 2 forfatteres gennemgang fra ideen til bogen og det efterfølgende store research arbejde.

Pris pr. deltager kr. 250,00 som inkluderer 1 velkomstglas vin og buffet med kaffe, øvrige drikkevarer sælges i "Wingbar" til klubpriser.

Tilmelding til: kontor@veteranbilklub.dk
og indbetaling skal ske til klubbens konto: 5326 - 245257

Vel mødt

Arrangørerne
Dorte Stadil, Kim Polte





Velkommen til nye medlemmer

Louise	Neel	Vandrevvej 11	2900 Hellerup	2097 4509		
Lars Kongsgård	Nielsen	Møllevvej 11	5492 Vissenbjerg	5041 3390	Pontiac	1930
Henrik	Rokkjær	Bangs Alle 4	5250 Odense SV		Cadillac De Ville	1960
Heine	Poulsen	Porsvænget 17, st. 0002	7400 Herning	4057 5596		
Martin Pauch	Larsen	Maribovej 125	4990 Sakskøbing		Jaguar XJ 6	1977
Børge Øllgaard	Vind	Solvænget 61	6870 Ølgod		Porsche 944 2,5	1986
Julie	Neel	A. N. Hansens Allé 17, 02	2900 Hellerup	6070 4527		
Lasse-Emil Bang	Nielsen	Clausholmvej 377	8370 Hadsten	2464 9153		
Jan	Lützen	Vesterende 34	6261 Bredebo	2972 4608	Morris 1000 Super	1967
Jørgen	Christensen	Ølstvadbrovej 26	8940 Randers SV		Citroën AZ B11	1947
Peter Madsen	Petersen	Bakkevej 4	6093 Sjølund		BMW	1953
Betina	Mortensen	Persillehaven 251	2730 Herlev		Plymouth Valiant 200	1966
Jan	Borchmann	Jembanevej 5	4330 Kirke Hvalsø	5373 7203	Cadillac De Ville	1963
John Alexandersen	Petersen	Virumvej 136	2830 Virum			
Egon	Pedersen	Lerskovvej 19	4652 Hårlev	5628 5523	Opel Kadett	1977
Jan Niblerlung	Tholstorff	Birkevej 20	4030 Tune	4138 4940		
Martin Buhr	Nielsen	Harreshøjvej 82C	3230 Græsted			
Finn	Kristensen	Strandvej 48	5762 Vester Skerninge	4043 7415		
Steffen Hasselager	Christensen	Frederiksbergvej 40	8723 Løsning	2423 2223	Harley-Davidson FL 1200	1955

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



Slidstærke klikgulve til garager

NYHED

Ecotile klikgulv er en fleksibel og moderne gulvløsning – ideel til brug i garager og andre mindre lokaler – hvor der er behov for et godt arbejdsunderlag. Gulvet opbygges af 500x500mm klinker, er flytbart og kan stort set lægges ovenpå alle eksisterende underlag.



WALBOM A/S

Amager Landevej 246 · 2770 Kastrup · Tel. 32 46 11 60
WWW.WALBOM.DK

JULEFROKOST PÅ RISTRUP

Tirsdag den 2. december kl. 18.00

Menu:

Juleanretning bestående af:

- 🍷 Sild m/karrysalat
- 🍷 Hamburgerryg m/grønlangkål og brunede kartofler
- 🍷 Varmrøget laks på salatbund
- 🍷 Fiskefilet m/remoulade og citron
- 🍷 Andesteg m/rødkål & surt
- 🍷 Lun kamsteg m/rødkål
- 🍷 Risalamande m/kirsebærsovs
- 🍷 Kaffe og småkager

Pris:

🍷 Mad og drikke kr. 200.- pr. person

Tilmelding:

🍷 Tilmelding senest den 30. november til Jens, 24840013 eller "Fessor" 86923943,

🍷 **NB: Kun 40 pladser, så her er det "først til mølle".**



For at lette betalingen for næste års 2015-medlemskontingent, som udsendes ultimo december 2014, kan du udfylde denne blanket og sende den til kontoret, eller gå på DVKs hjemmeside www.veteranbilklub.dk – trykke nets, og derfra følge vejledningen for betalingservice.



Tilmelding til Betalingservice

Dansk Veteranbil Klub

CPR-nr.

Reg.nr. [?]

Kontonr. [?]

DVK Medlemsnummer [?]

PBS-nr.

Deb.grp.nr. [?]

generelle regler

send »

Bemærk, som debitor kan du ikke oprette en betalingsaftale uden at have aftalt med din bank, at du kan benytte Betalingservice.



BILER SÆLGES

Vauxhall G-Type 35 årgang 1936.
Velholdt sjældnen model.
Lasse Agerskov Andersen, tlf. 40504324

Opel Olympia 1500 årgang 1953. Skal synes i 2015. Prisinde kr. 30.000.
Børge Henriksen, tlf. 49758504

Jaguar Serie 2 XJC 4,2 1977. Sjældnen coupé model i hvid med vinytag i sort og blå lædersæder. Er køreklar og med nummerplader. Pris kr. 250.000.
René Nilles, tlf. 28255623
e-mail: renenilles@stofanet.dk

Mercedes-Benz 350 SLC 1980. Flot lyseblå Mercedes i rigtig god stand - lidt rust i hjørne under bagklap - slidt hjørne på venstre sæde. Ellers ingenting. Kører perfekt. Kun kørt 194.000 km. Pris kr. 110.000.
Vagn Pedersen, tlf. 23316472
e-mail: vagn-p-vvs@mail1.stofanet.dk

“**Wolseley 300 Mark II** årgang 1966 med automatgear, 2 stk. fra kr. 15.000. 1 stk. **Wolseley 15/50** - 1956 sort - synet kr. 70.000. 1 stk. **Jaguar Mark II** - 1961 - servo. - desværre varmeskade pris kr. 55.000. 1 stk. **Jaguar Mark VII** - 1954, manuel gear, delvis renoveret, masser af reservedele.
Bent Faber, tld. 2644 8486
e-mail: jf@v-p.dk

Ford 39 2-dørs Sedan - V8 dansk. Renoveringsprojekt - rustfri karosseri - undervogn renoveret - står på chassi. Mange nye dele medfølger. Pris kr. 60.000.
Kim Ebdahl, tlf. 20440808

DELE TIL BILER SÆLGES
VW 1303 - Mange dele til billige penge - alt skal væk.
Morris Thuesen, tlf. 53295319

Chevrolet Astro 1990. Fire alufælge som er glasblæst og klar til maling 15 x 6,5 j 35 psi c - s3 trc .
René Nilles, tlf. 28255623
e-mail: renenilles@stofanet.dk

MB 260 SER 1987. Originale stålfælge og gerne pæne navkapsler hertil. Fælgene er: 7J x 15H2, MB nr. 126 400 2802 til **dæk 205/65 R 15**.
John Riis, tlf. 23497320
e-mail: john.riis@has.dk

DELE TIL BILER KØBES

Køler til **Chevrolet Master** 1933. Jeg søger en køler eller nogle fotos da jeg ikke har den rigtige - og jeg ved ikke hvordan den ser ud. Jeg ønsker nogen der kan hjælpe mig med nogle fotos af den rigtige eller ved hvor man kan få fat i sådan en.
Carsten Spange, tlf. 21774620
e-mail: cs3069@gmail.com

MOTORCYKLER SÆLGES

APRILIA ATLANTIC 500 - 2002. Som ny - 1 cyl. 500 cm3. Vandkølet-indsprøjtning og elektronisk tænding. 16.000 km. Nye Michelin dæk, ekstra bagage boks. Farve bordeaux. Pris kr. 38.000. Eventuelt tøj og hjelm.
Poul Erik Hansen, tlf. 60646716
e-mail: birkelunden@saknet.dk

DIVERSE

Udlejning af **garager** i rolig kælder på Prinsessegade 2A, 1422 København K og Matthæusgade 46A, 1666 København V. Tlf. 55711611
e-mail: cl@gavnoe.dk

På grund af pladsmangel sælges **Veteran Tidende** fra nr. 344 - 460. Giv et bud. Nr. 403 mangler. Der medfølger et antal andre bilblade, heraf en del på tysk. Siegfried Riege, tlf. 73620619
e-mail: sriege4@gmail.com

John Deere Model A traktor - årgang 1940. Benzin / petroleum - samlede forhjul som er restaureret. Byttes med en veteranbil.
Per, tlf. 22140433
e-mail: pfp@jubii.dk

TIL SALG



Ford A Cabriolet - 1930
Meget velkørende sælges. Holder syn til 8/3 - 2022. Meget fin Køln Motor. Flot sort indtræk. Mange nye dele: Ny 6 volt Akkumulator, ny kuffert (fra foråret 2014), ny vandpumpe, ny Kølerfigur (vagtel),

nye baglygter og katastrofeblink monteret, nye rustfri rammer til nummerplader, nyt emalje DK skilt med rustfri ramme. ny speciallavet bundmåtte, nye bundbrædder, nye rustfri hjulmøtrikker, temperaturmåler til kølevand monteret og Windvings på døre. Pris 169.900.
Kontakt Ole Jagd, tlf. 32510839
e-mail: olewjagd@gmail.com



Mercedes-Benz 280 SE - 1982
Smuk og vedligeholdt privatvogn. Lige synet uden bemærkninger. 2,8 L 6 cyl. med indsprøjtning og elektronisk tænding. 350 t. km synsfrit træk. Farve original - mørk kongeblå. Pris kr. 65.000.
Poul Erik Hansen, tlf. 60646716
e-mail: birkelunden@saknet.dk



2 stk. **Austin Pedal Cars J Forty**
Den med reg.nr. Æ661 har en ældre restaurering med brugs-patina. Pris kr. 18.000. Den med reg.nr. Æ 662 er nyrenoveret med ny krom - malet hos autolakerer. Ny læderstue. Pris kr. 22.000. Blå/sølv **Moskwitch** - nyrenoveret - rigtig flot. Pris kr. 2.800. **Amerikansk brandbil** fra 60'erne. Nymalet - nyt krom - rigtig flot. Pris kr. 2.500. Det gælder for **dem alle**, at det er ikkeryger biler.
Bent Jessen, tlf. 51892758
e-mail: englaender@outlook.dk



Veterandele.dk

LEVERING HVER MÅNED FRA USA

Vi har alle materialerne til dit restaureringsprojekt

- Ledning
- Tænd ledning
- Pærer
- Blink relæer 6V
- Gummlister
- Rudelister
- Frostpropper
- Tin
- Esbjerg
- Maskinemalje

og meget mere på www.veterandele.dk

RESERVEDELE TIL

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

- FORD T
- FORD A
- CHEVROLET

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

Vi forhandler Castrol's produkter

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

Veterandele.dk
En del bedre..

Man behøver ikke være veteran...

...for at læse Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

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

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 veteranknallerter 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 Privاتفorsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er i dag Danmarks hurtigst voksende aktør på området.

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2014):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 926 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.156 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.214 kr. inkl. vejhjælp

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

NYT: Nu helt op til 38% VFK-rabat på dine øvrige forsikringer, hvis du samler dem. Ring 4320 2000 eller mail til info@e-forsikringer.dk for tilbud.



**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