Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

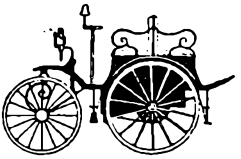
Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk


DANSK VETERANBIL
KLUB



DANSK VETERANBIL KLUB

JUBILÆUMSBERETNING

1954 – 1964

VED DANSK VETERANBIL KLUB'S 10-ÅRS JUBILÆUM

Den 2. november 1964 var det 10 år siden, Dansk Veteranbil Klub blev stiftet ved et møde på mit kontor i Bredgade. Anledningen til mødet var nogle orienterende forhandlinger, som var blevet holdt af en kreds af interesserede. Denne kreds var kommet i forbindelse med hinanden gennem ligelydende indlæg, som jeg havde skrevet FDM's medlemsblad „Motor" og i KDAK's medlemsblad „Auto".

Tidspunktet for stiftelsen af en veteranbilklub var gunstigt. Landet havde haft besøg af en række veteranbiler i anledning af KDAK's jubilæum, og Hammelvognen var blevet restaureret.

Der var iøvrigt en vis interesse for at bevare de ældre automobiler, der stod i færd med at forsvinde fra de danske veje. På grund af den økonomiske politik, som landet havde været nødt til at føre, var det rullende materiel i Danmark gennemgående af en høj alder sammenlignet med, hvad man fandt i nabolandene. Imidlertid var der åbnet mulighed for import af nye biler, og man måtte regne med, at mange af de karakteristiske gamle vogne ville forsvinde. En del af disse burde efter stifternes mening bevares.

Den kreds, der fandt sammen ved stiftelsen af Dansk Veteranbil Klub, var for hovedpartens vedkommende navnlig interesseret i den automobilhistoriske side af sagen. Arrangementer med løb af veteranbiler kom i anden række, og sådanne arrangementer skulle i det væsentlige have det formål at fremme interessen for vognene.

Denne indstilling overfor problemerne har præget den linie, som igennem årene har været lagt for klubbens arbejde. De mål, man satte sig, nedfældedes i klubbens love, ikke mindst i dens formålsparagraf.

Klubbens karakter af et automobilhistorisk selskab viser sig også derigennem, at man ikke sætter nogen tidsgrænse for automobiler, idet man f. eks. forsøger at bevare ganske moderne vogne, som man må forudse vil få betydning ved bedømmelse af den tekniske udvikling fremover. Navnet „Bilhistorisk Selskab" blev senere tilføjet som binavn til Dansk Veteranbil Klub.

En yderligere understregning af klubbens automobilhistoriske karakter og stærkt saglige indstilling finder man i den nøje tilknytning, som man fra første færd har haft til Danmarks tekniske Museum. Blandt klubbens stiftere var afdøde professor Weber, der på det tidspunkt var leder af Danmarks tekniske Museum; professor Weber havde betydelig interesse for ældre automobiler, og han havde da også bevaret sin egen karakteristiske Austin, hvilket automobil senere efter professor Webers død er skænket Danmarks tekniske Museum.

Dansk Veteranbil Klubs ledelse har været glad for det nære samarbejde med Danmarks tekniske Museum, der har været til stor gavn for klubben og til glæde for denne. På såvel Dansk Veteranbil Klubs som egne vegne benytter jeg lejligheden til at sige tak for det helt igennem gode og frugtbare samarbejde gennem årene.

Vi håber fra vor side også, at Dansk Veteranbil Klub har ydet museet tjenester og har hjulpet dels til at restaurere dettes vogne og dels til at udbygge museets samlinger af ældre automobiler og motorcykler.

Denne sidste bemærkning giver anledning til at understrege, at klubbens sigte er bredere end blot bevarelsen af automobiler, idet man forsøger også at bevare ældre motorcykler – ja, endog traktorer og lignende, blot de kan tjene til at belyse den automobil-historiske udvikling i videste forstand.

Indenfor klubbens medlemskreds har der igennem årene naturligvis været divergerende opfattelser med henblik på den politik, som burde anlægges på forskellige områder. Man har fra ledelsens side prøvet at fastholde det centrale mål: Bevarelsen af en automobilhistorisk vognpark i Danmark. Dette mål er i et vidt omfang nået, idet man nu 10 år efter klubbens stiftelse kan konstatere tilstedeværelsen i Danmark af et betydeligt antal automobiler af teknisk-historisk interesse.

Det har også været et mål såvidt muligt at knytte medlemmer til klubben, som ville bevare en stadig interesse for klubbens mål og arbejde, og også her synes heldet at have fulgt Dansk Veteranbil Klub, idet man har kunnet glæde sig ved en meget solid stamme af medlemmer igennem årene. Denne stadighed i interessen viser sig også derigennem, at der er anlagt en del veteranbil-samlinger og

samlinger af biler af senere årgange end veteranbilerne. I grunden må man vel sige, at der er flere samlinger – små eller store – i dette land, end hvad der umiddelbart kunne forventes efter landets størrelse.

Netop landets størrelse har gjort, at man fra ledelsens side har måttet se meget realistisk på hele sagen; vi har måttet gøre os klart, at mange opgaver, som kan løftes i et større land, må hvile herhjemme under hensyntagen til de svagere økonomiske resourcer, befolkningstætheden, den danske mentalitet etc. Disse hensyn har bl. a. ført til en vis tilbageholdenhed i forbindelse med løb o. lign. arrangementer.

Imidlertid kan det naturligvis ikke nytte, at Dansk Veteranbil Klub kun henlever en stilfærdig skyggetilværelse, uden at nogen kender dens eksistens. Dette har da heller ikke været tilfældet; klubben har tværtimod i betydeligt omfang repræsenteret veteranbil-interessen udadtil. Dette gælder således navnlig i forholdet til myndighederne og pressen. Man har søgt at stræbe efter, at Dansk Veteranbil Klub stod som en saglig garant, hvor der var tale om arrangementer, gennemførelse af dispensationer eller lign. Vi har i klubben den opfattelse, at myndighederne, pressen – ja, offentligheden– lægger vægt på, hvad Dansk Veteranbil Klub udtaler i sagens interesse. Man ved, at arbejdet indenfor klubben bæres af den overbevisning, at visse gamle køretøjer bør bevares ganske som man bevarer visse gamle bygninger, gamle møller, karakteristiske møbeltyper etc.

Det er således lykkedes at få placeret Dansk Veteranbil Klub dér, hvor stifterne gerne ville have den placeret: Klubben står som samlingsted for mennesker med en speciel interesse, og denne interesse nyder anerkendelse og forståelse på lige fod med andre interesser, som kun har en forholdsvis begrænset tilslutning.

Der er grund til for Dansk Veteranbil Klub at sige landets myndigheder tak for forståelsen af vore problemer. Igennem de 10 år har vi mødt en stadig imødekommenhed, som har været en stor opmuntring i arbejdet. Vi har fra vor side prøvet at vise os værdige til den tillid, som vi har mødt, ved altid at have materiellet i orden og ved ikke at møde med urimelige krav. I de år der kommer, håber vi på fortsat velvilje og forståelse, ikke mindst i det store spørgsmål,

som formentlig vil dukke op med årene om en særlig nummerplade for veteranbilerne. Man har i flere lande sådanne plader, som kan gives til vogne, forsåvidt som de kun skal bruges i stærkt begrænset omfang.

Også pressen vil vi gerne sige tak for den meget værdifulde hjælp, der er ydet os igennem de 10 år – ikke mindst siger vi tak, fordi pressen respekterer vor indstilling om at leve i en vis vel afbalanceret tilbagetrukkenhed. Iøvrigt er meget værdifulde „fund" gjort igennem vore venner i pressen, og vi benytter lejligheden til at udtale vor påskønnelse af de gode „spor", vi på denne måde har fået.

De mange privatpersoner, der igennem årene har hjulpet os på forskellig måde med materialer og oplysninger om vogne etc., bør heller ikke glemmes i denne forbindelse.

Det vil formentlig være det rigtigste, at klubben – i hvert fald indtil videre – fortsat føres frem efter samme linie som hidtil. Vi bør søge at undgå den fristelse, det kan være at styrte klubben ud i for store arrangementer, som måske nok i begyndelsen vil vække interesse, men som erfaringsmæssigt, jfr. hvad der sker i udlandet, tit på et givet tidspunkt vil medføre en vis reaktion. Man må også gøre sig klart, at arrangementer af en større orden end vi kan magte, let vil glide klubben af hænde og blive brugt til at fremme interesser, som i grunden er klubben uvedkommende. Der er i det hele i dette spørgsmål tale om en vis balance, og vi må håbe, at klubben stadig kan holde denne.

Vedrørende publikationer har DVK bestræbt sig for at udgive et medlemsblad. Dette er igennem årene kommet nogenlunde regelmæssigt. Der har været skiftende redaktioner og redaktionskomiteer; man har fra disses side navnlig lagt vægt på, at bladet skulle være et medlemblad imellem medlemmerne, og man har derudover søgt at bringe artikler om automobiler af teknisk-historisk interesse.

På samme måde har bladet naturligvis været et forum for udvekslinger af meninger. Dette har været værdifuldt for medlemmer, der på grund af bopæl eller lign. ikke har været i stand til at deltage meget i klubarbejdet. For en klubs ledelse er det naturligvis uvurderligt at have mulighed for gennem bladet at blive orienteret om medlemmernes ønsker og specielle interesser.

Udover klubbladet har Dansk Veteranbil Klub ved passende lejligheder udsendt nogle beretninger. Oprindelig tænkte vi på at udsende en beretning hvert år og give denne et indhold, som kunne være af interesse også for andre end netop klubmedlemmer. Denne årlige publikation skulle så at sige være klubbens ansigt udadtil. Det viste sig imidlertid hurtigt, at der ikke var stof nok til en publikation hvert år, ligesom der var lovlig meget arbejde forbundet med at udsende beretningen så tit, hvorfor man er gået over til at nummerere beretningerne.

Dansk Veteranbil Klub har i årenes løb deltaget i arrangement af nogle løb og har arrangeret udflugter. Løbene som sådan har det ikke været muligt for klubben at arrangere selv, dels fordi der ikke har været tilstrækkelig interesse for disse i medlemskredsen, dels fordi arrangementer af løb kræver en betydelig indsats såvel økonomisk som organisationsmæssigt. Vi har derimod kunnet glæde os ved et godt samarbejde med arrangører af løb, og vi siger de forskellige arrangører tak derfor. Særlig levekraftigt synes Ford T-Rallyet, der nu afholdes hvert år ved Silkeborg, at være.

Størst succes har klubben haft med de internt arrangerede privatudflugter, hvor man ikke lægger vægt på nogen art af løbsaktivitet, men kun samlet arrangerer en udflugt med et fælles mål, således at man dér træffes og har mulighed for at bese hinandens vogne og drøfte problemer af fælles interesse.

Et vigtigt led i klubbens liv er de månedlige sammenkomster, der afholdes i København og Århus. Disse sammenkomster har på en meget væsentlig måde givet medlemmerne, hvad de fleste i virkeligheden ønsker: Mulighed for at træffe sammen med mennesker med de samme interesser uden, at der er lagt for fast et program. I årenes løb har der dog også været arrangeret møder med filmsforevisning, foredrag og lign., når vi mente, at der var noget at bringe af interesse.

Et kapitel for sig er den aktivitet, som trives i særlige af klubbens kredse, hvor der navnlig vil være grund til at nævne det initiativ, som er taget i Århus, der så at sige er en afdeling for sig. Århusafdelingen synes at have haft en særlig heldig hånd til at få arrangeret visse løb og udflugter, jfr. Ford T-Rallyet, Grenå-løbet og lign.,

ligesom man også dér synes at have det samme held, som vi har i København med de månedlige møder.

Også indenfor særlige sektioner i klubben udføres der et godt arbejde. Her tænkes ikke mindst på Rolls Royce Sektionen, der stiftedes af nu afdøde arkitekt Tybjerg, som med iver gik op i arbejdet. Der findes også en Ford T-sektion, der omfatter en kreds af medlemmer, som særlig er interesseret i dette arbejde. Det vil være naturligt, at man fremover danner andre særlige sektioner indenfor Dansk Veteranbil Klub's rammer. I sektionerne har medlemmerne, der er interesseret i specielle emner, mulighed for i højere grad at støtte hinanden end ved de større fælles arrangementer.

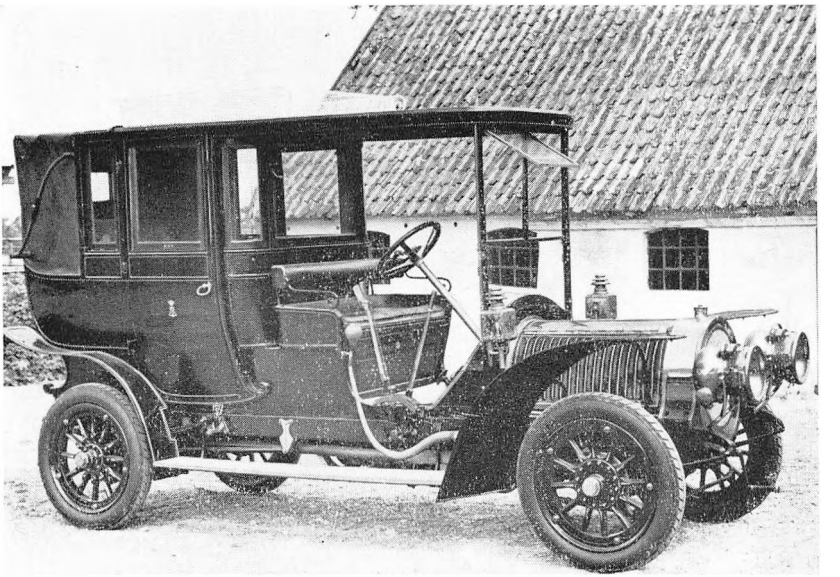
Kontakten til de udenlandske klubber har igennem alle årene været god, ikke mindst til de andre skandinaviske lande har vi haft et udmærket forhold. Det er naturligt særligt at nævne kontakten til disse, idet klubberne i Norge, Sverige og Finland virker på lignende måde og under lignende forudsætninger, som vi kender i vort land.

Til den Internationale Federation af Veteranbil Klubber har klubben haft et venligt, omend noget distant forhold. Årsagen hertil er navnlig at finde i økonomiske grunde, idet vi finder at medlemskontingentet til den internationale federation er vel højt i forhold til, hvad den yder vor klub, hvis medlemmer ikke synes at have særlig interesse i internationale arrangementer.

Der kunne være grund til at nævne visse særlige restaureringsarbejder, der er udført i de forløbne år. Jeg tænker her ikke mindst på den restaurering, der er foretaget i samarbejde med Danmarks tekniske Museum af den såkaldte „Store Kongensgade-Vogn", hvilken restaurering blev udført af to af klubbens bestyrelsesmedlemmer.

Også et karakteristisk Delaunay Belleville automobil fra 1906, der tilhører Københavns Bymuseum og af dette museum var deponeret i Dansk Veteranbil Klub, er med værdifuld indsats fra Den Raben-Levetzauske Fond, Dansk Esso og Danmarks tekniske Museum blevet gennemrestaureret under klubbens auspicier.

Mange restaureringer er udført af klubmedlemmerne selv eller under deres direktiver, hvorved er der i de forløbne 10 år sket en udbygning af landets bestand af interessante automobiler af teknisk-historisk karakter. Man må glæde sig over, at samlere med de for-



Delaunay Belleville 1906.
Denne 25 hk Landaulet model har tilhørt Hds. kongelige Højhed Prinsesse Marie og er det første automobil indenfor det danske kongehus. (Karosseri: Felbert Fréres, Paris).

nødne økonomiske resoucer har bygget virkelig interessante samlinger op, men man må næsten glæde sig endnu mere over, at mange af vore medlemmer har lyst og sind til at eje en eller flere smukke og interessante vogne. Der er iøvrigt over disse gamle vogne en personlighed og en charme som kun den, der virkelig beskæftiger sig med dem og som interesserer sig for dem, kan forstå.

Restaureringsarbejdet er grebet forskelligt an hos forskellige medlemmer, hvilket kun er naturligt, da en interesse som den, vor klub samler sig om, i høj grad vil virke dragende på individualister. Nogle restaurerer vogne med omhyggelig hensyntagen til, at alt skal være originalt, andre ser sådan på det, at disse vogne stammer fra en tid, hvor de individualistiske muligheder for udfoldelse var større end nu, hvorfor man ikke tager det så strengt med, om akkuratessen er fuldstændig eller ej. Der sker dog ikke nogen skade derved, thi alle der

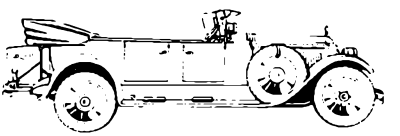
virkelig kender til automobilhistorie vil straks kunne se, om en vogn er fuldstændig tidstypisk eller om der er foretaget mere eller mindre uskyldige forandringer for eventuelt at gøre denne vogn noget ældre, end den virkelig er.

Igen andre finder, at de restaureringer, der udføres, er for gennemgribende, så vognen bliver overrestaureret, og mener, at vognene snarere skal fremtræde som velholdte brugsgenstande. Alle synspunkter har deres berettigelse og tjener i hvert fald hovedformålet: Bevarelsen af en karakteristisk vognpark, som både for den nærværende og for de kommende generationer vil kunne belyse automobilets udvikling.

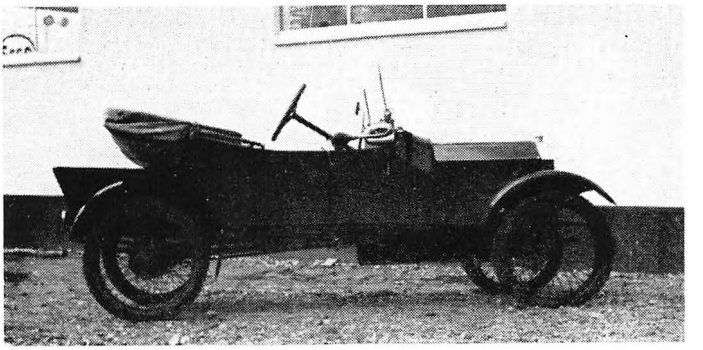
Skal man til slut prøve at se på de fremtidslinier, som må tegnes for klubben, forekommer det centrale mig at være, at man indtil videre bevarer rammen således som den nu er, idet denne synes at virke ganske fremmende på de mål, som klubben satte sig. Man må dog have et vågent øje for, hvad tiden kræver af vekslende arbejdsindsats og vekslende organisatorisk indsats.

Jeg tror dog, det stadigvæk må være det rigtigste, at Dansk Veteranbil Klub ledes først og fremmest som et automobilhistorisk selskab; klubben vil derved også fortsat blive det naturlige samlingssted for enthusiaster med denne særlige interesse. Gennem klubmedlemmernes arbejde, først og fremmest med bevarelsen af de køretøjer, som de har i deres besiddelse, vil Dansk Veteranbil Klub nå frem til realisationen af et af sine hovedmål: at man i passende omfang bevarer køretøjer fra hele automobilets udviklingsperiode.

O. T. N.



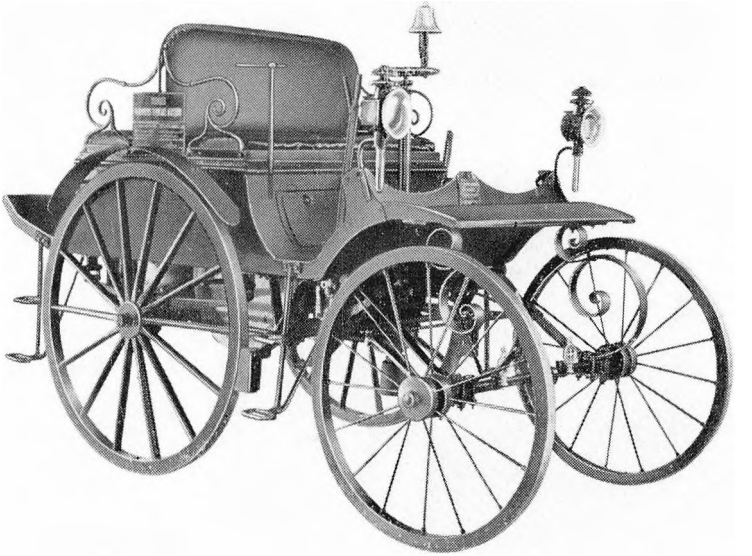
Packard 243 Touring, 1924.



Swift 1912.
Den første »klubvogn«, nu færdigrestaureret af Danmarks tekniske Museum.



Szawe 1922.
»Klubvogn« nr. 2 er under restaurering. Motor og chassis svarer til N.A.G. type C 4. 4 cyl. 83 × 118 – 2550 cm³ – 30 hk. – 90 km/t.



Hammelvognen 1886.
2 cyl. – 104,5 × 160 – 2720 cm³. 3,5 hk. ved 400 omdr./min.
(Tilhører Danmarks tekniske Museum).

DANMARKS TEKNISKE MUSEUM OG TRAFIKMIDLERNE

I september måned 1953 drøftede museets daværende bestyrelsesformand, professor, dr. *Georg Weber*, og undertegnede den plan, der var fremsat om at oprette en sammenslutning af bilinteresserede med det formål at bevare kendskabet til landets ældste køretøjer.

Den 30. september 1954 meddelte professor Weber i en skrivelse til højesteretssagfører *O. T. Neel*, at såfremt den nævnte sammenslutning blev en realitet, var Danmarks tekniske Museum meget interesseret i et samarbejde. Få dage efter kom svarskrivelsen, og som bekendt blev professor Weber indbudt til det stiftende møde tirsdag den 2. november.

Et frugtbart samarbejde de to institutioner imellem kom hermed i stand. Ganske vist har Danmarks tekniske Museum haft de største fordele af samarbejdet, idet Dansk Veteranbil Klub i de forløbne ti år har støttet museet med råd og dåd: *St. Kongensgadevognen* blev smukt restaureret, flere af klubbens medlemmer indtrådte som medlemmer af *Selskabet for Danmarks tekniske Museum*, og klubbens formand påtog sig hvervet som næstformand i museets bestyrelse og forretningsudvalg.

Museets trafikafdeling i 1954.

I 1954 rådede museet over følgende trafikmidler:

3 automobiler,
4 flyvemaskiner,
4 pedalmaskiner (cykler),
1 tipvognslokomotiv.

Da der på museet ikke dengang fandtes et egentligt reparationsværksted, var kun et enkelt køretøj bragt i udstillingsmæssig stand. Det var Hammelvognen, der i anledning af *KDAK's* 25-års jubilæum og på denne klubs foranledning blev hentet frem, og som i 1951–52 blev smukt restaureret hos *F. Bülow & Co.* Men de øvrige køretøjer var i en sørgelig forfatning, og den næste „milepæl" blev først nået, da Dansk Veteranbil Klub, i dette tilfælde repræsenteret ved civilingeniør *N. Tønnes Petersen* og arkitekt *Bent Mackeprang*,

tilbød at restaurere St. Kongensgadevognen, en opgave der beslaglagde en væsentlig rel af d'herrers fritid i årene 1955–57. Også her nåede man et yderst gunstigt resultat.

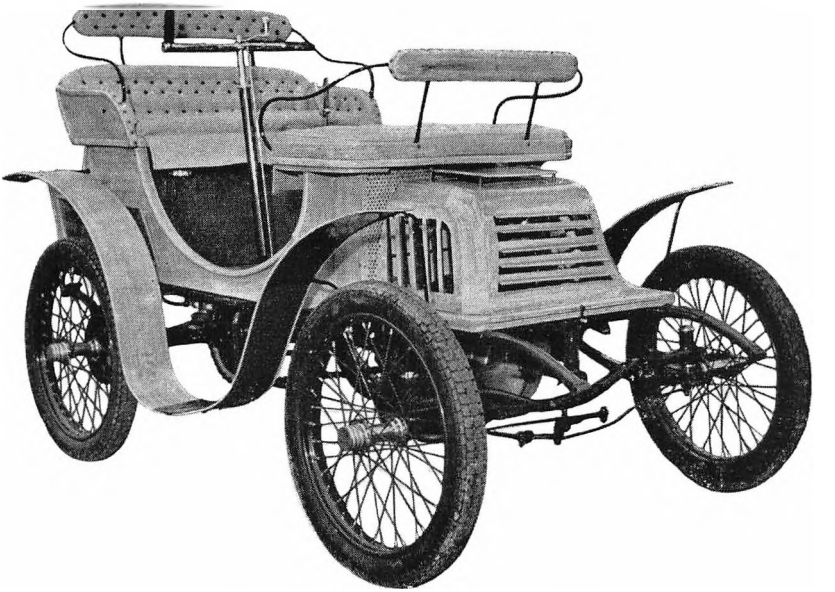
I 1958 fik man midlertidigt løst museets værkstedsproblemer, man fik skabt økonomisk mulighed for ansættelse af personale, og de nødvendigste værktøjer blev anskaffet. På Stolpegårdsvej begyndte restaureringsarbejderne for alvor, ganske vist drejede det sig i første omgang ikke om køretøjer; men snart gik maskinmester *Otto Carlé* i gang med at restaurere en *Mercedes 230* fra 1936, og herefter fulgte en *Ford-T 1923*. Den blev egentlig bygget op af to Ford-biler, som højesteretssagfører Neel havde skaffet museet. Atter måtte man søge hjælp, særligt hos medlemmer af *Ford-T-sektionen;* men efterhånden overvandt man alle problemerne med motor, kobling, trinbrætter o.s.v. I dag står en Ford-T 1923 køreklar og smukt lakeret – der mangler kun to dørhåndtag.

Det heldige resultat med Ford-T-automobilet var nok årsagen til, at Veteranbil Klubben betroede museet at deltage i restaureringsarbejdet af kongehusets første vogn, *Delaunay-Belleville*'en fra 1908. Her blev motoren og andre ædlere dele omhyggeligt istandsat af automekaniker *O. Sjøberg;* men en ikke ringe mængde knofedt var nødvendig for at adskille bilens øvrige dele, rense for rust, spartle, lakere, staffere og samle. I foråret 1962 blev vognen meldt klar, og den står nu omhyggeligt indpakket og venter på, at Teknisk Museum bliver bygget.

I årene 1959–62 fik museet overdraget mange andre biler, hvoraf yderligere tre er i udstillingsmæssig stand: prof. G Webers *Austin 7* fra 1934, premierløjtnant *Damgaards Nash* fra 1924 og *folkevogn nr. 1* i Danmark fra 1948, som *Skandinavisk Motor Compagni* restaurerede og skænkede til museet i 1962.

Motorcykler.

Selv om museets daglige leder kørte *Nimbus* i efterkrigsårene, da der var benzinrationering, var dette ikke årsagen til, at man begyndte at samle på motorcykler. I 1955 kom højesteretssagfører Neel ud til museet med en *Wanderer* fra 1912 og spurgte, om det var noget. Da der omgående blev svaret ja, blev den første motorcykel



Dansk Automobil- og Cyclefabrik, 1899.
Prototype konstrueret af fabrikant H. C. Christiansen på fabriken i Store Kongensgade. Denne fabrik byggede i 1903 Københavns første automobil drosker. (Tilhører Danmarks tekniske Museum).

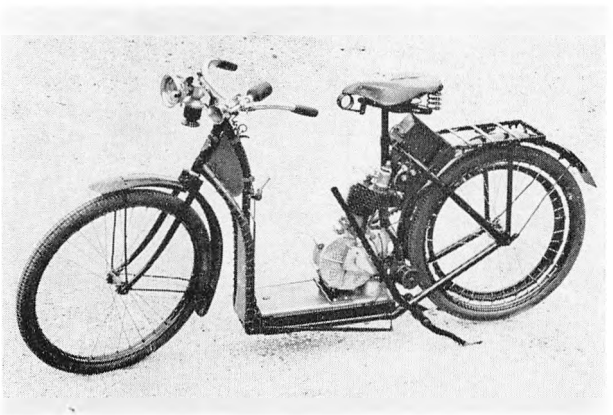
indlemmet i samlingerne, og man besluttede i de følgende år at indsamle et passende udvalg af disse i sin tid så eftertragtede køretøjer. Det lykkedes over al forventning, og da motorcykler i restaureringsmæssig henseende er mere tilgængelige end automobiler, kunne man undertiden restaurere flere ad gangen.

Nogle af læserne besøgte måske udstillingen *„Fra muskelkraft til maskiner"* i december 1963, hvor man præsenterede ti velrestaurerede motorcykler. Den ældste var en *Elleham* fra 1904 skænket til museet i 1962 af konstruktørens søn. Af andre kan nævnes *La Motosacoche* fra 1908, *The James* fra 1919, *Harley Davidson* 1924, *Royal Enfield* 1929 og *Corgi Mark I* 1946. Da Aktieselskabet *Fisker & Nielsen* indstillede produktionen i 1960, fik museet overdraget de første eksemplarer af „den med kakkelovnsrøret".

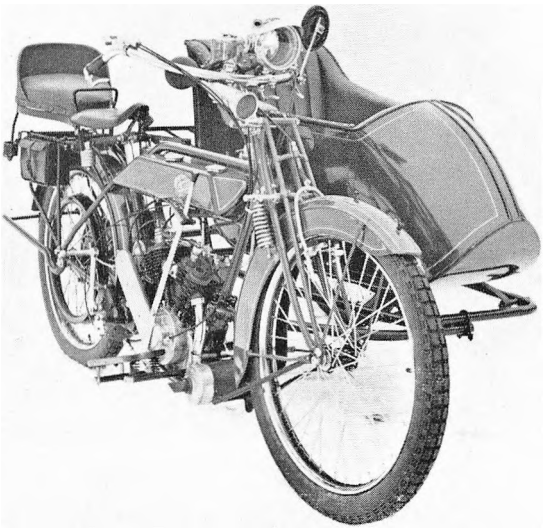
Cyklerne.

Det er naturligt, at et teknisk museum også må interessere sig for de trafikmidler, der gik forud for motorkøretøjerne. I 1911, da museet blev stiftet, modtog man fra Haandværkerforeningen et eksemplar af *Michaux og Lallements* pedalmaskine fra 1860 samt et par andre „benrystere". Endvidere erhvervede man i 1930 en tricykle fra snedkermester *H. L. Petersen* i Middelfart, den blev bygget af hr. Petersens far i 1867 efter et besøg på verdensudstillingen i Paris. I de sidste 2–3 år er det lykkedes yderligere at tilføje samlingen en halv snes cykler, en del af disse kom med på en udstilling i Helsingør i forbindelse med Nordbanen 100 års jubilæum i juni 1964.

Som man vil forstå af forannævnte, har samarbejdet med Dansk Veteranbil Klub inspireret museet til at udbygge samlingen af køretøjer. Trafikmidlernes historie er spændende, og derfor skal disse populære udstillingsgenstande ikke mangle på det kommende tekniske museum.



Elleham 1904.
(Danmarks tekniske Museum).



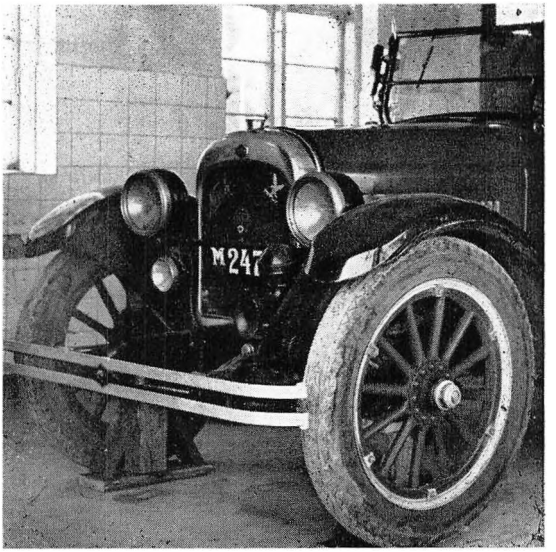
James 1919. (Danmarks tekniske Museum).

Det vil være naturligt at slutte disse linjer med at gøre status pr. 1. januar 1964, således at klubbens medlemmer kan få et indtryk af, hvor langt museet er nået i de sidste ti år. Man ejer:

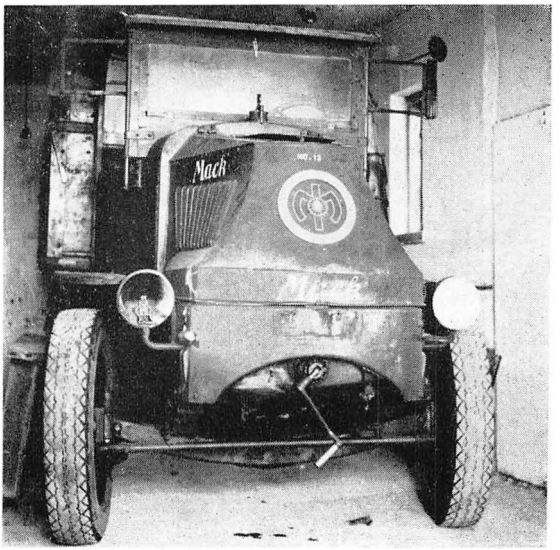
16 automobiler,
13 cykler,
5 flyvemaskiner,
4 knallerter,
3 lokomotiver,
27 Motorcykler.

Hertil kommer ca. 60 andre museumsnumre: donkrafte, karburatorer, luftpumper, benzintanke, tudehorn, automobillygter og andre reservedele for motorkøretøjer og cykler.

K. O. B. Jørgensen.



Nash 1924. (Tilhører Danmarks tekniske Museum).



Mack 1919. Denne kædetrukne lastvogn har tilhørt Aarhus Oliekompagni, som stadig har tilsvarende vogne i daglig anvendelse. (Både Danmarks tekniske Museum og Aalholm automobil museum råder over et eksemplar).

BILERNE I DANSK VETERANBIL KLUB

Ved valget af de biler, der er afbildet i jubilæumsberetningen, er der tilstræbt at give udtryk for den alsidighed, der præger Dansk Veteranbil Klub.

Nogle af billederne vil bemærkes som gengangere fra tidligere beretninger, men da mange medlemmer ikke har set de første beretninger, er her en god lejlighed til at bringe dem frem samtidig med at de benyttes som illustration for ovennævnte alsidighed.

Danmark har på grund af hyppigt skiftende handelsaftaler igennem årene importeret biler fra de fleste bilproducerende lande, og det er derfor typisk, at vi altid har haft en mærke-rigdom i forhold til andre lande.

Sammenlignet med udenlandske klubber, kan det måske knibe for os at møde frem med en større repræsentation af de mere eksotiske luxusvogne, men dog er det forbløffende at konstatere, hvor mange af disse, der har fundet vej til landet og senere til klubmedlemmerne.

Et tiltalende træk set udfra et bilhistorisk synspunkt er det, at vi ikke har taget de internationale kriterier for Veteran- og Vintagebiler særlig højtideligt, men bare samlet, hvad der bød sig til, udfra personlig indstilling og økonomi.

Denne frigjorthed for, hvad man mener på „bjerget" om de forskellige mærker, har gjort, at vi i dag efter 10 års virke kan fremvise virkeligt repræsentative modeller af de vogne, som dannede trafikbilledet i bilismens forskellige perioder i landet.

Det er også karakteristisk, at udenforstående ved synet af vore biler ofte har større interesse i at dvæle ved den almindelige vogn, han selv har oplevet i sine yngre dage, end ved det kostbare specialkøretøj, som ikke siger ham noget personligt.

Blandt klubmedlemmerne har der dog naturligvis været en stadig trang til at søge tomrum udfyldt indenfor de specielle genrer, som er forsvundet fra landet, eller som aldrig har været her.

Selvfølgelig er lysten til at møde op med en Mercer, en Duesenberg eller en Hispano Suiza til stede, men prislaget på det internationale marked har begrænset mulighederne for at realisere ønsket.

Til gengæld er der rådet bod på andre områder, og vi har f. eks. i dag en efter danske forhold imponerende samling af Bugatti- og Rolls Royce-vogne.

Helt ud over de enkeltnumre eller mindre private samlinger, der ses i landet, må nævnes Danmarks tekniske Museums store og meget værdifulde samling af vogne. Danmarks tekniske Museum og Dansk Veteranbil Klubs nære samarbejde gør det naturligt og rimeligt at omtale museets samling her.

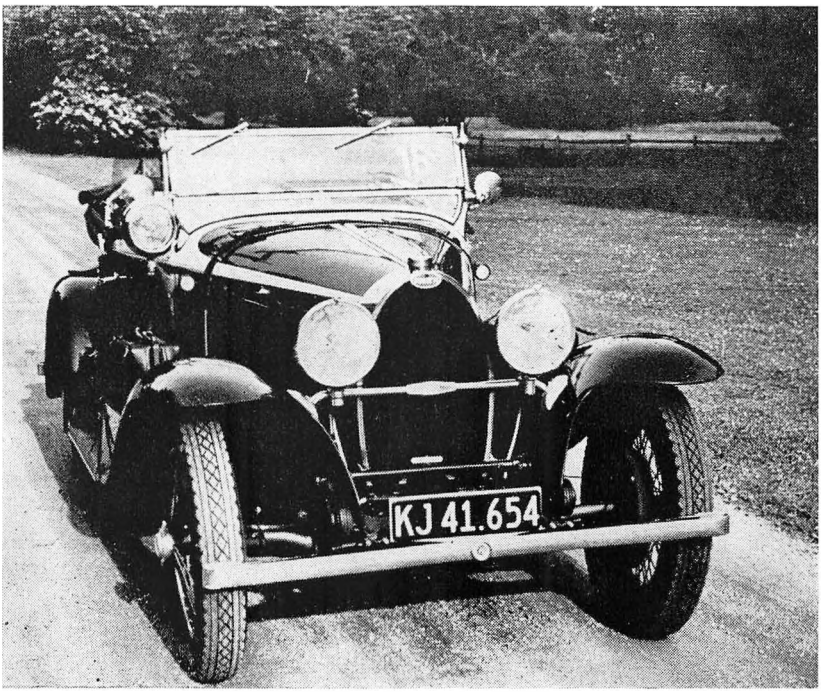
Sidst, men ikke mindst, må omtales den af baron J. O. Raben-Levetzau skabte samling på Aalholm Bilmuseum. Dette mesueums samling er for vort lands automobilhistoriske forskning af enestående betydning, ikke mindst fordi den rummer betydningsfulde stykker fra perioden før første verdenskrig, men også fordi museet har suppleret samlingen med værdifulde exempler fra senere perioder. Det må ikke mindst påskønnes, at man på Aalholm Bilmuseum ikke blot hæger om de internationale sjældenheder, f. ex. den næsten fra skrot restaurerede Renault 1902 Landaulette, men også afser plads til 20- og 30'ernes biler.

Vintage-perioden er iøvrigt den populæreste indenfor medlemskredsen, da den for de fleste herhjemme repræsenterer den naturlige løsning på behovet for daglig transport, kombineret med glæden ved gamle biler. For mange indeholder perioden også de smukkeste og mest gedigent udførte køretøjer, og sammenholdt med udviklingen fra midten af trediverne og fremefter må perioden også siges at repræsentere et højdepunkt.

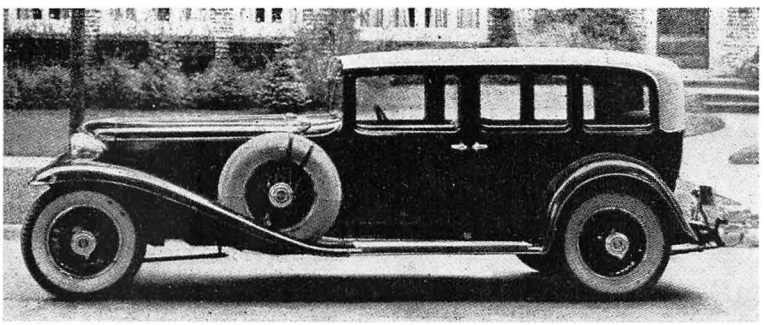
Der er for tiden en kolossal hurtig afgang af biler fra trediverne, og det vil være nødvendigt, at klubbens medlemmer, hvor det er muligt, redder nogle af de mange udviklingsdannende typer, der fremkom i disse år, sådan som det også hidtil har været tilfældet.

Det er endnu muligt at gøre fund fra disse år. Selvom de måske i dag ikke synes at være så betydningsfulde, må det være vor klubs andet navn „Bilhistorisk Selskab", der kommer i forgrunden for det næste årti for at understrege den udvikling, medlemmerne selv har lagt op til siden klubbens stiftelse, en udvikling der afspejler sig i det smukke og varierede udpluk af medlemsbiler, der er afbildet i denne jubilæumsberetning.

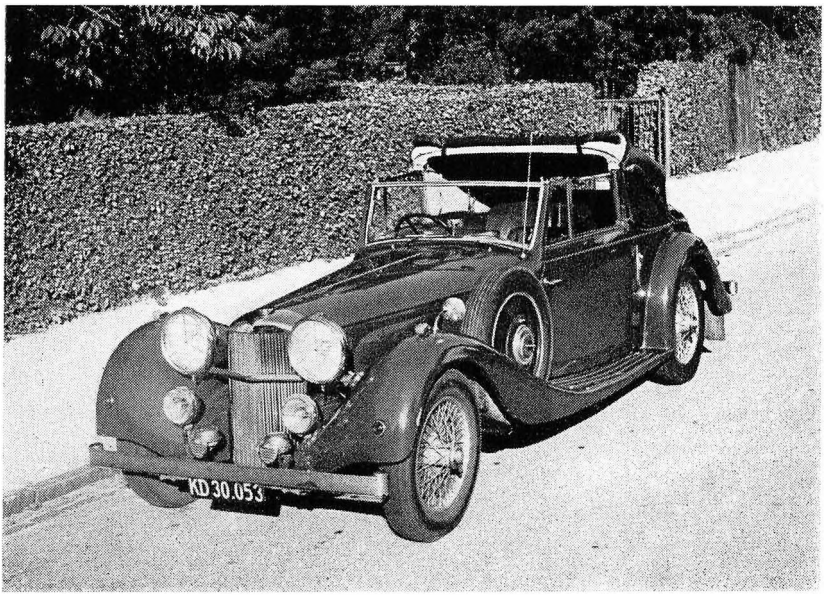
B. M.



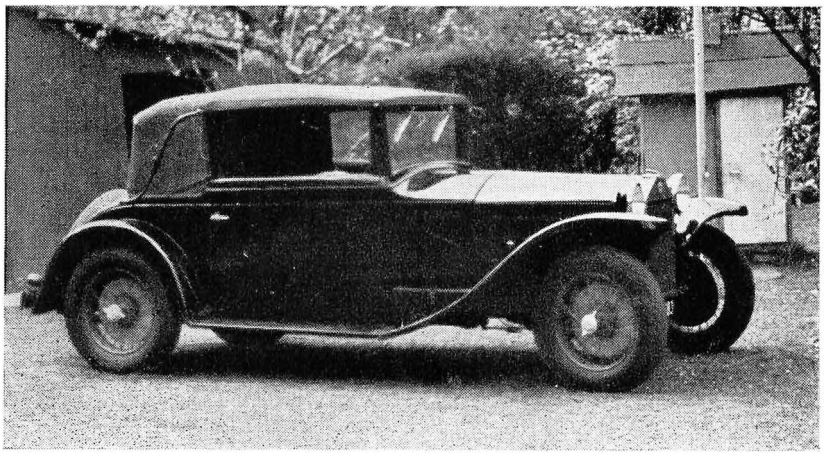
H. C. Rasmussens »Bugatti« type 40.
4 cyl. – 69 × 100 – 1496 cm³ (Bugatti karosseri).



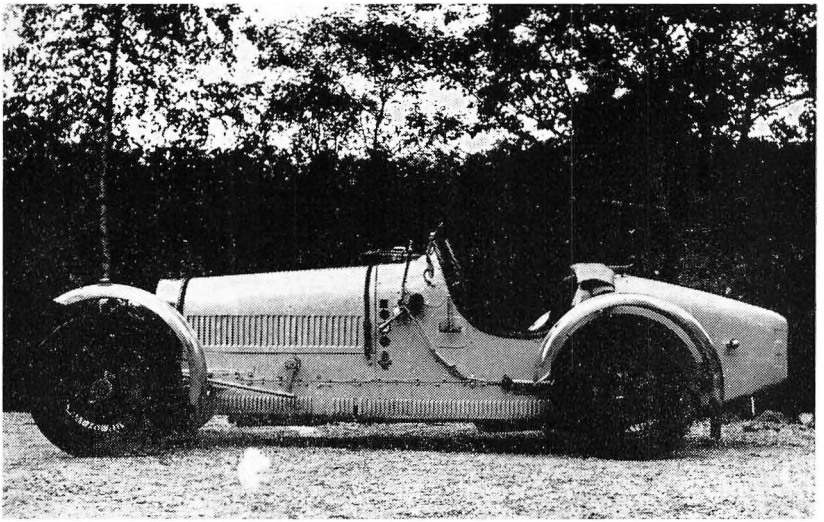
Neels »Cord« L-29 1929.
8 cyl. – 83 × 114 – 4934 cm³.



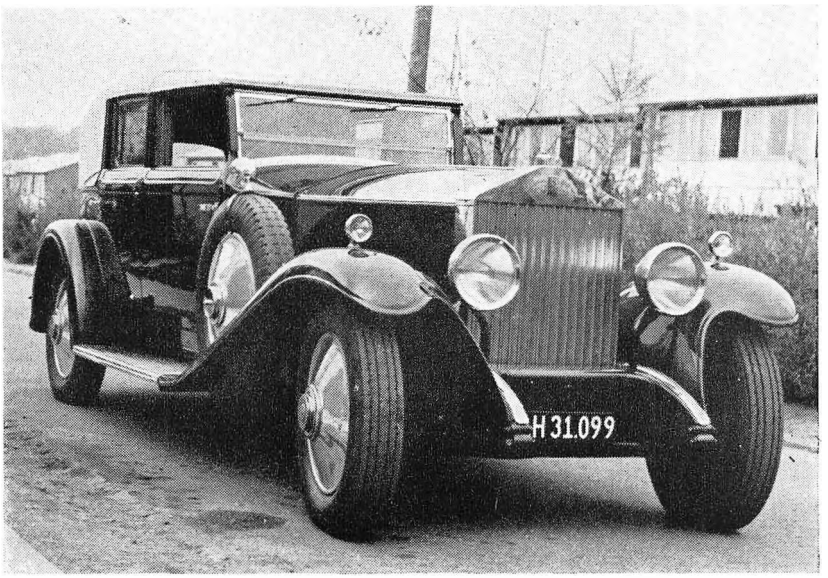
Berings »Alvis« Speed 25, 1937.
6 cyl. – 83 × 110 – 3571 cm³. (Offord karosseri).



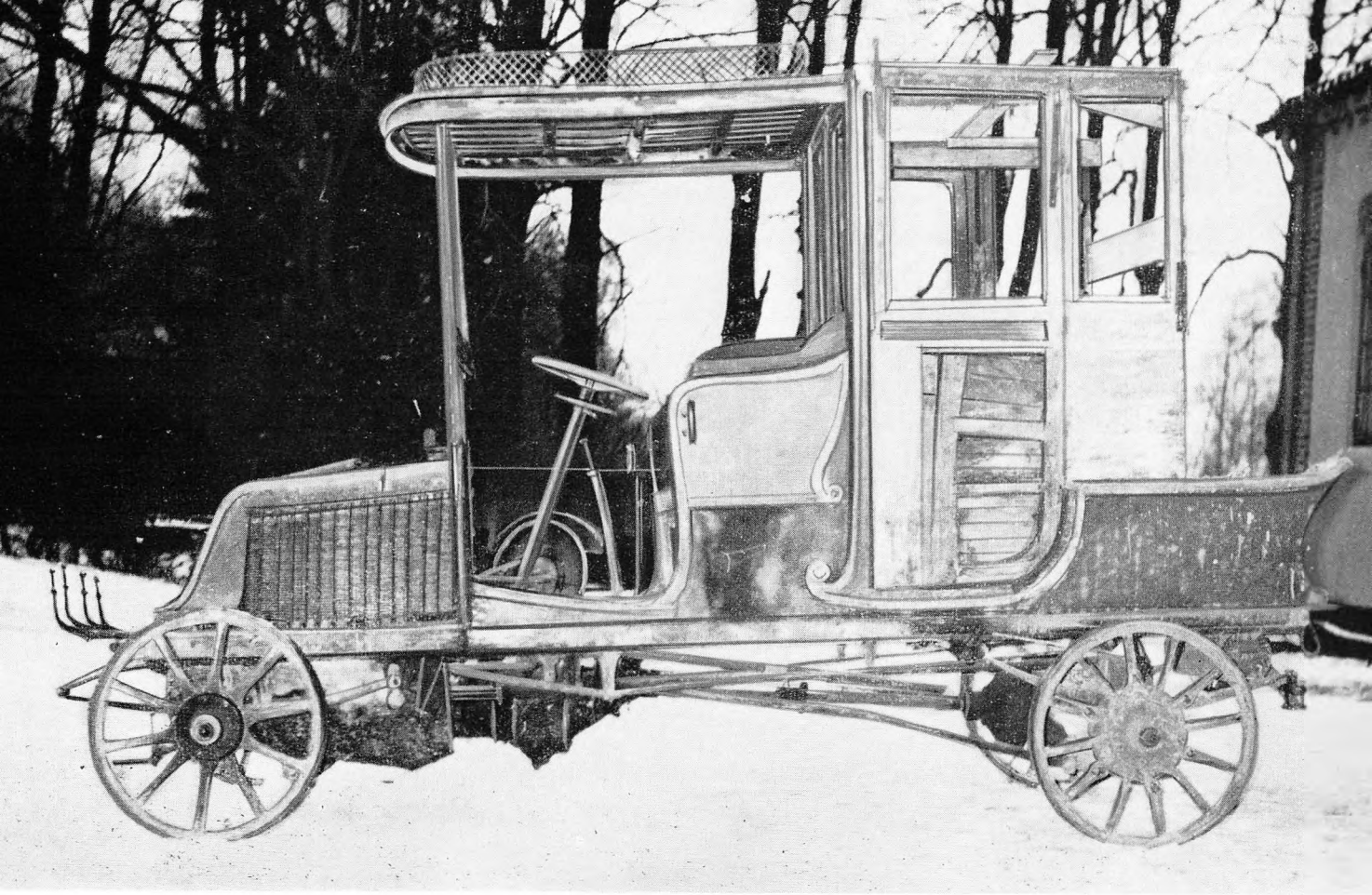
E. Vagn Jensens »Lancia« Lambda, 8. serie.
(Farina karosseri).



Koux's »Bugatti« type 37.
4 cyl. – 69 × 100 – 1496 cm³.



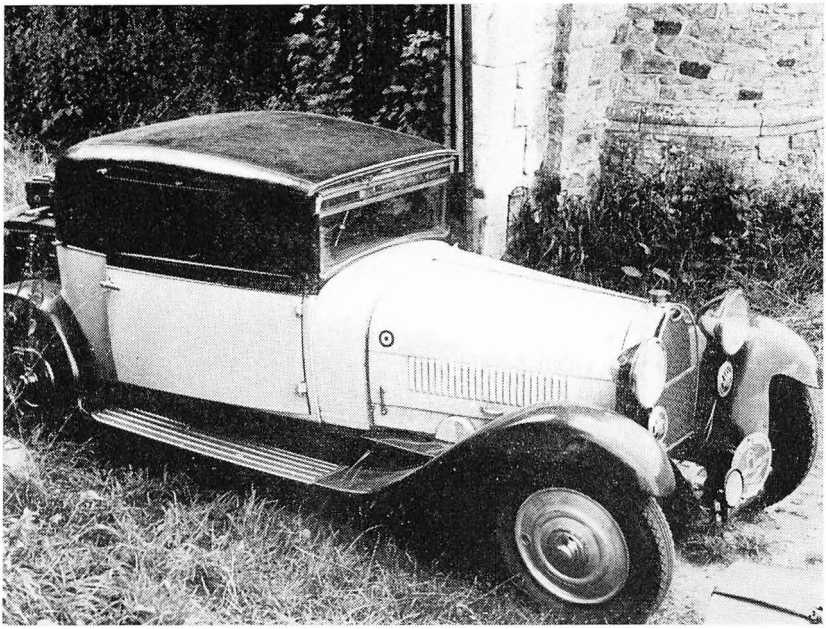
Wiboe Hansens »Rolls Royce« Phantom I, 1929.
6 cyl. – 105 × 140 – 7695 cm³.
(Karosseri: Letourneur et Marchand).



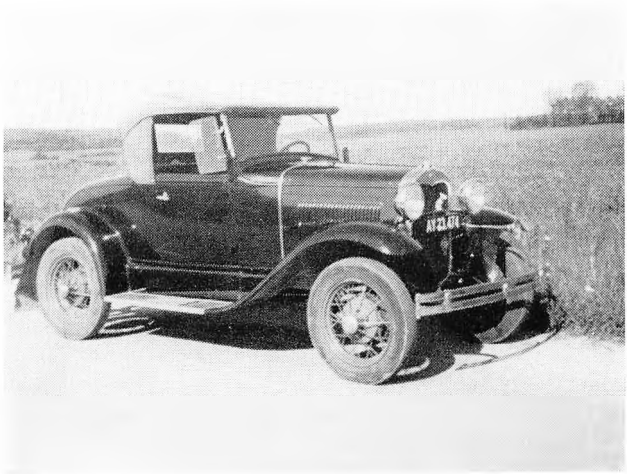
Aalholm Automobil Museums »Renault«, 1902 før og efter restau-

en af museets største rariteter. Karosseriet af Landaulettypen var også ualmindeligt i 1902.

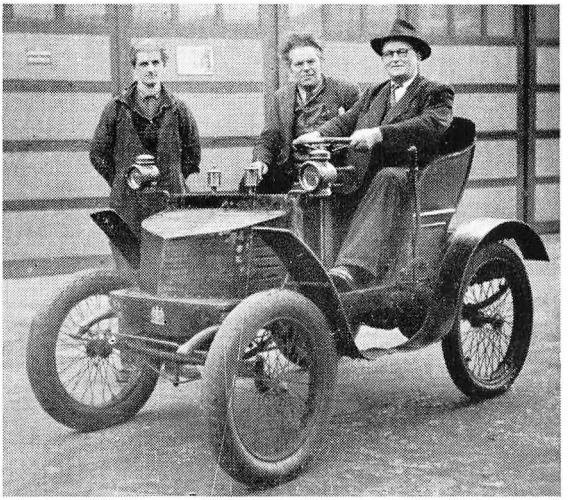




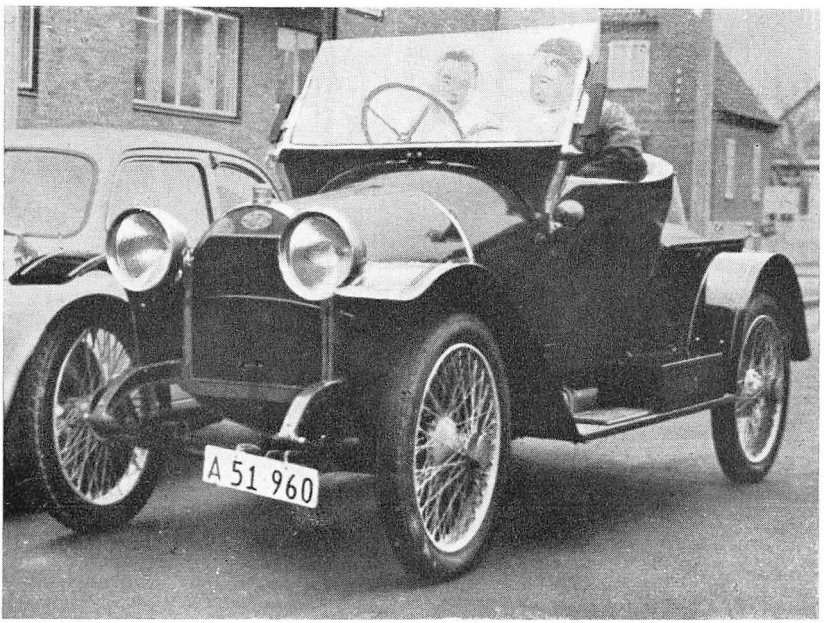
H. C. Rasmussens »Bugatti« type 44.
8 cyl. - 69 × 100 - 2992 cm³. (Ganglof karosseri).



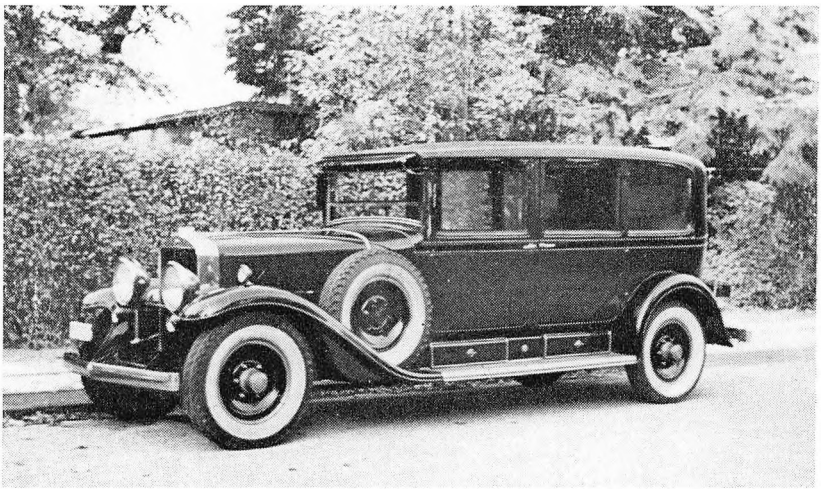
E. Mackeprang's Ford A 1930.



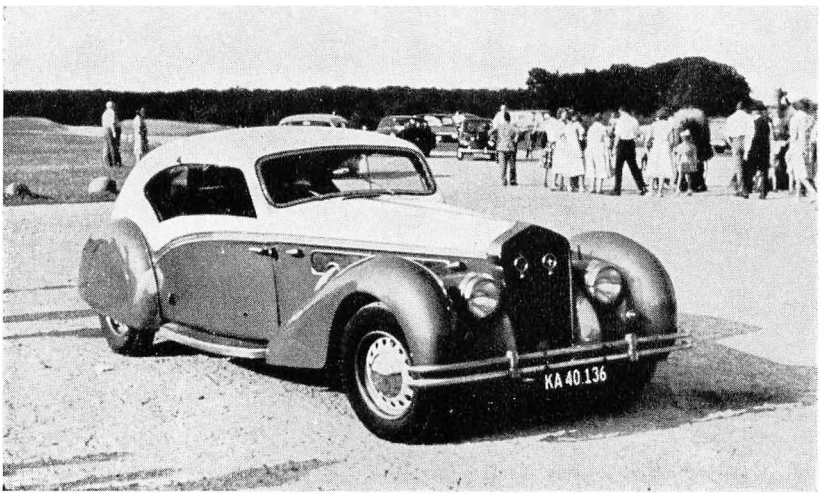
J. Pedersens »Vivinus«
1900.
2 cyl. tværstillet
Motor 95 × 100 –
1420 cm³.



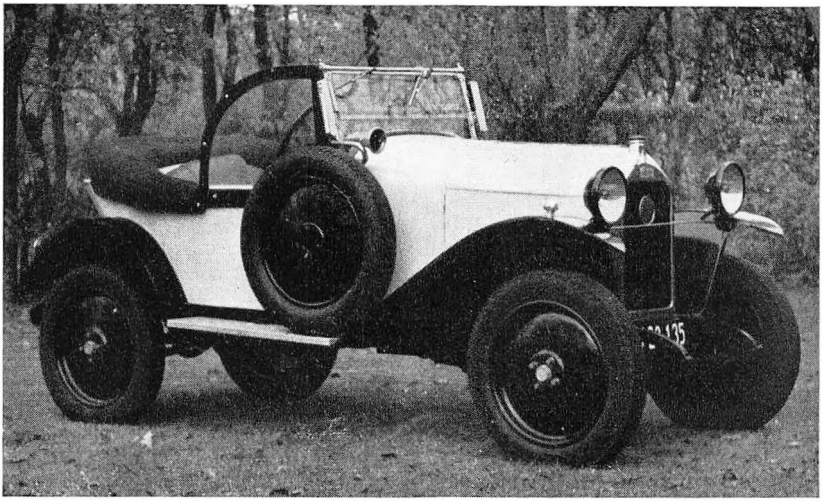
Smedberg's »Stoewer« 9,5/18 PS, 1911.
4 cyl. – 60 × 100 – 1700 cm³.



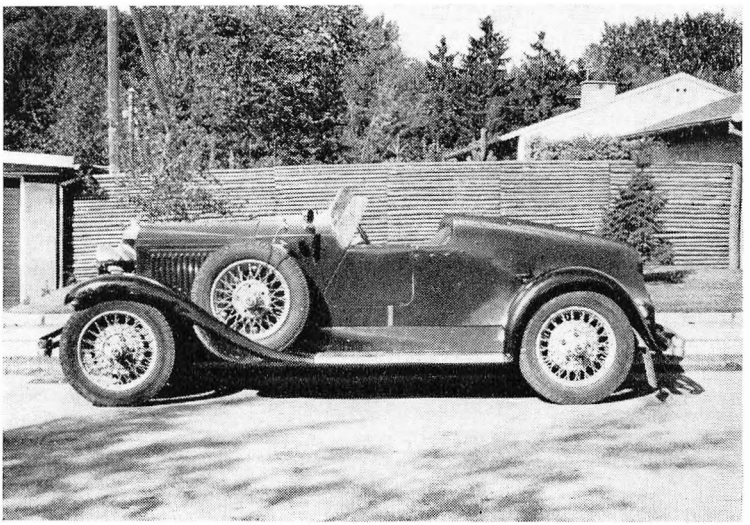
Graae's »Cadillac« model 370 A, 1930.
V-12 cyl. – 6030 cm^3 – 135 hk.
(Har tilhørt Hans Majestæt Kong Christian d. X).



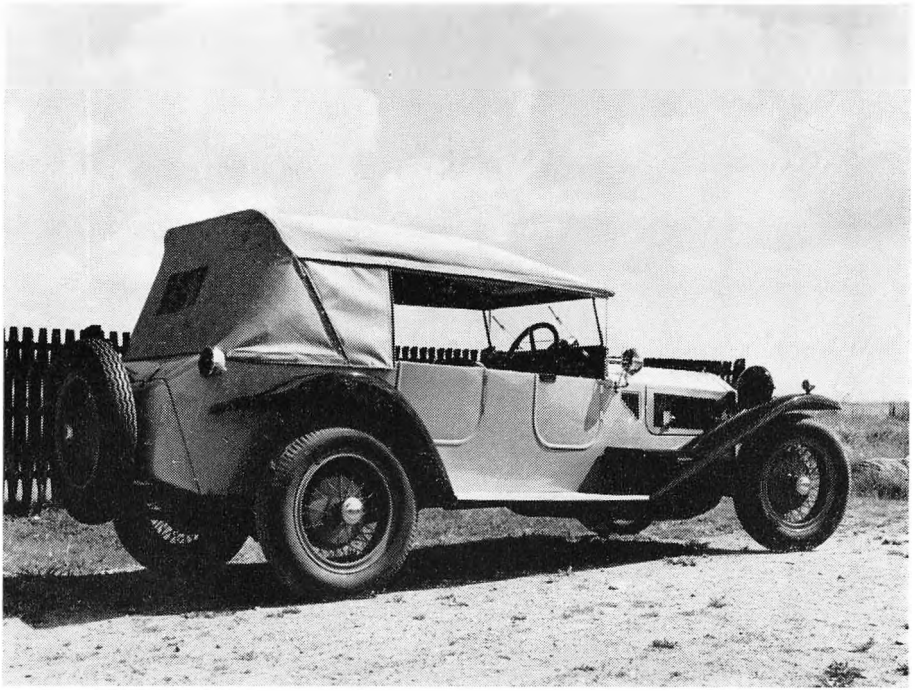
Beier's Delage D-8–120 1939.
8 cyl. – 84 × 107 – 4750 cm^3 – 142 hk.
(Letourneur et Marchand karosseri).



Bach's »Mathis« type P, 5 CV. 1921-22.
4 cyl. – 55 × 80 cm – 800 cm³.



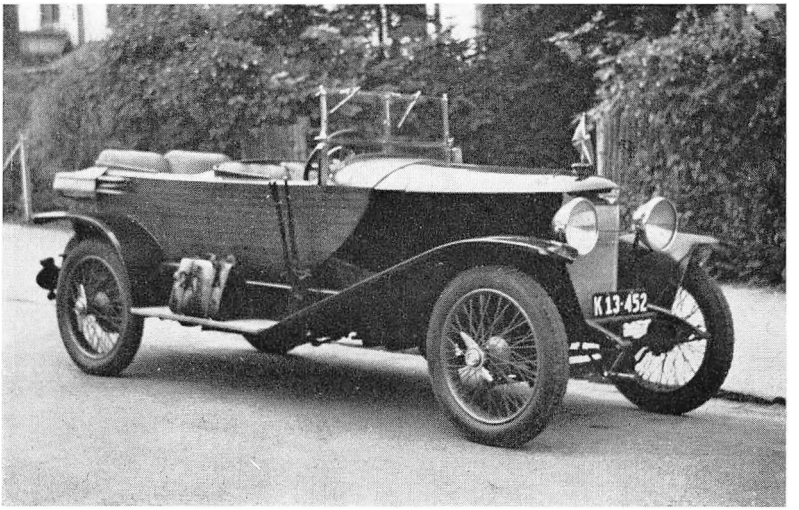
F. Sorensens »Vauxhall« Hurlingham, 1930.
Type T. 80 – 6 cyl. – 2890 cm³.
(Speedstertypen var den dyreste katalogmodel).



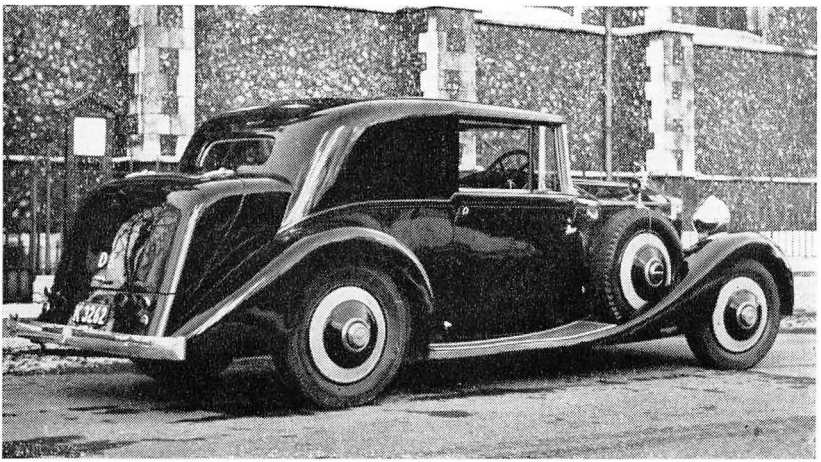
Ry Andersens »Lancia« Lambda 5. serie, 1925.
4 cyl. – 75 × 120 2121 cm³.



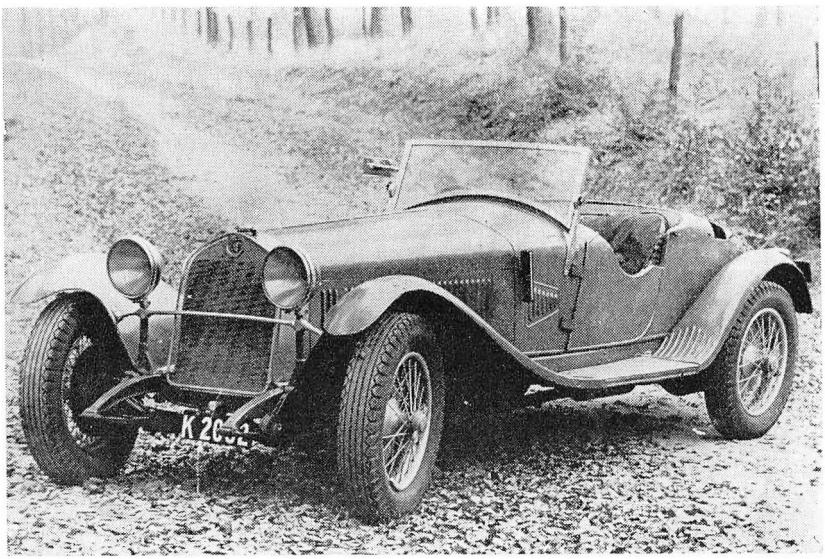
Wedel's Overland Whippet 1928.
4 cyl. – 79 × 111 – 2199 cm³.



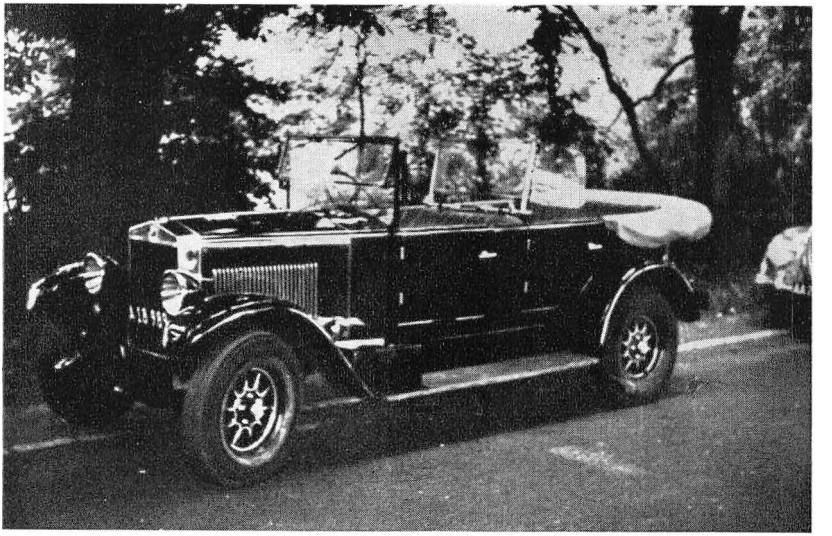
Neel's Austro Daimler 1917.
4 cyl.



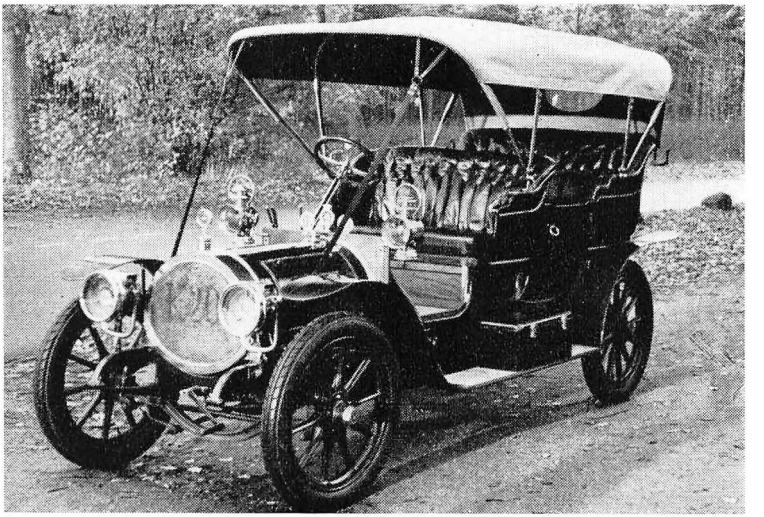
G. Christiansens »Rolls Royce« 20/25, 1939.
6 cyl. – 83 × 114 – 3669 cm³.
(Karosseri: Fernandez et Darrin, Paris).



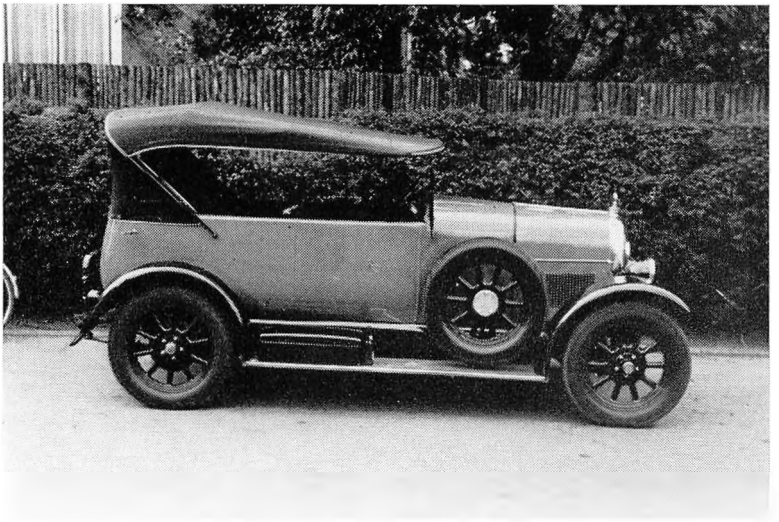
Hauberg's »Alfa Romeo« 1750, Gran Sport, 4. serie 1930.
6 cyl. – 65 × 88 – 1752 cm³ – 95 hk – 160 km/t.
(Zagato karosseri).



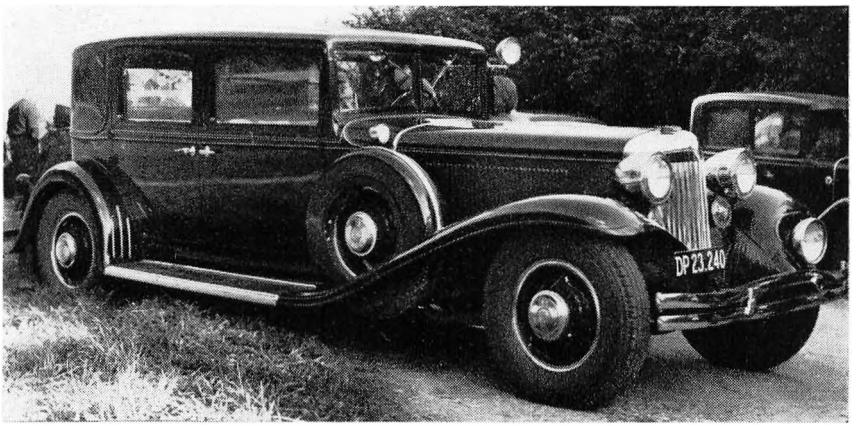
Bach's »Fiat« 503, 1926.
4 cyl. – 65 × 110 – 1460 cm³.



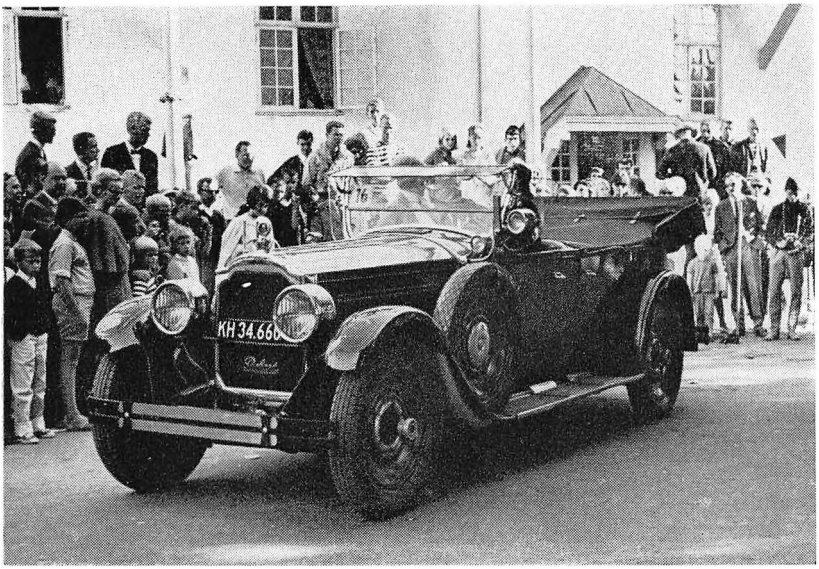
Ry Andersen's »Germain« 1907.
Model 18/22 – 4 cyl. – 102 × 110 – 4300 cm³.



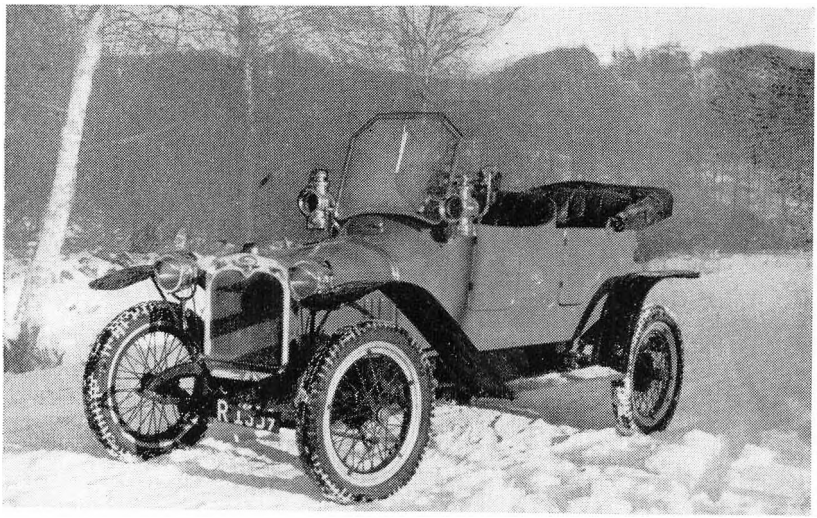
Smith's Fiat 501, 1924.
4 cyl. – 65 × 110 – 1460 cm³.



E. F. Jacobsen's Chrysler Imperial 1931.
8 cyl.

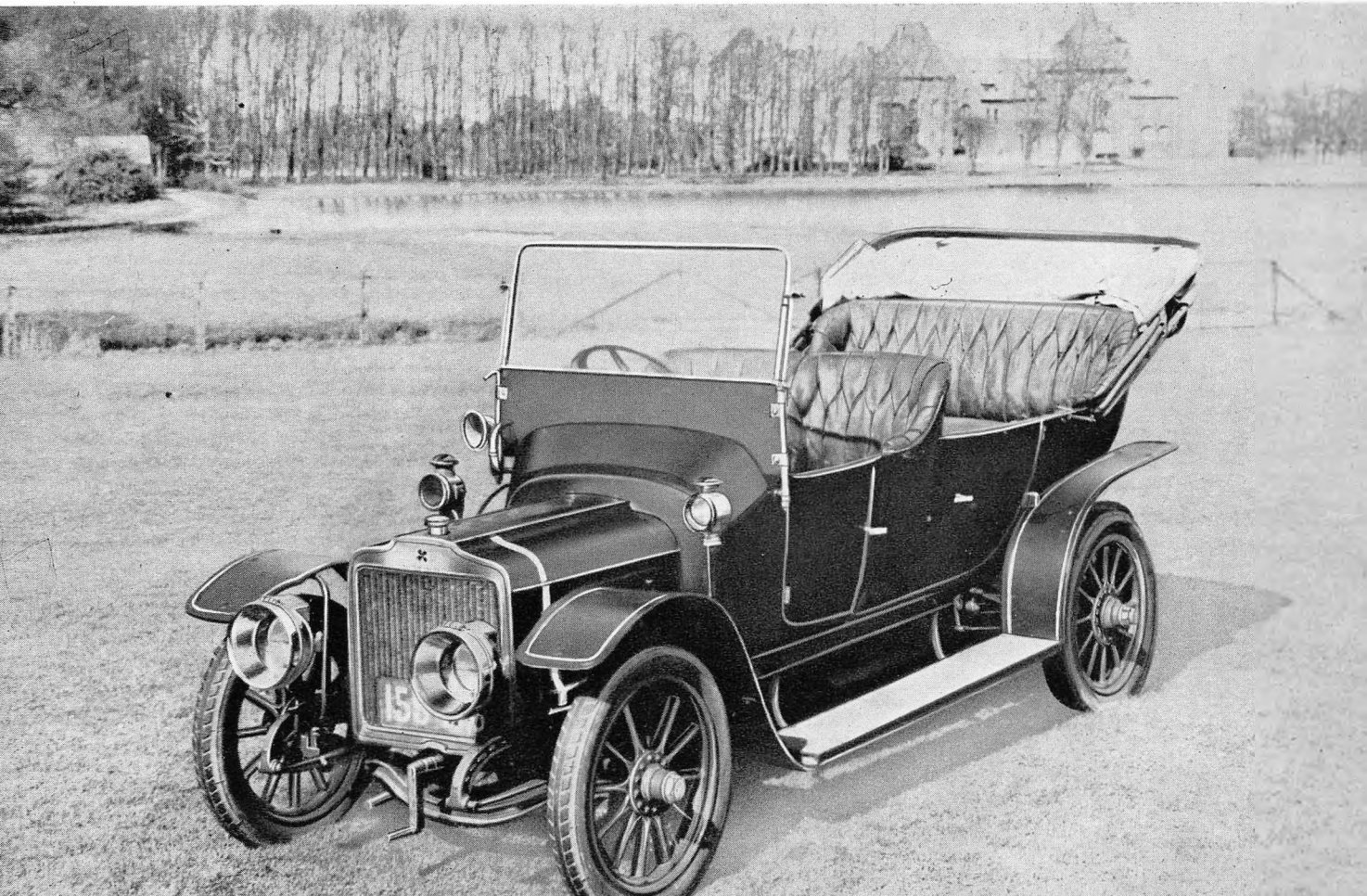


G. Christiansen's »Packard« Eight 1924.
8 cyl. – 86 × 127 – 5875 cm³.



J. Frederiksens »Wanderer« Tandem 1910.
4 cyl. – 62 × 95 – 1162 cm³.

(Tilhører Aalholm Automobil Museum).

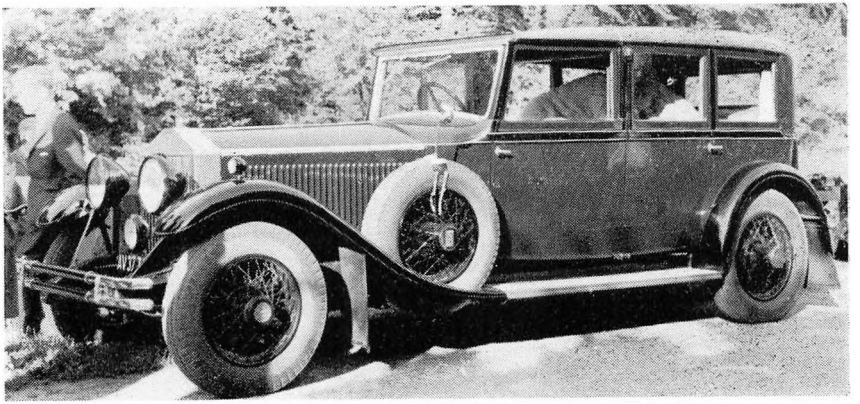


4 cyl. – 83 × 86 – 1950 cm³. (Tilhører Aalholm Automobil Museum).

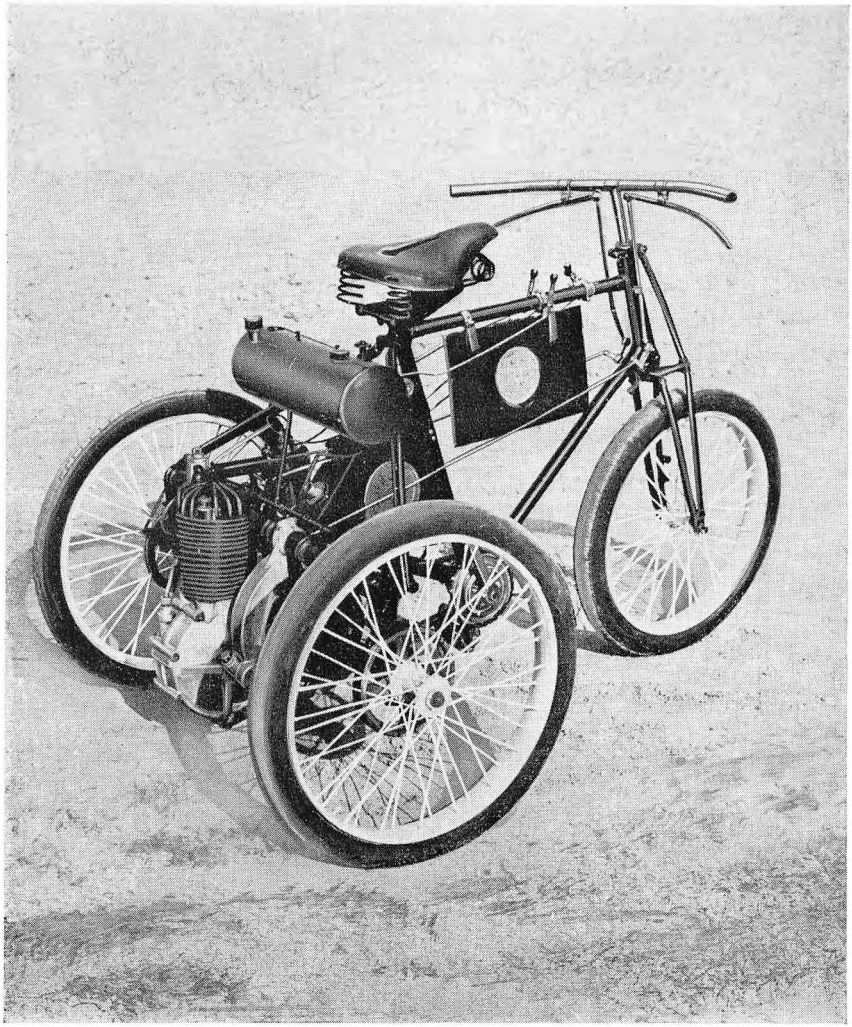




Henriksen's »Peugeot« Quadrillette, 1923.
4 cyl. – 50 × 85 – 680 cm³.

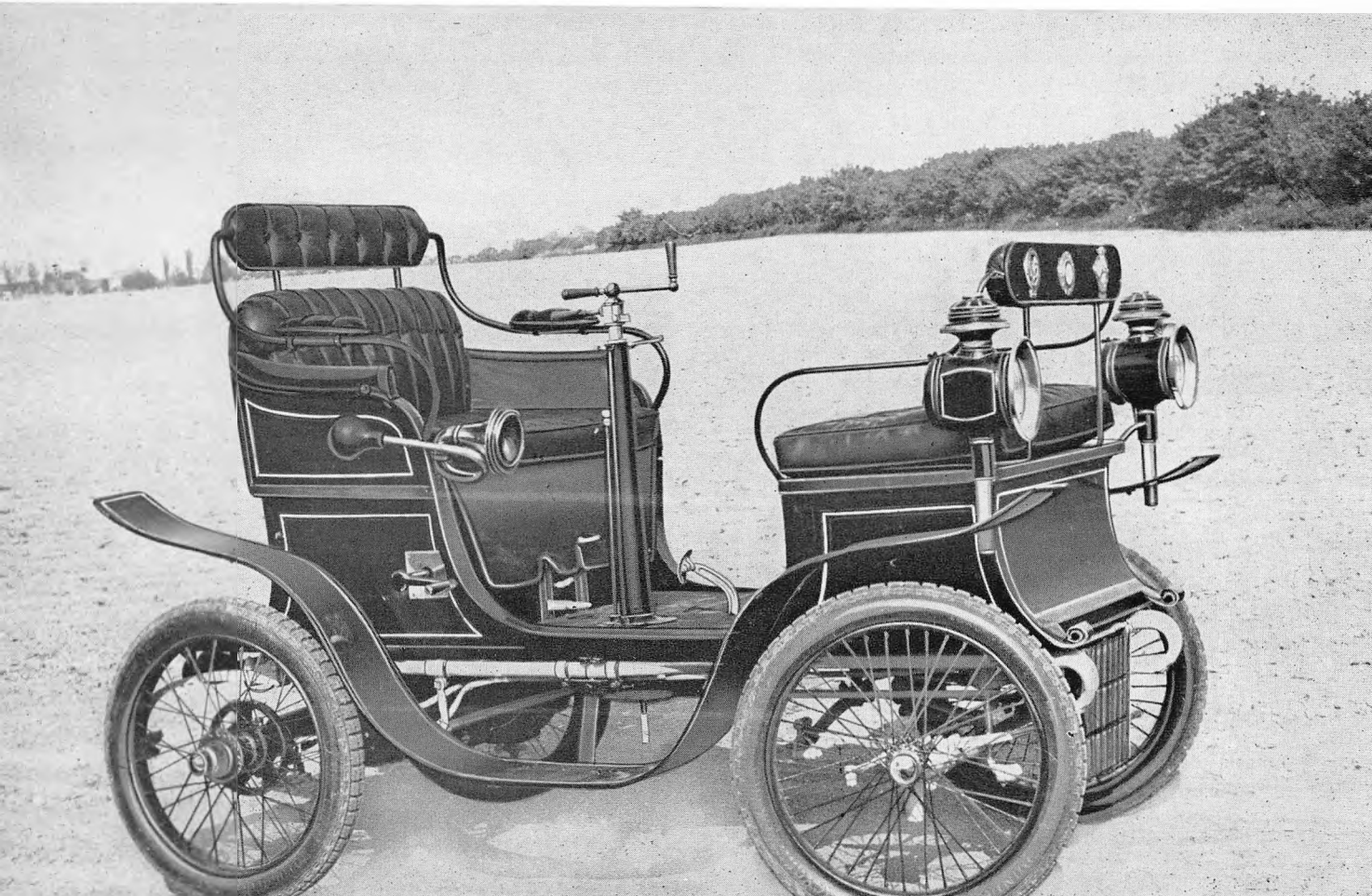


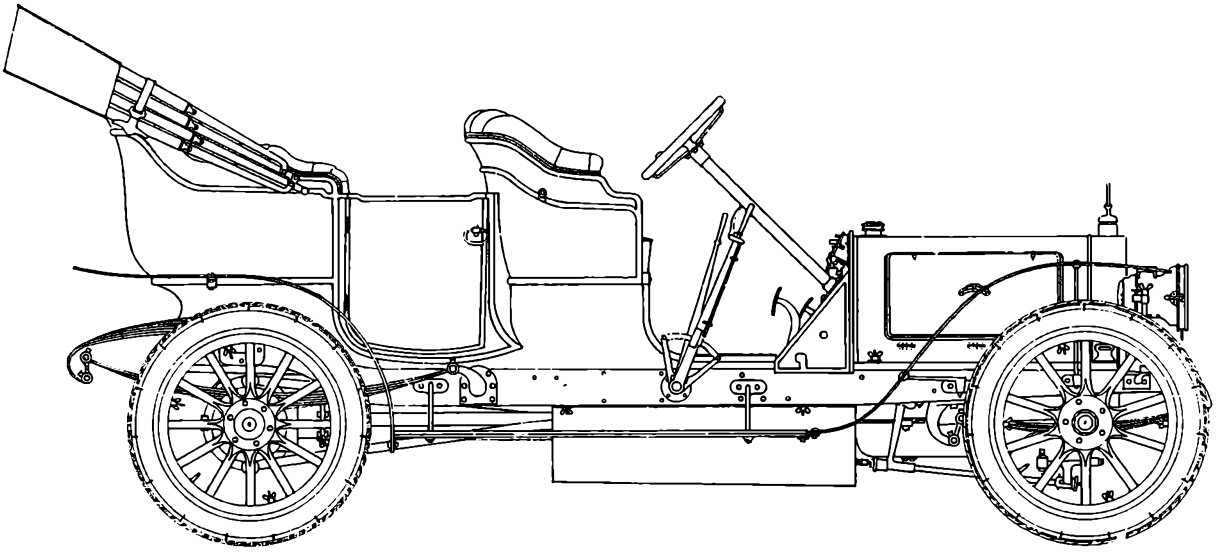
Sv. Tybjerg's »Rolls Royce« Phantom I, 1926.
6 cyl. – 108 × 140 – 7695 cm³.



De Dion Bouton Tricykle, 1897.
(Tilhører Aalholm Automobil-Museum).

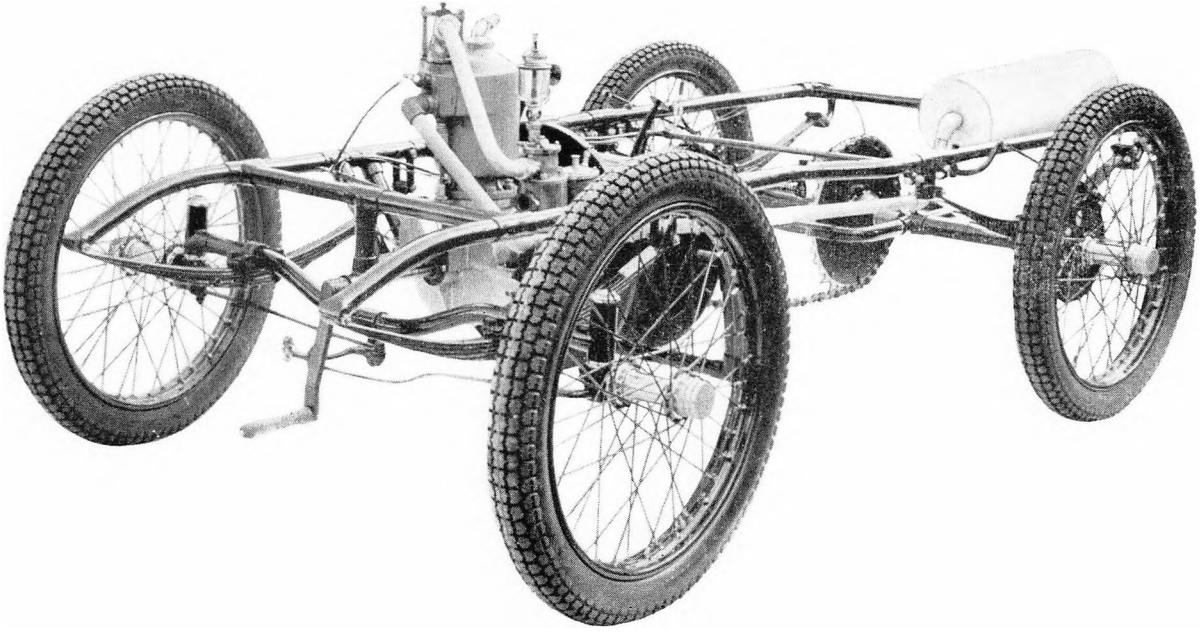
(Tilhører Aalholm Automobil-Museum).





16/22 HP. ATELIERS GERMAIN.
MONCEAU SUR SAMBRE.

Opmålingstegning af arkitekt Thorkil Ry Andersen.
(Se også side 33).



Dansk Automobil og Cyclefabrik, 1899.
Chassiset til den side 15 viste Voiturette.

ENGLISH SUMMARY

The cars shown in our ten years anniversary report have been selected with the aim to show the versatility of our club.

Caused by frequent differing trade agreements, Denmark has, during the years, imported cars from most of the car producing countries.

This counts for the wealth of different makes, which have allways been available in Denmark.

In comparison with some foreign clubs it will perhaps be difficult to show a comprehensive collection of the more exotic luxury carriages but still it's amazing to see that many of this type of cars found their way to our country and later fell into the hands of our members. A pleasant fact from a car-historic point of view is to observe that the members have been very indifferent to the internationally acknowledged criteria for veteran- and vintage cars.

They have collected everything available in the field of their personal interest and economy.

This disengagement from what's commonly rated as collectors items in official circles has in ten years given us a very representative collection of the cars that formed the traffic picture in our country during the last seventy years.

It's also typical that the man in the street often is more interested in the standard production car from earlier periods than the luxury car, as the first reminds him of bygone days in a more realistic way.

Among our members there has been a natural desire to fill up the gaps in the more special fields of cars, which have disappeared completely or which have never been imported.

The desire to own a Duesenberg, a Mercer or a Hispano Suiza is permanent, but so far prices on the international market have barred the possibility for realising such dreams.

Nevertheless members have done wonders in other fields wherefore we can boast of a rather impressing collection of Bugatti and Rolls Royce cars, our little country taken in consideration.

Outside single cars in members ownership and a couple of minor private collections it is of importance to name the fine collection of cars in "Danmarks tekniske Museum" (The owner of the Hammel car pictured on our club badge).

It is natural to name Danmarks tekniske Museum here as the club has been collaborating closely with the museum from our very beginning.

Last but not least the newly formed collection of Baron Raben-Levetzau on Aalholm castle shall be mentioned.

This comprehensive collection of cars from every period in the motor car history is unique and it is of the utmost value in enabling us to study the complete technical evolution on home ground.

Baron Raben has not only concentrated on the collection of veteran cars from before the first world war, even if it should be admitted that these cars were scarce in Denmark before he started, but he has filled plenty of gaps from later periods and ample space has given the extra advantage, that the collection has been able to include many cars from the thirties too.

These last mentioned cars are fast becoming scarce, but are today still ignored by the average collector.

The vintage period is the most popular among our members as it represents the type of car that will be suited both for daily use and pleasure.

Heavy taxation and running costs makes it nessecary for the danish collector to chose his cars from more practical viewpoints, but cars from the twenties and the first few years of the thirties represents in our view the summit of car building and they bring satisfaction to the majority of members.

As mentioned before the cars from the thirties and even examples from later years have to be considered now and as our club has allways been more interested in the cars themselves than in rally activities it is believed that the second name of our club: "Bilhistorisk selskab" i.e. "Car historic Society" will be prevalent for the coming years as this name allready for some time has been synonymous with the line followed by the members.