

Nr. 486 December 2016 · 60. årgang

VeteranTidende

Bilhistorisk Tidsskrift



MEDLEMSBLAD FOR DANSK VETERANBIL KLUB





Nr. 486 December 2016

Forside:

Den første Folkevogn i Danmark, på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.
Foto: Jens MN.

Indhold:

Julebrev fra formanden	3
Julelukning	3
Aktivitetskalender	4
Velkommen til nye medlemmer	4
Klubaktiviteter - mødesteder	5-7
Generalforsamling, marts 2017	8
Årets Emil – Jens Ørvad	9
Nyt fra MhS	10
Bog anmeldelse	11
Gunnar Falk – nekrolog	12
Niels Otto Jensen – nekrolog	13
Rundt om Sønderjylland 2017	14
Indendørsmarked i Nærum	15
Et anderledes bilmuseum	16
Ædruelighedsattest 1930	18
Vor Nytårsquiz: Frk. Super	18
Škoda – Kommentarer til sidste VT	19
Dansk bilimport i efterkrigsårene - ankesagen mod Varedirektoratet	20 24
Skandinavisk Motor Co. bliver 100 år	28
Den første Folkevogn	39
Fra arkivet – spørgsmål og svar	44
Invitationer	46
Køb & Salg	49
Indholdsfortegnelse VT 2016	50
Bagklappen – VW 1200 1956	52

VT 487 udkommer omkring 20. januar.
Deadline til dette blad: 20. december.

Sommer's 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: Kr. 80,00,- pr. person – børn op til 18 år er gratis ifølge med voksen.

Museet betjenes i åbningstiden af **Motorhistoriske Formidlere**.

Grupper bedes kontakte kontoret pr. telefon eller e-mail.

Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30, tlf.: 4556 5601.

E-mail: lillian.bech@e-sommer.dk

Hjemmeside: sommersautomobilemuseum.dk

Fra formanden

Så er året ved at gå på hæld, og man kan sidde og tænke tilbage på mange dejlige køreture og hyggeligt samvær med mange af klubbens medlemmer. Jeg vil sige tak de mange ildsjæle der er over hele landet, sikken et arbejde I alle lægger for dagen!

Her sidst på året er der en del forandringer i og omkring mødestederne. Spjald's Henning Knudsen har, efter 17 år som mødestedsleder, valgt at stoppe. Det er helt forståeligt, og jeg vil sige Henning tusind tak for alle de gode stunder du har lavet for medlemmerne. Mødestedet fortsætter selvfølgelig, men på en anden adresse og med Carsten og Sussi som mødestedsledere.

Åbenrå har også valgt ny mødestedsleder, nemlig Fritz Knudsen, som har prøvet det før. Stor tak til Kjeld Holm-Nielsen for hans arbejde med klubben og huset. Kjeld slipper ikke DVK, han vil altid være tilkaldt, men han har fundet nye interesser, nemlig at lave løb for medlemmerne, og det glæder vi os til.

Kværkeby, Steffensgård er blevet solgt, og den nye ejere ved ikke rigtig hvad han skal bruge lokalerne til. Det er lidt utrygt, så Jan Lemming, der er mødestedsleder, har fundet nogle nye fine lokaler til os, som vi fremover vil benytte. Det har været en dejlig tid i Kværkeby, men der er altid en sidste gang for alting.

20 år, ja det er lang tid, men det er det Kai Wredstrøm i Klippinge kan fejre til januar. Kaj har været mødestedsleder og lagt hus til gennem alle årene, og det er blevet til mange fornøjelige og lærerige timer i hans hjem. Stort Tillykke Kaj, jeg glæder mig til at fejre begivenheden med dig, og alle de trofaste medlemmer der kommer hos dig.

En stor tak for i år til alle 17 meget aktive mødesteder, og til alle jer der kommer på mødestederne, husk at give et nap med, det kan være svært hele tiden at finde på nye ting, så hjælpende hænder og gode ideer er altid kærkomne.

God Jul og rigtig Godt Nytår til alle, og på gensyn på de danske veje i 2017!

Dorte Stadil



*Sekretariatet holder lukket
fra den 21. december 2016
til og med den 2. januar 2017.*



Møder, løb og arrangementer

Marts 2017

Lørdag 18. Generalforsamling i DVK i Klubhuset, Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.

Juni 2017

Mandag 5. Roskilde Ring - Biler / Racerbiler / Formelbiler og MC'er min. 35 år.

Tilmelding: John Øhlens, tlf. 40257965.

Fredag 16. til søndag 18. Vadehavs Træf på Rømø. Nærmere indbydelse følger senere.

Juli 2017

Lørdag 1. og søndag 2. Bornholm Rundt 2017. Mødested: "Cirkuspladsen" ved Shell, Strandvejen 2, 3770 Allinge. Palle Kejlstrup, tlf. 40114474
e-mail: palle@pallehus.dk

Torsdag 27. til lørdag 29. Ringkøbingløbet. Invitation følger.

Fredag 28. til søndag 30. Rundt om Sønderjylland. Invitation følger. Info: Jørgen Lind - jlind@esenet.dk og Kjeld Holm-Nielsen - holm-nielsen@bbsyd.dk

September 2017

Lørdag 9. Krudtværksfestival – Nærum til Frederiksværk. Tilmelding til DVK Nærum, tlf. 45565610 - e-mail: kontor@veteranbilkklub.dk.

UDLAND:

Februar 2017

Fredag 3. - søndag 5. Bremen Classic Motorshow. <http://www.classicmotorshow.de>

Arrangementer som afholdes af DVK-mødestederne findes på de følgende sider. Det tilrådes at kigge i kalenderen på klubbens hjemmeside, da ændringer kan forekomme i bladets produktionstid. På hjemmesiden finder du også en samlet liste med alle arrangementer.

Velkommen til nye medlemmer:

Jan Olaf Betak	Lyngfeldvænget 31	8464 Galten	
Ullarina Laurent Lund Øby	Rejsbygade 2, 01. tv	1759 København V	
Jens Garfield Paszkiewicz	Enghavevej 77, 01. th	1674 København V	Mercedes-Benz 309 1970
Torben Seindal Jensen	Tokkerupvej 9	4320 Lejre	Citroën 2 CV 1972
Frank Clausen	Wiuffsvej 54	4540 Fårevejle	Opel GT 1900 1972
Ib Johansen	Torndyssevej 15	4000 Roskilde	Ford A 1929
Mikael Holmgaard	Øgårdsvej 13	4350 Ugerløse	Volvo PV 544 1961
Henrik Heide	Søbyen 21	6660 Skanderborg	
Christian Grønbech	Christianevej 205	2860 Søborg	Pontiac Silver Streak 1951
Ellen Birkkjær	Trælundvej 33	7400 Herning	NSU Prinz 4 1962
Jørgen Haagen Nielsen	A. R. Friis Vej 2C	3100 Hornbæk	Ford Mustang GTA 1967
John Rasmussen	Hømvej 8	6760 Ribe	Datsun 280 X 1979
Claus Poulsen	Store Orebjergvej 21	3210 Vejby	4871 5065
Daniel Thor Christensen	Gyvelvej 16	6621 Gesten	
Verner Søjbjerg	Bredgade 22	6920 Videbæk	
Tommy Kristensen	Astrupvej 20	6715 Esbjerg N	Opel Admiral 1971
Herluf Andersen	Tøjstrupvej 23	8961 Allingåbro	6160 1751 Ford Mustang 289 1965
Jacob Pedersen	Knud Anchers Vej 89	2610 Rødovre	
Arne Sørensen	Københavnsvej 145	4600 Køge	Porsche 944 1986
Keld Miller Nielsen	Vosnæsparken 9	8541 Skodstrup	6069 4463
Johannes Christiansen	H. C. Andersens Vej 118	7430 Ikast	Opel Olympia 1960
Jakob Bay Mortensen	Kirke Allé 24	8500 Grenå	Willys Jeep 1948
Michael Jessen	Silkeborgvej 36	8740 Bredssstrup	Volvo Amazone 1963



Amager

Amagergruppen udsender mail mv. når der afholdes arrangementer. Hvis du vil informeres så send en mail med oplysninger om navn og telefonnummer så modtager du vores nyhedsbrev mv. Du kan også følge os på DVKs Facebookside.

Aktivitetsgruppen Amager
Amagerdvh.jbl@gmail.com



København · Nordsjælland Nærum

1. torsdag i måneden, spisning kl. 18.30 og mødestart kl. 19.30.
3. torsdag cafeaften kl. 19.30.
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.

Januar d. 5. Nytårskur. Forsikrings-snak.

Tilmelding til spisning til h.froberg.h.froberg@live.dk

Mødestedsleder:
Kim Polte, tlf. 2613 4229.
kimpolte@hotmail.com



Nordsjælland Mårum

2. onsdag i måneden kl. 19.00.
Værkstedsaftener: Andre onsdage kl. 19.00.
Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.

December d. 14. Klubmøde. Årets julefrokost kl. 18.00.

Ib Rasmussen, tlf. 2026 3220.
rasmussen@sport.dk
www.dvk-maarum.dk

Midtsjælland Mulstrup

3. tirsdag i måneden kl. 19.00.
Haslevvej 174, Mulstrup, 4100 Ringsted.

Der blev desværre ikke indgået en lejeaftale med den nye ejer af Steffensgård i Kværkeby. Jan har fundet et nyt "værested" i Mulstrup, som skal danne ramme om vort fremtidige samvær.

Efter mange personlige overvejelser, er jeg kommet frem til, at jeg desværre trækker mig som "sekretær", et job jeg blev opfordret til af Preben Boisen i juli 2007. Ideen var, at jeg fortrinsvis skulle skrive og fotografere ved arrangementerne i Kværkeby, men at jeg også skulle ajourføre aktivitetskalenderen i VT. På grund af min svigtende fysiske formåen, er jeg ikke længere i stand til opfylde den del af "jobbet", som ligger/lå mig mest på sinde - at skrive om og især fotografere ved arrangementerne.

Mvh. Erik Madsen - Roskilde.

December d. 20. *OBS! Dato ændret fra den 13. til den 20.* Julefrokost. Start kl. 18.00! Max 50 personer. Kr. 150,- pr person ekskl. drikkevarer. Øl, vand og snaps kan købes på stedet. Bindende tilmelding senest d. 16. december til jan.lemming@email.dk.

Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig ajour med eventuelle programoplysninger og ændringer på, er ved at tjekke hjemmesiden eller at ringe til mig.

Mødestedsleder Jan Lemming,
tlf. 2288 3829.
jan.lemming@email.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, et garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbilklub.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.

Alle er velkomne 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



Østsjælland Klippinge

4. tirsdag i måneden kl. 19.00.
Nygade 3, 4672 Klippinge

December d. 27. Intet møde. Da vores mødedag falder sammen med "julehøjtiden" er der intet møde. Men så kan I glæde jer til vores "bagjulekomsammen".

Klubaktiviteter



Januar d. 24. kl. 18.00. Traditionen tro afholdes "baghjulekomsammen" på Hotel Stevns, Algade 2, St. Heddinge. Tilmelding senest tirsdag d. 17. januar på tlf. eller email.

Februar d. 28. Dagen er reserveret til festligholdelse af mødestedets 20 års fødselsdag. Mere om dette i januar nr. af VT.

I ønskes en rigtig glædelig jul.

Kai Wredstrøm, tlf. 56578205.
angliakai@dukamail.dk



**Sydsjælland
Engelholm**

**3. onsdag i måneden fra kl. 19.10.
Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje.**

Gamle køretøjer samles foran hovedbygningen. Nye holder på pladsen syd for gården ud mod markerne.

December: Intet klubmøde.

Januar d. 18. Klubmøde.

Februar d. 15. Klubmøde.

Marts d. 15. Klubmøde.

April d. 19. Klubmøde.

Peter Bering, tlf. 55996089.
pb@arkitektbering.dk



Fyn

Sidste tirsdag i måneden klubmøde kl. 19.00. Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.

Januar d. 10. Nytårskur. Mødestedet byder på et glas champagne og kransekage.

Januar d. 31. Billeder fra året der gik og så tager vi en snak om kommende arrangementer. Kom med gode forslag, så vi i fællesskab kan lave et spændende program for mødestedet i 2017.

Februar d. 14. Cafe/biblioteksaften.

Februar d. 28. Foredrag og billeder ved Mogens Højstrup. I 40 år var Mogens Højstrup en del af det danske søværn. Mød op og hør en personlig beretning, om de mange år til søs, samt billeder fra livet i danske og udenlandske farvande.

Marts d. 14. Cafe/biblioteksaften.

Marts d. 28. Skibet hed Jutlandia. I 1950'erne under Korea-krigen sendte Danmark hospitalsskibet Jutlandia til krigszonen, for at tage sig af sårede soldater. Det gav anledning til stor debat. Hør historien om skibet fortalt af forfatteren Søren Flott.

April d. 25 Klubmøde.

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



**Sønderjylland
Aabenraa**

**2. torsdag i måneden kl. 19.30.
Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.**

På hjemmesiden www.dvk-aabenraa.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

Kjeld Holm-Nilsen, tlf. 20234491
holm-nilsen@bbsyd.dk

Sydvestjylland Skjoldbjerg

Sidste torsdag i måneden kl. 19.00.

Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg, 6623 Vorbasse.

December: Intet klubmøde. Alle ønskes en glædelig jul samt et godt nytår.

Ib Rønne tlf. 2280 8112
skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bruno Kold, tlf. 2099 0026
kold@profibermail.dk

Vestjylland Spjald

**3. torsdag i måneden kl. 19.30.
Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald.**

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



**Sydjylland
Lillebælt**

**2. torsdag i hver måned kl. 19.00.
Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.**

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

"Havnetræf" hver tirsdag aften kl. 19.00, på mødestedet.

John Andersen, tlf. 29782909
ja-ryesgaard@c.dk
www.dvk-lillebaelt.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.**

Januar d. 10. kl. 19.00: Vi besøger observatoriet, Torvegade 8C i Vejle. Vi satser på klart vejr denne aften, så vi kan se på alle himlens stjerner igennem observatoriets kikkert (refraktor/teleskop). Er det ikke klart vejr, mødes vi alligevel og må da nøjes med at besigtige og få fortalt om observatoriets funktion og samling af instrumenter. Observatoriet er opført i 1923/24 af installatør og amatørastonom Nicolai Møller Nicolaisen (vor ærede redaktørs farfar). Der er adgang fra Grønnegade og fra Torvegade (gågaden), hvor du går ind i smøgen imellem butikkerne Gundtoft og Penny Lane. Vi mødes i gården ved opgangen til observatoriet. Mødestedet sørger for kaffe og brød. Februar d. 14. Klubmøde.

Marts d. 14. Klubmøde.

Erik Hougaard, 40340049,
k.e.hougaard@mail.dk

Jens Heldgaard, 30562299,
heldgaard8700@gmail.com.

Poul-Erik Jakobsen, tel. 71788095,
jakobsen@skjerna.dk

Sydvestjylland Vesterhede

**Sidste mandag i måneden kl.
19.00, dog ikke i december måned.
Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig.**

Følg med på: www.dvk-vesterhede.dk
– der kan ske ændringer samt komme arrangementer med kort varsel.
December d. 28. Julefrokost kl.

19.00. Tag en lille pakke til 20 - 25 kr. med vi kan spille om. Tilmelding senest 1 uge før.

Januar d. 30. Filmaften, tag film eller billeder med. Hvis der bliver tid vil jeg vise billeder og fortælle om min tur til Holland i min Citroen HY.

Ove H. Iversen tlf. 23950721,
ove.iversen@bbsyd.dk



Midtjylland Herning

**1. mandag i måneden kl. 19.00.
AUTO GALLERIET, Industrivej 1a,
7400 Herning.**

Januar *bemærk tirsdag* d. 21. For os der har en dåbsattest, som er gul i kanten, har måske forsømt at opdatere vore teoretiske færdigheder udi den ædle kørekunst. Du kan få færdighederne opdateret, da vi får besøg af aut. kørelærer Bjarne Pilgaard, hvor dine færdigheder vil blive prøvet. Men bare rolig, alle har efterfølgende kørekortet i behold. Alle tilmeldinger til: Villy Vejnø e-mail: Villy@vejnoe.dk eller tlf. 29910179.

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk



Østjylland Ristrup

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

Følg med under kalenderen, på hjemmesiden eller mail til undertegnede for mere info.

Som noget nyt tilbydes, at man kan få en nyhedsmail, med de sidste nye tiltag i Århus området. Tilmelding sker via www.dvk-ristrup.dk eller mail til info@dvk-ristrup.dk. Det giver

os bl.a. muligheden for hurtigere at lave et arrangement. Som det er nu, skal vi faktisk have alt i hus 3 måneder før arrangementet afholdes, for at det kan nå at blive annonceret i rette tid.

Januar d. 3. Vi starter det nye år med at tale lidt om hvordan 2016 er gået. Der er nok et par juleøl til overs fra julefrokosten, der skal drikkes.

Februar d. 7. Almindeligt klubmøde. Vel mødt!

Morten Kræmmer, tlf. 40275813
Morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, tlf. 86923943
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 tilføjjet.

December d. 20. Juleafslutning. Foregår i stuehuset på "Vanggård". Vi mødes klokken 18.30. Den nye julemenu fra "Bondestuen" i Brønderslev. Pris pr. kuvert 80,- kr. Her er indregnet tilskud fra klubben. Medbring selv drikkevarer. Tilmelding til mig senest søndag den 18. klokken 12.00. Lad os mødes til en hyggelig aften. Mvh. Kræn.

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370

kraenh@hotmail.com
www.dvknord.dk



Generalforsamlingen 18. marts 2017

Valg af kandidater

§ 7.5 En oversigt over hvilke kandidater, der er på valg, og hvilke kandidater, der genopstiller, skal offentliggøres i Veteran Tidende inden udgangen af december.

Vest:

Kristian Nørgaard Gravesen

Jens Heldgaard

Øst:

Dorte Stadil

Ib Rasmussen

Valg af suppleanter

§ 11.13 Der vælges to suppleanter, henholdsvis en fra øst og en fra vest. De vælges for en toårig periode, således at suppleanten fra øst er på valg i lige årstal, og suppleanten fra vest er på valg i ulige årstal.

Vest: Der har i 2015 ikke været nogen kandidat.

Forslag

§ 7.6 Forslag til bestyrelseskandidater skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar og skal offentliggøres sammen med dagsordenen.

§ 7.7 Forslag fra medlemmerne, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar og fremgå af dagsordenen til generalforsamlingen.

Vedtægtsændringer § 15

§15.1 Forslag fra medlemmerne om ændring af klubbens vedtægter skal være bestyrelsen i hænde inden udgangen af december og kan alene behandles på en ordinær generalforsamling.

Bestyrelsen /Dorte Stadil



Åh... Oscar...!

Årets Emil 2016

Der var fuldt hus i Nærum til DVKs fødselsdag og uddelingen af Årets Emil. Her er Dorte Stadils ord til forsamlingen – og til Jens Ørvad.

I dag – lørdag d. 5 november – kan vi fejre klubbens 62 års fødselsdag, og for 13. gang uddeles Årets Emil.

Årets Emil blev indstiftet i 2004 af den daværende bestyrelse, i anledning af klubbens 50 års jubilæum og samtidigt 40 året for Ole Emil Riisagers engagement med klubbens medlemsblade, først Bilhistorisk Tidsskrift og senere VeteranTidende.

Ole Emil fylder 85 år i dag. Bent og jeg var forbi ham i går, med blomster og vin i anledningen af dagen i dag, og han bad os sende jer alle en varm hilsen, og tak for det store arbejde der bliver gjort i bl.a klubbens bibliotek.

Årets Emil pris bliver således for 13 gang tildelt en person, for som der står i fundatsen:

"For betydelig indsats inden for forskning i eller formidling af dansk motorhistorie".

Årets modtager har hele sit liv arbejdet indenfor bilindustrien og siden han blev medlem af DVK i 2010 har han delagtiggjort alle os læsere af Veteran Tidende i sin viden. Det er med tiden blevet til rigtig mange spændende og uddybende artikler, alt fra enkelte bilmodeller til bilfirmaernes historie.

Når man ser modtagerens erhvervsforløb, forstår man til fulde, at han er et orakel inden for alt hvad der har mindst to, tre, fire eller flere hjul! Alt har han beskæftiget sig med: knallerter, scootere, motorcykler med og uden sidevogn, alle typer af biler til privat og erhvervstransport af personer, herunder busser, og vare- og lastvogne, svært entreprenørmateriel og endog privatfly – jeg håber ikke jeg har glemt noget?

Det er slående, at han – vel bortset fra egentligt mekanikerarbejde – har været hele vejen rundt på salgs- og



markedsføringssiden i bilbranchen, lige fra opbygningen af nye markeder i ind- og udland, reservedels- og eftermarkedet. Han boede tre år i Lausanne i Schweiz med henblik på at opbygge British Leyland der. Inden for personbilsmarkedet er det nok Standard-Triumph, British Leyland og Fiat-verdenen, der har lagt størst beslag på hans arbejdskraft. Men det hindrer ikke, at hans kendskab til alle andre mærker er enorm.

Jeg kan ikke huske, at der har været noget spørgsmål – også om konkurrenternes mærker – som han ikke har kunnet hjælpe med at besvare. Og det er selvfølgelig en stor kvalifikation med et bredt branchekendskab i et hvert erhverv.

Vi har i DVK haft stor glæde af hans evner som bilhistoriker med fremragende og meget velskrevne artikler om blandt andet Willys jeep, Tempo og Standard-Triumph, Nordisk Diesel og russiske biler. Hans sprog evner inden for hovedsprogene imponerer, hvilket må tilskrives hans udlandsophold og mange kontakter på højt niveau. Særlig interessant er hidtil mere eller mindre ubeskrevne områder, såsom importør- og forhandlerforhold, som han er i gang med. Også hans viden om de gamle østbiler er interessant at blive delagtiggjort i.

Siden 2011 har mange af os haft den glæde, at dele langbord med ham i DVKs bibliotek. Ud over hans fænomenale bilmæssige viden, kan man næppe tænke sig et mere tiltalende og empatisk menneske fuld af humor og humør. Han har hjertets dannelse og er gennemført kultiveret. Og så kan man tale med ham om alt muligt andet end biler – også her er hans viden på et højt niveau. Kort sagt – han imponerer!

Årets Emil tildeles i år til, hvis I ikke har gættet det, Jens Ørvad.



Dorte Stadil siger tillykke til en forståeligt glad prismodtager med det velfortjente diplom. Fotos: jmn.



Nyt fra MhS

Farvel til to af MhS' grundlæggere ved årsmødet

Motorhistorisk Samråd afholdt sit årsmøde lørdag, den 19. november i Middelfart. I alt var 95 delegerede fra 62 klubber mødt frem. Der udover var der 6 bestyrelsesmedlemmer og suppleanter. To øvrige bestyrelsesmedlemmer var til møde i FIVA i Paris og et bestyrelsesmedlem var fraværende.

Efter morgenmad slog formanden mødet i gang, og advokat Mads Thyregod blev valgt til dirigent.

Formandens beretning

Mødet blev herefter afviklet efter forningens love idet formanden, Steen Rode-Møller, lagde ud med at forklare lidt om årsagen til formandskiftet i utide den 1. april. Herefter blev samtlige opsamlingspunkter fra sidste årsmøde i 2015 gennemgået og redegjort for status på de enkelte elementer. Formanden fortalte om forholdene for MhS ankermand på sekretariatet, Johnny B. Rasmussen. Der er nu kommet en jobbeskrivelse, indført lønsamtale, medarbejderudviklingssamtale (MUS), og faste arbejdstider fra 08:30 - 15:30. Alt sammen ting, som MhS, som arbejdsgiver, skal være ansvarlig for.

Herefter fulgte en omtale af de møder MhS i årets løb har haft med politikere, foreninger og styrelser. Især møder med klubber og de to årlige stande i Fredericia, hvor vi hører især om de mange problemer med SKAT. En mere detaljeret oversigt vil kunne læses på MhS hjemmeside,

når det detaljerede referat bliver lagt ud, men vil også blive omtalt i et senere nyhedsbrev. Og hvad angår nyhedsbreve bliver de nu udsendt en gang om måneden både til magasinet her, og samtidig til samtlige medlemsklubber så de kan nå at få det eller dele deraf med i deres eget klubblad. Alle øvrige "frie" abonnenter får det tilsendt den sidste i måneden. Forsikringsundersøgelsen, som MhS havde iværksat sidste år havde (måske?) resulteret i, at RUNA havde sænket deres præmier for veterankøretøjer med 40% men til gengæld var prisen steget på selvrisko og andet. ETU - derimod - havde kun sænket prisen med 10%. Til gengæld var der kommet en hel del andre fordele, som i den grad gør dette forsikringsselskab meget favorabelt. MhS tager i starten af det nye år kontakt til først RUNA og dernæst Thisted Forsikring. Senere på året kommer turen til de øvrige forsikringsselskaber. Formålet er selvfølgelig at forsøge at påvirke forsikringsselskaberne til at få en fornuftig balance mellem selskabernes indtjening og de penge, der bliver udbetalt i skader.

De mange udfordringer

Inden spørgerunden pegede formanden på mange af de udfordringer vi med gamle køretøjer kommer ud for i tiden fremover: Rekruttering af unge/ynge mennesker til vores hobby, forureningsproblemer (Co2) - hvor det dog skal bemærkes, at en almindelig køretur i et gammelt køretøj ikke forurener mere end en almindelig græsslåmaskine, der benyttes

en søndag eftermiddag. Endvidere de kommende problemer med en stor mængde forurenende metaller (krom), forurenende væsker f.eks. i forbindelse med garvning af læder og 3366 andre skadelige stoffer, som er under behandling i EU. Og det gamle håndværk - hvem sørger for, at vi fortsat har karetmagere, autosaddelmagere og mennesker, der kan stille ventiler og tænding og fejlfinde uden en computer? Indenfor den nærmeste fremtid bliver der møder med Færdselsstyrelsen i Ribe, møder med embedsmænd fra Skatteministeriet, Kulturministeriet og Trafikministeriet samt møde med Den Gamle By i Aarhus, Aarhus som i 2017 er europæisk kulturhovedstad.

Efter en del spørgsmål blev formandens beretning godkendt og herefter overtog Johnny B. Rasmussen og fortalte lidt om arbejdet på sekretariatet, hvilke kontakter han har, og om sin rolle som "edderkop" i et stort spind. Kassereren, Lisa Mikkelsen tog derefter over og forklarede om årets regnskab samt fremlagde budget for 2016-2017. Der bliver ingen kontingentforhøjelse. Også dette blev godkendt.

Gruppearbejde og valg til bestyrelsen

Efter en solid frokost blev alle delegerede inddelt i grupper på 5-6-7 mand - som det nu passede til - og skulle på en halv time fremkomme med 3 forslag til emner netop DE syntes, MhS skulle beskæftige sig med.

Der var mange gode tilbagemeldinger, som vil blive udsendt ved en senere lejlighed. Da enkelte klubber havde ytret ønske om at måtte tage af sted tidligere end den officielle afslutning, overgik forsamlingen til valg til bestyrelsen. Der var 4 nye kandidater og 3 fra den gamle bestyrelse, som var villige til genvalg. Der skulle vælges 5 medlemmer til bestyrelsen og 2 suppleanter. Til bestyrelsen genvalgtes Lars Genild, Lisa Mikkelsen og Steen Rode-Møller. Nyvalgt blev Mads Thyregod og

Ole Nørretranders. Som suppleanter blev Allan Snogdahl valgt som ny og H. C. Thing blev genvalgt.

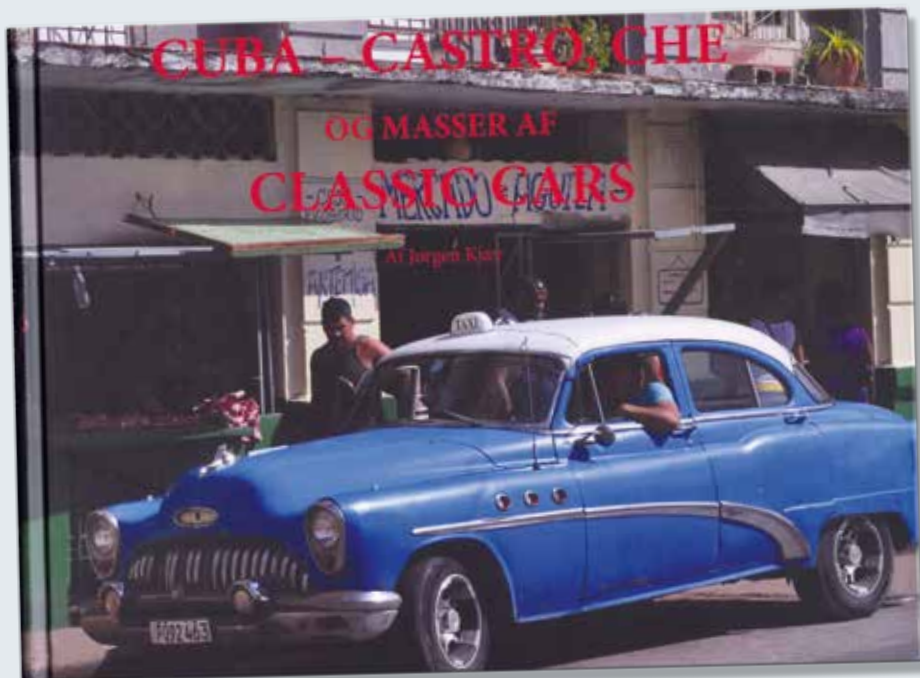
Mens stemmeoptællingen fandt sted benyttede Søren Jacobsen lejligheden til kort at opsummere nogle af de betydningsfulde punkter, han havde været med til at fremme i sin tid som både bestyrelsesmedlem og som formand. Der var stor applaus fra salen. Formanden overrakte herefter Søren Jacobsen en vingave med ønsket om god vind fremover.

Bestyrelsesmedlem Michael Deichmann orienterede om hele nummerpladeprojektet, som nu er afleveret til SKAT, påpegende fejl og mangler. Der kommer en speciel omtale af dette i næste nyhedsbrev. En tung mappe med hele rapporten blev sendt rundt. Stadig under optællingen fortalte formanden på vegne af de to udsendte til FIVA i Paris, Lars Genild og Henning Thomsen om arbejdet i hhv. Legislation Commission og som national delegeret i General Commission. Der blev optaget tre nye klubber: Route 66 - American Car Club, VWClubFyn og Tange Sø Veteranklub. En repræsentant fra hver klub fortalte lidt om deres klub og alle tre blev budt velkommen.

Stor tak til de afgående medlemmer

Afslutningsvis takkede formanden Niels Jonassen og Jørgen Kjær - som begge havde været med til at stifte MhS for 26 år siden - for det store og uegennyttige arbejde de i skiftende perioder i bestyrelsen havde givet, og formanden lovede, at selv om de nu definitivt var ude af bestyrelsen skulle de ikke vide sig sikre på, at de ikke blev spurgt til råds fra tid til anden. Der var stor applaus til de afgående.

Herefter erklærede dirigenten årsmødet for afsluttet, og efter et kort konstitueringsmøde fortsatte Steen Rode-Møller som formand og Lisa Mikkelsen som kasserer.



Boganmeldelse

Af Niels Jonassen

Jørgen Kjær: Cuba - Castro, Che og masser af Classic Cars. Utallige billeder. 122 sider.

Jørgen Kjær har været på Cuba - og heldigvis tog han et kamera med. Det er der kommet en bog ud af, en bog med et meget stort antal billeder af gader, torve og veje med et utal af amerikanerbiler fra 1950'erne.

Vi ved alle at bilparken på Cuba så at sige gik i stå med Castros revolution i 1959. Den nye regering interesserede sig mere for undervisning og sygehuse end for biler. Indtil da havde Cuba officielt været selvstændig men reelt under amerikansk kontrol. Derfor var bilparken også amerikansk. I de mellemliggende år har cubanerne udfoldet mange anstrengelser og megen fantasi for at holde deres biler kørende. Det betyder også at mange af de amerikanske 50-er biler man ser er stærkt ombyggede, især hvad angår mekanik. Lada-motor i en Buick!

De senere år er der vokset en interesse frem for at holde bilerne

originale. Det gælder langt fra alle, men Jørgen Kjærs bog viser at man kan finde fint restaurerede amerikanere på Cuba.

Forfatteren har været meget omkring og brugt sit kamera flittigt. Så vi kommer rundt i byer men også ud på landevejene. Og udvalget af fotograferede biler er stort og alsidigt. Det er også ganske overvældende at se gadebilleder med strømme af 50-er amerikanere. Det kan kun opleves på Cuba, og noget tyder på at også de cubanske myndigheder har fået øjnene op for turistværdien i det.

Bogens billeder viser imidlertid ikke blot biler men også gade- og vejstemninger. Så der er en hel Cuba-rejse man kommer på. Heldigvis har Jørgen Kjær allieret sig med en kender af amerikanerbiler, så det har været muligt at identificere stort set alle biler meget præcist med model og årgang, samt med kommentarer om hvilke ombygninger der er foretaget.

Man føler sig i godt selskab med bogen, og den kan anbefales.



Gunnar Falk

Det er med stor sorg vi har modtaget meddelelsen om at Gunnar Falk ikke længere er iblandt os.

Han faldt bevidstløs om under udførelsen af den rolle som de fleste af veteranfolket i Skandinavien og Tyskland kendte ham, nemlig som sælger og rådgiver af vore køretøjers elektriske komponenter, et job han holdt meget af.

Det var symbolsk at det netop skulle ske under et stort veteranmarked i Tyskland. Desværre kunne de tyske læger ikke redde hans liv og i løbet af få dage havde denne pioner i vores hobby, forladt os for evigt. Gunnar blev 79 år.

Han, som var uddannet i isenkrambranchen prøvede mange ting i sit liv. Blev importør af blokvogne til skibsbyggerbranchen, udlejning af veteranbiler, forsynede filmbranchen med antikke effekter og autentiske biler, og de sidste mange år opkøbte mængder af NOS (new old stock) reservedele i ind- og udland.

For os som har kendt Gunner i rigtig mange år, blev han omdrejningspunktet i vore veteranaktiviteter, og som årene gik, udmøntede det sig i at vi mødtes hver fredag og spiste frokost sammen. Det blev til fredagsklubben, hvor Gunner, uden at

ville det, blev betragtet som vor formand.

Jeg er sikker på at samtlige medlemmer så frem til dette åndehul hos Gunner og hans søn Poul på teglværket i Hillerød, det var ikke mindst Gunnars fortjeneste. Her blev mange emner endevendt og et mekka for alle debatglade. Det meste relaterede sig til veteranscenen, men da vi har mange eksperter på alle mulige og umulige områder, var det sjæl-

dent at der opnåedes enighed, men morsomt var det.

Vi lærte Gunnar at kende som en rolig og beslutsom formand, som altid vendte sig imod bagstræb og uretfærdighed. Hos Gunnar var der altid gode råd og hjælp at hente, han var også manden hvis øjne strålede når han stødte på mærkværdige gamle tekniske rariteter, og han havde ingen ro før han med billig smigeren og mange penge havde vristet den vidunderlige genstand fra ejeren. Ligeledes anvendte han lang tid til at studere fysikkens love, og var mere end villig til at forklare hvordan tingene hang sammen.

Nu er Gunner borte, og det er svært at forestille sig fremtiden uden ham. Imidlertid er Poul den naturlige arvtager af både forretningen og drivkraft i fredagsklubben. Poul er udstyret med en forbavsende stor faglig viden og var lige så aktiv som Gunner i de sidste år. Da han samtidig har stor kærlighed til gamle ting, følger klubben at han vil videreføre alt i Gunnars ånd på bedste måde.

Æret være Gunnars minde.

På fredagsklubbens vegne
- Erik Bjerring



Niels Otto Jensen

Niels var i den grad vokset op med biler. Han var barnebarn af Niels M. Jensen der sammen med Jørgen Petersen byggede en af Danmarks første biler på Humber & Co's Danske Cyclefabrik på Nørrebro i årene 1899-1900. (Se VT nr. 418) Fra sin barndom har han således hørt førstehåndsberetninger fra bilismens start i Danmark og fra sin farfars deltagelse i Automobiludstillingen i Koncertpalæet i København i 1902.

I barndomshjemmet blev der ofte diskuteret biler og teknik. Bilmærker der allerede den gang var henfarne, blev ivrigt debatteret over familiens søndagsmiddage, når hans bedstefar forklarede hvordan en gliderventilmotor fungerede, eller da familien var i Tivoli for at se afslutningen på KDAK's jubilæumsløb i 1950.

Fem år senere i Februar 1955 købte han som 20-årig sin første veteranbil, En Stoewer C1 fra 1913. (Se VT nr. 421). Han berettede selv om bilen og restaureringen af den i en artikel i DVK's årsberetning 1957-58.

I Juni 1955 blev han optaget i DVK som medlem nummer 25.

Stoeweren kunne af og til ses i Bredgade om aftenen sammen med en række andre veteranbiler, nemlig når Neel havde indkaldt til medlemsmøde i sit advokatkontor, som meget belejligt lå over en bagerforretning.

Senere købte Niels en 1927 Falcon Knight hos en ophugger ved Ganløse. Bilen blev istandsat, og indregistreret og brugt en del til fornøjelseskørsel. Den havde gliderventilmotor og kørte pragtfuldt. Men en dag var den gået i stå på Slotsherrensvej i Vanløse. Mens Niels rumsterede i motorrummet kom en 15-årig knægt forbi på cykel. Det var Peter Hass, der senere anskaffede sig to Falcon Knight mage til. Et fjerde overlevende eksemplar endte på Aalholm automobilmuseum.

Senere igen købte Niels en 1927 Willys Overland Whippet med 4-dørs karosseri. Bilen havde i mange år holdt parkeret på en sidevej til Fin-

sensvej på Frederiksberg, og han havde således kendt den i en del år inden han fik lejlighed til at købe den.

I 1958 blev samlingen igen øget med en Willys Knight 70A med 4-dørs karosseri. Den stod til salg hos en bilforhandler på Vodroffsvej på Frederiksberg, og var i forbløffende god stand. Den havde haft samme ejer siden 1932, og havde kun kørt 40.000 km.

I 1960 rejste Niels til England i et års tid og bilerne blev derfor opmagasineret på Skovshoved elektricitetsværk, hvor DVK's stifter O.T.Neel havde lejet plads til opbevaring af veteranbiler.

Under Englands-opholdet blev lejemalet pludseligt opsagt med kort varsel. Den lille Whippet blev derfor solgt til Richard Kaul, som vist nok stadig har den.

Falcon Knight'en blev med Bent Mackeprangs mellemkomst foræret til Danmarks Tekniske Museum, hvor den i øvrigt står endnu. I 2012 var Niels på besøg i DTM's magasin for se til bilen som han ikke havde set siden 1960. Det blev et muntert gensyn, med ungdommens "legetøjsbil" og mange episoder fra dengang dukkede op igen. Falcon Knight'ens motor var ret slidt, og en slidt gliderventilmotor ryger ganske forfærdeligt, idet kapillarrørsvirkningen bevirker at olie fra krumtaphuset suges op i forbrændingskammeret, til stor gene for de bagvedkørende. Ved en køretur fra

Frederiksberg til Roskilde fik hans lærekammerat Nick lov at opleve dette fænomen da han kørte bagefter i sin Folkevognsboble. De forblev dog venner, selv om han fik en gang røg.

Willys Knight'en forblev i Niels' eje, men det blev først som pensionist at han fik lejlighed til at restaurere motoren sammen med Niels Madсен på The Motor Shop.

Efter at have stiftet familie og med et travlt arbejdsliv, gled veteranbilen lidt i baggrunden, men interessen var usvækket. Jævnlig besøg på Nivågaard og i Nærum blev det til, dog uden gammel bil.

Der var én type DVK-arrangementer som Niels aldrig deltog i, i hvert fald ikke siden Bredgade-dagene, og det var generalforsamlingerne. Endeløse diskussioner og tærskning af langhalm lå ham fjernt. Det var bilerne, deres teknik og deres historie der interesserede ham.

I sommeren 2014 kørte han sin Veteranbil gennem Københavns centrum i myldretiden hvilket gav anledning til en del forudgående bekymring hos familien. Han var jo trods alt 79 år, og bilen var 89 år. Turen forløb uden problemer, og både bil og fører beviste at førkrigsbiler køres bedst af førkrigsmentesker.

Vi vil savne hans entusiasme for veteranbiler og hans skarpe humor.

Stefan Jensen



Selv om der er 76 år mellem disse to billeder, viser de bedre end noget andet at hans kærlighed til tyvernes gedigne amerikanerbiler var usvækket livet igennem. Til venstre, Niels i 1938 siddende på køleren af familiens Buick 1927 4-dørs sedan. Til højre, Niels i 2014 ved sin Willys-Knight 1928, som han købte på Frederiksberg i 1958.



Billeder fra
Elfsteden Oldtimer Rally



28 - 30. juli 2017:

”Rundt om Sønderjylland”

I regi af Dansk Veteranbil Klub - DVK - arbejder vi p.t. med planlægningen af en stor og lang én-dags køretur ”Rundt om Sønderjylland”, som er inspireret af det hollandsk/frisiske “Elfsteden Oldtimer Rally”, hvor 400 veteranbiler og 200 veteranmotorcykler – alle fra før 1950 – deltager!

Vi tror ikke denne aldersgrænse kan opretholdes herhjemme, så vi holder os til den gængse i DK: Alle veteran-entusiaster med et min. 25 år gammelt køretøj – bil eller motorcykel – kan deltage i ”Rundt om Sønderjylland” – uanset hvilken klub man hører til.

Programmet ser foreløbig sådan ud:

Fredag eftermiddag samles man i Gram Slot, og tager på en fælles køretur til Ribe – ca. 20 km – hvor vi til fods følger med vægteren rundt i den gamle bydel. Derefter retur til Gram eller et andet valgt overnattingssted.

Lørdag morgen tidlig samles vi om morgenbordet. Herefter start i Gram Slot på den ca. 240-50 km lange rute, hvor der vil være stempelposter i Christiansfeld, Haderslev, Aabenraa, Sønderborg, Gråsten, Kølund, Pebersmark-Aventoft syd for landegrænsen (husk pas), Tønder/Møgeltønder og Løgumkloster til målet i Gram Slot, hvor der vil være stor fællesspisning, fotos og anekdoter fra dagen og uddeling af diplomer/plaketter til alle, der har gennemført ruten.

Søndag starter med stor brunch, hvorefter køretøjerne udstilles på Gram Slot. Rundvisning på og ved Gram Slot for deltagerne.

”Rundt om Sønderjylland” slutter først på eftermiddagen.

Turen køres på mindre veje, alle dog med fast belægning. Der er ingen konkurrencer undervejs, det gælder bare om at finde vej til den næste

stempelpost, at nyde turen, at have et hyggeligt samvær undervejs, og at tage store og små oplevelser og erindringer med sig hjem.

Det bliver muligt at deltage i hele programmet eller dele deraf - helt efter ønske. Tilmelding senere.

Vi søger klubmedlemmer, som i samarbejde med turistkontorerne vil være os behjælpelige omkring stempelposterne i de enkelte byer. Så har du selv lyst, eller kender du en, som vil hjælpe deltagerne på vej, hører vi gerne fra dig.

Med venlig hilsen

Jørgen Lind
Esbjerg
2016 6614
mail: jlind@esenet.dk

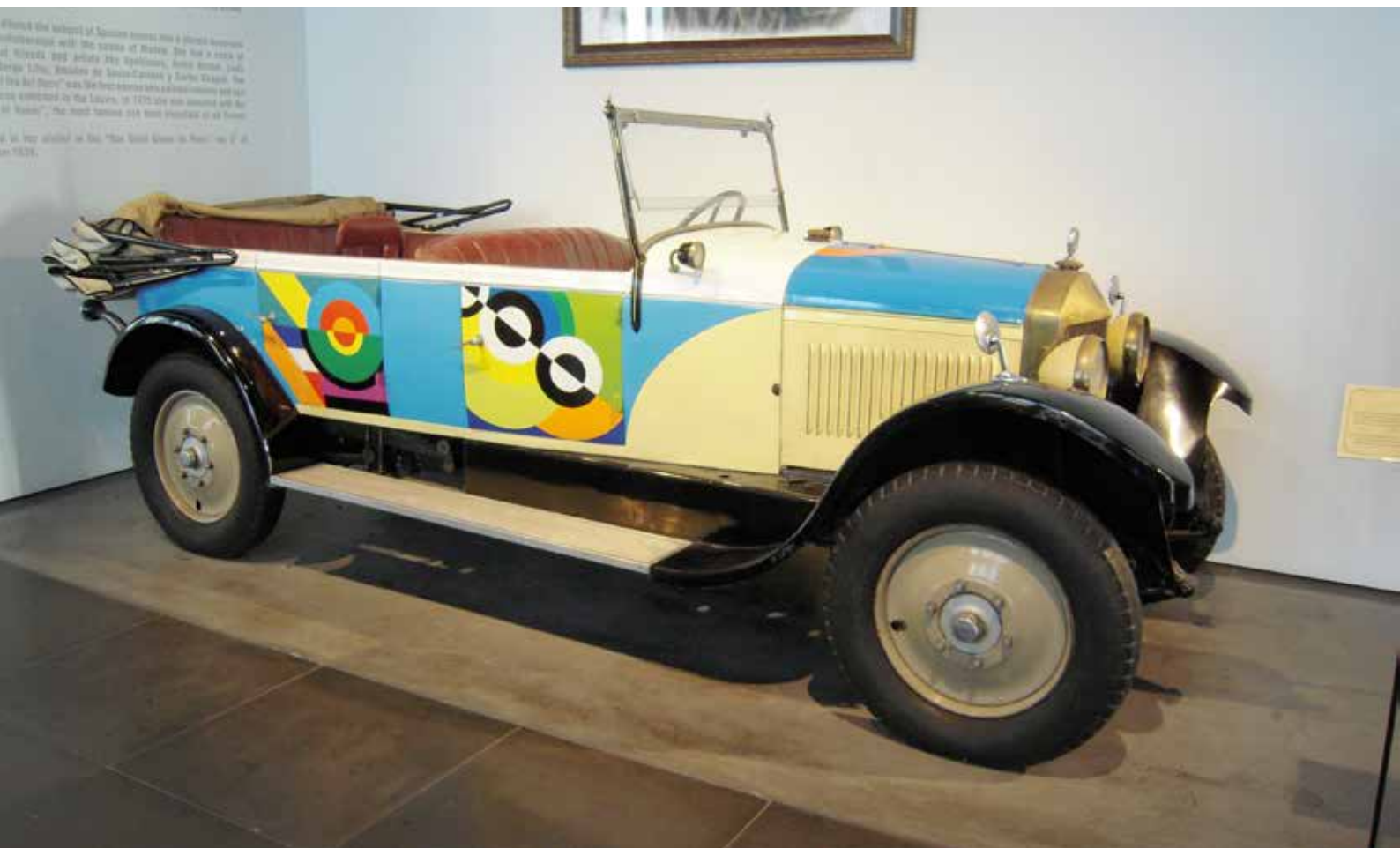
Kjeld Holm-Nielsen
Sønderborg
2023 4491
mail: holm-nielsen@bbsyd.dk



Et par stemningsbilleder fra et meget hyggeligt Indendørs-marked i Nærum, den 13. november.

Fotos: Jens M.N.





Et anderledes bilmuseum

Tekst og fotos: Peter Cordsen

"Det er godt, at jeg intet ved om teknik, for så havde jeg bare spildt mit liv med at åbne og lukke motorhjælme..." Det er noget af et udsagn, når det kommer fra ejeren af bilsamlingen i **Museo Automovilístico de Malaga**, portugiseren Joao Magalhaes. Mange af os, der interesserer os for klassiske biler synes jo netop, at det mest interessante befinder sig under motorhjælmen. Men udsagnet forklarer også, hvorfor dette museum er anderledes.

Bilsamlingen blev startet lige efter krigen af Joao's far, den portugisiske tekstilfabrikant Antonio Magalhaes, der var tekniker og automobilentusiast. Efter faderens død overtog Joao samlingen, som han kraftigt udbyggede. Men modsat faderen interesserer Joao sig slet ikke for automobilteknik – han ser alene bilen som et kunstværk.

Samlingen har til huse i en meget smukt restaureret tidligere tobaks-

fabrik fra 1927, der ligger i Malagas syvestlige udkant, og den åbnede for publikum i 2010. Noget af det første der møder den besøgende er en imponerende ca. 1 m stor jaguar udført med ca. 50.000 Swarovsky-krystaller af Susana Martins – en nyfortolkning af den skulptur, som William Lyons lod kunstneren F. Gordon Crosby udføre som bomærke for sine biler.

Den særlige tilgang til klassiske biler viser sig bl.a. ved, at der kun er meget sparsomme og til tider fejlagtige informationer om de udstillede bilers teknik. Der rodes f.eks. rundt i enhederne for effekt (hp) og de franske skatteklasser (cv), hvilket jo giver et noget forkert billede, og om en Tatra står der blot, at den er fra 1947, har 8 cylindre, 74 hp. og 3000 cc. - men ikke at det drejer sig om en luftkølet V8 hækmotor og at modellen i øvrigt hedder T-87.

En Unic fra 1920 udstilles primært

fordi man har valgt at dekorere den som en hyldest til den franske kunstner og tekstildesigner Sonia Delaunay, der var den første til at dekorere biler med bemalinger, og i et af lokalerne udstilles en samling af motorer, der er udsmykket af kunstnere ved bemaling – eller med utallige Swarovsky-krystaller. Om motorerne står der kun fabrikat og slagvolumen.

De udstillede biler er alle sat i sammenhæng med den haute couture der var fremherskende for deres tid, og de tilhørende kjoler, damehatte og sjaler er udstillet ved siden af bilerne, og et par lokaler er reserveret alene til modeudstilling. Der er på den måde også noget at opleve, hvis man interesserer sig mere for klassisk mode end for klassiske biler.

De udstillede biler er restaureret til en stand, der kun kan betegnes som bedre, end da de forlod fabrikken – de fremstår virkelig smukke



og uden mindste brugsspor – nogle vil nok betegne dem som overrestaurerede.

Til trods for alle disse særheder er museet i høj grad et besøg værd. Ud over de biler, som man forventer sådan et sted, er der nogle sjældne eksemplarer, navnlig af franske og italienske luksusbiler fra 30'erne, hvoraf enkelte ikke kan ses andre steder. Eksempelvis den Renault jagtvogn, med karosseri inspireret af Salvador Dali, som Waldorf Astoria, ejeren af det berømte hotel, i 1930 lod bygge.

Før man besøger stedet, er det dog en god idé at besøge hjemmesiden og udvælge sig de biler, man særligt er interesseret i og så foretage den nødvendige baggrundsresearch.

Museet ligger ca. 1½ km fra Malagas hovedbanegård, og kommer man i bil, er der gratis parkering på museets grund.



Dydens smalle sti

I en bekendtgørelse af Lov om Motorkøretøjer fra 1932 kan man i §21 læse følgende:

“Førerbeviset gælder i 5 år fra udstedelsesdagen; politiet kan dog til enhver tid tage det tilbage, når det oplyses at pågældende ikke længere fyldestgør de foran foreskrevne betingelser for at få førerbevis. Ønskes beviset fornyet efter udløbet af de 5 år, må pågældende for politiet på sit hjemsted godtgøre, at han stadig er ædruelig samt i besiddelse af tilstrækkelig syns- og høre-evne og i øvrigt den fornødne åndelige og legemlige førerlighed. Politiet bestemmer om vedkommende kan fritages for at aflægge ny prøve for den sagkyndige.”

Kampen mod spritbilister er altså ikke noget nyt. Men det kunne muligvis være svært at beholde sit kørekort, hvis f.eks. naboen fandt på at fortælle politiet at man var glad for flasken!

Loven var gældende i mange år. Idag kan vi heldigvis drikke som vi har lyst til, bare vi er ædru, når vi kører! En gang imellem kunne man dog ude i trafikken ønske sig, at der stadig blev stillet lidt flere krav om ”åndelig førerlighed”.

-jmn.

Ædruelighedsattest fra 1930. (DVKs bibliotek).

Ædruelighedsattest

Undertegnede (Navn og Stilling) *Overskoldsbetjent*
L. Pedersen boende *Skimmingsø, Maribo*, som har kendt
Peder Alfred Nielsen
boende *Hölsenhavn*
i *5* Aar, attesterer herved, at han er en ædruelig Person.

Mit Kendskab til ham hidrører fra *at jeg som Politimand*
personlig har haft Lejlighed til at iagttage
ham som Chauffør og helt med og fulgt hans Fær
(Her anføres om Kendskabet hidrører fra Slægtskabsforhold, Venskabsforhold, fast Forretningsforbindelse, løs Forretningsforbindelse eller anden Forbindelse; i sidstnævnte Fald dennes Art.)

Jeg bekræfter derhos, at jeg, forinden jeg har afgivet denne min Underskrift, har gjort mig bekendt med Straffelovens § 155, der findes aftrykt paa Foden af nærværende Erklæring.

den *26. Novbr.* 1930.

Laurits Chr. Pedersen
Underskift.

Straffelovens § 155.
Naar Nogen ellers til Brug i Renselighed, der vedkommer det Offentlige, afgiver falsk skriftlig Erklæring eller skriftlig bevidner Noget, hvorom han ingen Kundskab har, bliver han straffet med Bøder eller Fængsel, hvissærlikt Gjerningen ikke efter Beskaffenhed medfører højere Straf.

Vor nytårsquiz!

De færreste vil sikkert benægte, at dette gamle familiefoto rummer en sjælden og dyb poesi. Det er vi i hvert fald enige om i en del af redaktionsgruppen, og vi har kigget længe på det. Men som så ofte før, er vi i tvivl om modellens navn. For det er nok ikke dét, der står i påskriften nederst til højre – her er der nok snarere tale om en udstyrsversion. Men “Super” er jo netop en betegnelse, der ofte ses i forbindelse med vores fælles lidenskab. Så derfor hører vi gerne, hvis nogen skulle ligge inde med yderligere informationer om den smukke model. Oplysninger modtages som altid med tak på vt@veteranbilklub.dk. Vi ville gerne, men kan af forskellige grunde ikke love, at de rigtige besvarelser bliver honoreret med en tur i modellen.

Redaktionen ønsker Godt Nytår til alle!



Škoda – kommentarer

Redaktionen har modtaget et par kommentarer til Carsten Andersens artikel i sidste VeteranTidende



Ferdinand Porsche

I den ellers udmærkede og interessante artikel om Škoda, har der indsneget sig en alvorlig faktuel fejl. Det drejer sig om Ferdinand Porsche. Han arbejdede aldrig for Laurin & Klement. Porsche blev født i 1875 i Bøhmen, i Maffersdorf (nu Vratislavice nad Nisou) ved Reichenberg (nu Liberec), som i vore dage ligger i Tjekkiet, men han flyttede til Wien allerede i 1893. Jo der er godt nok kun cirka 50km mellem Porsches fødested og Škodas hjemby, men Reichenberg eller Liberec var i den tysk-talende del, altså Sudetenlandet, mens Mlada Boleslav var i det tjekkisk-talende område.

Porsche var lidt mere end ”mekaniker og ingeniør”, han var faktisk chef konstruktør og teknisk direktør for Austro-Daimler firmaet i Wien, fra juli 1906 til 1923, fra januar 1917 sågar chefdirektør. Det var naturligvis Austro-Daimler biler af egen konstruktion som Porsche kørte i Prinz Heinrich løbet i 1910, som han vandt, og i det østrigske Alpeløb i 1911, som Austro-Daimlers team vandt, med Porsche som en af kørerne.

Se fra 1913 til 1919, var Austro-Daimler slået sammen med Škoda (men ikke med Laurin & Klement), formentligt med henblik på rationalisering af rustningsproduktionen i det østrigske-ungarske rige, hvoraf den nuværende Tjekkiske Republik den gang var en del. Porsche arbej-

dede ikke direkte for Škoda, men han konstruerede en kanontraktor for Austro-Daimler, som blev brugt til at trække Škodas største mortér (305mm).

Efter første verdenskrig hvor Østrig-Ungarn blev splittet ad, blev Tjekkoslaviet til en selvstændig republik, og forbindelsen mellem Austro-Daimler og Škoda blev også afbrudt. Som Carsten Andersen siger, var det først i 1925 at Škoda overtog Laurin & Klement, og da var Porsche for længst ude af Austro-Daimler sagaen. I 1923 var han blevet ansat som teknisk direktør hos Daimler (Mercedes) i Stuttgart. I 1931 etablerede han sit eget konstruktionsbureau i Stuttgart.

Porsche har bestemt ikke haft noget at gøre med Škodas hækmotorprototyper fra 1930erne, hverken type 932, eller Dynamic fra 1935, som for resten har motoren foran bagakslen. Men det er jo ofte tilfældet at hækmotorbiler fra 30erne enten bliver tilskrevet Porsche, eller det påstås at Porsche har stjålet sine ideer fra andre samtidige konstruktører, som for eksempel Hans Ledwinka (Tatra), eller Bela Barenyi, eller Josef Ganz. Sandheden er at i 30erne blev strømliniede hækmotorbiler betragtet som fremtidens biltype, og der var mange konstruktører som arbejdede efter de samme principper, allerede fra Rumpler i 20erne.

Mvh – Anders Ditlev Clausager

Erla Auto Import

Op igennem 60’erne hed Skoda-importøren ikke mere Scan-mobil, men Erla Auto Import. Erla importerede ud over Škoda mærker som BMW og Neckar, der var Fiat produceret i Tyskland på licens. I 1963 begyndte eventyret med Toyota, der hurtigt viste sig at være en noget større succes end BMW, Škoda og Neckar. De to driftige herrer, Walther Krohn og min far Otto Hee, besluttede derfor at koncentrere sig om Toyota, og de øvrige bilmærker blev valgt fra. Senest Škoda i 1971. Man valgte som konsekvens heraf at skifte navn til Toyota Danmark.

Selv startede jeg i Toyota Danmark i 1980, og blev en del af en forrygende succes. Vi underkalkulerede bilerne for at få volumen og øgede priserne på reservedele for at skabe indtægter den vej. En gang i 80’erne mødte jeg Nic Christiansen på Frankfurt udstillingen. Han fortalte, at han havde haft en ide om at gøre Toyota Danmark kunsten efter, men uden den helt store succes. Skodas volumen var ganske vist øget betragteligt, men der kom ikke den forventede indtægt på reservedelene. Problemet var, fortalte han, at når en Škoda fik en bule, blev den ofte skæv grundet kvaliteten og dermed erklæret totalskadet.

Gode hilsner – Lars Hee

Fra den gang biografreklamer oftest var lysbilleder: Reklame for Škoda Felicia. Uffe Mortensen.





En ny bil var altid sensationel i slutningen af 40'erne. Her præsenterer Nordisk Diesel en smart Škoda 1101 Cabriolet.

Dansk bilimport i efterkrigsårene

- samt lidt mere endnu om Škoda, og en ankesag mod Direktoratet for Vareforsyning 1946-48.

Af Jens Møller Nicolaisen. Fotos fra Uffe Mortensen.

I Carsten Andersens fine artikel om Škoda, kunne man i sidste VT på side 36 læse at Nordisk Diesel i 1947 fik agentur for Škoda i Danmark. Men også at der var en anden spiller på banen, autoforhandler Christian Sørensen i Birkerød, der havde et landsdækkende forhandlernet. I den forbindelse fandt Uffe Mortensen nogle meget interessante dokumenter frem fra sit skatkammer, nemlig en redegørelse om forløbet af en ankesag mod Direktoratet for Vareforsyning, skrevet af direktøren for Nordisk Dieselauto A/S, Jens Yde, til bestyrelsesformanden, C.A. Møller.

Men før vi kommer ind på indholdet af sagen, er det nok passende at fortælle lidt om de generelle vilkår,

der gjorde sig gældende for den danske bilbranche i de svære år efter Anden Verdenkrig.

Ved krigens afslutning var det kun de færreste bilfabrikker i Europa, der overhovedet var i stand til at producere noget som helst. Maskinparken var enten ødelagt, nedslidt eller omstillet til krigsproduktion, men endnu værre var den store mangel på materialer. Det være sig jern, aluminium og andre råmaterialer, gummi eller noget så basalt som maling. Det tog lang tid at få hjulene i gang igen. De første biler var som regel af førkrigsmodel, ofte forenkede udgaver uden luksus af nogen slags. De økonomiske forudsætninger var lige så magre som bilerne. Europa var splittet i en grad som kan være svær at

forestille sig idag, med høje toldmure og en kamp mellem landende om at importere mindst muligt og eksportere mest muligt. Læser man aviser fra sidste halvdel af 40'erne, er der et ord som går igen på de fleste sider: Handelsbalancen.

Valutacentralen

Set med nutidens øjne minder forholdene mest af alt om planøkonomi, for ikke at kalde det undtagelsestilstand. Også i Danmark! For selvom man også gennem 30'erne havde handelskriser og stram styring af import, så blev det i efterkrigsårene betydeligt værre. Før krigen var det Valutacentralen, der havde hersket over bl.a. den danske bilbranche, hvilket i sidste halvdel

af 30'erne betød, at langt de fleste biler på det danske marked måtte fremstilles på danske samlefabrikker efter meget detaljerede retningslinier. Hver eneste krone, der blev brugt på udenlandske varer og materialer var under statslig kontrol: Skulle der importeres, krævede det en særlig bevilling af importvaluta.

Valutacentralen blev formelt nedlagt i 1940, men kort tid efter afløst af Direktoratet for Vareforsyning. I praksis betød det ikke de store ændringer i funktionen, måske bortset fra en skærpelse af restriktionerne. Det siges også, at langt de fleste ansatte i Direktoratet for Vareforsyning var tidligere medarbejdere i Valutacentralen. Dem var der i øvrigt mange af – på et tidspunkt over 1.600! Hovedopgaven var at fastsætte og fordele de såkaldte valutakvoter, som efter ansøgning blev tildelt importører af forskellige varer, så de kunne købe ind i udlandet.

I den allerførste tid efter krigsafslutningen var behovet for at regulere importen selvfølgelig begrænset, af den simple grund at man ikke havde ret mange varer at regulere. Men i

foråret 1946 begyndte de første biler at komme til Danmark – og med dem de nødvendige stramninger.

Som nogen ved, har jeg jo forsket lidt i importen af Citroën-biler. Her havde Valutacentralen før krigen krævet bilerne samlet i Danmark, og detaljeret udstykket retningslinier for hvilke af bilernes komponenter der skulle være af dansk fabrikat. Som en sidebemærkning kan det nævnes, at Citroën måtte igennem et større forhandlingsdrama, da man i 1934 ville indføre de selv bærende modeller 7 og 11. For når der ikke var chassisramme, måtte der laves nye regler. Konsekvensen blev, at lanceringen af modellerne blev et halvt år forsinket, og at den danske Citroënfabrik var meget tæt på at blive lukket. Den historie må fortælles en anden gang.

Direktoratet for Vareforsyning kan ikke direkte have overtaget Valutacentralens regelsæt fra før krigen, for de nye biler, der i 1946 begyndte at strømme til Danmark blev indført som hele biler. Og meget tyder på at importreguleringen i begyndelsen ikke var så fatal. Der blev fak-

tisk solgt en del biler i slutningen af 1946 og begyndelsen af 1947. Og det har åbenbart været så uheldigt for nationens økonomi, at staten omkring 1. oktober 1947 indførte et reelt importstop for personbilernes vedkommende. Og så var festen slut.

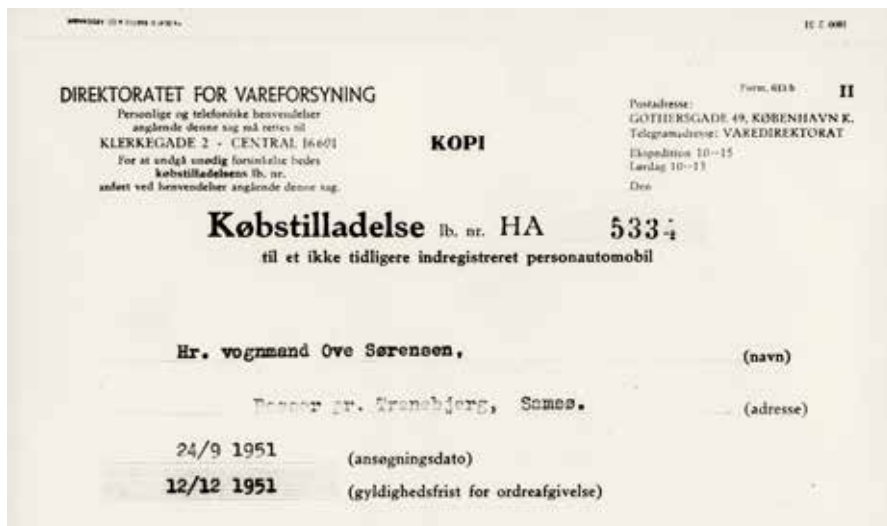
Købstilladelser

Når snakken går om efterkrigstidens kaotiske forhold, hører man sjældent om importørens problemer med at skaffe importbevillinger fra myndighederne. Som regel snakkes der om restriktionerne på kundesiden.

For at kunne købe en ny bil, skulle man søge indkøbstilladelse hos Varedirektoratet, som det hed i daglig tale. I ansøgningen skulle formålet med bilen beskrives i detaljer, og det var langt fra tilstrækkeligt at anføre,

Forhandler for Nordisk Dieselauto A/S, Jørgensen & Jensen på Tingvej 21 i København. Billedet af forretningen er desværre typisk for 1946. Tomme udstillingsvinduer, bortset fra de to ufuldendte Flying Standard 8, der sikkert er endt som varevogne.





Et ubeskriveligt eftertragtet stykke papir, især i perioden 1946-52.

at bilen skulle bruges erhvervsmæssigt. Mindre end en tiendedel af ansøgningerne blev imødekommet i de følgende år; typisk var det læger, dyrlæger og inspektører der fik tilladelse, hvorimod f.eks. repræsentanter ofte fik afslag. Der blev kigget grundigt på hver eneste sag. Var der tale om udskiftning af en bil, blev der normalt givet afslag. Ansøgeren var tvunget til at beholde sin brugte bil, hvis den overhovedet kunne holdes kørende – og før en bil kunne skrottes, skulle ejeren have en såkaldt Kassations-Erklæring, udstedt af Justitsministeriets Motorsagkyndige.

Varedirektoratet havde en særlig liste over de bilmodeller, der kunne købes. I de første efterkrigsår var det kun biler, der havde en pris under 9000 kroner excl. afgifter, der kom med på listen.

Nytte køretøjer

At importreguleringen var effektiv ses af det faktum at den danske

vognpark kun blev forøget med 395 personbiler i perioden 1939-52! Se i øvrigt den lille tabel her på siden. At sælge biler i Danmark har været en desperat kamp for overlevelse. Værst var det selvfølgelig for de almindelige personbilers vedkommende.

Som bilforhandler var der dog nogle muligheder for alternativ omsætning. Reglerne var en smule mere lempelige for biler til hyrevognsbrug, hvilket udviklede sig til et nichemarked i sig selv. Desuden kunne man afsætte biler til f.eks. politiet og andre offentlige institutioner. Andre landes ambassader var selvfølgelig også hævet over de stramme regler.

Noget anderledes er billedet, når man kigger på hvad der blev solgt af nytte køretøjer, især mindre varevogne. Der var naturligvis en idé i at støtte erhvervslivet, som også stod med en nedslidt vognpark og et akut behov for nye varebiler, lastbiler og busser. Her var det danske bilmarked noget mere normalt, og som det

fremgår af den lille tabel, ikke meget forskelligt fra vore nordiske nabolandes.

Brugt vognspriser

Som en konsekvens af at nye biler reelt var utilgængelige for almindelige mennesker, steg priserne selvfølgelig hysterisk på brugte biler. En 10 år gammel bil kunne nemt koste det dobbelte af en tilsvarende ny. En ny bil, der i 1950 blev udloddet ved Det Store Franske Lotteri, blev efterfølgende solgt for 38.000,- i en københavnsk bilforretning. Med en almindelig købstilladelse ville den have kostet 17.000,- kr.

Staten forsøgte at få denne udvikling under kontrol ved at indføre maksimalpriser på brugte vogne, men det lykkedes reelt ikke. Priserne kom muligvis lidt ned, men til gengæld blomstrede en omfattende sortbørshandel op, især omkring årene 1948-50. Om mens vi er ved 1950, så kan det nævnes at årets Forum-udstilling, den første efter krigen, på 10 dage trak over 167.000 gæster – men at mange af de udstillede biler var toldplomberede og aldrig kom i berøring med dansk asfalt. Det var svære tider.

Lempelser

Efter 1950 begyndte der så småt at komme lempelser, med gradvist flere indkøbstilladelser. Maksimalprisen på biler på købstilladelse blev også hævet i etaper, og til sidst droppet. Dette skal nok ses i lyset af at der i høj grad var et udenrigspolitisk spil, med pres fra de lande der kunne eksportere til Danmark. Og selvfølgelig har der været et stort pres på både myndigheder og politikere, ikke kun fra private, men også fra erhvervslivets organisationer, for ikke at tale om bilbranchen. Den danske vognpark (ca. 111.000 biler i 1950) var i en elendig tilstand og personbilernes gennemsnitsalder var 13,5 år; 7000 biler var fra før 1928 (tal iflg. Politiken 1950).

Dollarpræmiering

I 1952 kom der en reel åbning, den

Vognparkens forøgelse i efterkrigsårene 1939-52

		Danmark	Norge	Sverige
Personbiler	stk.	395	4.250	71.786
	%	0,34	7,2	39,7
Vare- og lastbiler samt busser	Stk.	16.576	14.021	24.313
	%	36,7	36,1	35,7

Tal, der tydeligt viser virkningerne af importrestriktionerne i Danmark, sammenlignet med Norge og Sverige.

Kilde: Politikens årbog, Hvem-Hvad-Hvor 1953.

såkalte dollarpræmiering. Systemet gik ud på, at en eksportør kunne op-tjene retten til importvaluta. De til-delte kvoter kunne handles, hvilket i princippet betød at alle der hav-de råd kunne købe bil, den kostede bare omkring 60% mere. Med dollar-præmiering var det også muligt at købe dyrere biler. Det var selvfølgelig et mindretal der havde råd – men omvendt var der desperate kunder nok til at ordningen fik sat en smule bevægelse i bilbranchen.

Systemet med indkøbstilladelser og dollarpræmiering fortsatte formelt set op til 1957 på trods af, at mar-kedet efterhånden reelt var givet frit. I praksis blev dollarpræmieringen grundlaget for nutidens høje regi-streringsafgifter.



Langt de fleste biler, som solgtes i perioden 1946-52 var varebiler. Her er to billeder af den første Škoda-model efter krigen: Škoda 1101. Herover er vi i Rudkøbing på Langeland ved Brødr. Rønjes autoværksted. Billedet må være taget omkring 1948 og bilen i porten er (selvfølgelig) en varevogn. Blandt de kuriøse oplysninger om billedet er, at der var 11 ansatte på værkstedet. Bemærk Nordisk Diesel-logoet og den fine reklame for SKF.

Herunder ses et usædvanlig godt (og dansk) foto af Škoda 1101 "Tudor" som personbil. Den er også et godt eksempel på at de tidlige efterkrigsmodeller blot var faceliftede førkrigsbi-ler. Denne model havde stadig træværk i karrosseriet!





Ankesagen

Og så tilbage til ankesagen mod Direktoratet for Vareforsyning. Den er et påfaldende klart vidnebyrd om de kaotiske og knappe tider, men den belyser også den lidt mindre kendte del af historien, der ikke handler om køberregulering, men om importørernes kamp for at få lov til at handle i udlandet. Den fortæller også om hvordan Varedirektoratets afgørelser kunne påvirke forhandlinger med bilfabrikkerne. Og at importørerne også risikerede at skulle kæmpe mod hinanden.

Øverst på siden ses brevet fra direktør Jens Yde til sin bestyrelsesformand i Nordisk Dieselauto. Det følges af 10 siders bilag med en redegørelse for sagens forløb. Det skal jeg her *forsøge* at referere i en noget kortere udgave.

ND får agentur

I slutningen af 1945 var NDs repræsentanter i Prag, hvor man forhandlede en aftale om agentur for de tjechoslovakiske bilmærker: Først og fremmest Skoda, men også Jawa, Tatra, Praga og Aero, da de var samlet under én salgsorganisation. Det aftaltes at Jens Yde skulle rejse til Prag og underskrive kontrakten i marts 1946. Rejsen måtte af forskellige grunde udsættes en månedstid. I mellemtiden havde Yde

kontakt med Varedirektoratet, som op til udstedelse af importbevilling havde brug for oplysninger om hvor mange biler, der kunne leveres fra fabrikkerne i Tjechoslovakiet. Efter hjemkomsten fra Prag sendte Jens Yde oplysningerne til Varedirektoratet, sammen med oplysningen om at ND havde enrepræsentation for både Škoda og Jawa, dog med undtagelse af Frederiksborg Amt og Birkerød by, med et disktrikt indenfor en radius af 15 kilometer. Forklaring følger.

Chr. Sørensen

Automobilforhandler, Birkerød Autohal. Han havde i længere tid været i Prag, med det formål at få forhandlingen af de tjechoslovakiske bilmærker. På grund af udsættelsen af Jens Ydes rejse, havde fabrikkerne følt sig forpligtet til at tilbyde Chr. Sørensen forhandling af bilerne i sit lokalområde, selvom ND stadig skulle være hovedagent. Allerede den 30. april havde Chr. Sørensen indrykket en annonce i Politiken, men her stod firmaet nu som forhandler for hele Danmark af samtlige tjechoslovakiske bilmærker.

Vigtige breve

Foruden at meddele protest til de tjechoslovakiske fabrikker skrev ND

derefter to breve til Varedirektoratet og gjorde opmærksom på hvordan kontrakterne var indgået med fordelingen af forhandlerdistrikterne. Direktoratet svarede aldrig på de to breve, men på et møde i Sammenslutningen af Automobilimportører i Danmark, blev det meddelt at Varedirektoratet havde bevilget 400.000,- kr til importen: ND havde fået de 360.000, svarende til 90% og Chr. Sørensen de resterende 10%. I øvrigt forventede man en import på 250 personbiler og 550 lastvogne i 1946.

Alt så rigtigt ud for ND: fordelingen af bevillingerne bekræftede jo de oplysninger som ND havde sendt til Varedirektoratet om fordelingen af salget, som det var aftalt med bilfabrikkerne.

En anden bevilling

I løbet af sommeren 1946 arbejdede ND på at udnytte importbevillingen på de 360.000 kr. Men tilsyneladende kneb det for fabrikken at efterkomme ordrerne på biler. Derfor tog ND's salgschef Niels Christensen til Prag, for at få tingene på glem. Under besøget viste det sig, at grunden til de langsomme leveringer var, at Chr. Sørensen fra Birkerød Automobilhal i mellemtiden havde fået en bevilling på ikke mindre end

1.300.000 kr. – og fabrikkerne måtte naturligvis først imødekomme det firma, der aftog flest biler!

En fatal fejl...

Straks efter hjemkomsten fik ND et møde med Varedirektoratet, hvor kontorchef A. Lorentzen indrømmede, at der var sket en forkert fordeling af importbevillingerne. Han forklarede at de var udstedt på et tidspunkt, hvor han selv havde været bortrejst. Han lovede bod og bedring og at ND skulle få en nærmere redegørelse. Derfor foretog ND sig ikke mere i første omgang; der ville jo komme en indgående undersøgelse og en regulering af de kommende bevillinger.

Der skete imidlertid ikke rigtig noget, og i foråret rykkede ND adskillige gange Varedirektoratet for svar. Sagen var overgivet til en anden person i Varedirektoratet, en fuldmægtig Plesner. I begyndelsen af 1947 søgte ND om nye bevillinger, men her fik man afslag! Og der var stadig intet svar mht. regulering af bevillingerne, trods jævnlige henvendelser.

I oktober kom et møde i stand med Varedirektoratet. Her henviste ND igen til Lorentzens forklaring om fejlfordelingen. Nok for døve øren: Plesner bad i stedet ND om at bekræfte at de havde forhandling af de czechoslovakiske biler, da man fra "anden side" havde fået meddelt, at det ikke længere var tilfældet! På et følgende møde blev ND endnu en gang præsenteret for den oplysning, at de enten frivilligt eller tvungent skulle have opgivet de czechoslovakiske agenturer, og at Birkerød Autohal nu havde fået agentur for hele landet. Oplysningen kom fra Provinshandelskammeret og ND afviste den i et brev til Varedirektoratet – vi er nu fremme i oktober 1947. ND kunne også henvise til kontrakterne med de czechoslovakiske bilfabrikker, som i øvrigt indbefattede alle fabrikater.

Konsekvensen

ND havde på grund af de små importbevillinger i 1947 koncentreret deres aktiviteter om Skoda og Jawa.

Da kontrakterne skulle fornys ved årets slutning ville fabrikkerne ikke være med længere: Der var jo en anden, nemlig Birkerød Automobilhal, der kunne aftage flere biler. Jens Yde og Niels Christiansen fik med nød og næppe forhandlet sig til en aftale, der sikrede agentur for Skoda i hele landet, men måtte samtidig give afkald på de øvrige bilmærker. Det var i den grad en bitter pille, og ydmygelsen var total, da de samtidig måtte acceptere at Birkerød Automobilhal skulle være underforhandler af Skoda. Alt sammen på grund af fejltagelsen, der var begået i Direktoratet for Vareforsyning.

Igenom 1947 blev ND ved med at lægge pres på Varedirektoratet. Efter flere møder viste det sig, at den store bevilling til Birkerød Automobilhal var blevet givet i maj 1946, samme dag som direktoratet havde modtaget ND's oprindelige brev med deres ønsker til importen. På ét af møderne kom det frem, at en tidligere overassistent Böttcker i varedirektoratet nu var blevet ansat som forretningsfører hos Automobilforhandler Chr. Sørensen, Automobilhallen i Birkerød. Her undlod ND dog at sætte spørgsmålstegn ved overassistentens rolle; det måtte være en sag for Varedirektoratet selv.

Kompromis om bevillingerne

I januar 1948 kom endelig et udspil fra Varedirektoratet, hvor man tildelte nye bevillinger, men indregnede de tidligere tildelte som aconto-beløb. Med de nye tal skulle ND kunne få 1.030.000 kr., og Automobilhallen 50.000 kr. Selve udregningen er beskrevet i bilagene, det korte af det lange var, at de to firmaer i realiteten havde delt den samlede bevilling med 50% til hver. Samtidig henstillede direktoratet til at ND skulle låne et mindre beløb til Automobilhallen. Hermed mente fuldmægtig Plesner at sagen skulle være i orden. ND accepterede dette kompromis, dog med det forbehold, at fordelingen med de 50% til hvert firma ikke skulle danne grundlag for fremtidige fordelinger.

Sagen fortsatte

Plesner bekræftede at man i Varedirektoratet var fuldstændig klar over, at der var begået en fejl og at sagen om den forkerte fordeling skulle undersøges, da den jo havde haft meget uheldige konsekvenser for ND. Men sagen blev trukket i langdrag, bl.a. fordi man havde besluttet at lave en intern undersøgelse, ledet af Højesteretsdommer Ernst Golov. I februar 1948 meddelte Varedirek-



Nordisk Dieselaautos brochure fra 1946 blev formentlig udgivet før der var solgt en eneste bil. Her ses for- og bagside, med det imponerede forhandlernet.

toratet at de to breve fra 1946 var blevet henlagt af overassistent Böttcker, som dog mente at der var givet mundtligt svar til ND, hvilket selvfølgelig ikke kunne bekræftes.

Både ND's salgschef Niels Christiansen og disponent James Knox blev kaldt til afhøringer, hvor de hver for sig måtte redegøre for forløbet, og om hvorvidt Varedirektoratet havde henvendt sig til ND efter at have modtaget de to breve. Tilsyneladende blev alt hvad man havde brugt imod ND, herunder også nogle udtalelser fremsat af Jens Yde, som på et tidspunkt havde påpeget, at de czechoslovakiske lastbiler var alt for dyre. Her måtte de to forklare den høje dommer, at dette ikke havde haft indflydelse på ND's importønsker.

Det næste der skete i sagen var et "stormøde" med mange implicerede: To fra ND, Fuldmægtig Plesner og en assistent i Varedirektoratet, sekretærer fra Grosserer-Societetet, Industrirådet og Provinshandelskammeret samt fra Birkerød Automobilhal forretningsføreren... Böttcker. Plesner orienterede om Dommer Colovs undersøgelse, og kunne meddele at mistanken mod Böttcker var grundløs. Men også at dommeren havde udtalt, at bevillingerne i 1946 havde fremkaldt en skævhed, der burde kompenseres for. Plesner indrømmede, at en rimelig fordeling i 1946 nok ville have været 85% til

ND og 15% til Automobilhallen, som jo var nyimportør. Plesner var også klar over, at fejlen som var begået i Varedirektoratet havde medført, at ND næsten havde mistet sine agenter. Det siger næsten sig selv, at man ikke nåede til enighed på mødet – hverken om compensationen til ND eller varedirektoratets forslag om en fremtidig fordeling af bevillingerne på hhv. 85 og 15%. Afgørelsen lå i hænderne på Varedirektoratet, som lovede at have de nye bevillinger klar den 9. marts 1948.

Afgørelsen

Sådan gik det ikke. Den nævnte dag ringede Plesner til ND's salgschef Niels Christiansen og oplyste at sagen nu var gået tilbage til Varedirektoratets direktør Erik Lindgren, som selv ville træffe afgørelsen. Desuden var der kommet nye momenter i sagen, da der fra czechoslovakisk side var blevet protesteret mod den foreslåede fordeling. Jens Yde tog straks direkte kontakt med Lindgren, som ikke ville bruge mere tid på sagen: De to importfirmaer måtte dele bevillingerne med 50% til hver. Lindgren fremførte at hans beslutning blandt andet var truffet på baggrund af en henvendelse fra den czechoslovakiske legation. Jens Yde ilede videre og fik samme dag et møde med både den czechoslovakiske legationssekretær og handelsattachéen. Da den sidstnævnte forstod at Vare-

direktoratets afgørelse byggede på en misforståelse, ringede han straks til Varedirektoratet for at få den korrigeret. Han skrev også et brev, hvor han påpegede, at den tidligere skæve fordeling af importkvoterne burde udlignes mellem de to importører. Men uden resultat: Varedirektoratet fastholdt afgørelsen med de 50% til hvert firma.

Og så var det at Jens Yde skrev den lange redegørelse for sagsforløbet...

Efterskrift

Sagen har selvfølgelig haft flere sider; vi behøver ikke at tage parti. Beskrivelsen bygger alene på materialet fra Nordisk Diesel, og i virkeligheden skal der nok være nogen, der undervejs har udtrykt sig mindre diplomatisk end hvad der fremgår af breve og bilag. Ævl, kævl og desperation hørte med, når der blev kæmpet mod både rivaler og bureaukrati om at få andel i det forsvindende lille marked.

Skulle nogen i den danske bilbranche mene, at det er besværligt at sælge biler i dagens Danmark, så har det været en del værre! Og så har jeg ikke nævnt alle de implicerede parter, organisationer og myndigheder der var involveret i ankesagen, der sikkert er et repræsentativt eksempel på hvordan der blev ageret i den kaotiske periode.



Eders ydmyge redaktør får her lige listet en Citroën ind, som et eksempel på hvordan man i bilbranchen måtte sno sig til det yderste, for at sælge biler i Danmark i de tidlige efterkrigsår.

Da der på dette tidspunkt ikke var nogen mindre varebiler i Citroëns program, måtte man jo lave dem selv! I perioden 1949-53 blev der således bygget ikke mindre end 550 varebiler hos dansk Citroën i Sydhavnen i København, på basis af den almindelige 4-dørs model 11 Sport personbil. Idéen var god. Især i 1949-50 blev der solgt betydeligt flere 11 Sport varevogne end personbiler. (Redaktørens arkiv).



En smule overlæs

En dag i 1948. Politiet i Århus har stoppet en lastbil med et mindre overlæs. Bilen tilhører vognmand Harris Winther fra Bisholt ved Horsens Fjord, et sådant overlæs går jo ikke, for både sidespejle og afviservinger er jo dækket (det er nok lige alt, hvis førerdøren har kunnet åbnes).

Bødens størrelse kendes ikke, og historien melder heller intet om hvordan den gode vognmand kom videre.

Billedet er fra Uffe Mortensen, der har det fra en politibetjent fra Århus, der var så betænksom at gemme det.

Den meget skarpsindige læser har nok bemærket, at lastbilen er en Škoda, nærmere betegnet model 256, som den der var vist i sidste VT. Sikkert fra de tidlige efterkrigsår.





Ejendommen Strandvej 25 i 1925.

SMC bliver 100 år

Fra Skandinavisk Motor Compagni i 1917 til Semler Gruppen i 2017.

Af Erich Karsholt

Den 1. januar 2017 er det 100 år siden Skandinavisk Motor Co. blev etableret. Koncernens navn i dag er Semler Gruppen, der gennem en lang række datterselskaber driver import og detailsalg af biler fra Volkswagen Group, foruden en række andre aktiviteter indenfor handel og industri. Det var med agenturet på Folkevognen i 1948, at der for alvor kom gang i forretningen.

Semler Gruppen er i dag Danmarks største bilvirksomhed. Det begyndte langt mere ydmygt med to mindre virksomheder: Semler & Matthiassen i København og Smith & Co. i Odense. De to selskaber, grundlagt i hhv. 1888 og 1894, havde relation til hinanden, da Semler & Matthiassen - foruden salg af kakkellovne, kemikalier og sydfrugter - købte cykler

til videresalg fra Smith & Co. I 1912 kom motorcykler på programmet, da Smith & Co. fik eneforhandling af engelske New Hudson¹.

Agentur på Hudson

Semler & Matthiassen, med grosserer Eiler S. Semler i spidsen, solgte New Hudson motorcyklerne i København. I 1913 fulgte salg af 25 franske Buchet-biler og i 1915 rejste Eiler S. Semler til USA for at skaffe agenturer på biler og motorcykler. Mange andre danskere havde taget turen over Atlanten for at få aftaler med amerikanske bilmærker, så Semler kom hjem med et magert resultat. Agenturet på Hudson var dog kommet på plads, og frem til udgangen af 1916 blev der solgt 42 biler trods lange leveringstider, for selv om USA endnu ikke var gået ind i krigen, tog skibsleverancerne sin tid.

Vi flytter i Dag
til vort nye
AUTOMOBIL-KOMPLEKS
STRANDVEJ 25
- Nordens største

Etter denne Udvikling - som som Komplexet er Nordens
En største og bedst indrettede for Salg af Automobile
- er vi i Stand til at give vore Kunder en Betjening
der i enhver Forbindelse er tilfredsstillende.

I Slutningen er indrettet to store, nye Udviklingslokaler
- et for Hudson, Essex og Sixty Automobiles, et for
Dodge Brothers og Graham Brothers Automobiles. Ved
Salgsbetjening af brugte Automobiles er bestemt til
1. Salg emsaler og rimelige Lejaler.

Endvidere undertar Komplexet et moderne Udstyknings
med Værktøjer og Hjulværktøjer, moderne Reparations-
apparat og stort uoplysningsbureau. Klare, Velegnede
Skulderes i vort Eienskab Nærhedsvej 217.

De forskellige Salgsafdelinger vil som førre blive ledet
som uafhængige Virksomheder med den yderligere
Tillid, at de nu findes samlet under eet.

Skandinavisk Motor Co. %
Hovedvej 21, København - Filialbygning 2, Odense.

Hudson-Town Afd. Tele. 10.106 - 11.041 - 11.180	Dodge Brothers Afd. Tele. 10.106 - 10.108 - 10.109	Fiveone Afd. Tele. 10.111 - 10.112
--	---	---------------------------------------

Værktøjer og Reparationsdelene Nærhedsvej 217
Tele. 10.113 - 10.114

Dansk Firma Dansk Kapital

Grosserer Semler tog på den baggrund igen til USA, for at sikre flere og hurtigere leverancer, og for at undersøge mulighederne for nye importaftaler. Denne gang lykkedes det at få agenturer på Dodge biler og Firestone dæk. Sammen med Hudson havde Semler dermed skaffet tre stærke amerikanske mærker.

Etableret i 1917

Samarbejdet mellem de to virksomheder gik godt - der blev solgt nogenlunde det samme antal motor-køretøjer på hver side af Storebælt. I slutningen af 1916 valgte man at slutte de to selskabers automobilforretninger sammen til Skandinavisk Motor Co. (SMC) under ledelse af den unge ingeniør Axel Semler. Det nye selskab trådte i virksomhed den 1. januar 1917. Få måneder senere trådte USA ind i verdenskrigen og leverancerne stoppede, mens der kom restriktioner på den hjemlige kørsel. SMC huttede sig igennem til verdenskrigen var forbi i november 1918.

Med freden fulgte ønsket om igen at få bilismen i gang, men det tog dog sin tid inden bilfabrikkerne havde omstillet produktionen og igen kunne levere. Efterhånden kom der

Et Federal Lastautomobil bruger den halve Tid og udfører det dobbelte Arbejde.

Federal Lastautomobilen vil gøre Deres Forretning moderne. Det sparer Tid og Folk, Omkostninger og Penge og gør Leveringerne sikrere. Federal Lastvognen er konstrueret af det absolut bedste Materiale og vil derfor have en meget lang Levetid.

Enerepresentanter for Danmark:
SKANDINAVISK MOTOR COMP. A/S
 SEMLER & MATTHIASSEN SMITH & CO. A/S
 NØRREGADE 7, KØBENHAVN. TLF. 10706.

Federal Motor Truck Company
 Factory—Detroit, Mich., U. S. A. Foreign Dept.—18 Broadway, New York, U. S. A.

FEDERAL

Announce fra Motor i 1919, hvor SMC bl.a. havde agenturet på Federal lastbiler.



Bilerne ankommer i store trækasser - foto ca. 1919.

Smith-bilen

I 1907 konstruerede og byggede maskinmester Hans Svarrer fra Smith & Co. en bil helt fra bunden. Da den stod færdig en smuk sommerdag, skulle den naturligvis prøvekøres med Svarrer bag rattet og seniorchef Robert Jacobsen ved hans side. Bilen vakte opsigt på sin vej, og folk begejstredes over det lille køretøj, men efter at have passeret Albany-broen skulle en stejl bakke forceres, og den klarede den lille bil ikke. Den stod ganske enkelt stille, og Robert Jacobsen humør skiftede markant: "Vend om Hans, vend om" snerrede han. Og supplerede på vejen tilbage: "Vognen står os i 1.500, vil du ha' den for 800?" Hans Svarrer havde tydeligvis ikke noget valg, men kunne de efterfølgende år glæde sig over at have egen bil.

Drømmen om at skabe en dansk bil - på linje med danske cykler - blev også i dette tilfælde skrinnagt. En bakke kom på tværs.



Hans Svarrer bag rattet i sin egen konstruktion. Han fik selv glæde af bilen, men i produktion kom den ikke. Svarre blev i 1909 medejer af Smith & Co. i Odense.



gang i leverancerne og Hudson havde endda udvidet med et nyt billigere mærke, Essex, der passede godt til det danske marked. I 1920 købte SMC på Østerbro i København ejendommen Strandvej 25 (i 1949 ændret til Østerbrogade 135) for her at etablere udstilling og senere hovedkontor.

I 1926 blev der suppleret med en stor grund i Lundtoftegade, København N, hvor der blev etableret værkstedsfaciliteter. Årene, der fulgte bød på et godt salg, især i 1928. Et resultat af, at Ford var i gang med at omlægge sin produktion. Mange Ford-forhandlere skiftede derfor til salg af Essex, men valgte året efter at gå tilbage til Ford, da den nye model A kørte af samlebåndet.



Ramt af restriktioner

Alligevel lykkedes det SMC med ihærdighed at blive Danmarks tredje største bilimportør. Men således skulle det ikke vedblive. I 1931 fik Bohnstedt-Petersen A/S kontrakt på at samle biler fra Chrysler-koncernen - herunder Dodge. Det betød at SMC mistede agenturet, men kunne dog fortsætte med at varetage forhandling af bilmærket. Da Valutacentralen blev oprettet året efter, blev import af biler - især fra USA - hårdt ramt, mens samlefabrikkerne i højere grad kunne indføre dele til samling herhjemme.

Som bilimportør i 1930'erne stod man langt stærkere, når bilerne kunne samles i Danmark. SMC samlede i mindre målestok Essex i afdelingen på Nørrebro². Sideløbende opbyggede man bl.a. hyrevogne hos Brdr. Olsens Karosserifabrik i Asnæs, der senere også opbyggede



Øverst et foto fra Strandvejen 25, 1928. Adressen skiftede navn til Østerbrogade 135 i 1949.

**I midten:
I 1932 samlede SMC Essex-biler i afdelingen i Lundtoftegade, København N.**

Nederst: Det vakte stor opsigt, da SMC forretningen i Odense kunne præsentere Mercedes-Benz diesel personbiler. Med hat på ses adm. dir. Laurits Bech fra Smith & Co. (SCO), der dengang var medejer af SMC.

luksuscabrioletter på Dodge- og især Hudson-chassiser. Ved at indføre chassiser til dansk karrosseriopbygning sikrede man den størst mulige omsætning ved det mindst mulige valuta-forbrug.

SMC opnåede efterhånden en række andre agenturer: Packard og Singer i 1931, BMW i 1935 og året efter Rover, men den samlede import i kriseårene var under 200 biler om året. Til gengæld gik det godt med detailforretningerne, bl.a. var SMC blevet eneforhandler på Fyn af de fleste af Bohnstedt-Petersens bilmærker: Mercedes-Benz, Auto Union, Standard, Renault, Chrysler, Plymouth og De Soto. Multimærkebilforretninger er således ikke et fænomen af nyere dato!

Axel Semler tog til USA i juli 1939 med sin familie, både for at holde ferie og for at mødes med sine forretningsforbindelser. Her var han, da

tyskernes antændte Anden Verdenskrig ved at marchere ind i Polen den 1. september. Herefter var det vanskeligt at komme hjem, så først i slutningen af oktober 1939 var Semler tilbage i København.

Besættelsen

Med tyskernes besættelse af Danmark måtte SMC, på linje med den øvrige autobranche, se sig om efter andre aktiviteter. Bilsælgerne solgte cykler, generatorer og generatorbrændsel, ligesom SMC kastede sig over ombygning af biler til hestekøretøjer. Nogle biler blev også handlet, flere af dem solgt til Bulgarien som bytte for tobak, der var i høj kurs under besættelsen. Kreativiteten var dermed stor for at holde forretning og beskæftigelse i gang. Der var stadig 150 medarbejdere ansat ved udgangen af 1941³. Trods alle anstrengelserne blev 1941 det ringeste år for SMC siden første verdens-

krig. Omsætningen rundede lige en million kr. - en femtedel af omsætningen i 1939.

Besættelsesmagten søgte samarbejde med autoforhandlere og værksteder, men SMC holdt sig længe under radaren. I 1941 solgte man et par biler til tyskerne og i 1942 fulgte et krav fra BMW om, at SMC, som bilfabrikkens agent i Danmark, reparerede besættelsesmagts BMW-biler. Senere fulgte et ønske om at den danske virksomhed også servicerede andre mærker. Medarbejderne blev spurgt til råds og ville gerne opretholde deres arbejde, så et vist arbejde for besættelsesmagten blev iværksat fra 1942.

Det fik i april 1944 modstandsbevægelsen til at rette søgelyset mod værkstedet i Lundtoftegade, der blev sprængt i luften. Værkstedet blev kraftigt raseret og skaden beløb sig til over 650.000 kr. SMC hav-



SMC gasgenerator, monteret på en omnibus fra Selandia Rundfart. Billedet er taget foran SMC's værkstedshal i Lundtoftegade, inden bygningen blev udsat for sabotage.



Dodge ladvogn med reklame for SMC's egen gengasgenerator under besættelsen.

de efterfølgende ikke noget hastværk med at bygge det op igen, for dermed at undgå yderligere arbejde for besættelsesmagten. Sideløbende opbevarede biler, nummerplader og andet udstyr for frihedskæmperne, således kunne man den 5. maj 1945 stille 30 biler til rådighed for modstandsbevægelsen.

I det efterfølgende retsopgør måtte SMC - på linje med alle andre, der havde samarbejdet med besættelsesmagten - redegøre for sit engagement med tyskerne. Omfanget lå i gennemsnit under ti procent af den omsætning, virksomheden havde haft i årene op til besættelsen og fortjenesten var så begrænset, at tilbagebetaling end ikke kom på tale.



SMC på Østerbro reklamerede under besættelsen stadig for forskellige bilmærker, men de lyse skilte handlede om salg af brændeovne, gasgeneratorer og hestevogne!



Besættelsen betød tilbagegang fra motor- til rigtige hestekræfter. SMC ombyggede således biler til hestevogne. Billeder fra Nygaardsvej, København Ø.





Efter besættelsen kom der efterhånden gang i bilismen, især med erhvervskøretøjer. Her ses SMC's garager på Nygårdsvej, København Ø i 1947.

Udstillingslokalet på Strandvejen 25 (Østerbrogade 135) i 1946. Tv ses en Rover og fra højre først en Packard, derefter en Hudson, mens bilen i midten er en DKW-varevogn.

Jagten på VW

Det var medvirkende til at SMC relativt hurtigt kunne genetablere samarbejde med sine relationer, herunder generhvervelse af Dodge agenturet. Samtidig begyndte SMC at se sig om efter nye. Især et bilmærke, der fremstillede mindre biler. Jagten gik ind, men der var rift om at få fat i agenturerne, og SMC havde vanskeligt ved at få den lille bil man ønskede. I juni måned 1947 fik man kontakt til Volkswagen og efterfølgende begyndte et kapløb mellem Nordisk Diesel, Nellesmann (DOMI) og SMC om agenturet på den tyske bil.

Her blev forhandlet både med englænderne, der administrerede fabrikken og den nye tyske ledelse, under ledelse af Heinrich (Heinz) Nordhoff. Ingen havde på det tidspunkt nogen idé om hvad det kunne udvikle sig til. Bilfabrikker som Ford og Morris var tilbudt at overtage Volkswagenfabrikken, men havde takket nej - de engelske og amerikanske bilfabrikker kunne ikke se en fremtid for den tyske hækmotormodel...

I 1948 opnåede SMC efter lange forhandlinger agenturet på Volkswagen. Der blev ikke stillet krav til SMC om at aftage et bestemt antal biler,

FOLKEVOGNEN

Vi har overtaget Generalrepræsentationen for Tysklands populæreste Automobil



Folkevognen VW

Det er en Vogn med fantastiske Køreegenskaber. Med sit lave Tyngdepunkt og eminente Affjedring ligger den glimrende på Vejen, og alle Passagerer sidder lige godt og behageligt. Den er hurtig i Acceleration, smidig i Trafikken, og Benzinforsørgt er kun ca. 7 l. på 100 km. - Det er kort sagt - Idealvognen.

Folkevognen i Dag er
- Vognen af i Morgen

Forhandlere antages i Distrikter, hvor vi ikke er repræsenteret.

SKANDINAVISK MOTOR CO. %
KØBENHAVN - ODENSE

Sikkert den allerførste danske annonce for Folkevognen, fra Motor i 1948. SMC søgte samtidig nye forhandlere...



Endnu et billede fra udstillingslokalet på Strandvejen 25 (Østerbrogade 135), taget nogenlunde på samme tidspunkt som billedet på foregående side. Bilen i forgrunden er en Dodge.

men Axel Semler forventede dog at kunne sælge 2.000 Folkevogne om året, hvilket Nordhoff også anså som realistisk. Den tyske topchef kendte til Danmark fra sin tid hos General Motors, hvor han også havde besøgt den danske GM-samlefabrik. Årene efter SMC havde opnået VW-agenturet var præget af importrestriktioner, så der gik et par år før Folkevogne for alvor rullede over grænsen, men så kom de også i et antal, der langt oversteg forventningerne.



Samlefabrik på Østerbro

De amerikanske bilfabrikker havde efter Anden Verdenskrig et forspring, da de hurtigere end deres europæiske konkurrenter fik omstillet til fredstid og tillige kom på markedet med biler i nyt design, så man forventede at de stadig ville spille en stor rolle. Til gengæld var SMC overbevist om, at skulle bilerne være konkurrencedygtige, var det nødvendigt at samle de amerikanske biler i Danmark. I første omgang etablerede SMC en primitiv samlefabrik på førstesalen på Østerbrogade 135. Her var en rampe etableret, så der kunne samles Dodge-lastbiler. Derimod var der ikke kapacitet til at udvide.

Samling af Dodge og Hudson foregik i 1953-54 i en samlefabrik indrettet i kælderen på Østerbro.

SMC købte derfor en ejendom ved siden af hovedkontoret på Østerbro, så man kunne opføre en større samlefabrik. Et udvalg blev nedsat, der bl.a. foretog studierejser til Chryslers samlefabrik i Antwerpen og den svenske ANA samlefabrik i Nyköping, hvor der blev samlet Chrysler og Plymouth. Også VW samlefabrikker i Belgien og Irland blev studeret, ud fra ønsket om at kunne projektere den danske samlefabrik så hensigtsmæssig som muligt.

Først i 1951 fik man byggetilladelse og iværksatte arbejdet. Byggeriet på 5.000 m² blev færdigt i 1953. Samme år blev der givet tilladelse til indførsel af dele til samling af biler. 100 Hudson og Dodge blev samlet i kælderen, da den var færdigbygget



først. Herefter valgte man alene at satse på Dodge, og der blev i 1954 samlet 200 Dodge personbiler. Ikke alle kunne afsættes på hjemmemarkedet, de sidste *dollargrin* blev eksporteret til Sverige.

Selv om SMC også havde mærker som Rover og Rolls-Royce på programmet, så var der langt mere efterspørgsel efter Folkevognen, med voksende behov for plads og værkstedskapacitet. Resultatet blev at planen om en stor samlefabrik blev ændret, så nybyggeriet på Østerbro blev omstillet til værksted, klargøring og reservedele til de mange Folkevogne, der rullede ind i landet. Senere flyttede SMC sine klargøringsaktiviteter til Banemarksvej i Glostrup. Og i 1980 flyttede SMC sit hovedkontor til Park Allé i Brøndby, mens faciliteterne på Østerbro blev afhændet. I den gamle værksteds- og samlefabrik er efterfølgende indrettet et sportscenter.

SMC's Tekniske Afdeling, der fra 1960 varetog bilimport og salg af øvrige bilmærker end Porsche og VW, klargjorde og ombyggede i Brøndby bl.a. specialkøretøjer på basis af Land-Rover samt varetog opbygning af militærkøretøjer – herunder også andre bilmærker end dem SMC selv importerede.

Det blev dog i længden samarbejdet med Volkswagen, der satte sit præg på koncernen, således at de øvri-



Der var trængsel hos SMC på Østerbro, da man samlede Dodge-lastbiler i begyndelsen af 1950'erne.

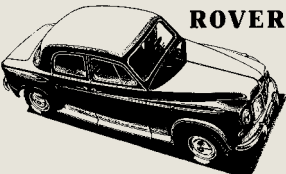
ge bilmærker efterhånden forsvandt ud af porteføljen. Til gengæld kan Semler Gruppen glæde sig over at Volkswagen Groups øvrige mærker, herunder Audi, Bentley, Lamborghini, Porsche, Seat, Skoda er kommet til som supplement til Volkswagen.




Fra Forum udstillingskataloget 1956.

SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S
 præsenterer verdensmærkerne


ROVER



BMW



DODGE



Vil De boandre de mest exclusive modeller indenfor moderne bilindustri, så besøg vore stands i Forum. Her ser De foruden verdensmærkerne Rover, BMW og Dodge den elegante Rolls Royce, Bentley og den lynhurtige Porsche.

Aut. SMC forhandlere overalt!

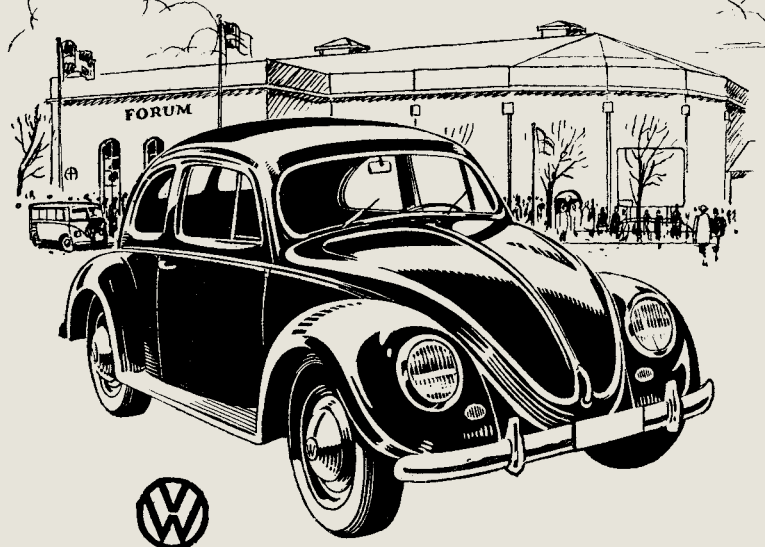


Land-Rover samt lastbiler til militæret klargøres på SMC's anlæg på Banemarksvej i Glostrup.

FOLKEVOGNEN

fandt sit

FORUM



Tusinder har allerede valgt den populære FOLKEVOGN, der byder de mest fremragende køreegenskaber forenet med gediegen komfort og den yderste økonomi. Det er både en god og en billig fornøjelse, at køre i FOLKEVOGNEN VW. Benyt nu besøget her i **Forum** til at kigge på den.

Generalrepræsentation for Danmark:

SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S
KØBENHAVN ODENSE

Det store internationale biludstillinger i Forum blev afholdt hvert andet år, og var store begivenheder i det bilhungrende efterkrigs-Danmark. Efter nogle år, hvor personvognssalget på det nærmeste var gået i stå på grund af importrestriktioner, kom der med indførelsen af Dollarpræmieringen mere fart i toget efter 1952. Denne annonce er fra 1954.

Dansk VW samlefabrik

I november 1969 rullede VW nr. 250.000 ind i Danmark. På samme tidspunkt havde bilkoncernen i Wolfsburg i dyb diskretion bedt de danske myndigheder om oplysninger, for at vurdere hvorvidt der var basis for at etablere en fabrik her i landet.

Trods fortroligheden kunne pressen alligevel oplyse, at det drejede sig om den største udenlandske investering, der nogensinde havde været på tale i Danmark på op til 1,5 mia. kroner - og endnu vigtigere, en fabrik, der ville give arbejde til 5.000-10.000 medarbejdere. Esbjerg samt trekantsområdet med Fredericia, Kolding og Vejle havde budt ind og pegede på deres opland, som en naturlig beliggenhed.

På det tidspunkt var Danmark ikke med i EF, men i det daværende EFTA-samarbejde, ligesom et tættere nordisk samarbejde kaldet Nordek, der også indebar en toldunion, var under overvejelse. Derimod var Vesttyskland udenfor samarbejdet. Politiken skrev, at planen i første omgang var en samlefabrik, men at det siden kunne blive en egentlig bilfabrik, da det ville kunne give de største toldfordele⁴. Nordek blev ikke en realitet. Det gjorde VW-samlefabriken heller ikke. Få år senere meldte Danmark sig ind i EF, og dermed var tolden væk som begrundelse for en samlefabrik, mens bilerne rullede i stadig strøm over grænsen. Det gør de stadig, så tillykke til Semler Gruppen med de første 100 år – og lykke til i fremtiden!

Acceleration som en Amerikaner

I september 1948 kom fire Folkevogne til Danmark (der var kommet én enkelt tidligere). Nu kunne pressen endelig opleve bilen. Politikens journalist skrev ved den lejlighed: "For en umiddelbar Betragtning kan det maaske nok siges at Folkevognes Udstyr kun omfatter det allermest nødvendige, men til Gengæld er Køreegenskaberne ganske forbløffende. Selv ad fedtede og hullede Skovveje laa Vognen sikkert paa Vejen og i Sving." Senere i artiklen skrev journalisten begejstret: "Accelerationen bragte faktisk Tanken hen paa de store Amerikanere."⁵ Kun prisen på 8.300 kr. inkl. afgift betød, at bilen ikke blev helt så billig som håbet, men ellers var der tale om en begejstret bilanmeldelse. Beløbet svarer til ca. 167.000 kr. i dag.



Axel Semler

Blandt de personligheder, der havde stor betydning for udviklingen i den danske bilbranche i det 20. århundrede, er Axel Semler så absolut en af dem, der tegnede udviklingen - ikke blot som leder af Skandinavisk Motor Co. men som en af branchens førende talsmænd.

Axel Semler var født i 1889 og blev ingeniør i 1913. Hans syv år ældre bror, Johannes, var gået ind i familiefirmaet og varetog her ledelsen sammen med faderen, så Axel gik i første omgang andre veje. Hans motorinteresse førte til, at han i januar 1915 blev generalsekretær i FDM og redaktør af Motor. Et år senere kom han alligevel ind i familiefirmaet, som leder af den særskilte motorafdeling. Det banede vejen for, at han blev den ansvarlige leder af det nystartede Skandinavisk Motor Co. i 1917.

I de følgende årtier etablerede han ikke blot aftale med agenturer fra en lang række førende bilvirksomheder, men samtidig venskaber med repræsentanter fra fabrikkerne. Relationer, der fik stor betydning, ikke mindst i tider med besættelse og importrestriktioner.

Axel Semler var humoristisk - og beskeden. Han underspillede gerne sin egen rolle, som da han ved sin 75. års fødselsdag i 1964 blev spurgt hvorfor netop SMC fik VW-agenturet. Han svarede, at det grundlæggende skyldes, at han var for langsom, og kom for sent til at opnå både



Standard- og Peugeot-agenturerne. Hvilket viste sig at være godt, for Volkswagen ønskede ikke at dele importør med konkurrerende mærker. Der var naturligvis meget mere, der indvirkede. Herunder på det personlige plan. Også med Heinz Nordhoff fra Volkswagen etablerede Axel Semler et nært venskab.

De menneskelige relationer betød meget for Axel Semler. I samme interview fortalte Semler: "Biler, det er service. Det der interesserer mig, det er at gå ud til fortovet og snakke med den mand, der vil have en bagatel på bilen ændret. Det er så dejligt at blive gode venner med ham, når man har hjulpet ham"⁶.

Axel Semler var også meget engageret i sin branche. Han var bl.a. formand for S sammenslutningen af Automobilfabrikanter og Importører fra 1940-1952. Fra 1943 og frem til 1968 var han tillige formand for Foreningen af Gummi-Importører i Danmark. Selvom Axel Semler ofte takkede ja til nye muligheder, så kunne han også sige nej. Således afviste han - som dansk repræsentant for BMW - at blive leder af BMW reparationsværksted for flymotorer på Nordværk (del af General Motors samlefabrik under Anden Verdenskrig). Der blev ellers fra tysk side lagt betydelig pres på Semler, men han bøjede sig ikke. Det var heller ikke ufarligt, manden der fik jobbet endte med at blive likvideret af modstandsbevægelsen.

I 1961 var Semler med til at købe Smith & Co. aktionærerne ud af Skandinavisk Motor Co. Året efter gav han posten som adm. direktør videre til sin svigersøn, Christian Mourier. Det var et år, hvor bilsalget rundede 122.797 biler (personbiler), heraf næsten 20.000 VW. Så der var sket noget siden den første bil blev afsat i 1917. Semler fortsatte i direktionen og var formand for bestyrelsen til 1972.

Axel Semler ses her sammen med Renault-importør Einar Friis-Hansen.



Nok var Axel Semler ikke særlig høj, men han stak ud som en af de største personligheder i den danske bilbranche i det 20. århundrede. Foto viser ham som 57-årig i 1947.

Axel Semler døde i 1979, 90 år gammel. Han havde om nogen været med til at sætte Danmark på hjul i det 20. århundrede.

Tak til tidligere adm. direktør Jørgen Christiansen og tidl. økonomi- og finanschef Bent Christensen, der har hjulpet med information, foto og illustrationer fra Semlers Arkiv.



Kilder:

- 1: Beskrivelsen af Skandinavisk Motor Co. er især baseret på V. Nygaard: Semler Sagaen ... historien om Skandinavisk Motor Co. (udg. 2006).
- 2: Jf. O. E. Riisager: SMC 90 år. Veteran Tidende, nr. 367, januar 2007.
- 3: Jf. Politiken, 2/1 1942.
- 4: Jf. Ekstra Bladet, 3/11 1969 og Politiken, 4/11 1969.
- 5: Citater fra Politiken, 15/9 1948.
- 6: Citat fra Politiken, 2/8 1964.

Viden om samlefabrikker

Redaktionen søger stadig dokumentation og foto fra danske samlefabrikker til artikler og en kommende bog om emnet. Gerne viden og billeder fra tidligere medarbejdere eller deres efterkommere. Vi sætter et par bøger om Mammen & Dreschers danske bilhistorie på højkant for de bedste tip. Skriv gerne til erich@zarpkarsholt.dk - eller ring 20 31 14 16.



Den første Folkevogn i Danmark – 1948

Tekst og foto: Jens Møller Nicolaisen

På Danmarks Tekniske Museum i Helsingør holder en lille grå Folkevogn. Den blev indregistreret i 1948 som den første i Danmark. Siden kom der flere og flere – over 400.000! At bilen er bevaret er i sig selv bemærkelsesværdigt, men der er mere endnu. Bilens stelnummer 1-069447 indikerer, at den er produceret så tidligt som i 1946! Her kommer lidt mere om historien.

Som det fremgår af artiklen om Skandinavisk Motor Co. på de foregående sider, så kom der først én, og derefter yderligere 4 Folkevogne til Danmark i slutningen af 1948. Det var hvad SMC havde fået importbevilling til, og denne bevilling fra Direktoratet for Vareforsyning var endda behæftet med en klausul: At bilerne ikke blev solgt, men udelukkende skulle bruges som demonstrationsvogne for SMC. Det siges,

at Axel Semler ikke lige nåede at bemærke denne klausul før han havde solgt den første vogn.

Bilen blev solgt til Københavns Telefon A/S, bedre kendt som KTAS, og indregistreret den 13. november 1948 under nummer K14-194. Prisen var 7.900,- kr.

Ikke nok med at bilen var den første indregistrerede Folkevogn i Danmark – den blev også den eneste i 1948, på grund af statens importrestriktioner, der også var årsag til, at der gik hele tre år før KTAS købte den næste VW. Men efterhånden som der kom opblødning på bilmarkedet blev det til et meget stort antal; faktisk købte KTAS næsten 2000 Folkevogne frem til midten af 1980'erne, når man regner rugbrødene med.

Ingen tvivl om at KTAS var en god kunde for SMC, og det gode “for-

hold” blev selvfølgelig markeret. KTAS købte også VW nr. 25.000 i 1956, nr. 50.000 i 1959, nr. 100.000 i 1962 og nr. 300.000 i 1972. Hver gang med presseomtale og løftede glas! Og hver gang med gamle “Nummer 1” som deltager i festlighederne.

Tilbage til den gamle VW fra 1948 – eller måske rettere: 1946. Efter nogle år hos KTAS blev den solgt; bilens papirer viser, at den i hvert fald er blevet registreret til to andre ejere, i hhv. 1959 og 1960. Den sidste ejer som ses på registreringsattesten var en brandmand i Kastrup, som formentlig kørte i bilen frem til begyndelsen af 1961. På dette tidspunkt havde den været moderniseret – bl.a. er motoren blevet udskiftet to gange, hvilket fremgår af bilens toldattest. Sikkert også gearkassen, hvilket nemt kan undersø-



Bilen er virkelig en Folkevogn af ur-model, produceret før man begyndte at lave de første ændringer. Men som Axel Semler påpegede, så var mange af tidens forbedringer udformet, så de kunne eftermonteres på ældre modeller.

VW-nørderne fra originalpolitiet kan nok finde en del "forkerte" ting på bilen, men i hovedtrækkene fremstår den meget autentisk, ikke mindst når man kigger på det meget spartanske interiør med det enkle instrumentbræt og det gamle 3-egrede rat.

Det er ikke kun i det ydre, at bilen er blottet for pynt og sager. Først i april 1950 fik Folkevognen hydrauliske bremses!





Billederne af bilen er taget her i november 2016. Den højre forskærm er nyere end resten af bilen, men sammenligner man med de ældre billeder vi har af den, kan man også se detaljer, som er ført tilbage. Mest markant er de store kofangerhorn, som er yderst sjældne og kun findes på de helt tidlige årgange. Også drejehåndtaget til bagagerumsklappen er det oprindelige – og intet er ændret på bilen i de sidste 54 år.

Der står "SMC" på kileremmen...





1956. Folkevognen nr. 25.000 blev også købt af KTAS og ses her foran SMC's lokaler på Østerbrogade 135. Den gamle nummer 1 var med og tilhørte på dette tidspunkt stadig KTAS. Man kan se at der er nummerplader på. Læg også mærke til bygningen. Det er den samme som ses på side 28 og 32, men i mellemtiden "moderniseret" og tilføjet en etage. Idag ligger der en Irma-forretning.

ges. For det var først fra april 1949 at VW brugte letmetal til gearkassehuset; og hvad motorblokken angår, er det så sent som i januar 1951. Så den oprindelige motor og gearkasse i bilen må have været i støbejern.

I januar 1962 kunne Axel Semler hente VW nr. 100.000 til det danske marked. Som nævnt blev den også købt af KTAS. I den forbindelse afholdt man en lille højtidelighed i SMC's udstilling på Østerbrogade, hvor bilen blev overdraget til KTAS' direktør, J. Oskar Nielsen og Axel Semler holdt tale. Forinden var det lykkedes for SMC at overtage den gamle bil fra 1948, som til lejligheden var "såvidt muligt bragt tilbage

til dens oprindelige skikkelse". Den var udstillet side om side med nr. 100.000, og blev derefter doneret til Danmarks Tekniske Museum. Den står idag som den så ud i 1962, altså nogenlunde i sin oprindelige skikkelse. Umiddelbart må hjulkapslerne f.eks. være nyere, ligesom den højre forskærm, der som det ses på billederne er med det ovale gitter til hornet. Detaljer som det jo næsten ville være synd at ændre på, for selvom enhver VW fra 1946/48 er en særdeles unik bil, så har bilen fremstået som den gør i over 50 år – og dens historie er jo helt enestående.

A propos de runde tal, så findes VW nummer 400.000 i Danmark også på DTM. Denne bil fik muse-

et fra SMC i 1978. 400.000 er helt svimlende salgstal, når vi snakker om Danmark! Især, når man tænker på, at VW fra starten ikke blev spået den store succes her i landet, på grund af sit udseende. Men som SMC skrev i en pressemeddelelse i 1962, så vænnede folk sig til bilens udseende – og dens tekniske egenskaber var absolut i orden. Der er heller ingen tvivl om, at de første års lave salgstal (i forhold til de efterfølgende år) udelukkende skyldes de første efterkrigsårs meget stramme importregulering. Faktisk er disse tal ganske pæne, hvis man sammenligner dem med andre bilmærkers.

Salgtal i Danmark 1948-1961:

1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
1	42	143	623	1.415	4.647	5.195	5.512	5.440	5.701	6.927	10.113	15.519	14.586

VW personbiler. Kilde: SMC, 1962.



Januar 1962. Nummer 1 er stillet op til fotografering i salgslokalet hos SMC, sammen med bil nr. 100.000, som også blev købt af KTAS. Fronthjælmens håndtag (eller hele fronthjælmen?) og kofangerhornene var åbenbart ikke ført tilbage til original på dét tidspunkt.

Til højre VW nummer 100.000 ved overdragelsen til KTAS. Det er Axel Selmer ved bildøren. Efterfølgende donerede SMC VW nummer 1 til Danmarks Tekniske Museum.

Og så er der alligevel lidt mystik. Nummer 1 var ifølge oplysninger fra KTAS også udstillet i forbindelse med KTAS' køb af VW nr. 50.000 i 1959. Og sammenligner man de to billeder her, kan det se ud til, at den hvide bil på det øverste foto ikke er den samme som nedenunder. Den har 4 bolte mellem hornene på forkofangeren, hvor bilen her til højre kun har to. Så det øverste billede kunne jo tænkes at være fra 1959, og at det er VW nr. 50.000 til højre. Men mere sandsynligt er det nok, at den lyse bil er en substitut for nummer 100.000, for i januar 1962 var den gamle VW uindregistreret og sikkert ejet af SMC.

Tvivel er der til gengæld ikke om det nederste billede fra 1972. Det er VW nr. 300.000 – Axel Semler overrækker nøglerne til KTAS. Og gamle nummer 1, nu med rigtige kofangerhorn, havde man lånt på Danmarks Tekniske Museum!

Tak til museumsdirektør Jesper Buris Larsen, Danmarks Tekniske Museum, Uffe Mortensen, Jens Birch og Ole Callesen for bidrag med oplysninger og fotos til denne artikel!





VOLKSWAGEN

Generalsrepræsentation for Danmark
SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S
KØBENHAVN - ODENSE



FOLKEVOGNER




Bogskædet er paa Grund af Høkmotoren anbragt saa langt foran Boghjulene, at Kærlsen her er lige saa behagelig og rolig som paa Forvædet. Vognen ligger glimrende paa Vegen grundet paa sit lave Trykcenter, uafhængig Afledning paa alle fire Hjul, og især paa Grund af den nye Afledning i tværliggende indkapslede Forlænstænger for og bag.

Motoren er anbragt bag i Vognen over Bogskælets soledet, at der ingen Kraft gaaer til Spilde ved en lang Overfart. Vognens Trækraft og Acceleration er ogsaa enestaaende høje paa Jern Vej med en Tophastighed paa 100 km, og i Søkke- og Skjærgaarden. Benzintorbrøget er til Trods herfor meget ringt, ca. 7 Liter paa 100 km. Den 4 cyl. Boxemotor er luftkølet soledet, at man ikke risterer, at den kører om Sommeren og fryser om Vinteren. Der er ogsaa special Olekøling. De vigtigste Aggregater som Karburator, Benzinpumpe, Strømforsyning, Tændrør, Olieafskylning og -masler er meget let tilgængelige.

HELE VOGNENS Konstruktion er forbeholdt enkelt og robust, alle Dele er udskiftelige. f. Eks. kan Iver enkelt Cylinder udskiftes, og Reserverdelene er desuden billige, saa Vedligeholdelsesomkostningerne er smaa. Da samletig VW Vognens Anseelse er høj, kan det uden Overdrivelse siges, at Fabrikken her har skabt Ideelvognen, det er ikke en Folkevogn, men

Det strømlinede Stølkærseri, der yder ringe Luftmodstand, giver behagelig Fart og god Berørelse for 4-5 Personer og desuden størstt Bogsplads både bag Bogskædet og foran under Hjulene. Under Hjulene er ligeledes Reserverhjul anbragt, fastgjort til Chassirammen. Ved eventuel Kollision betyder denne Anbringelse et væsentligt Sikkerhedsmoment. Det lave Forparti giver et bedre Udsyn over Vegen, end der er i de fleste andre Vogne.

FOLKEVOGNER

SPECIFIKATION

Motor: Luftkølet 4 Takts 4 cyl. Boxemotor, anbragt over Bogskælet. Boring 75 mm, Slaglængde 64 mm, Volumen 1131 cm³, 25 HK ved 3200 Omdrejninger, Trykmærkning m. afløst Olie.

Benzinsystem: Faldstrømskarburator, Benzinpumpe, Tankens Kapacitet: 40 Liter, hvoraf 5 Liter i Reservertank.

Elektr. Anlæg: Bosch, 6 Volt, automatisk Tænding, elektriske Vinduesrullere, indb. Aflysere.

Gearkasse: 4 fremadgående Gear (3de og 4de tydelige) og 1 bak.

Kobling: Enkeltplade Tørbkobling.

Head- og Fødbremser: 4 Hjul mekaniske.

Gummistørrelse: 500/16.

Egenvægt: ca. 725 kg.

Dimensioner: Længde 4,05 m, Bræde 1,54 m, Højde 1,55 m, Hjulafstand 2,40 m, mindste Afstand fra Jorden 212 mm, Drejeradius 5 m.

St. Hastighed: ca. 100 km pr Time.




VOLKSWAGEN

Generalsrepræsentation for Danmark
SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S
KØBENHAVN - ODENSE



Folkevognen . . .

Aarelønge Eksperimenter, flere Millioner kørte Forsøgskilometer og ubegrænsede Pengebeløb ligger til Grund for VW Vognens spøkegærende Konstruktion. Denne Vogn er meget nær de Ideal-Krav, man kan stille til en Vogn, der skal kunne dække Størstedelen af Personbilkørslens Behov.

De kører i Dag - Vognen af i Morgen

SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

HØVEDKONTOR & SALGSAFDELINGER
STRANDVEJ 25 - TEL. C. 8411
TELEGRAMADR.: SEMJAC
POSTBOKS 14880

KØBENHAVN d. den 3.9.1948

Herr Direktør H. Ellehammer
Kildegaardvej
Hellerup

Idet vi takker for Deres Henvendelse angaaende Folkevognen V.V., kan vi meddele Dem, at vi har opført Dem i vort Kartotek som interesseret i et saadant Automobil.

Desværre er det os ikke muligt paa nuværende Tidspunkt at udtale os nærmere om Leveringsmulighederne, da disse først og fremmest er afhængige af Udstedelse af Importbevillinger, og dernæst af om Salget fortsat skal ske paa Basis af Indkøbtilladelser.

Saa snart vi er i Stand til at give Dem nærmere Oplysninger, skal vi sætte os i Forbindelse med Dem, og idet vi haaber, at vi i en ikke altfor fjern Fremtid maaskee kunne levere Dem en Folkevogn V.V., forbliver vi

med Højjagtelse
SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S.
H. P. Jørgensen

VÆRKTØJES & RESERVEDELSLAGER LINDHOFSTRADE 104 KØBENHAVN N. TEL. C. 8745 - ODENSE AID. KØBEGADE 31 TEL. 3544

Et kuriøst brev fra SMC til Hans Ellehammer (søn af den store opfinder), fra september 1948. Det var ikke nok at have råd til den – der skulle meget mere til, for at købe bil! Brevet fortæller faktisk alt om hvordan staten med Direktoratet for Vareforsyning totalt regerede bilbranchen. Der var helt styr på både importører og bilkøbere. Hvornår og om Hr. Ellehammer fik sin Folkevogn skal her være usagt...




Generalsrepræsentation for Danmark
SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S
KØBENHAVN - ODENSE

- VW – nogle modelændringer 1948-57:**
- April 1949: Gearkassehus i letmetal. August: Teleskopstøddæmpere foran.
 - April 1950: Hydrauliske bremsere.
 - Januar 1951: Motorblok i letmetal. April: Teleskopstøddæmpere bag.
 - Oktober 1952: Synkroniseret gearkasse (2., 3. og 4. gear). Ventilationsruder i dørene. Handskerumsklap.
 - Marts 1953: Oval bagrude.
 - Januar 1954: Øget cylindervolumen: 1192 cm³ og 30 hk.
 - August 1955: To-egeret rat. Bredere forsæder.
 - August 1957: Stor rektangulær bagrude, større forrude.

Nogle sider fra en VW-brochure 1948 – helt sikkert den første danske, og som fulgte med brevet her på siden. Brochuren er så tidlig, at selv VW-logoet ikke havde fundet sin endelige form.

Nye mysterier...

Den opmærksomme læser har muligvis bemærket, at det ikke altid er hos DVK eller Uffe Mortensen vi finder billederne til månedens gåder her i bladet. Dette gælder også billedet her, der er indsendt af Kjeld Holm-Nielsen. Det er fundet i forbindelse med tømning af et dødsbo, og bilen skulle angiveligt have tilhørt Kjelds onkel eller tante.

Vi vil som sædvanlig gerne have så mange oplysninger om billedet som overhovedet muligt – og selvfølgelig bilmodel og årgang.

Historien melder i øvrigt intet om hvorvidt det er onkel og/eller tante, der ses på billedet – men attituderne efterlader ikke tvivl om at det ikke er et tilfældigt lynskud. Også skarpheden fortæller, at der er tale om et opstillet billede, taget af en professionel fotograf.

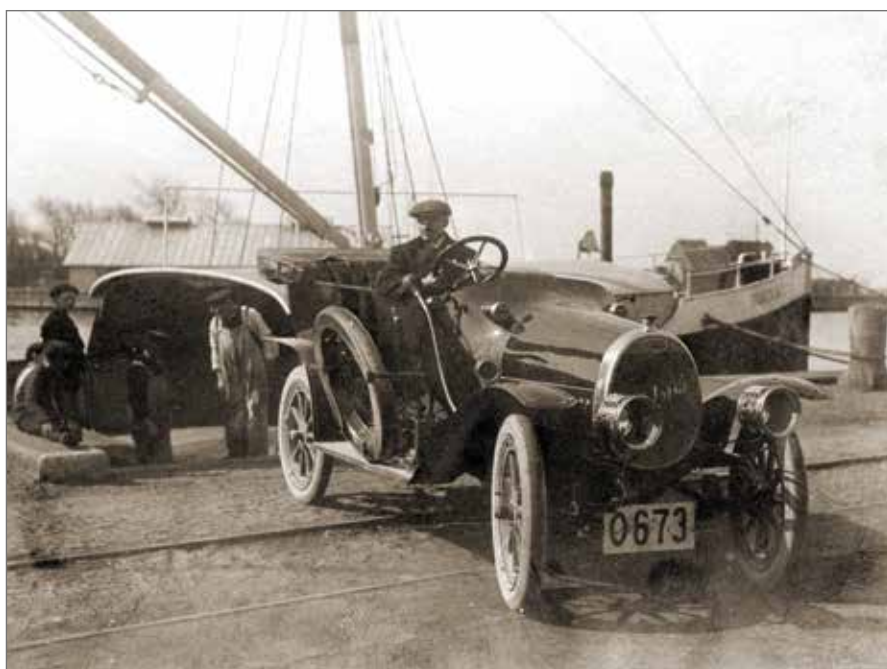


Fra arkivet

Svar til: vt@veteranbilkklub.dk

Vi bliver ved de helt gamle. Også dette billede stammer fra et dødsbo, og der er ingen medfølgende oplysninger. Alt må udledes af dét der ses – med mindre nogen tilfældigvis kender til den fine bils historie.

Vi hører som sædvanlig gerne, både om bilerne og alt andet – tid, sted og hvad der ellers kan fortælles!





Svar på billederne i VT 485

Olympian

Ingen havde det helt rigtige svar på det øverste billede, selvom flere var inde på, at det er en amerikansk bil.

Billedet har vi fra Leif Gr. Thomsen; vi er først tyverne i omegnen af Hjørring. Bilen er en Olympian, et amerikansk mærke, som det er meget svært at finde oplysninger om. Vor bibel i nødstilfælde, Hassings Billeksikon, fortæller ikke meget, udover at Olympian, med hjemsted i Pontiac, Michigan, fremstillede to forskellige modeller i perioden 1917-21. Præcis samme oplysninger kan læses på Wikipedia. Så det vil jo stadig være interessant, hvis nogen kan komme med yderligere oplysninger. Netop omkring 1920 blev der her i landet importeret mange forskellige amerikanske bilmærker, åbenbart også de mere perifære.

Kapi Lujo

Billedet havde vi faktisk hugget ud af Peter Horns fine billedserie fra

bilmessen i Alicante, som vi viste i sidste VT. Kapi er da også et spansk mærke, som i 50'erne fremstillede forskellige 3- og 4-hjulede mikrobiler, også betegnet scooterbiler. Blandt modellerne fandtes en lille jeep-lignende bil med 200cm³ éncylindret motor, forskellige små varevogne og en stærkt nedskaleret udgave af en Mercedes 190SL, også med kun én cylinder. (På nettet kan ses nogle reklamer for denne model, men vist ingen billeder). Model Lujo er fra 1955, men blev så vidt vides kun fremstillet i ét eksemplar, som altså har overlevet. Den lille tingest står til dagligt på et museum i Barcelona. Lujo betyder forresten "Luk-sus", men motoren var også på hele 350cm³.

Motorcyklen

Den har vi ikke fået nogle bud på, så vi lader billedet stå – for der må da være nogen, der kan artsbetemme kalorius...?



For at lette betalingen for næste års 2017 medlemskontingent, som udsendes ultimo december 2016, kan du udfylde denne blanket og sende den til kontoret, eller gå på DVK's hjemmeside www.veteranbilklub.dk – trykke "nets", og derfra følge vejledningen for betalingsservice.

Tilmelding til Betalingsservice Dansk Veteranbil Klub

Navn

Adresse

Postnr./by

Land

Danmark

CPR-nr.

Reg.nr.

Kontonr.

DVK
medlemsnr.

PBS-nr.

02212536

Deb.gr.nr.

00001



Bornholm Rundt 2017

Bornholms Motor Veteraner indbyder til 40 års Jubilæums veteranrally "Bornholm Rundt" i weekenden d. 1. & 2. juli 2017. Indbydelsen er for alle veterankøretøjer fra før 1982 og både danske og udenlandske deltagere er velkomne. Mødestedet er "Cirkuspladsen" ved Shell, Strandvejen 2, 3770 Allinge. Antal deltagende køretøjer er begrænset til 150.

Program:

Lørdag d. 1. juli 2017:

- Kl. 08.00 Køretøjerne skal være indskrevet på mødestedet.
- Kl. 09.00 Rallyet starter.
- Kl. 11.30 til 13.30 (ca. halvvejs) serveres der frokost på ukendt sted.
- Kl. 16.30 Alle er tilbage på startstedet.
- Kl. 18.30 Festmiddag med musik og præmieoverrækkelse i Nordlandshallen, Strandvejen 1, Allinge.

Søndag d. 2. juli 2017.

- Kl. 09.30 Opstilling til parade på mødestedet. Der bydes på en kaffetår og lidt morgenmad.
- Kl. 11.00 Fælleskørsel ud i det grønne, og derefter frokost på et af øens bedste røgerier (se tilmeldingsblanketten).
- Kl. 15.00 Rallyet slutter.

Der vil som tidligere år, også være præmier til de bedste tidstypiske påklædninger, og da det er et 40 års jubilæumsløb, ville vi blive meget glade hvis I derfor ville gøre lidt ekstra ud af påklædningen.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til Palle Kejlstrup, tlf. +45 4011 4474, e-mail: palle@pallehus.dk

Tilmelding og betaling kan kun foretages til: BORNHOLMTOURS, Sdr. Hammer 2G, 3730 Nexø, DK.
Tlf. +4556493200 Fax: +4556494310 eller mail: info@bornholmtours.com
hvor booking af færgebilletter samt evt. overnatning også kan foretages.

Tilmeldingsblanketten findes også på vores hjemmeside: www.bornholmsmotorveteraner.dk

Tilmeldingen er bindende efter 1. juni 2017.

Ved afsendelse af tilmelding foretages samtidig betaling til: bankkonto nr. 4720 3615 700 583
 12200108311 reg. 9760 konto 97600518902 BLZ: 20320500, konto 4989501933

VENLIGST BEMÆRK AT: Startnumre vil først blive udsendt efter at tilmeldingsfristen er slut, eller løbet er fuldteget, og at køretøjerne vil blive tildelt startnumre efter årgang. Det vil sige at de ældste køretøjer starter først og slutter med de yngste. Det fremsendte startnummer er eneste gyldige legitimation ved indskrivning. Manglende indbetaling udelukker for deltagelse.

TILMELDINGSBLANKET: (bedes udfyldt)

Startgebyr køretøj	dkr.	300,-
___ stk. kuverter til festmiddag lørdag aften á dkr. 250,-	dkr.	
___ stk. frokost buffet lørdag á dkr. 75,-	dkr.	
___ stk. 2 stk røget sild søndag á dkr. 75,-	dkr.	
___ stk. 2 stk fiskefiletter søndag á dkr. 75,-	dkr.	
Venligst bemærk at alle ovenstående priser er eksklusiv drikkevarer...	i alt dkr.	

Navn _____

Adresse _____

Land _____

Email _____

Tlf _____

Køretøj _____

Årgang _____

www.bornholmsmotorveteraner.dk

BORNHOLMTOURS®

Husk at alle former for annoncer og invitationer mv. skal sendes til DVKs sekretariat, f.eks. på mail: kontor@veteranbilkklub.dk
– altså ikke til redaktionen! Se iøvrigt side 2.



Rustreparation af veteranbiler
Pladedele fremstilles
www.veteransmeden.dk
bo@kjer.net
ved Bo Kjer
40458882
Ballerupvej 91 3500 Værløse

Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

- ⇒ Tin
- ⇒ Esbjerg maskinemalje
- ⇒ Frostpropper
- ⇒ Pærer 12V / 6 V
- ⇒ Ledning
- ⇒ Benzin slange

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

Vi forhandler Gulf's anerkendte klassiske olier 20/50 Sae 30 og Sae 50 zink indhold på 2400 ppm



Vi har udvidet vores lager, så vi nu både er lagerførende i Ford T og Ford A sliddele



Benyt dig af vores gode rabatordninger ved køb for over kr. 500,00 fragtfrit leveret, ved køb over 1.000,00 fratrækkes 5% og ved køb over kr. 2.500,00 fratrækkes 10%

Vi har fået en god aftale med post Danmark kun kr. 49,00 i fragt for 0 -10 kg

Se vort øvrige sortiment gode tilbud på www.veterandele.dk

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 49 26 64 20 * Mail: info@veterandele.dk

Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

SHOPUSA
YOU SHOP WE SHIP

YOU SHOP WE SHIP
KONTAKT OS PÅ:
dk@shopusa.com
 +45 70 34 50 36

Køb det du søger i USA med ShopUSA
 Snak med os så hjælper vi dig
 Vi kan håndtere indkøbet og fragten
 Hjem til dig i Danmark.

YOU SHOP IN USA
WE SHIP TO DENMARK

OPRET PROFIL

Du får din egen postadresse i USA. Som du anvender som din shipping address.

SHOP I USA

I alle de amerikanske netbutikker værd din ShopUSA-adresse som din shipping address.

OPRET FORSENDELSE

Opret din forsendelse på alle dine indkøb. Og de sendes sikkert hjem til dig.

LEVERING

Din forsendelse kan leveres hjem til dig i Danmark på 5-7 dage med os.

Shop med sikkerhed

5 stars

"Det er super med en adresse i USA, hvor man kan samle sine indkøb og spare på fragten. Det er nemt og lige til at oprette sin forsendelse på shopusa.com."

-Mads Krommer

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 privatforsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er idag Danmarks hurtigst voksende aktør på området. Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2016):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 940 kr. inkl. vejhjælp
Vintagebil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.174 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.263 kr. inkl. vejhjælp

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

Nyt: Nu også forsikring af klassisk- og veteranlastbil
Ring 4320 2000 eller mail til info@e-forsikringer.dk for tilbud



Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
				
RØD/SORT med logo med navn kr. 400,00	DVD film Kr. 200,00	Bredde 7 cm Kr. 25,-	Kr. 50,-	Bredde 6 cm Kr. 125,00



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

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



Biler sælges



Datsun 1600 årgang 1969, Velholdt - endnu ikke kørt 100.000 km. Sorte plader AJ 69 060. Pris kr. 40.000. Beskrevet i "bilen i 60'erne af Niels Kryger med fototekst-nr.plade (udgivet 2005).

Jan Willim Norden, tlf. 32535258
e-mail: toemmeruphoej@gmail.com



Studebaker Golden Hawk 1962
Unik amerikansk veteranbil. Trænger til en kærlig hånd, før den kan komme ud og rulle på vejene. Interiøret bærer præg af mange år i garage, krom er rimelig, motor er taget ud og er pakket om - kan høres i gang, går rigtig godt, pladearbejde og maling. Danske papirer. Står i Fredensborg, Nordsjælland. Pris. Kr. 31.000.

Jens Bloch, tlf. 53210849



Utførsäljning af **Mercedes-Benz 1960-65**. Körbara och renoveringsobjekt. Modellerna 180, 190, 220 B, 220 S, 220SE, 230, 280S. Jag bor i Alstad - 20 kilometer från Malmö.

Se hemsida www.bonilsson.com

Bo Nilsson, tlf. + 4640485012

Mercedes-Benz 280 SLC Aut. årgang 1976. 113.000 km. Dunkelblau. Tysker i god stand. Nysynet juli 2016. Pris kr. 96.000.

Jens Ramussen, tlf. 20870297
e-mail: jr@cpsgulve.dk

Dele til biler sælges

2 Michelin dæk 205/65 16 sælges. Kr. 400.

Aage Thomsen, tlf. 75673115

Diverse

Garage sælges - beliggenhed tæt ved Vanløse station.

Mogens Ottosen, tlf. 21781736

Biler købes

MGA 1600 købes. Skal være i den bedre del vedrørende stand.

Lars Bøggild, tlf. 51518313
e-mail: l.boggild@mail.tele.dk

Dele til biler købes

Bænksæde til **Peugeot 403**, mangler den nederste del (selve siddehynden til bænksædet), den anden halvdel er grå, men andre farver kan også bruges da jeg slet ikke har noget pt. Søger også en brugt brugbar karburator til samme bil.

Ulrik Andresen, tlf. 24453666
e-mail: youngtimergarage@gmail.com

Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

Rubrikannoncer vedrørende veterankøretøjer optages gratis. Billeder medtages i det omfang, der er plads. Købs- og søgeannoncer optages kun fra DVK-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 email: _____

DVK · Nærum Hovedgade 3 · 2850 Nærum
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



VeteranTidende

Indholdsfortegnelse 2016

Fra bestyrelsen

Der Grosse Rasmussen	mar	3
Ny hjemmeside	mar	9
DVK online	maj	11
Nye medlemmer	jun	9
Nyt fra ETU forsikring	jul	3
Nye medlemmer	jul	9
Nye medlemmer	sep	55
Fr.ciamessen	okt	3
Nye medlemmer	okt	55
Årets Emil	nov	3
Nye medlemmer	nov	51
Nye medlemmer	dec	4
Årets Emil - Jens Ørvad	dec	9
Julebrev fra formanden	dec	3

Generalforsamling

Indkaldelse og rapport	feb	9-17
referat	apr	11-13
Vedr. generalforsamling 2017	dec	8

Redaktionelt

ros til bladet	jan	3
redaktionens opgaver	feb	3
automobilsang og postkort	apr	3
ny hjemmeside	jul	10
Redaktionelt og fut og fart	aug	3
redaktionelt lidt efterlysning	sep	3
Svar på efterlysning	okt	8

Artikler

foto til Harry Rasmussenartikel	jan	9
Harry Rasmussen	jan	18-27
Milands sommerminder	jan	12-15
Biler der fulgtes m. sporvogne	jan	16
PH og DKW	jan	28-33
Fra Mini til Maxi 1. del	jan	34-39
Krigere på to hjul	feb	18-21
DVK for 40 år siden	feb	22-23
Fra Mini til Maxi 2. del	feb	24-33

Retromobile 2016	mar	14-17
Standard 8	mar	18-19
Super Service var topmoderne	mar	30-41
Walther gav den gas	mar	42-43
Herretur til Tyskland	apr	16-19
Automobilhuset	apr	22-33
Indian	apr	34-42
suppl. -krigere på to hjul	apr	43
Techno Classica 2016	maj	20-21
Vrinsk i ryttergården 1. del	maj	26-29
VW museum i Ulfborg	maj	30-31
Peugeot ???	maj	38-42
Tikøb Autoværksted	jun	28-37
Baronessen vender tilbage	jun	38-39
En ode til en Zündapp	jun	40-43
Killas Adler	jun	44-46
En udbredt myte	jul	19
Triumph	jul	32-43
Vrinsk i Ryttergården 2. del	aug	14-16
En udbredt myte, kommentar	aug	17
Skaftø R. blev ved	aug	18
Franske fornøjelser	aug	20-22
Citroenhuset	aug	23
En tidslomme i Eifelbjergene	aug	24-27
Motorshop lukker	aug	28-31
Triumph 2. del	aug	32-47
Sporvejsmuseet	sep	14-16
Den Orange Ekspedition 2016	sep	24-25
Mammen & Drescher	sep	36-47
Triumph Dolomite Str.Eight	okt	42-44
Danskere med betydning for det automotive	okt	45
I DKW-Rasmussens fodspor	nov	14-15
En Loreley med to liv	nov	22-24
Skoda	nov	26-41
Troll - norsk bilproduktion	nov	43-46
Skoda - kommentarer	dec	19
DK bilimport i efterkrigsårene	dec	20-23
Sag mod Varedirektoratet	dec	24-27
Skand. Motor Co. 100 år	dec	28-37

Den første Folkevogn i DK	dec	38-43
---------------------------	-----	-------

Prøvekørsler

Ford Junior	feb	34-37
Volvo 144 Grand Luxe 1970	jun	22-27
FIAT 2300S Coupe	jul	24-31
Mere FIAT 2300S	sep	9
Operl Record Combi	okt	32-33
Jaguar E Type1965	okt	34-41

Diverse

Roland Garros Bug model	jan	17
SEAT 1400 B Especial	jan	42-44
Lidt mere PH	feb	17
Vinterkørsel	feb	41
Berings billeder - Alvis	mar	47
Assensløbet 1974	apr	20
Triangel på frimærke	jun	16
Danish Masters Racing	jun	17
PS om gamle biler	jun	45
En Ford T og en Citroen A	jul	20-21
Nogle gamle postkort	jul	22-23
DK-biler til salg i udlandet	aug	19
Hjemmesidens leverandørliste	sep	9
Ny direktør på DTM	sep	10
Besøg på museer i Holland	sep	22
Lidenlund Veteranbilklub	sep	23
Citroen på museum i Nærum	okt	9
Antic Auto Alicante	nov	20-21
BeringsBilBilleder 25	nov	25
Et anderledes bilmuseum	dec	16
Nytårsquiz: Frk. Super	dec	18
Ædruelighedsattest 1930	dec	18

Teknik

Rest. af MG TF	feb	20-28
Jævnstrømsdynamo	feb	29
Vekselstrømsgeneratoren	apr	21
Startmotoren	maj	25
Korrektion	jul	11



Anmeldelser

Roskilde Ring 1963-68 jun 16
 Castro, Che og... dec 11

Fra medlemmerne

VWs farver jan 5
 respons på Retromobile maj 3
 Familiefesten jul 10

Bibliotek og arkiv

? og svar jan 40-41
 ? og svar feb 38-40
 ? og svar mar 44-46
 ? og svar apr 44-47
 Om Adler for 4. gang maj 6
 Om biblioteket maj 14-19
 ? og svar maj 43-45
 ? og svar jun 47-49
 ? og svar jul 44-47
 ? og svar aug 48-51
 Nyt om Triumph sep 11
 ? og svar sep 48-49
 Nu 350 hylde metre okt 8
 ? og svar okt 46-49
 Nyt fra biblioteket nov 8
 ? og svar nov 42-43
 ? og svar dec 44-45

Sektioner

Personprofiler

To unge mænd i Aulum maj 22-24
 Peugeot-manden fra Dragør maj 32-37
 Gunnar Falk - nekrolog dec 12
 Niels Otto Jensen - nekrolog dec 13

MhS og lovsnak

Nyt fra MhS sep 8-9
 Nyt fra MhS okt 8
 Nyt fra MhS nov 9

Nyt fra MhS dec 10

Arrangementer

Kastellet maj 12-13
 Classic Race Aarhus jun 18-19
 Travbanen jun 20-21
 Gøngeløbet jul 12
 Vadehavstræf jul 14-15
 Læsø jul 16-17
 Hist.rally Silkeborg jul 18
 Karolinetræf aug 9
 Vinger og dæk aug 11
 ETU løb Aabenraa sep 12-13
 Styrkeprøven 2016 sep 17-21
 CHGP 2016 sep 26-27
 Munkebjerg Hillclimb sep 28-29
 Scand.Viking Run for Morgan sep 30-35
 Børnenes køredag i Løve okt 10
 Harald Nyborg-løbet okt 11
 Jens Høstrup okt 13
 Københavnerier okt 14-15
 Hos Strøjer okt 16-17
 Tour de Videbæk -1 okt 18-19
 Goodwood 2016 okt 20-23
 Munkebjerg okt 24-25
 Øresund Rally okt 26-31
 Englændertræf i Løve nov 10-11
 Englændertræf i Løgumkloster nov 12-13
 Tour de Hvidebæk - 2 nov 16-17
 Sydhavnrrally 2016 nov 18-19
 Rundt om Sønderjylland 2017 dec 14
 Marked i Nærum dec 15

Mødesteder

Kværkeby jan 10
 Vesterhede jan 10
 Lillebælt jan 11
 Uldum Mølle jan 11
 Nærum feb 17
 Stenum mar 9

Forkromeren på besøg mar 10-11
 Klippinge mar 11
 Stumpemarked i Nærum mar 12-13
 Kværkeby og Klippinge apr 14
 Påskeløb Lillebælt apr 15
 Kværkeby maj 11
 Aabenraa jun 10-11
 Kværkeby jun 12
 Fyn jun 13
 Uldum Mølle jun 14-15
 Korrektion samme jul 11
 Lillebælt jul 13
 Kværkeby aug 10
 Ristrup aug 12
 Amager aug 13
 Skjoldbjerg okt 3
 Uldum Mølle okt 12
 Aabenraa okt 13

Bagklappen

Jaguar Mk2 1961 jan
 Porsche 911 T Coupe 1973 feb
 MG Magnette 1958 mar
 Porsche 356 S apr
 Opel 1.8 L Regent Sp.Cabr. 1933 maj
 Mazda RX7 turbo II cabr. 1989/90 jun
 Ford Anglia 106E 1960 jul
 Ford Fairlane 500 2 dr.HT 1963 aug
 Toyota Crown 1967 sep
 Auto Union 1000Sp Roadster 1962 okt
 Ford V8 1946 nov
 VW 1200 1956 dec

Indholdfortegnelsen er udarbejdet af
 Leif Gr. Thomsen.
 Forbehold for fejl og udeladelser.



● Bagklappen ●

VW 1200 1956

Bidragene til bladets bagside kommer som regel fra VT's læsere, men denne gang er en undtagelse: Det her er fra redaktørens lager. Anledningen er selvfølgelig SMC's 100-års jubilæum, men vi syntes også det var sjovt at supplere artiklen om Danmarks første Folkevogn med et billede af en lidt (men ikke meget) nyere udgave af bilen. Ved sammenligning med billedet på side 40 ses jo en del ændringer. Mest markant er selvfølgelig bagruden, "ovalen", der afløste den såkaldte brillemodel i 1953. (I 1957 kom den store rektangulære bagrude, som i øvrigt igen blev øget i størrelse endnu senere). Under bagklappen var motoren vokset fra 1131 cm³ til 1192 cm³ og effekten øget fra 25 til 30 hk. Og to udstødningsrør. Også lygter, kofangere og bagklappens håndtag er "moderniseret".

Billedet er taget på Veterantræffet i Græsted i 2013, hvor bilen skilte sig ud med en usædvanlig smuk patina. Lakken ser ud til at være den oprindelige, og hvad gør det så at lidt af glansen er gået af den? Blank og nylakeret kan den jo altid blive! Bilen ser i det hele taget stramt original ud. Polykromatfarver var i øvrigt ikke ualmindelige i 50'erne, og de sås ofte på Folkevognene. Det var selvfølgelig mod merpris, men så markerede man sig dog en smule blandt de titusindvis af andre VW'er.

Lakken er knapt så nedbrudt nederst på bagklappen. Et forsigtigt gæt kunne være, at der har siddet en svensk nummerplade – de var tilpasset bagklappens form.

Tekst og foto: Jens M.N.

Prøv at se på billeder af gamle biler – Alle er taget forfra (næsten).

Vi vil her på bagsiden i de næste numre gerne vise nogle spændende biler fotograferet bagfra, og den historie, der ofte kan udledes af nogle bogstaver, tal, et mærke eller andet, der er karakteristisk for netop denne særlige model.

Send os gerne et foto af din bils bagende, og fortæl hvad der er specielt ved den – vi glæder os til nogle gode små historier, og vi kan vel alle lære lidt mere om specielle modellers betegnelser og særkende.

Send til: VT@veteranbilklub.dk eller Heldgaard8700@gmail.com /Jens Heldgaard

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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