DVM
VETERANEN
Medlemsblad for
Danmarks Veteran Motorcykleklub
Husqvarna
HUSQVARNA
86
1924

VETERANEN

47. årgang ISSN0105-9025
Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(Medlem af Danmarks Motor Union)

Redaktør
Leif Obbekær Hansen
Ahornvej 19, 5250 Odense SV
mail: obbekaer@post.tele.dk

DVM´s Bestyrelse

Formand
Lars Klitgaard 4498 6032
Ellestien 10, 2880 Bagsværd
lars.klitgaard@dvm.dk

Kasserer
Otto V. Lassen 4636 7473
Eget Bo 17, 4000 Roskilde
kasserer@dvm.dk

Sportsleder
Jette V. Søndergaard 9854 6737
Lindumvej 23, Hvornum, 9500 Hobro
sportsleder@dvm.dk

Sekretær
Ole Jensen 5687 9420
Giesegårdsvej 107, Gørslev, 4100 Ringsted
ole.jensen@dvm.dk

Veteranekspert
Kurt H. Jensen 4587 5487
Frem 9, 2800 Kgs. Lyngby
veteranekspert@dvm.dk

Webmaster
Hanne Sigsgaard
Vestergade 7, 5600 Fåborg
webmaster@dvm.dk

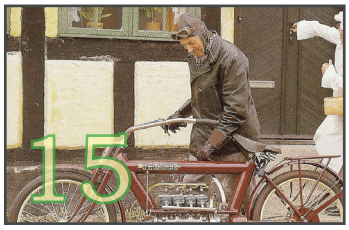
Arkivar
Leif Obbekær Hansen 6617 3396
obbekaer@post.tele.dk

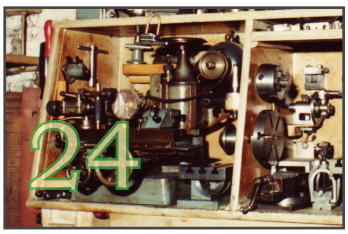
Bladet udkommer den første i lige måneder. Materiale til bladet skal være hos redaktøren den 10. i ulige måneder.

Indhold

Nummer 6 2012

Mundus 3-5
Drøm ved Windmill 6-9
Skåne Rundt 9-12
Det Gamle Album 13
Erik Nielsen ”Maleren” 15-19
Natløb Sjælland 20
Kontingentopkrævning 21
Sydjyderne på Tysklandstur . . . 22-23
Bevarindværdigt værktøj 24-26
Egeskovløb 2012 27
Generalforsamling 2012 28-30





Restaurering af Mundus Motorcykel -et projekt for tre personer.

Af Hans Olsen nr. 1503

I 1997 var jeg heldig, at få fat i en Mundus motorcykel, der havde været benyttet til udstilling hos en Autoforhandler. Foto i næste spalte viser den købte Mundus, som det fremgår er cykel og tank ikke tidssvarende, men motor, karburator og reguleringsudstyr var orginalt. Motoren har nr. 330.

Mundus motoren er en såkaldt "Cykel motor" som man monterede på sin cykel efter enkle og få modifikationer af stellet.

Motoren der er en benzinmotor er udtænkt af Jens Høltermand fra Randers, som den 5. maj 1906 indgav en patentansøgning og tegning til en "Anordning ved totaktsmotoren". Motorn er en 1-cylindret 2 1/2HK, som blev kaldt Høltermands Motoren og produceret i Randers. I 1907 blev patentet solgt til handelsselskabet Mundus .

Hvem kender til Mundus

For at komme i gang med projektet, efterlyste jeg på et klubmøde, om der var nogen, der kendte eller havde en Mundus.

På et torsdag klubmøde var der to der meldte sig, Stig Emcken og Henrik L Nielsen. Stig, som havde en motor, der var fundet af Børge Kaa, sammen med en Mundusmotorcykel, hvilket fremgår af foto i næste spalte.

Her er cyklen, som den så ud, da Hans Olsen overtog cyklen i 1997. (red.)

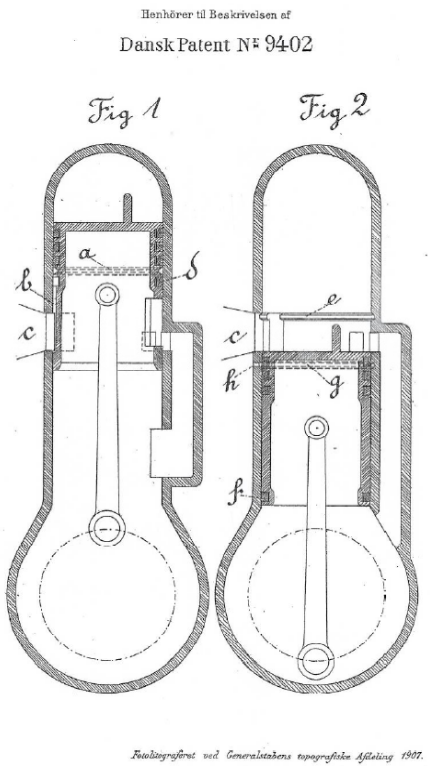
Henrik L. Nielsen, havde også en motor som han havde fået af en arbejdskammerat, der havde navnet Mundus, men om den havde en relation til Mundus Motoren, fandt vi aldrig ud af.

Trekløveret gik straks i gang med at aftale en ugentlig skrueaften, hvor de forskellige opgaver, blev tildelt som hjemme opgaver eller blev udført på værkstedet samme aften.

I 1970 deltog Erik Orth i Skagenløbet på en Mundus, som ifølge programmet, årgang 1907. Det kan være cyklen fra Børge Kaa.

Den første opgave var at finde frem til, hvad der var af materiale om Mundus. Første step var en henvendelse til det Kongelige Bibliotek, og det gav gode resultater.

Her fik jeg patent beskrivelsen, med tilhørende tegning, som er vist herunder. I forbindelse med salg af Mundus motorcyklen, blev der også udført en nøjagtig beskrivelse af, hvordan man skulle starte motoren.



Her er Erik Orth klar til start på Skagenløbet i 1970. Feltet blev sendt afsted af karismatiske chef for Volvo, Harry Motor.

Valg af cykel

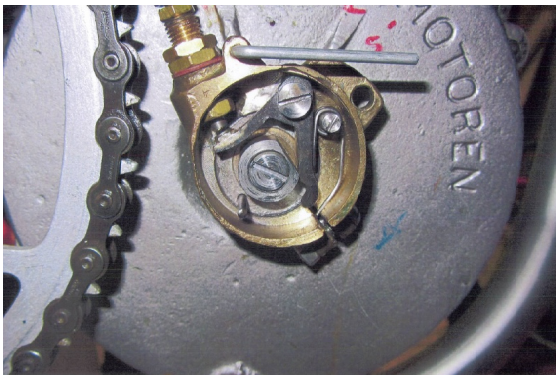
Det første der skulle findes var en cykel fra ca. 1907 samt illustreret kataloger, der kunne hjælpe med at tidsfastsætte de enkelte dele. Fyns Cykel Depot fra 1908-1909 illustrerede både cykler, cykeldele og værktøjer. Jeg var heldig at finde flere cykler fra tidsperioden bl.a. Fra Hamlet, Adler, Dyrkopp og en Stenorup fra Vejen, hvilket jeg valgte til Mundussen.

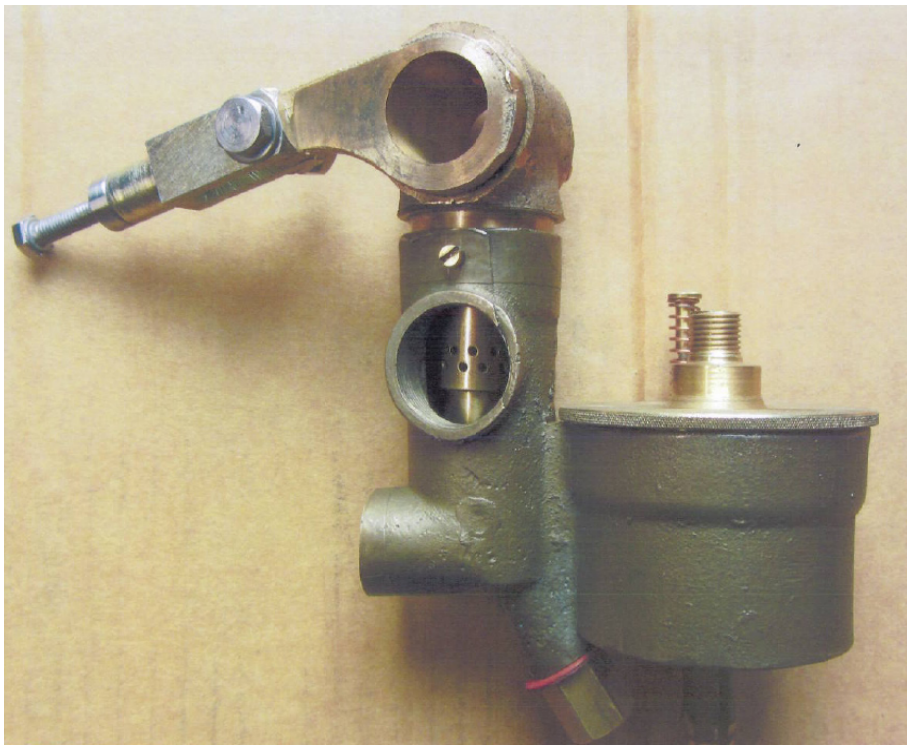
Fremstilling af komponenter

Efter indsamlingen af diverse materiale af Mundus Motoren, kom turen til de dele der manglede på de to motorer, og da min var original, blev der med baggrund i den udfærdiget en arbejdsliste, og skitsetegninger for de dele der skulle udføres.

En del af komponenterne skulle støbes efter de originale dele, hvilket blev udført af en kunststøber, der kunne arbejde med voksstøbning, da der var en del, der skulle støbes, skal der kun nævnes følgende emner.

Forbindelses røret mellem cylinder og krumtaphuset, inklusiv indsugningsventil, karburator, tændingssystemet. Efter støbningen kom bearbejdningen af diverse små dele, forbindelsesrør, karburator og tændingssystemet. Billederne herunde viser flere af fremstillede delene.





To nye deltager i projektet

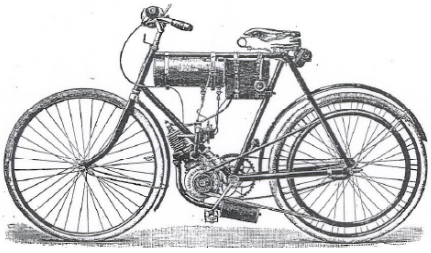
Mundus Motoren kom ikke ud at køre, hvor Stig Emcken og Henrik L. Nielsen var med i projektet. De to venner/kammerater døde alt for tidligt, og er meget savnet.

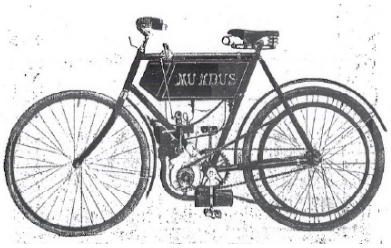
Michael Stjernqvist og Lars Klitgaard blev de næste ejere af Mundus Motorerne.

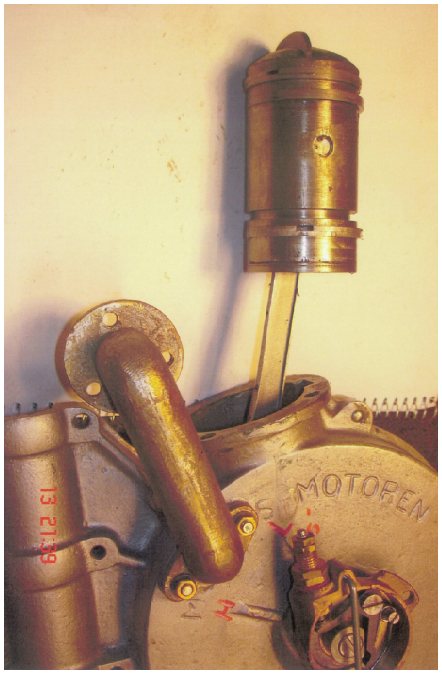
Michael og jeg, med Lars på sidelinien, forsatte projektet. Min blev samlet, testet og indstillet/justeret i en prøvebænk, der var udført til opgaven, og som viste sig at være uundværlig. Det kan nævnes ,at indstilling af tændingssystemet, som krævede af hensyn til trægheden i det elektriske/mekaniske måtte havde en indstilling, der medførte et tidligt tændings tidspunktet for at kunne køre optimalt.

Justering af karburatoren, som består af et svømmer hus, en nåleventil som styrer svømmerhøjden. I karburatorhuset er der monteret et sprøjterør, hvor primærluften som indtages ved cylindervæggen, ledes op langs sprøjterør ved hjælp af et rør, med huller, hvor luften kommer ud i gennem og blander sig med en regulerbar sekundær luft. Blandingen af benzin dampe og luft ledes derefter ved hjælp af forbindelses røret ind i cylinderen.

Den kom til at køre perfekt med en hastighed på ca.40km/h. Billedet, der indleder denne artikel er min, og den kører perfekt. *Hans Olsen*







Min drøm ved Windmill 2012

ved Lars Klitgaard

Ved Windmill Rally 2012 i Kaltenkirchen skulle vores motorcykler overnatte sammen i telt natten mellem lørdag og søndag. Grunden var at der fra lørdag kl. 18:30 til søndag morgen ikke måtte skrues på cyklerne – de blev frigivet 10-15 minutter før søndag morgens store udfordring – start motorcyklen indenfor 1 minut med alles opmærksomhed rettet mod dig og mekanikken.

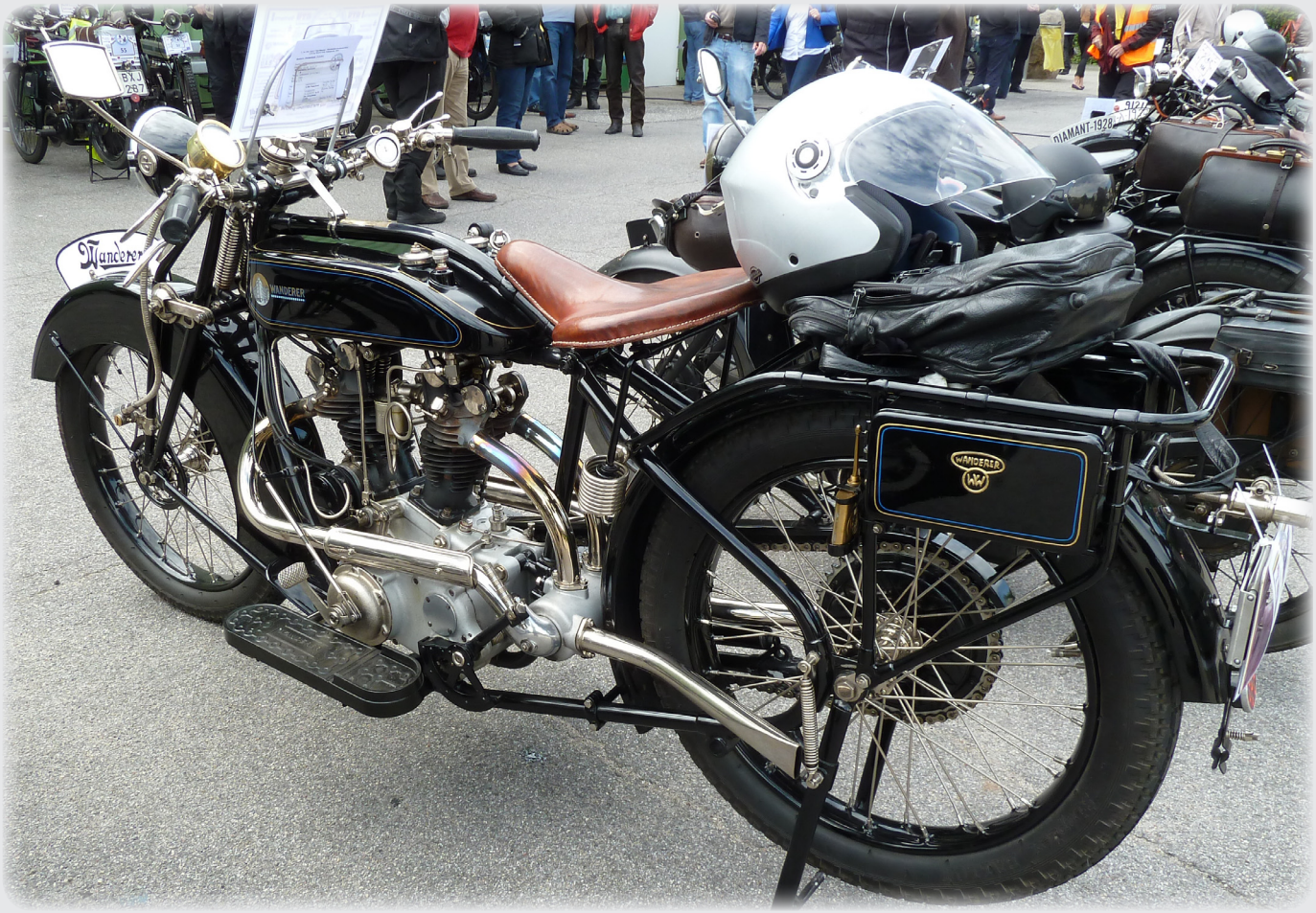
Motorcykelteltet var i direkte forbindelse med teltet hvor vi spiste middag og festede, så der var rig mulighed for at studere detaljer på de cirka 220 flotte veteraner. Jeg tilbragte lang tid derinde og gik og drømte. På et tidspunkt, da jeg var sikkert udenfor hørevidde for andre, spurgte jeg mig selv med lidt forvrænget stemme:

" Hva'så Lars, hvad vil du vælge hvis du fik frit valg på alle hylder" ?

Uhadada det var svært at beslutte sig – den ældste deltagende motorcykel, en helt unik Achilles fra 1901 er for de fleste nok et naturligt valg, men jeg besluttede mig for at søge videre.

Horst Klett ved at placere Achilles motorcyklen i Park Ferme.

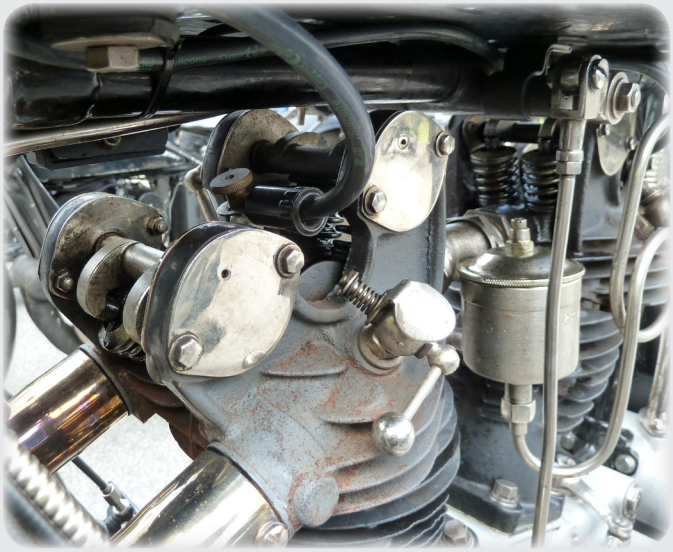
Lars var ikke ene om at drømme, her er Bent Christensen og Sv. Erik Holm på rundtur i teltet. (red.)



Skulle det være en 1910 Clyno med sidevogn og et meget særpræget 2-trins kædegear hvor der er 2 kæder til baghjulet eller hvad med en ualmindelig fræk og lav Zenith 1925 med sidevogn eller hvis den skal være helt vildt hurtig og skal løbes igang – en 1926 Sunbeam TT model 90 ?

Da jeg pludselig så motorcyklen med start nummer 109 var jeg ikke et øjeblik i tvivl – der var den jo, den helt rigtige: 1926 Wanderer 5,4 PS Type H. Min begejstring var så stor at jeg helt glemte at tage billeder – jeg tror også jeg glemte at trække vejret i lange perioder. Jeg besluttede at jeg måtte finde ejeren for at få flere oplysninger om denne meget lækre cykel jeg havde "fået lov at vælge". I programmet fandt jeg ud af at jeg skulle have fat i en tysk deltager, Reinhold Grönemann fra Osnabrück.

Søndag morgen genfandt jeg Wanderer'en udenfor teltet, og jeg blev bekræftet i, at jeg havde gjort det helt rigtige valg – nøøøj, hvor var den bare lækker. Jeg stillede mig tæt op ved siden af den og ventede på en der hed Reinhold og lignede en stolt ejer. Det meste af natten havde jeg forberedt min samtale med ejeren – med en middelmådig realeksamen fra starten af 70-erne er mine tyske sprogkundskaber sådan, at jeg praler med at jeg kan klare mig med noget jeg kalder "cirkus-tysk".



Reinhold var en fantastisk venlig ældre mand der tydeligt og langtsomt fortalte mig om sin Wanderer: Han havde købt den tilbage i 1963 og havde den færdigrestaureret for 12 år siden. Den har nu kørt 20.000 km. og ser stadigvæk nyrestaureret ud. Det er den yngste Wanderer i hans samling på ialt 9 Wanderer motorcykler – de ældste er 2 og 4 PS begge fra 1914.

Wanderer'en har en meget spændende mekanik: 708 cc., 2 cylindret V-motor med ialt 8 ventiler og toportede topstykker så der er hele 4 udstødningsrør ned til en fælles lydpotte i aluminium. Selvom den betegnes 5,4 PS har den noget der ligner 15 PS. Jeg oplevede flere gange under løbet at blive overhalet af den --- den både kører og lyder helt fantastisk.

Det der gør Wanderer motorcykler til noget helt specielt er den helt fantastiske udførelse af alle de mekaniske komponenter af eget fabrikat – fra motor og gearkasse helt ned til små beslag og håndtag.

Jeg tog en del billeder under en af vores pauser. Jeg kan love at billederne ikke lyver – den er meget lækker.
Audi-koncernen, der jo er det eneste firma der har "overlevet" fra det det gamle Auto-Union (Audi+Wanderer+Horch+DKW) har forsøgt at lokke Reinhold til at sælge sin Wanderer samling til deres museum – til alt held for os har han valgt at køre på dem så vi kan opleve dem i deres rette omgivelser.
Når du har studeret billederne vil du med sikkerhed synes at jeg har valgt helt rigtigt. Det er nu dejligt at drømme.

Lars Klitgaard

Gearskiftet er bygget ind i siden af tanken så det kun er den del man har brug for at betjene, der rager udenfor. Det har været en dyr detalje at fremstille og så stjæler det jo næsten 1 liter af tankens kapacitet.

Karburatoren er en 2 spjælds AMAC.

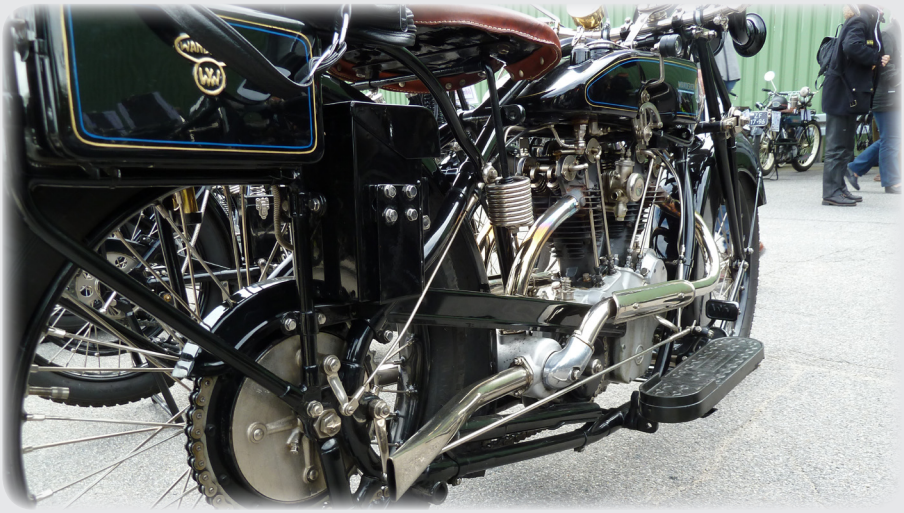
Magnet, dynamo og det øvrige lysanlæg er altsammen Bosch.

Håndgear og fodkobling er en rigtig god kombination på en motorcykel, især når koblingen som her på Wanderer'en, kan holdes og tilkobles ved hjælp af et håndgreb for venstre hånd. Alle Nimbus motorcykler med håndgear har samme gode system. Bemærk at koblingen sidder for enden af krumtappen og ikke på gearkassens indgangsaksel.

Køleribberne på V-motorens cylindre er vandrette – en detalje som 2 cylindrede Wanderer havde lige fra de første kom i 1910. Snapsehanerne er luksusudgaven med støvdæksel der drejer sammen med håndgrebet. Krumtaphus og gearkassehus er udført som 1 støbning.

Venstre side af styret med betjening af:
- baghjulets parkeringsbremse, med spærrepal
- kobling
- tændingsregulering
- kortslutning af magnet
- sidespejl

Højre side af styret med betjening af:
- ventilløfter
- luft- og gasregulering
- hornkontakt
Holderen for lommeuret er tidstypisk ekstraudstyr.



Skåne Rundt

Hermed et lille tilbageblik til den tid, hvor Skåne Rundt tog sin begyndelse.
Billederne her på siden er fra start og mål 1912 og 13.

Skåne Rundt er et løb som tids- og arrangementmæssigt ligner meget vores Skagenløb.

Det første Skåne Rundt blev kørt i 1912, altså et år før Skagenløbet i Danmark. Det var Sveriges første hastighedsløb for motorcykler på offentlig vej. Løbet var en stor udfordring for mand og maskine.

Der blev startet fra Tinkarpsbacken nord for Helsingborg. Her gjorde kørerne sig selv og maskinerne klar til den lange tur på 500 kilometer. Da turen gik igennem meget øde områder, ja så måtte man medbringe dæk, slange og ekstra dunke med benzin. Vejenes beskaffenhed var også af en sådan stand, så der på mange strækninger måtte køres i mudder på mellem 3 og 7 centimeters tykkelse. Der var ikke noget der hed opsamler eller andre former for følgebiler med mekanikere, nej løbsdeltagerne måtte klare sig selv, evt. kunne de få lidt hjælp fra de lokale smede, i de få små byer de kom igennem. Vejene og motorcyklerne blev efterhånden, bedre og rallyet var en årlig tilbagevendende begivenhed helt frem til 1939, hvor krigen satte en stopper for løbet.

Skåne rundt blev genoptaget i 1970 som et Rally for motorcykler fra før 1945. Det er Motorcykelhistoriska Klubbens syd afdeling, der står for afvikling af løbet. Det har været afviklet som Veteranløb siden 1970, og havde 100 års jubilæum her i 2012.

Obbekær

Det ser ud til at Indian gjorde det rigtig godt for hundrede år siden. De billeder her har jeg sakset fra den svenske hjemmeside, viser vinderne i 1912 og 1913 alle på Indian.

Skåne Rundt 100 år
Jubilæumsrallyet 25. – 26. august 2012

Løbet havde igen i år start fra Örenäs Slott, som ligger i Glumslöv 20 km fra Helsingborg. Slottet har en pragtfuld park, hvorfra der er en enestående udsigt ud over Øresund med Ven og Danmark som baggrund. Der var 210 cykler, hvor der var 37 fra Danmark. Resten var fra Sverige, Norge, Holland, Tyskland, Estland og Finland.

Lørdagen gik til Saxtorp med kaffepause og videre over Kävlinge, Svedale til Smygehamn, hvor vi ramte Skånes sydkyst. Vi fulgte kysten til frokostpause i Skivarp, hvor alle skulle fotograferes – mand og maskine og uden hjelm. Det var pragtfuldt at nyde frokosten udendørs med udsigt over Øresund. I Simrishamn tog dræberkoblingen på en HD magten fra en mand, så han måtte bide i græsset og i tilgift fik han torpederet en anden cykel. Lørdagens etape var på 280 km med mål i Åhus. Jørgen Pihl måtte lide den tort, at opsamleren tabte hans HD to gange, så der kom buler, og der røg to køle ripper. Opsamleren mente, at han nu havde en "halv" topper. Man skal virkelige passe på, hvem der står for ens transport. Ved festaftenen på restaurant Åhusstrand modtog Edward Jensen som ældste deltager en flagstander. Vores formand Lars Klitgaard takkede for det flot tilrettelagte løb og reklamerede for Skagenløbet 2013.

Søndagen blev noget mere strabadserende, da vi nu skulle tværs over Skånes land. Træerne skyder rødder ind under asfalten, så der kommer nogle ordentlige buler. Men landskabet er helt fantastisk med kuperet terræn og snoede veje samt udsigt over de flotte søer. Der var mål på Örenäs Slott og dagsetapen var på 240 km. Vi var heldige med vejret begge dage, men fik en ordentlig dukkert, da vi skulle hjem fra Helsingborg. Niels Palle og hans søn Sune blev badet godt i sulekaret på Morganen.

Otto V. Lassen

Der var fine vimpler til repræsentanterne fra de forskellige lande der deltog. Edvard Jensen modtager for DK.

Der var fine diplomer med billede af deltagerne, ved ankomst til målet. Mange danskere fik aldrig deres diplom, da de hastede hjem, på grund af regvejr.

Herover er det Erling Holm med Bernt Linder forrest. Bernt´s far, Carl Linder Madsen kørte et utal af løb i Skåne og var med fra starten i 1970 da løbene blev genoptaget, Herunder formanden i fin stil på Sunbeam, cyklen, som blev restaureret af F16 mekaniker Henning Gravesen, for mange år siden.

Der var 5 danskere på "Kakkelovnsrør". De er her linet op ved et af pausestederne. Det var: Ole Sommer, Egon Nielsen, Henning Petersen, Mogens Hansen og Hans Peter Olsen.

Jens Nielsen og Sonja var også taget til Skåne Rundt. Jens mangler, så han har nok taget billedet. Bag ved Sonja er det Eva og Per Lange. Både Jens og Per kørte kørte på 12 Harly fra 1930.

Skåne Rundt

Denne side er også billeder fra Skåne Rundt i 2012.

Pokalen til venstre kan ikke vindes, men vinderne får graveret deres navn ind på soklen. Løbets festaften holdes altid lørdag aften, og i år var det på Åhus Strand.

Det gamle album

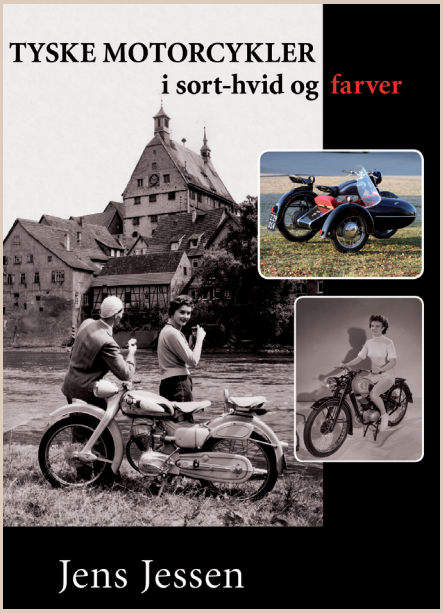
Her er et pragtfuldt billede fra Johannes Madsens Efterfølgers cykelforretning, også benævnt som Teknisk Værksted. Stedet findes ikke mere, da det i dag er blevet til parkeringsplads bag ved Skagen Rådhus.
Det er Kurt Solskov der under et efterårsbesøg på Skagen museum, dermed har sørget for, at vi alle kan se, hvordan man hovedreparerede de gamle cykler, der var havareret i det første Skagenløb i 1913. Tak til Kurt.

Det med Skagenløbet 1913 er redaktørens vildfarne tanker, men det kunne være tilfældet, og med tanke på næste år, så er det jo ikke svært at forestille sig, hvilke problemer de havde i 1913, hvor vejene for det meste bestod af grus og jordveje. Det var deres udfordring, - mens vores udfordring, af cykler af samme type og årgang, som deltager i 2013 er, at de er blevet 100 år ældre.

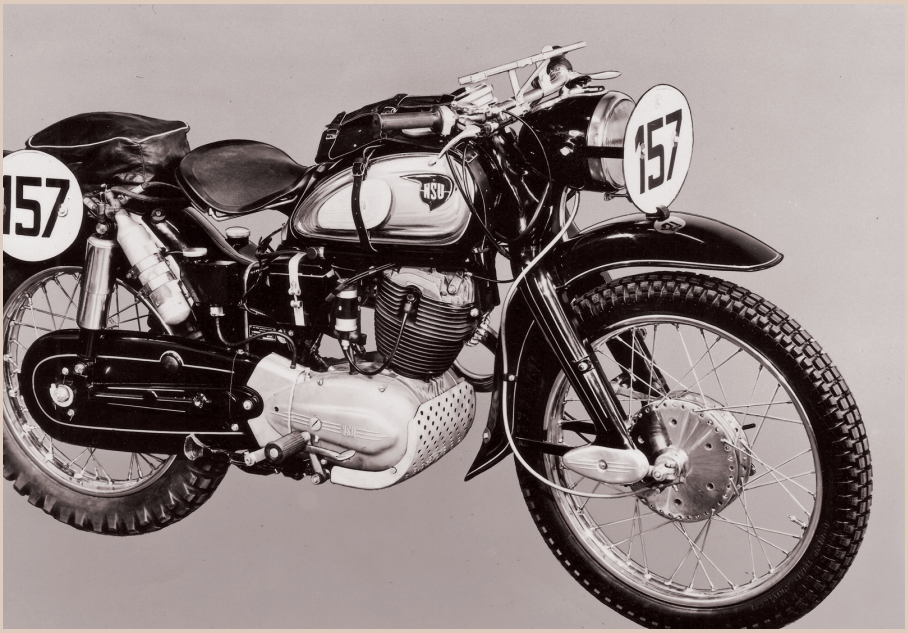
Betragt lige ham, der sidder på hug, og som er ved at hovedreparere en Wanderer. Den frisure har jeg lige mødt på gågaden i Odense. Vedkommende havde godt nok farvet sit hår blåt, men ellers var det den samme klipning. Ja- så er det man siger - intet nyt under solen.

Apropos Skagenløbet, så er vi nu ved at være så tæt på, at vi skal til at tænke på jubilæumsløbet, og da det vi skal fejre er, at det er 100 år siden det første Skagenløb blev kørt, hvad kan så være mere inspirerende end dette billede. Andet sted i bladet er der mere om det kommende arrangement.

Billedet herunder har jeg modtaget fra Søren Bøge Pedersen. Han fortæller at personen på Harly´en med nummerpladen T 591 er hans morfar, Viggo Pedersen, det er ham med cerutten. Viggo deltog i mange af de orienteringsløb, der var datidens racerløb i tyverne, og han vandt mange løb. Søren har et par pokaler stående fra den tid, en fra Vesterhavsløbet i 1924 og en fra Viborg Motorcykelklubs Skagenløb i 1925



Tyske motorcykler i sort-hvid og farver er den tredje bog i Jens Jessens serie. De to foregående var henholdsvis "B.S.A. i sort-hvid og farver" og "Nimbus i sort-hvid og farver". Også denne bog er forskellig fra det, der ellers måtte være på hylderne, da sigtet er, at give et nyt og anderledes billede af de tyske efterkrigsmotorcykler. Hvert kapitel indledes med en gennemgang af fabrikkens historie, og samtlige fotos ledsages af udførlige billedtekster. Udtrykket, "et billede siger mere end 1000 ord", er netop, hvad billederne i denne bog skal gøre. For bogen er netop billedbaseret, og dens 223 sider indeholder mere end 400 unikke, sjældne og sjældent før offentliggjorte fotos fra den tyske motorcykelindustris glansperiode i halvtredserne. Men den er også speciel fordi den medtager samtlige motorcykelmærker, vi kunne købe i Danmark i samme periode. Netop derfor er der lagt særlig stor vægt på danske fotos som viser det Danmark, som det engang så ud. Disse billeder er specielt interessante, for de giver beskueren et indblik i, hvordan datidens Danmark så ud med huse, veje, landskab, telefonpæle, påklædning og meget mere. Hvert kapitel rundes af med navn på importøren af de pågældende mærke, og her finder man også datidens priser.



Stor vægt på danske forhold
Emnet tyske motorcykler er stort på flere måder. Før Anden Verdenskrig var der en meget anselig motorcykelproduktion i Tyskland, og specielt i tyverne var mængden af mærker særlig stor, hvoraf mange dog kun klarede den i en kortere periode. Efter krigen var antallet af mærker svundet ind. Af dem var det kun nogle, der blev importeret til Danmark, og det er dem, denne bog handler om. Men når emnet er tyske motorcykler efter krigen, gælder der et specielt forhold, da Tyskland blev delt op i BRD og DDR, altså Vest- og Østtyskland, så derfor er motorcyklerne fra DDR selvfølgelig også med. Ikke helt det samme gør sig gældende for de østrigske Puch motorcykler, men da Østrig er et tysktalende land, har det derfor været helt naturligt at tage Puch motorcyklerne med i denne bog.

Bogen rundes af med at komplet liste med data over alle de tyske motorcykler der var på markedet i 1956/57.

Info
Bogen koster kr. 298,- ex forsendelse. Den kan bestilles hos på forlagets hjemmeside www.veterania.dk (telefon 29 90 88 90) eller:
bogsalg@veterania.dk

En hobby blev en levevej

Sådan stod der i Veteranen i 1983.

Mit første kendskab til Erik Nielsen, var fra Egeskov, hvor jeg er kommet siden 1970.

Gik man rundt på Egeskov Veteran museum, i starten af 70èrne, så var langt de fleste motorcykler på museet udlånt af Erik Nielsen.

Var man på Egeskov kort før åbningen af museumssæsonen, så kunne man også møde Erik, for så var han til stede, for at pudse og tilse sin samling.

Claus Ahlefeldt startede museum op i 1965 sammen med Børge Kaa, men deres samarbejde holdt kun et år, for som Claus fortalte mig; så ville Børge have det halve af éntre indtægten, og så kunne Claus betale husleje, rengøring og personalelønninger af sin halvdel.

Det var derfor meget belejligt for museet, at han fik indledt et samarbejde med Maleren fra Karleby, der samtidigt stod med et pladsproblem.

Det første år, 1966, lånte han 21 cykler, i 1968 kom der 9 cykler til. Erik fortæller at der blev lavet en aftale om 40 cykler, men i de papirer jeg har kendskab til, blev det til 30 cykler, og det passer med det pressen skrev, at 29 cykler skulle hentes hjem til det nye museum i Stubbekøbing.

Erik havde i mange år ønsket at samlingen fik bedre forhold, end den havde på Egeskov. Han ville også gerne have dem til sin hjemegn, så da muligheden efterhånden bød sig, så flyttede cyklerne tilbage til Falster, til det nyåbnede museum i 1977.

Egeskov Veteranmuseum kom dog ikke til at mangle cykler, da mange medlemmer af Danmarks Veteran Motorcykelklub, med Marius Poulsen i spidsen, lånte cykler ud til museet.

I 1980 og 1983 besøgte jeg Erik Nielsen og Stubbekøbing Motorcykelmuseum, og i 1983 skrev jeg artiklen ”En hobby blev en levevej”, om Maleren fra Karleby Erik Nielsen. Den blev bragt i Veteranen 4/1983.

Fra Jan Lund-Jørgensen har jeg modtaget Erik Nielsens erindringer, som Erik skrev i 1997. Med hjælp fra René Petersen er der sat billeder til Erindringerne.

Jeg har sat det i, i den ånd Maleren har skrevet det, dog har jeg forsøgt at rette det lidt til, fjernet overflødige ord med mere.

Man skal nok tage i betragtning, at maleren skrev dette da han var 74 år, så der kan være faktuelle oplysninger, der måske ikke tidsmæssigt passer, men jeg mener det er dansk motorcykelhistorie, som skal bevares.

Obbekær

ERIK NIELSENS ERINDRINGER

om interessen for veteran motorcykler

Skrevet januar 1997

Se jeg kunne godt tænke mig at fortælle lidt om, hvordan det med veteranmotorcyklerne og mit arbejde med gamle motorcykler begyndte.

Se i Nykøbing Motorsports Klub som jeg var medlem af og deltog som motorsportsmand i orienteringsløb, pålidelighedsløb, terrænløb og rodeoer. Der var der vel cirka 30-35 andre motorcykelkørere, der også var deltagere i disse løb, men sidst i 50-erne blev mange af disse mænd bilejere, og biler og motorcykler de kunne ikke arbejde sammen, så motorklubben den døde lige så stille. Men så var det at jeg traf Roar Madsen og Dyval Restrup og foreslog, at vi skulle anskaffe os hver en gammel motorcykel, og se at få fat i nogle af de gamle motorsportsfolk, og køre nogle kammeratsskabsløb og så slutte på en kro, hvor vi kunne få en bid brød og en kop øl og snakke lidt om den svundne tid. Det syntes de, at det var en god ide, men da vi så talte sammen godt ½ års tid efter, at jeg havde fået købt de første 8 motorcykler. Roar Madsen og Dyval Restrup de havde godt nok fået talt med nogle af de gamle medlemmer af motorklubben, men der var ingen, der havde fået købt sig en gammel motorcykel.

Så min plan om at få genoplivet den gamle motorklub, den blev ikke til noget, men nu havde jeg begyndt at samle gamle motorcykler, og jeg fik den tanke at kunne Baronen på Ålholm tillade sig at samle på gamle biler, så kunne jeg vel nok tillade mig at samle på gamle motorcykler.

Fra 1960 kom der gang i samleriet, hjulpet af nogle artikler i Berlingske Tidende, der også blev trykt i Jyllands-Posten, blev jeg kendt over hele Danmark. Jeg fik mange henvendelser fra folk, der havde en gammel motorcykel stående. Jeg har prøvet at få 7 breve på en dag, om motorcykler der stod på Fyn og Jylland, så jeg måtte af sted med min Morris og fik de 4 med hjem. Det var en 2 dags tur og da jeg kom hjem, lå der 3 breve: 1 fra Skanderborg, 1 fra Randers og 1 fra Hjørring. Nå de måtte vente lidt for jeg skulle jo også tjene nogle penge.

1963 blev det helt store år, da købte jeg 43 motorcykler og min samling var efterhånden blevet ret betydelig. Så i 1964 hjalp min broder Ib mig med at konstruere og beregne en udstillingshal, der skulle ligge i min ret store have, men materialeprisen beløb sig til over 75.000,- kr. og det var mere end jeg kunne klare. Dertil kom at jeg bor på en blind vej, så parkerings mulighederne var helt umulige. Nå der er et gammelt ord, der siger: ”kommer tid kommer råd”.

Det slog til, for kun 2 år efter blev jeg ringet op fra Egeskov Slot på Fyn, det var Greve Claus Ahlefeldt, der var ved at tænke på at sætte sin besætning ud, fordi at selv en stor og højtydende kvægbesætning, ikke mere kunne svare regnskab.

Det var så hans tanke at leje den store lade ud, men han kunne ikke opnå en rimelig leje, så nu ville han lave et kombineret veteranmuseum med biler, motorcykler, gamle hestekøretøjer, cykler og flyvemaskiner. Om jeg kunne tænke mig at være med?
Ja hvorfor ikke!

Det blev til nogle lange telefonsamtaler, men så sagde Grev Claus. Nej, Erik jeg bliver nød til at komme og besøge dig, for hvis det passer hvad du fortæller, så må du da have over 100 gamle motorcykler. Jeg mente selv at der var ca. 110 og nogle ikke komplette.

Så jeg fik besøg af Greven fra Egeskov. Han kørte i en 2 personers Jaguar sportsvogn. Det var en herlig bil. Jeg har selv prøvet den på de fynske landeveje, det var en oplevelse, såvel køreegenskaber, bremser og den sto-

TV: Niels Nielsen med familie. Jeg ved ikke om de alle er søskende, men de var helt bestemt mange.
Det er Erik, øverst i midten.
Herover er barndomshjemmet i Karleby. Måske forblev han ungkarl, fordi han havde haft nok familie.

re 6 cylindrede motor. Var noget helt andet en at køre Morris 1000.

Nå vi fik da set på 40 motorcykler ud af min samling, og på et stykke papir lavet et udkast til en lejekontrakt på 10 år. Ja selve åbningsdatoen på Egeskov kan jeg ikke huske, men jeg har i min scrapbog en del avisudklip fra den tid. Jeg fik senere at vide af Grev Claus, at han havde fået mig anbefalet, fordi jeg i 1966 var statist, og udlånte 2 motorcykler til Flamingo Film, da de optog en film om Danmarks første flyver, der også var motorcykelkonstruktør og byggede Ellehammer motorcykler. Denne film blev optaget i 1966 og Egeskov Veteranmuseum det åbnede i 1965.

Det var en større fest med flyvemaskine opvisning, faldskærmsudspring og stor middag på slottet om aftenen. Vi var 85 indbudte. Det var en god dag med mange oplevelser og jeg kan huske at jeg gik en tur ud og så, hvordan Egeskov så ud med lys i de mange vinduer, som der spejlede sig i voldgraven, for Egeskov er jo en gammel vandborg.

Den aften traf jeg selvfølgelig mange interessante mennesker, men mange af den var jo allerede i 1966 ældre folk og da vi i dag skal lægge 30 år til, ja så er der ikke mange tilbage fra dengang.

Ja der kan selvfølgelig skrives meget om alle de år, jeg har kørt rundt og købt gamle motorcykler, men der er da somme tider også blevet tid til at se lidt andet.

På Fyn den gamle by og Møntergården, der ligger den største møntsamling uden for København. Der var en meget fin samling gammel dansk sølv, men det blev stjålet. Det var synd. Valdemars Slot på Tåsinge, som nærmest er museum for Niels Juel, har jeg besøgt flere gange. Og har selvfølgelig besøgt kirken, hvor Elvira Madigan og Sixtin Sparre ligger begravet.

I Jylland, Koldinghus flere gange. Det er stort og interessant. Brunkulslejerne i Søby, Randers museum, Ars museum i Himmerland. Jeg havde lånt dem en motorcykel, som har tilhørt Christian Andersen og den blev brugt til en mindeudstilling om hans

Det var en stor glæde da Erik endelig fik sit museum. Det var ikke uden sværdslag, men når man kendte hans ihærdighed, så var vi ikke i tvivl om at det nok skulle lykkes. Erik elskede at vise samlingen frem og fortalte gladeligt om cyklernes oprindelse, både den historiske, men også historien om, hvordan han fandt den, og fik dem samlet. (red.)

meget forskellige arbejder. Han var uddannet som maskinsmed men var en meget alsidig kunsthåndværker og en meget interessant mand. Jeg har heldigvis kendt ham godt og har i mit hus en kopi af den store Gundestrupkedel, som blev fundet i en mose oppe ved Års i 1885. Jeg har selvfølgelig besøgt alle de større byer i Jylland og 2 gange set den gamle by i Århus. Den gamle by er en meget stor oplevelse og ikke mindst de gamle værksteder og forretninger. Man kan da ikke være bekendt at sige at man har været i Jylland, hvis man ikke har set Den Gamle By i Århus.

Ja nu er vi kommet til 1977. Det er det år hvor Stubbekøbing Motorcykelmuseum bliver åbnet.

Den 4/6 kl. 13.30 lukkedes døren op for Motorcykelmuseet.

Der var mange forskellige indbudte, Amtmand Lundsten, Borgmester Hauschildt, Kulturudvalgs-formand, Skoleinspektør Niels Kock, Sparekassedirektør Jørgen Jacobsen, Stadsingeniør N. Hagbart og mange andre.

Jeg havde lavet et veteranløb for motorcykler, hvor der var godt 20 deltagere. Det var min tanke at det skulle være en årlig begivenhed men vores parkeringsplads var alt for lille, så det blev ved det ene løb.

I 1977 da havde Lolland-Falster officielt Dronning besøg i 2 dage. De kongelige kom sejlende til Nykøbing med Kongeskibet og kørte rundt på besøg på Lolland en dag og på Falster en dag.

Jeg blev spurgt om det var muligt for mig at komme til Stubbekøbing og forevise motorcykelsamlingen for de kongelige. Det sagde jeg ja til. Det næste der skete det var at jeg fik en indbydelse til frokost hos Stiftamtmand Lundsten den 21/6 kl. 12.20.

Det var en stor oplevelse, vi var i alt 24 personer. Vi fik rejer med fransk-brødssnitter og citronbåde, derefter sprængte duebryster, med grønsager og smeltet smør og til sidst oste anretning. Dertil blev der serveret rød-

Stubbekøbing Veteran Motorcykel og Radio Museum har nu haft Kongeligt besøg to gange. Erik opnåede at vare med første gang, som det er beskrevet her i historien. Siden har Prins Henrik været på besøg. (red.)

Jeg havde Fru Lundsten til bords og man samtalede som ved almindelige selskaber. De kongeliges nærværelse virkede ikke trykkende på selskabet. Til sidst fik vi Mokka med kransekage, småkager, likør eller cognac.
Kl. 16 tror jeg det var, kom de kongelige på besøg på motorcykelmuseet.

Vi lukkede døren 1 time før de kom således at Dronningen, Prins Henrik, Prinserne og de medfølgende hoffolk havde museet for sig selv. Kulturudvalgsformand Niels Kock tog imod på museets vegne og borgmesteren bød venkommen da de kongelige ankom i biler. Derefter blev ordet givet til mig, og jeg gik en omgang rundt og fortalte om de forskellige motorcykler. Dronning Margrethe var en interesseret tilhører, og da jeg undskyldte, at ikke alle maskinerne var istandsat, svarede hun, at det ser jeg, men jeg har forstået at det er noget De har arbejdet med i Deres fritid. Så det forbavsede hende ikke, og som hun selv sagde, så vidste hun en del om samlinger og museumsvirksomhed, og så godt som alle museer de har depoter med ting der skal sættes i stand, når tid penge de tillader det.

Så hun anbefalede mig at samle mens det endnu kunne gøres, så var der noget at arbejde med senere. Og selv om man ikke fandt alt lige aktuelt i øjeblikket, så skulle man huske at tiden den arbejder jo for al museumsvirksomhed.

Det er fuldstændigt rigtigt og hvor jeg dog tit har ønsket at jeg i de 19 år som motorcykelmuseet har været en realitet, da skulle man have købt for 50.000,- kr. hvert år. Fortrinsvis af nyere motorcykler. For det er jo blevet sådan at en motorcykel der er blevet 15 år, ja den har udviklingen gjort til en gammel motorcykel.

Det har jeg ikke kunnet magte økonomisk, men samlingen er dog i dag på cirka 165 enheder, og samlingen den vokser da stadig, dels ved køb, men jeg har da fået nogle få motorcykler forærende af deres tidligere ejere, fordi at de gerne så deres motorcykel blev bevaret.

Erik Nielsen

Pierce Arrow

Erik Nielsen skrev sine erindringer endnu en gang i 1999. Fra dem har jeg sakset denne beretning om, hvordan det lykkedes ham at købe den her omtalte motorcykel. Popen bagved, var den cykel, som Kurt byttede til en Matchless, sidste måneds Veteran. (red.)

Se jeg havde hørt noget om der skulle ligge en mærkelig gammel motorcykel oppe i det mørke nordjylland.

Forsigtige forespørgsler hos kendte motorcykelsamlere som Viggo Thomadsen, Svend Amdissen og Hakon Sehested blev besvaret med at Pierce Arrow, det var da en gammel amerikansk bilfabrik, som byggede store og dyre biler, men motorcykler det kendte de i hvert fald intet til. Det var trist, men jeg var lidt bedre underrettet, så jeg fortsatte min søgen, hver gang jeg var i Jylland, og til sidst så havde jeg fundet ud af at manden skulle hedde Andersen, og hans bopæl det var et sted på Mors.

Se nu var det et noget mere begrænset område at koncentrere sig om og en af de første jeg besøgte i min uvidenhed, det var en mekaniker som hed Kibsgaard, men han var parat til at sværge på at her i Nykøbing Mors, der fandtes der ingen Pierce Arrow.

Fra Nykøbing Mors, kørte jeg til Ringkøbing. Der overnattede jeg og jeg kørte så langs vestkysten vil Esbjerg, men der var heller ikke noget, men da jeg så kom til det store kryds ved Korskroen på min hjemvej, tog jeg en ung mand med op at køre. Jeg havde et ringbind med en hel del fotografier af gamle motorcykler. Det kiggede han noget i. Så fortalte jeg ham at jeg samlede på gamle motorcykler, så hvis han kunne give mig en adresse eller to, så ville jeg være glad. Så fortæller han mig at han er tømrerlærling og på vej hjem til en lille by som ligger lidt uden for Vejle, men han fortæller mig også, at en af hans kammerater på skolen var fra Års, og han havde fortalt om en gammel mand som boede i Års. Han havde en mærkelig gammel motorcykel. Jeg spurgte ham, om det var en Pierce Arrow. Det kunne han ikke huske. Kan det passe han hedder Andersen. Jo siger han. Kristian Andersen og de kalder ham for træsmeden, for han er meget dygtig til at skære træfigurer.

Nå jeg tog et værelse på Bøgekroen. Om aftenen var jeg en tur inde i Vejle by og der sad jeg og hyggede mig med en god romtoddy. Jeg havde det dejligt, nu havde jeg ledt efter den motorcykel i 7 år, og i morgen så skulle den gerne skifte ejermand, det var da en behagelig tanke.

Det gik da fint jeg var i Års da klokken var godt 10 og jeg fandt hurtigt Kristian Andersen. Det var en flink mand, han havde haft nogle andre motorcykler, men de var nærmest taget fra ham af folk, som der oså kaldte sig motorcykelsamlere. Men den sidste han havde tilbage, det var Pierce Arrowen. Den var han noget øm over, og de andre røvere, som var rendt med Henderson, Pope og nogle andre gamle cykler, de skulle i hvert fald ikke have hans sjældne Pierce Arrow. Han havde købt den i 1927 og nu skrev vi 1974. Men han havde hørt noget om mig, heldigvis nogen positivt så vi kunne da godt handle.

Motorcyklen var stærkt adskilt, men jeg fik den hjem og fik den sat i stand og jeg nåede da at være oppe og besøge ham og forærede ham nogle farvefotos af hans gamle motorcykel.

Erik Nielsen

Suppen nydes af Henning Nielsen, Lars Sørensen, Christian Smidt og Verner Christiansen.

Natløbet 2012 på Midtsjælland

Lørdag den 27. oktober 2012, natten hvor vi skifter fra sommertid til normaltid og får en time mere at sove i, holdt DVM Midtsjælland sit årlige natløb med start fra OK i Ortved.

Der var tilmeldt 16 + 3 eftertilmeldte, og så var der afbud fra en enkel, da starten gik kl. 2001. Første start var Lisbeth og nr. 2 Knud Erik, som var ankommet fra ferietur til Færøerne samme eftermiddag kl. 16, så vi må sige, de vil bare køre natløb, men de vandt dog ikke noget i år. Det har nok været trætheden. Ellers var det stort set tidligere kendte deltagere, som stillede op. Dog var der et par gutter, som aldrig havde prøvet lykken ved at køre orienteringsløb, så de fik lige en indsprøjtning inden start, og så var de klar. Desuden blev de "koblet" på Kai fra Holbæk. Han plejer at være god, men der var ikke noget at skrive hjem om denne aften, så spørgsmålet er, hvor megen hjælp de fået der fra □ □.

Men kørerne blev sendt af sted ud i mørket, og for resten, der var jo også 3 jyske motorcykler, ja tænk, der er nogen, der kører fra Randers og omegn til Midtsjælland for at nyde den smukke natur på Midtsjælland. Det er da godt gået – særligt årstiden og tidspunktet på døgnet taget i betragtning!

På ruten havde vi indlagt et par småøvelser, sådan for afvekslingens skyld, hvilket betød, at konkurrencen blev suspenderet mellem 2 åbne tidskontroller, så der var tid til snak og øvelser.

Løbet var efter Hennings opmåling 65 km langt, men der var vist nogen, der kom længere omkring, og der var også nogen, som kom den forkerte vej ind til posterne hørte vi om ved afslutningen. Der var også nogen, som tabte kontrolkortet, som siden var blevet fundet og samlet op af en anden, så der var lidt udfordringer for de fleste. Til alt held kom alle frem til suppen hos Anne og Preben, som havde dækket op i værkstedet, mens Marianne (Gunner Sørensens søde hustru) havde lavet suppe, som blev nydt af alle med stort velbehag. Mens den blev fortæret beregnede Egon N., Nicolaj og Henning resultaterne, og det kan jo ikke komme bag på nogen, at det igen var tidligere kendte vindere, der stod på "skamlen". Der var 2 klasser. En uden observatør og en med observatør.

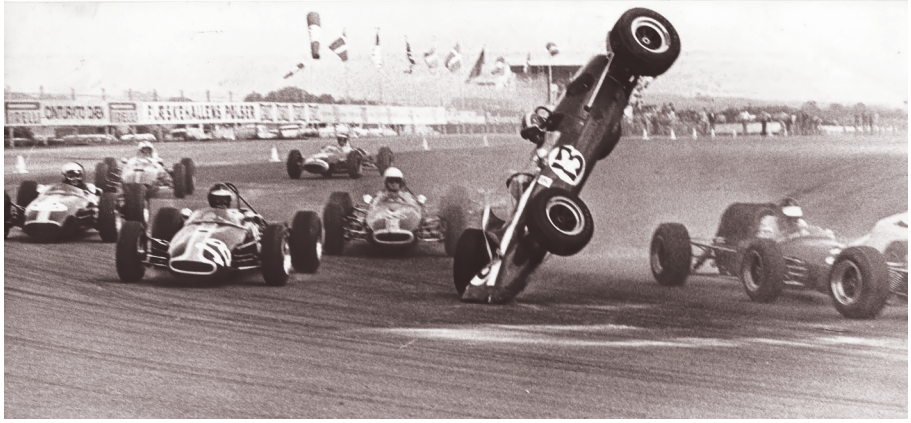
I klassen uden observatør blev Ole Hermansen, Randers nr. 1, Verner Christiansen, Roskilde nr. 2 og Stig Hansen, Hillerød nr. 3.

I klassen med observatør blev Steen Carmel med Marie og Sofie, Gundsømagle nr. 1, Lars Sørensen og Henning Nielsen, Mariager nr. 2 og Jens Hald og Kai V. Pedersen, Assentoft og Randers nr. 3. TIL LYKKE til alle.

Fra løbsarrangørerne skal lyde en stor tak til OK-benzin for sponsorat, tak til alle poster og øvrige aktører. Vi følte, det havde været en god aften for alle.

På gruppens vegne
Erik Kristoffersen (978)

Beregnerne Egon og Nicolaj får assistance af Henning, i Anne og Prebens varme stue.



Der er mange gode billeder i bogen. Her er den finske kører Kuikka på flyvetur

SKANDINAVISK RACERELITE

Tre skandinaviske racerkørere sigtede højt og ambitiøst. De ville i F1 - men kom de det og hvordan? Ole, Reine og Ronnie var fortroppen for nutidens store stjerner Jan Magnussen og Tom Kristensen.

De tre talenter var anden generation af formelracerkørere, der gjorde sig internationalt, men de var reelt det første kuld med ambitioner om og mulighed for at slutte sig til de store tenorer – F1-stjernerne.

Midlet mod målet var "racerbilernes liggestole" alias formelbilerne. Spektakulære og fremmedartede og med utopiske fartressourcer. Men også med en ildevarslende ringe sikkerhed. I tiden hvor sex var sikkert men racing var farligt – dødsensfarligt. I 1960'erne var tabstallet over 90 kørere om året!

Formelkørerne i F3 også kaldet racersigøjnerne levede spartansk og med mange afsavn. De førte en nomadetilværelse i telt eller varevogn. De rejste fra bane til bane i ugens hverdage og kørte så race i weekenden og åndede lettet ud, når de havde "overlevet" løbet.

På legendariske og nu glemte baner som Roskilde Ring, Brno, Chrystal Palace, Montjuich, Montlhéry, Rouen, Schleiz og Vila Real. Baner på landeveje, i byer, i parker eller i lufthavne. Fra nord til syd – fra Finland til Sicilien og på baner i vest som i øst bag "jerntæppet".

Bogen er en tredobbelt biografi "fra vugge til grav" med hovedvægten på de vilde år i formel 3, hvor de tre kørte skulder mod skulder – dokumenteret af over 300 farve og sort/ hvide fotos fra dengang. Desuden apendix over samtidens konkurrenter (Emerson Fittipaldi, Niki Lauda, James Hunt m.fl.), samt alle banerne og bilerne.

Forlaget:
WWW.Veterania.dk

bogsalg@veterania.dk

Fra forlaget Veterania er der kommet en bog, som jeg her har bragt en omtale af. Det er en flot bog i rigtig god kvalitet, og en oplagt gave til motorsportsinteresserede. (red.)

Kontingent-opkrævning 2013

Kontingentet blev på generalforsamlingen den 3. november 2012 endnu engang fastsat til kr. 300, som har været gældende siden den 1. januar 2005.

Til dem af jer som endnu ikke er tilmeldt betalingsservice, vil jeg indtrængende bede jer om, at I får jer tilmeldt. Dette kan ske på DVMs hjemmeside.

I vil i primo december 2012 modtage opkrævningen, som har betalingsfrist den 7. januar 2013.

Hvis DVM mod forventning ikke har modtaget kontingentet efter denne frist, vil der den 15. februar 2013 blive fremsendt en rykker, som vil være pålagt et rykkergebyr på kr. 50 til dækning af DVMs omkostninger til NETS og porto.

Hvis rykkeren ikke bliver betalt inden 14 dage, må du betragte dig som udmeldt af DVM. Det finder du af, når du ikke længere modtager VETERANEN.

Ønsker du efterfølgende at genoptage medlemsskabet, kræver det et nyt indskud på kr. 200 samt kontingent på kr. 300.

Kasserer
Otto V. Lassen

Museumstur til det nordlige Tyskland

Arrangeret af Peder Pedersen

for DVM Sydjylland 6. oktober 2012

Som skrevet i kalenderen, havde Peder Pedersen arrangeret en bustur til nogle interessante steder som han har kendskab til i det nordtyske. Dagen startede kl. 8.00 med at de fleste tur-deltagere stod på bussen i Seggelund og de resterende stod på ved den tyske grænse, så vi var i alt 40 deltagere.

Vores stabile chauffør Kurt Andersen, sørgede igen for en behagelig køretur og Peder Pedersen var vores turguide. Vejret var strålende, d.v.s. det regnede fra grænsen og sydover, så da vi ankom til det første sted, vi skulle besøge, gik det i rask trav ind i læ hos Adolf Trede i Osterwittbekfeld.

Han er en inkarneret samler af tankstandere og kan knytte en historie til næsten alle de mange standere. Den ældste benzinstander, han har, er en DAPOLIN fra 1904 og den ligner ikke noget vi har set før. Dengang købte man benzin på apoteket og fik bragt den ud til køretøjet i målekander.

Før standerne blev motoriseret, pumpede man benzinen op med håndkraft til store måleglas og derefter tappet over i køretøjet, men det er længe før selvbetjeningens tid. Mange af de navne vi så på standerne, havde vi ikke set før, måske fordi selskaberne var for små og ret lokale. Flere af hans fund er gjort i det gamle Østtyskland, bl.a. en Minol Gemisch, den havde sin storhedstid da næsten alle østtyskere kørte rundt i Trabbier og der derfor solgtes store mængder 2-T benzin. Udover de benzinmærker, vi kender i dag, kan nævnes navne som Westfalen, DEA, Purfina, Frisia, Boie, Leuna. Foruden benzinstandere så vi tilbehør til faget.

Et lille udsnit af benzinstandere, disse er nyere, d.v.s. fra 50'erne

Efter en times tid med besøg hos en inkarneret samler, skulle vi videre til en motorcykelsamling, der dengang var forbruger af produkteter, der blev solgt fra de standere, vi lige havde set.

Vi kørte igen ad så små veje, at der til tider kun var plads til bussen, det var lidt underholdende. Bussen stoppede i den lille by Lunden i Ditmarsken, her var der arrangeret middag til os i den store sal på Ditmarsher Hof. God mad til rimelig pris og så begyndte solen at skinne medens vi spiste, -det blev det kun bedre af.

Efter middagen fortsatte bussen af smalle veje til den stoppede ved Walter Thede's Zweiradsammlung i Ostrohe / Kringelkrug.

Walter Thede døde desværre for et par år siden, men hans søn og datter driver stedet videre så det stadig er muligt at se de mange sager Walter Thede har samlet gennem et langt liv.

Det er egentlig et museum men må ikke kalde sig det, for hvis det skal hedde museum, skal der være meget større parkeringsplads og toilet-for-hold efter særlige regler m.m. så derfor er det blevet ved benævnelsen Sammlung.

En samler i stor stil har Walter Thede været, der var effekter ud i alle kroge og længer på ejendommen i Kringelkrug, også første salen var taget i brug. Vi så alle former for to hjulede- køretøjer både med og uden motor, mange af motor-cyklerne havde navne, som flere af os aldrig havde hørt om før. Nogle navne var f.eks. HAMOR (1925) – COCKERRELL - OPEL (1913) - SNOB (1922) - D-RAD(1928). D-RAD kom senere til at hedde NSU. De fleste var med mindre volumen, men spændende køretøjer med spøjse tekniske løsninger, der blev studeret nøje. Nogle

Der kom omsider liv i D-RAD'en

Der blev hurtigt slået ring om den gamle SNOB

opfindelser bragte smilet frem. Da sønnen Rolf trak den gammel SNOB ud af stalden og gav sig til at starte den, strømmede der mennesker ud af alle åbninger i bygningerne så snart der kom pruttelyde fra den gamle maskine. Lidt efter blev D-RAD'en også startet op så underholdningen kunne fortsætte.

Det var muligt at købe gamle stumper, som de havde liggende på deres lager, og det var der nogle der fik glæde af. Efter en lang dag med mange indtryk, startede turen hjemover med vores stabile chauffør. Den forløb så behageligt, at flere fik sig en lille morfar. Efter at have sat de sydligste sønderjyder af, gik turen videre til Seggelund, hvor resten stod af og takkede for en god dag.

Der skal her lyde en stor tak til Peder E. Pedersen for det gode arrangement, han havde sammensat til os, også tak til Kurt for behagelig kørsel.

Ref. og foto: Lars Mylius Hjelm

En af flere små sjældenheder

50 års jubilæum

I 2015 fylder Danmarks Veteran Motorcykleklub 50 år. I den forbindelse var det tanken at udgive en bog om klubbens start og aktiviteter igennem de 50 år.

Jeg startede på projektet for et par år siden, da jeg var klar over at det ville tage nogle år, når det fortrinsvis skulle laves i fritiden. I mellemtiden er jeg gået på "pension" og skulle så have bedre tid.

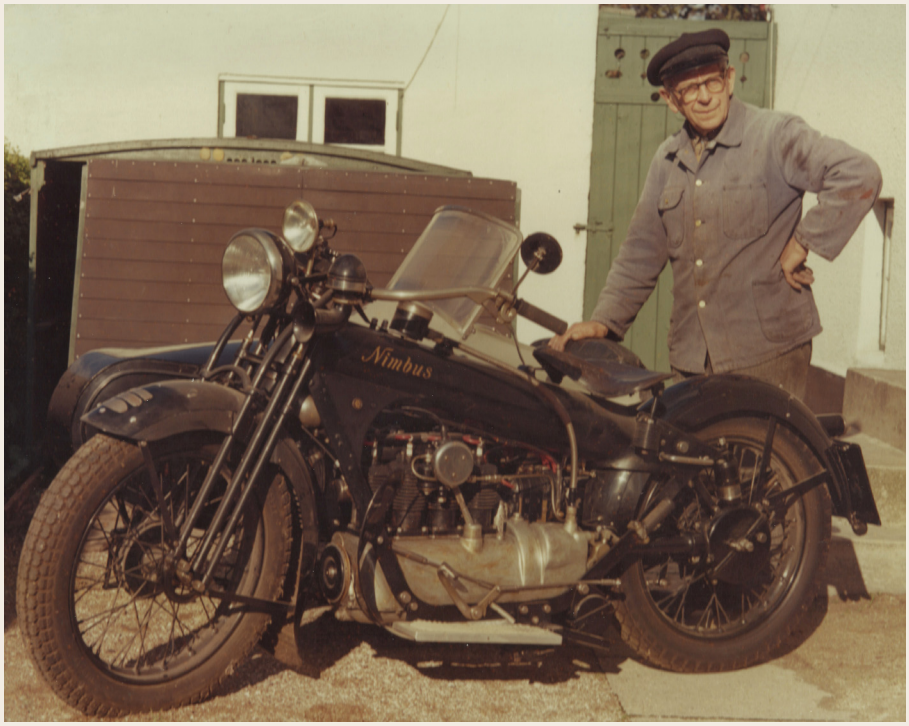
I starten havde jeg tænkt at udgive den selv, men her midt på året blev vi i bestyrelsen enige om, at det skulle være DVM, der udgav bogen, og alle medlemmer skulle have et eksemplar.

Jeg er foreløbig oppe på omkring 80 sider, og der bliver mange billeder fra de forskellige års arrangementer.

Jeg vil hermed opfordre Jer til at fremsende spændende oplevelser, gode billeder eller anekdoter, som I synes kunne komme med i bogen.

Bogen skal udgives i A4 format og ende på omkring 150 sider.

Obbekær



Dette er historien gammelt værktøj, der burde bevares for eftertiden, og lidt om manden der fremstillede det.

Leif Christensen, der har arvet det fra sin fader, havde en plan, men som tiden går, gør planerne det også. Han har derfor forsøgt at få et af landets museer til at tage over. Det er endnu ikke lykkedes. Leif skrev til Teknisk Museum, uden resultat, og nu har jeg fået lov til at bringe historien her i bladet. (red.)

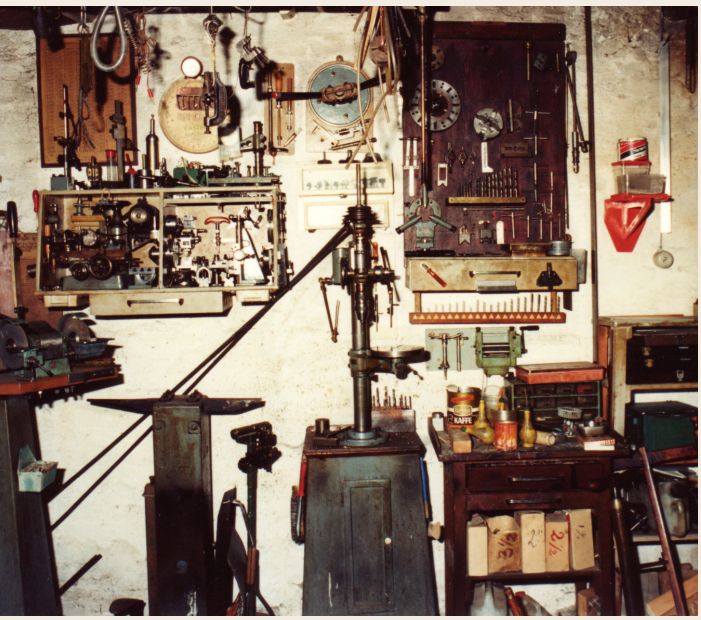
Da jeg i slutningen af 1980'erne solgte min fars hus, nedtog og flyttede jeg maskinerne i hans værksted. Værkstedet havde fyldt en ikke uvæsentlig del af familiens liv i mit barndomshjem. Det var min hensigt, at opstille maskinerne i "original version" hos mig selv. Men tiden er gået, og jeg har nu erkendt, at jeg næppe får det gjort.

Maskinerne er lavet af min far, som var håndværker af "den gamle skole". De er lavet i hans sparsomme fritid. Han havde arbejde, hus og have at passe, og arbejdstiden var lang. Lørdagen var ikke fridag i mange år. I hans unge år kendte man ikke til ferier. Han udviste gennem hele sit liv en enestående interesse for mekanik og især for værktøjsmaskiner. Han lagde mærke til konstruktionsdetaljer, som inspirerede ham i hans egen konstruktionsverden. Han var en sand mester i at forbedre og udvikle. Som en sidebemærkning kan jeg nævne, at hans Nimbus fra 1923 og dens værktøjskasse med indhold er en historie for sig. (Den historie blev fortalt af Poul Jørss, og var i Veteranen 6/1993.)

Maskinerne har hver sin egen historie, som jeg i det følgende vil forsøge at beskrive. Noget har jeg fået fortalt, noget kan jeg huske.

Min far blev født den 5. maj 1896 i Alsted, der ligger mellem Ringsted og Sorø. Han voksede op på et husmandssted med 4 tønder land.

Det var hans fars ønske, at min far kunne overtage stedet med henblik på at drive et gartneri. Men min far var til mekanik. Han var hos smeden i Fjenneslev i nogen tid, men han var ikke i lære hos ham. I oktober måned, 1914 drog min farfar til Ringsted Jernstørberi for at tale med fabrikant Hans Hermansen, vistnok den senere



grundlægger af akkumulatorfabrikken Wotan. Fabrikanten sagde, at der ikke var nogen ledig læreplads. Da min farfar forlod fabrikantens kontor ytrede han sig lidt opgivende, at ”drengen bliver jo efterhånden så gammel, så…”. Fabrikanten spurgte om alderen. Da han erfarede, at min far var fyldt 18 år, vendte han på en tallerken og sagde, at han kunne begynde med det samme. Af min fars skudsmålsbog kan jeg se, at han flyttede til Ringsted den 1. november 1914. Som 18-årig måtte han passe dampkedlen og dampmaskine, som via forlagsaksler drev fabrikkens maskiner. Det var årsagen til, at Hans Hermansens pludselig skiftede mening.

Min far har givet været flittig og pligtopfyldende. I sin sparsomme fritid var han begyndt at lave en drejebænk. Han må have stået sig godt med værkføreren, for denne tilbød, at min far kunne få udleveret en nøgle til fabrikken, så han kunne komme ind og ud uden for arbejdstid, også om søndagen. Eneste betingelse var, at min far skulle deltage i fremstillingen af en propskæremaskine til apoteket. Det var et lille projekt, som værkføreren havde involveret sig i.

Drejebænken er en ½-meter bænk, der drives med flad rem. Den er udstyret med Nortonkasse. Far havde aldrig set en Nortonkasse. Men ud fra billeder i kataloger og brochurer tilsat forklarende ord fra en ældre svend på fabrikken, som havde gået på valsen i Tyskland, lykkedes det ham at konstruere en Nortonkasse. Tandantal osv. havde han selv beregnet. Han drejede tandhjulsemnerne, men tandfræsningen fik han foretaget på Scania Vabis. Drejebænken, som blev den første drejebænk med Nortonkasse i Ringsted, er i øvrigt udstyret med transportspindel og naturligvis ledeskrue. Tandstangen er fremstillet med nedstryger og fil. Centrerpatronen er købt.

Vanger, håndhjul, pinoldok etc. er (naturligvis) udført i støbejern. Træmodeller har han selv fremstillet. Disse eksisterer stadig.

Drejebænken var oprindelig foddrevet (som en gammeldags symaskine). Den havde sin plads på loftet i min farfars stuehus i Alsted, indtil min far flyttede i eget hus med indlagt elektricitet i udhuset. Da blev ”foddrevet” afmonteret. Han fremstillede en forlagsaksel med kobling. Forlagsakslen skulle også drive en boremaskine og en slibemaskine (begge selvfremstillede). Boremaskinen og slibemaskinen er lavet før 2. verdenskrig. De andre ting kan jeg huske, han lavede.

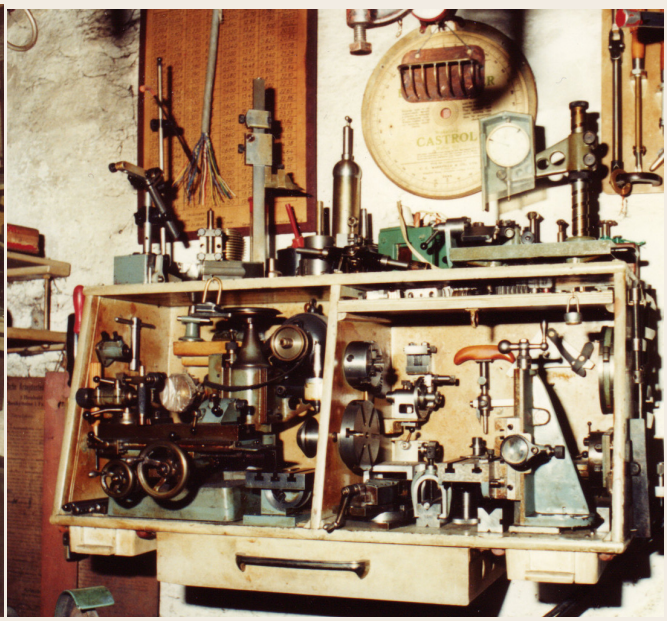
Fræseapparatet er beregnet til at blive sat på drejebænkens tværslæde. Han lavede det hele. Først en træmodel, så bearbejdning af støbegodset. Svalehalen blev dog fræset på Frederiksberg ved Sorø hos Schnekloth, som havde et lille maskinværksted, som ofte tog sig af vanskelige opgaver, som andre havde frabedt sig.

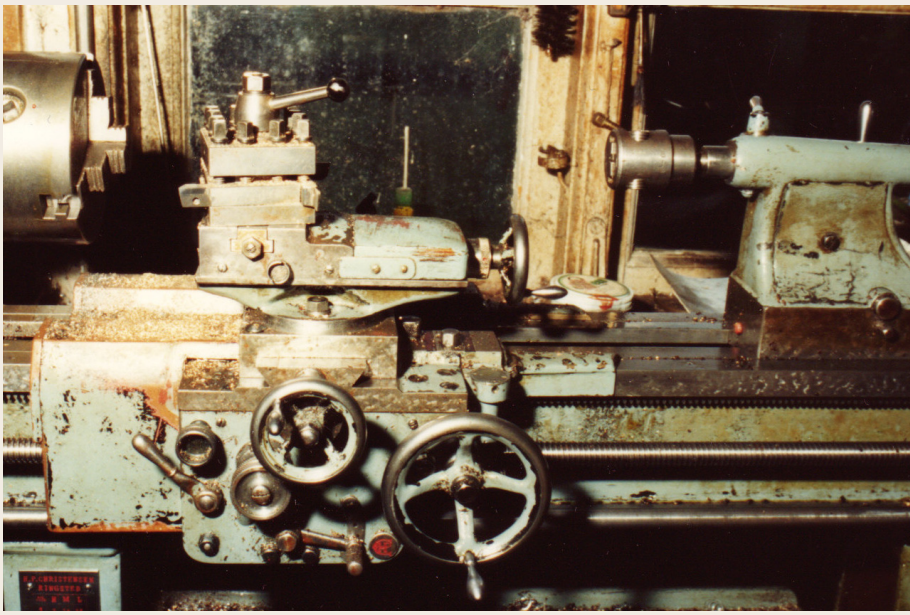
Slibemaskinen fulgte efter fræseapparatet. Jeg husker min fars ord: ”Man kan ikke slibe en flerskærsfræser i hånden. Der vil kun være ét skær, der duer, og det er det længste”. Så begyndte han at tegne skitser og lave træmodeller. Det tog lang tid. Motoren til slibemaskinen stammer fra en støvsuger (selv om det var genbrug, var der ikke tale om ”Pupulær Mekanik” udførelse). Drivremmen vævede han selv. Den er endeløs. Remsamling i forbindelse med det høje omdrejningstal ville ikke gå godt, sagde han.

Som supplement til billedseriens tekst følgende:

Den lille hylde i midten (bill. 3 fra højre) indeholder foruden fræseapparatet og fræsersliberen diverse værktøjer: Lille glatplan, sinushylde og maskinskruestik. Alt fremstillet i det lille udhus.

Over boremaskinen (bill. 1 fra fra højre) ses et stort tandhjul og et snekkedrev. Der er en lille historie. Det store tandhjul stammer fra en skomagermaskine. Jeg ved ikke, hvor han fandt det, men han ”forelskede” sig i tandantallet, fordi det passer til en cirkels 360 gr. Apparatet kan sættes





i forbindelse med drejebænkens hovedspindel og således indgå som et delehoved ved f.eks. fremstilling af en skala.

Han har stemplet dato og årstal i alt, hvad han lavede.

Nimbus'en er en årgang 1923 (motor-/stelnummer 438). Den er i køreklar stand og bliver luftet en gang om året. Han købte den som ny i efteråret 1923. Den var udstyret med elanlæg. Det var ekstraudstyr. Normaludstyret var med karbid. Da jeg kom til verden (1938) blev den forsynet med en sidevogn. Kassen købte han, men sidevognsstellet lavede han selv. Det gik ikke stille for sig, da køretøjerne skulle synes hos den daværende motorsagkyndige (Oberstløjtnant Christensen, Ringsted). Men ved hjælp fra en ven og ved FDM's mellemkomst lykkedes det at få den motorsagkyndige "ned på jorden". Min far lavede ikke noget på halvt. Sidevognen har et lille bagagerum bagest i kassen. Den indeholder blandt andet en speciel kasse, som indeholder værktøj, mest fastnøgler og skruetrækkere. Det hele er håndlavet, selv trækassen. Det blev lavet på et tidspunkt, hvor man ikke kunne drage til Biltema eller Harald Nyborg og for et beskedent beløb erhverve forskel-

ligt isenkram. Fastnøglerne er lavet af Ford-aksler. De blev smedet, filet, pudset og blå-anløbet i rå linolie.

Der henvises tillige til kopi af en omtale I VETERANEN nr. 6 fra 1993.

Samlingen er unik, og jeg ville være ked af, at den skulle "spredes for vinden" eller det, der er værre. Jeg finder tillige, at den har historisk værdi.

Jeg har haft kontakt til et par museer, men svaret var, at man var "dækket ind". Ét museum udviste dog interesse, men ville ikke lade det registrere til sin samling, hvilket betyder, at man vil kunne afhænde eller skrotte samlingen efter behag.
Det er stadig mit håb, at finde et museum, som på seriøs vis vil overtage samlingen til bevarelse for eftertiden.

Leif Christensen

Billedet her til venstre er Leif Christensen. Jeg bad om et billede af forfatteren, så jeg kunne kende han, når vi evt. mødtes til løb eller møder. Tak til Leif for den gode historie om det gamle værktøj. Lad os håbe at det bevares. Jeg glæder mig til andre indlæg fra din hånd, og så finder jeg dig nok, på et eller andet tidspunkt.

Obbekær

Kommende Løbsleder

Skagenløbet 2013 skulle være en milepæl for Skagenløbet, da det er 100 år siden det første løb blev kørt.
Jeg står lige pt. ret alene med arrangementet, så de mange fine planer om det store jubilæumsarrangement, vil nok blive en del barberet.

Der vil som lovet blive åbnet mulighed for at køre strækningen København - Skagen - København, og for dem der tilmelder sig denne præstation, vil der blive fremstillet en jubilæumsplakette. Der vil blive en lille forhøjelse af startgebyret, for disse deltagere.

Jeg kan allerede nu se, at startgebyret vil stige betragteligt i 2013, da jeg ikke kan opnå de priser, vi har været vant til at give for mad og overnatning, så spar lidt på julegaverne, for I skal nok bruge 500 mere til næste års startgebyr, end I tidligere har gjort.

Da vores sponsorveste er ved at være nedslidte, og der ikke er nok til det kommende løb, og da jeg ikke kan finde økonomi til at få fremstillet nogle nye, så må I forvente, at I selv skal stille med en DVM-vest, hvis I vil til start. Skal I køre Skagenløb, så husk at købe en klubvest.

Bagage som skal transporteres af løbsledelse, skal være max. 1 taske pr. person, og ikke store kufferter. Ej heller reservedele og olie til cyklen. Jeg kan ikke garantere mere end 1 bagagevogn.

Vær hurtig med tilmelding og betaling, da jeg vil tage højde for tidlig tilmelding, når der skal uddeles startnumre. Det kan ikke være meningen at en 1934 cykel altid skal køre bagerst, så nu har de også chancen for at komme op i feltet.

Tillægsregler og meget mere om næste års løb, omkring den 1. februar 2013.

Obbekær

Afgået Løbsleder

De 14 år, som jeg har været Sportsleder, er gået utrolig hurtigt, og når jeg nu tænker tilbage, er det svært at forstå, hvor tiden blev af. Men den er gået godt ,og jeg har nydt bekendtskabet med alle de personer, som jeg er kommet i kontakt med i forbindelse med arbejdet som Sportsleder eller som Løbsleder for Skagenløbet. Derfor vil jeg endnu engang takke alle, som har hjulpet i de 14 år, det være sig officials, løbsleder og andre hjælpsomme personer, dem er der heldigvis rigtig mange af i vores klub. På dette tidspunkt har jeg afleveret alt løbsmateriale til vores ny sportsleder, Jette Søndergaard ,og alle løb for næste år har fået en løbsleder. Det var det sidste af min gerning som Sportsleder, og jeg er sikker på ,at Jette vil få mange gode oplevelser med jobbet. Jeg har haft kontakt til ca. 500 DVM medlemmer, det være sig som deltager i et løb, officials osv. De fleste af de kontakter har været gode og positive oplevelser, der har gjort de 14 år til gode år..
I alle årene har jeg deltaget i alle de DVM løb, jeg har kunnet komme til, og af de 70 som er blevet afholdt i min tid, har jeg deltaget i de 63, det har jeg gjort, fordi det er sjovt at køre motorcykel, men også for at lære, hvordan andre løbsledere har grebet tingene an. Det at stå for et løb, er en god oplevelse og det giver nye kontakter inden for klubben. Derfor kan jeg kun anbefale at prøve det.

Lars Sørensen (661)

Egeskovløbet 2012

Det var med glæde vi nu igen kunne byde jer velkommen til Egeskov.
I år var det 45. gang Egeskovløbet blev kørt.
Under planlægningen var det igen i år Thorben Korsgaard fra Revninge og Søren Sejersen, fra Kerteminde, som de garvede veteraner, der hjalp med tilrettelægningen af ruten. Mogens Jensen fra Rynkeby hjalp med det praktiske omkring festteltet og gennemførelsen af festen lørdag aften.
Vores sportsleder Lars Sørensen, var igen i år en stor hjælp i forbindelse med tilmeldings-processen.
De øvrige mange hjælpere, som jeg også skylder en stor tak, kom så til Egeskov i løbet af fredagen og lørdagen, efterhånden som de tildelte opgaver fordrede det.

I år havde vi benyttet os af Egeskov's tilbud om at benytte parkeringspladsen foran hovedindgangen som pauseplads. Denne placering blev annonceret til alle, så der på den måde blev givet mulighed for interesserede, til at komme tæt på de deltagende motorcykler, uden for Egeskov og få en snak.

Som vi har erfaret det, blev det velmodtaget, og deltagerne gav også udtryk for at hele ruten igen var en god oplevelse.

I år blev det til 150 startende veteraner, som i modsætning til sidste år fik godt vejr til turen.

De første deltagere kom til Egeskov torsdag, hvor også Ole Ploug fra Egeskov og Margit og Kurt Hansen fra Nordborg, som de trofaste hjælpere, havde forberedt campingpladsen, før week-end'ens rykind.

Ved tilbagekomsten til Egeskov samledes deltagerne igen i år ved festteltet, hvor vi endnu engang kunne byde på drikkevarer fra Ørbæk Bryggeri, og hvor de samtidig fik lejlighed til at udveksle synspunkter og oplevelser.

Et punkt i programmet, som vi håber, at kunne videreføre i de kommende løb.

Sædvanen tro, blev vi samlet i festteltet til spisning, hvor Egeskov's Cafe igen i år, serverede en udmærket middag.

Placeringen i de forskellige klasser blev nu udpeget:

Klasse 1: 1.Flemming holm Andersen, Haderslev 2.Jan Svane Crilsen, Frederikshavn 3.Vagn Hansen, Roskilde.

Klasse 2: 1.Erik Kristensen/Alice Kristensen, Hillerød 2.Ove Rasmussen/Ellen Rasmussen, Ørsted 3. Kurt Hansen/Margit Hansen, Nordborg

Klasse 3: 1.Jens Secher Hald, Randers SØ 2.Mark Søndergaard; Randers C 3. Niels Knudsen, Århus C
Klasse 4: 1.Bente Sørensen/Henning Nielsen, Havndal 2.Jens Chr. Holst-Pedersen/Johannes Holst-Pedersen, Vejle 3. BentChristensen/Margit Christensen
Klasse 5: 1.Erling Nielsen, Randers NV 2.Kaj V. Pedersen, Randers C 3.Hanne C. Pedersen, Gram
Klasse 6: 1.Ib Østergaard/Conny Østergaard, Hinnerup 2. Finn B. Larsen/Winnie Larsen, Slangerup 3. Claus Lundholm Andersen/Knud P. Hansen, Sorø

Efter præmieoverrækkelserne kom Tøjerindehaveren fra 2011 Christian Schmidt på podiet for sammen med Edith at videregive "Egeskovtøjeret", til den deltager, som de havde udvalgt til værdigheden.

Det blev kriminalbetjenten fra Borup, Preben Jensen, der på sin BSA 1933 deltog i løbet og efter Christians mening levede op til kriteriet for at få æresbevisningen fra Egeskovløbet.

Sammen med sin kone Anne modtog de tøjret og de efterfølgende klapsalver bekræftede deltagernes billigelse af valget.

Festen fortsatte med levende musik indtil midnat, hvor endnu et Egeskovløb fik sin afslutning.

Vi i ledelsen havde et møde med Egeskov's ledelse efter løbet, hvor vi fik lejlighed til at gennemgå forløbet og få talt om de fremtidige muligheder.

Formålet med mødet var at finde muligheder for at forbedre betingelserne for løbet og få et tættere samarbejde, til gavn for både Egeskov og DVM med skyldig hensyntagen til Egeskovløbets vedtægter.

Vi i løbsledelsen, er nu i gang med at forberede næste års løb, som vi forventer, skal afvikles lørdag den 10. august. 2013.

Så I kan godt sætte kryds i kalenderen og være klar med de gamle prægtige maskiner, gerne de ældste I har.

På løbsledelsens vegne
Eigil Sørensen

Referat af D V M´s generalforsamling 2012.

Velkomst: formanden Lars Klitgaard byder velkommen, og præsenterer den siddende bestyrelse og informerer om at Gorm T Wæhrens har forladt posten som redaktør.

1. valg af dirigent.
Bestyrelsen foreslog 978 Erik Kristoffersen som blev valgt.
Erik konstaterede at generalforsamlingen var lovlig indvarslet.
Et stemmeudvalg bestående af:
1559 Ejner Juhl
850 Ebbe Carmel
1182 Margit Hansen
437 Aage B Jensen
blev upeget og deres første opgave var at optælle antal stemmeberettigede deltagere som var: 136 ud af 142 fremmødte.

Formandens beretning 2012

Siden sidste generalforsamling har vi desværre modtaget oplysninger om at vi, grundet dødsfald, har måttet tage afsked med følgende 13 medlemmer:

208 Svend Østergaard Nordborg
236 N. C. Thorup Roskilde
326 Egon S. Christensen Århus V
478 Villy Carlo Hansen Aakirkeby
618 Paul Asmussen Randers NV
857 Morten Qvistgaard Brædstrup
951 Bent Hougaard Jensen Risskov
1079 Birger Marcher Helsinge
1106 Tage Kristensen Hammel
1137 Viggo Nielsen Bolderslev
1419 Vagn Sørensen Odense S
2057 Peter Neergaard Randers C
2105 Poul .Schmidt Herlufmagle

Æret være deres minde.

Vi har kunnet mærke en stigende interesse for at blive medlem af DVM.
Efter at det, for et år siden, blev muligt at melde sig ind, uden at være ejer af en ”før 1940” motorcykel og uden 2 medlemmer som stillere, har vi mærket en stor stigning i antallet af indmeldelser.

Det er dejligt at se, og jeg håber de nye medlemmer vil få nogle gode og sjove oplevelser i DVM.
Den positive udvikling i medlemstallet vil fremgå af sekretærens beretning i referatet af generalforsamlingen.

Jeg oplever stadigvæk at medlemmer kommer og siger til mig: ”Der er kommet rigtigt mange nye medlemmer siden der blev lukket op for nyere motorcykler”.

Jeg må endnu engang gentage hvad jeg har sagt, og også skrevet i Veteranen, mange gange: Der er ikke sket ændringer i klubbens formål eller betingelserne for motorcyklernes årgange for at deltage i DVM's officielle løb. Det der er ændret er udelukkende optagelsesbetingelserne.
Jeg synes det har været en god og tidssvarende ændring af optagelsesbetingelserne. Forestil dig at en indmeldelse, der er udfyldt via nettet, i papirudgave lige skal forbi 2 nuværende medlemmer for at blive underskrevet.
Ved en generalforsamling for nogle år siden blev der fra et ældre medlem spurgt om, hvordan DVM kunne gøre unge interesserede i at deltage i vores hobby omkring veteranmotorcykler, og eventuelt købe vores dejlige motorcykel, når vi ikke selv kan køre på den mere.
Muligheden for at blive medlem og deltage i klublivet, uden først at være ejer af en ”før 1939” motorcykel, er bestemt et godt skridt på vejen mod et generationsskifte.

Det har været noget af en blandet fornøjelse at være medlem af bestyrelsen i år.

Lars Sørensen og Michael Hintz's beslutning om at forlade bestyrelsen ved denne generalforsamling har bestemt præget arbejdet.
Det har været skuffende at opleve den meget begrænsede interesse for at melde sig til bestyrelsesarbejde fra medlemmernes side.
Der vil nødvendigvis altid være udskiftning i en bestyrelse som vores -- det duer bare ikke at der ikke er kandidater til at videreføre arbejdet.

De rigtigt gode oplevelser:
De officielle DVM-løb har været meget vellykkede og med meget stor deltagelse.
Der er god aktivitet i lokalafdelingerne med mange spændende arrangementer.
Med Lars Sørensens tidlige udmelding om at forlade bestyrelsen i år stod vi pludseligt og manglede en løbsleder til Skagenløbet 2013. Leif Obbekær har taget opgaven og jeg er helt overbevist om at vi får et godt arrangement.

De mindre gode oplevelser:
Jeg ved at alle medlemmer, der udfører frivilligt arbejde i DVM-regi dvs. styregrupper i lokalafdelinger, løbsledelser, løbsofficials og bestyrelse, gør deres bedste for at tilfredsstille så mange medlemmer som overhovedet muligt.

En gang imellem lykkes ting ikke helt som vi har ønsket - det lærer vi af og gør hvad vi kan, for at gøre det bedre næste gang.

Trods vores bestræbelser modtager vi ind imellem nogle meget kritiske henvendelser og klager fra et meget lille antal medlemmer.
Nogle få medlemmers mundtlige og/eller skriftlige henvendelser har karrakter at direkte personlige angreb.

Det hverken skal eller vil vi stå model til. Hvis et medlem er stærkt utilfreds med noget af det frivillige arbejde der udføres i klubben, ser jeg nu kun en af følgende løsninger på det:
Find dig i det
Meld dig til at gøre det selv fremover (Der er jo slet ikke tvivl om at du kan gøre det bedre)
Find en anden der kan og vil gøre det bedre.
Find en anden klub
Tak til løbsledelser, officials, lokalafdelinger og de øvrige i medlemmer i bestyrelsen for et godt, spændende og muntert samarbejde i det forgangne år.

Lars Klitgaard

Regnskab ved Otto V. Lassen

Kassererens beretning:
Indtægterne er steget med 16.397 grundet en god medlemstilgang, som skyldes de lempede regler for medlemsoptagelse, som blev vedtaget på den sidste generalforsamling.
Stigningen i annoncer på kr. 20.780 skyldes, at GF forsikring har indbetalt for annoncer med kr. 10.000 to gange i 2012, da vi havde glemt opkrævningen i 2011.
Faldet i renteindtægter skyldes, at aktieudbytte i 2011 på kr. 13.314 var bogført her, og at vi den 1. januar 2011 fik indfriet obligationer med kr. 241.097,56.
Porto til Veteranen har nu fået sin egen konto. Det er årsagen til faldet i portoudgifter fra kr. 99.856,20 til kr. 6.513,00.
Hovedårsagen til faldet i tilskud til løb er, at Skagenløbet ikke har bedt om tilskud, og at tilskud til Egeskovløbet kr. 15.000 er ansøgt i næste regnskabsår.
Regnskabet udviser et underskud på kr. -15.379,94, som er et fald på kr. 60.662, som skyldes større kontingentindtægter og mindre udgifter til løb.
Da Henderson ikke må sælges, er denne efter anvisning fra vores to revisorer nedskrevet til kr. 0. Den er nu kaskoforsikret i GF for kr. 250.000.
Egenkapitalen udgør nu kr. 808.100,24, som primært står i penge.

Otto V. Lassen

Udvalgsberetninger:

Sportsleder

Det er igen lykkes at afholde vores løb takket være de løbsledere som har påtaget sig arbejdet

Mange tak for det også tak til alle de officials og andre som har hjulpet til. Løbene har været afholdt i en dejlig ånd som det skal være, det er rigtig træls når der er deltagere som ikke har fattet at vi gør det for sjovt og at der bliver brugt mange timer på at tilrettelægge et løb. Jeg vil opfordre alle til at tænke sig om før der kritisere og i stedet for støtte op om os som frivillig udføre et stykke arbejde. Det har jo ikke væltet ind med henvendelsers til bestyrelsen med kandidater til de ledige poster, så pas på dem som er her, eller vær klar til selv at gøre noget.

Hvis det skal være lettere for den nye Sportsleder, vil det være dejligt at i kommer og melder jer som løbsledere i god tid, det giver ro for Sportslederen. Jeg har også arbejdet med en model hvor de forskellige afdelinger fik ansvaret for at finde løbsledere til de forskellige år og hvis de ikke gjorde så fik man ingen tilskud fra hovedkassen.. Fordelen er at afdelinger ved i god tid at der er deres tur til at stå for et løb, men om det blive til noget er op til den nye Sportsleder.

I år havde vi et A og B hold til Windmill løb i Tyskland, jeg deltog ikke selv men var der som tilskuer, det er et fantastisk arrangement og jeg vil anbefale alle at prøver at deltage i det. Næste gang er 2014. Det er jo Europa mesterskabet for veteranmotorcykler og der bliver kæmpet for sejren.

Det er min sidste generalforsamling som Sportsleder og jeg vil gerne siger at det har været en fornøjelse at arbejde sammen med alle løbsledere, sponsorer, officials, deltagere osv. Jeg har nydt vores arbejde i bestyrelsen og jeg vil komme til at savne alt den kontakt jeg har haft med jer alle.

Lars Sørensen

Sekretær,

Nu er der igen gået er år. Og hvilket år for DVM.

Sidste år vedtog vi på generalforsamlingen, med stort flertal 70 mod ca. 10, at ændre optagelsesreglerne for at kunne blive medlem af DVM. Det har giver mere end 100 henvendelser og mange nye medlemmer, som det har kunnet læses i Veteranen.

I 2011 fik vi 30 nye medlemmer under de gamle optagelsesregel. Vi har i år fået 83 nye medlemmer og det skæpper godt i kassen 41.500.

Der er 31 af de nye, der har cyklerne fra før 1940. Resten 52 har ikke cyklerne til vores løb. Vi håber de vil anskaffe en.

Jeg syntes man bør avertere salgscykler på vores egen hjemmeside, eller i Veteranen, så de nye medlemmer får en chance for at købe. Inden cyklerne måske går til udlandet.

Jeg syntes det skal nævnes, at yngste nye medlem er 18 år og ældste nye er 88 år. Gennemsnitsalderen på de 83 nye er 53,6 år. Gennemsnitsalderen på de nye vi fik sidste år var 53,5 år. En måned yngre.

Mit forbrug af frimærke i år beløber sig til ca. 3000 kr. Så nogle breve er der blevet afsendt. Der bliver eftersendt nogle medlemsblade. Det kan der være flere årsager til. Postvæsenet bør have dårlig samvittighed i den anledning.

Det kan også skyldes, at et medlem er flyttet uden at melde det til mig, og så kan man ikke forvente at modtage, vores flotte medlemsblad. Veteranen.

Derfor meld flytning og andre oplysninger af interesse for DVM direkte til mig.

Mærkesalg: På Skagenløbet 1750,00 kr. Især efter spisningen. Bedre dialog og større købelyst. Beløbet er afregnet til kassereren.

Jeg har også mærkekassen med i dag, hvis nogen ønsker at købe.

Ole H. Jensen

Webmaster.

Hvordan gik det forgangne år:

Det startede med kontingent opkrævningen. Nu har vi kørt 2 år hvor vi selv håndterer kontingent opkrævningen Tidligere brugte vi Danske Bank. Vi har nu fået noget erfaring og er blevet bedre til at gøre det.

Det er derfor gået forholdsvist smertefrit i forhold til tidligere år

Det største problem er rykkere

Vi bruger rigtig megen tid på folk der ikke betaler til tiden. Betalte alle til tiden så kunne vi nøjes med en bogføring som tager ca. 10 minutter. Nu skal vi bruge 10 minutter hver dag i flere måneder.

2 mdr. efter sidste betalingsdato manglede ca. 74 som stadig at betale kontingent. Heraf var ca. 33% gengangere fra sidste år. Der kommer indbetalinger helt hen til maj. Det koster utroligt megen tid.

Otto og jeg har lagt en strategi for hvordan vi bedst får hevet penge op af lom-men på jer. Det er: Information om man kan tilmelde sig betalingsservice på hjemme-siden

Information i december nummeret af Veteranen -> nu kommer opkrævningen -> betal til tiden

En knap så stram betalingsfrist -> opkrævningen kommer tidligere end normalt. Rykker udsendes i løbet af februar hvortil der er lagt et rykkergebyr på 50,00Kr.

Alm. vedligehold af hjemmeside

Jeg vil i år ikke trætte jer med for mange statistikker omkring hjemmesiden men blot informere om:

Vi har gjort det muligt for folk at melde sig ind i DVM via hjemmesiden. Har været en stor succes. Vores besøgstal ligger stabilt og ligner foregående år, dog med den lille krølle, at brugen af mobile enheder stiger, det er typisk: Iphones Ipads

Jeg har valgt at stoppe efter denne generalforsamling Hvorfor nu det: Jeg har arbejdet med hjemmesiden stort set uafbrudt siden den startede i 1998, kun afbrudt af en periode hvor Henning Karstensen varetog hjemmesiden men hvor jeg støttede ham i opgaven, og nu har jeg nået et tidspunkt, hvor glæden ved arbejdet ikke er 100% tilstede, og så er det på tide at stoppe.

Det var så min beretning og jeg vil gerne sige tak til resten af bestyrelsen, kontaktpersonerne i lokalafdelingerne og alle de øvrige DVM'er jeg har været i kontakt med gennem tiden.

Mivhael Hinz

Veteranekspert.

Året som Veteranekspert er som vanligt gået med at skaffe div. oplysninger til div. medlemmer. Men jeg får stadig forespørgsler fra både medlemmer og ikke medlemmer omkring priser. Som udgangspunkt vil jeg stadig ikke udtale mig om priser.

Ej heller undersøgelser om hvor sjælden en bestemt cykel er - mærke og årgang, er noget som jeg vil bruge tid på. Hvis man er nysgerrig om et sådant emne, så må det være ejeren selv, der må undersøge dette.

Jeg så dog gerne, at vi fik et nyt mc registre. Det ville gavne alle medlemmer, men det kan jo kun lade sig gøre hvis alle er indforstået. Bestyrelsen har flere gange talt om hvordan vi skulle gribe dette an, men vi kan jo ikke tvinge medlemmer til at opgive disse oplysninger. Jeg vil stadig meget gerne have forespørgsler på ukendte ting, såsom motordele, da det jo altid er sjovt at "løse gåden". Det kan i nogle tilfælde løse et problem for et medlem der lige står og mangler den del.

Der er stadig flere veste på lager.

Kurt Jensen

Motorhistorisk Samråd /Arkivar.

Der er repræsentantskabsmøde i Motor Historisk samråd i november. Sidste år ønskede bestyrelsen at lave kraftig om på vedtægterne, men det blev forkastet af repræsentantskabet. Der er også i år lagt op til en del vedtægtsændringer. På grund af kommende skagenløb og jubilæum, har jeg ikke sat mig ind i ændringerne. PT ved jeg ikke om jeg deltager i mødet, eller andre fra bestyrelsen tager over.

Det var tanken, at de sponsorpenge der bliver givet fra DVM til de forskellige løb, skulle afregnes med materiale til Veteranen og arkivet.

Tak til Jette for materiale fra Jyllandsløbet. Jeg har også modtaget kasser med blade, gamle billeder og nogle samlemapper fra Viggo Thomadsen´s tid. Det er Poul Asmussen, der havde samlet dette sammen.

Det var alt fra mig om dette emne.

Det er desuden således at jeg har overtaget hvervet som redaktør for blad 5 og 6 i år efter Gorm T Wæhrens og har tilkendegivet at fortsætte i 2013.

Obbekær

Indkomne Forslag:

De tre forslag der var indkommet, og som kan ses i sidste nummer af Veteranen, blev alle forkastet af Generalforsamlingen.

Kommende års arrangementer.

Lars Sørensen gennem gik løb for 2013

Skagenløbet 9-11. maj
Jyllandsløbet 8. juni
Fladtanker 22. juni
Egeskovløbet 10-11. august
Løvfaldsløbet 14-15. september

Valg. Af Bestyrelse.

Kasserer: Otto V Lassen. Genvalgt
Sportsleder: Jette V. Søndergaard
Veteranekspert: Kurt H. Jensen
Webmaster: Hanne Sigsgaard

Lars Klitgaard udtrykker glæde ved sammensætning af den nye bestyrelse og overrækker en erkendtlighed for det gode samarbejde til de afgående.

Valg af bestyrelses suppleanter.
Karl Erik Brejnbjerg
Erik Kristoffersen

Valg af revisor.
Egon Nielsen
Hans Hansen

Valg af revisor suppleanter.
Skjold Pagh
Henning Nielsen

Eventuelt.

Følgende bemærkninger blev fremført af deltagerne: Svend Kusk: opfordring til løbsledere om at når man laver ruten og erfarer at der kan være tvivl om en blind vej så skal der laves skiltning så der ikke havner 100 mc. Som så skal vende. Eigild Sørensen fortalte lidt om Egeskov og et kommende møde hvor man ville tale om positive ændringer.

Dirigenten afslutter mødet og takker for god ro og orden og giver ordet til formanden for en afsluttende bemærkning.

Lars Klitgaard takker dirigenten og byder velbekomme.

Nogle er mere privilegerede

Runa Forsikring tilbyder veteranforsikring til alle, der er medlem af en klub under Motorhistorisk Samråd.

Årlig pris for ansvar og kasko

Veteranbil fra 468 kr.
Veteran MC fra 498 kr.
Klassisk bil fra 1.253 kr.
Klassisk MC fra 1.283 kr.

Indeks 2011

Vi tilbyder

> Konkurrencedygtige priser
> Gode dækninger
> Samme pris for samme risiko
> Ret til at tegne Runas attraktive privatforsikringer

www.runa.dk

Tlf. 33 32 22 00

RUNA VETERAN

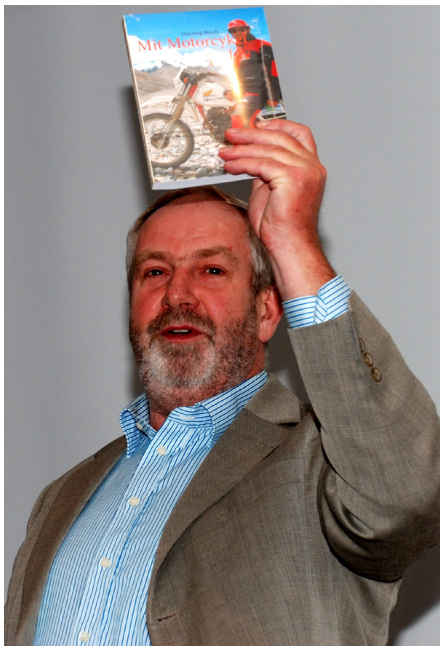
Jylland

Nordjylland

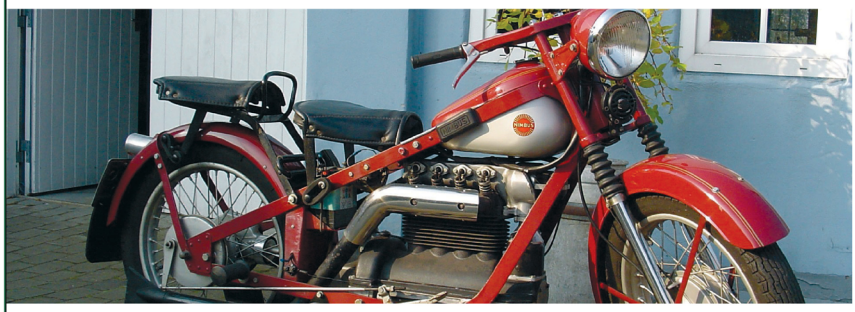
Klubmøde den 7. november.
44 medlemmer til stede.
Kaj truttede i hornet og bød velkommen til motorcykel eventyreren Henning Bitch, som fortalte om sin nye bog Mit Motorcykel liv. Se anmeldelse i bladet.
Kaj sendte en liste rundt med tilmelding til julefrokosten. Han skulle hilse fra Bente som var fraværende pga sygdom. Han ønskede Jette Søndergård tillykke med bestyrelsesposten som sportsleder.
For referat ***Kurt Solskov***

BOGPRÆSENTATION PÅ KLUBMØDE

I Nordjyske afd. den 7. december, hvor klubben havde besøg af eventyreren Henning Bitch, der fortalte om sin nye bog MIT MOTORCYKEL LIV med undertitel: HVORFOR VERDEN ER 5 GANGE SMUKKERE FRA EN MOTORCYKEL.
Henning har en fortid som virksomhedsleder både i DK , Singapore og USA i bl. a.elbilbrancen og solenergi. Han kørte tidligere altid på mc, og efter en pause på 15 år begyndte han at rejse rundt og opleve verden på motorcykel. Og det fortæller bogen om.
I de følgende 22 år har Henning besøgt omkring 60 lande . Han har kørt i Gobi ørkenen sammen med Hjalte Tin, Ninna og datteren Ida. I et enduro race væltede Henning på stranden i Hvide Sande og brækkede 3 ryghvirvler, hvilket gav en ufrivillig pause på et år med en masse genoptræning.
Hennings mest spændende projekt har uden tvivl været beslutningen om at køre jorden rundt på CO2 neutral brændstof . Altså rapsolie. Læs selv i bogen hvor stor en del af projektet der lykkedes.
Det skal også lige nævnes at Henning har deltaget i faldskærmsudspring og han har haft flycertifikat. Det vil han ikke forny næste gang, men har lyst til at eksperimentere med undervandsbåde, for som han siger : På det område findes ingen regler overhovedet.
Bogen koster 199 kroner og kan bestilles ved henvendelse til mailadresse: bitschhenning@hotmail.com, eller ring til Henning på 40764700.



NORDISK VETERAN
"Gammel kærlighed ruster ikke"



- Vi tager hånd om dig og dit veterankøretøj
- Nem og fleksibel indtegning
- Attraktive priser og dækninger

Nordisk Veteran
- et Alm. Brand selskab

Gå ind på www.nordiskveteran.dk
og få alle veterankundefordelene

ALM. BRAND

Midtermolen 7 · 2100 København Ø · Telefon 35 47 77 47 · nordisk@veteranforsikring.dk

Sjælland

Klubaften i Kværkeby den 31. oktober 2012

Erik Kristoffersen bød velkommen og omtalte i korte vendinger løbet, der blev kørt lørdag den 27. oktober. Han beklagede, at han ikke på dagen fik sagt tak til de hjælpere, som havde stået post under løbet. Han håbede, at de ved denne lejlighed ville modtage et forsinket STORT TAK, idet han samtidig gav udtryk for, at man ikke uden deres hjælp kunne have afholdt løbet.

Derefter bød Erik Kristoffersen velkommen til Peder Rønberg, som havde medbragt 2 film. Den første, udgivet af Hepolite (stempelfabrik), viste pragtfulde klip fra diverse motorløb i 1955. Filmen blev præsenteret af ingen ringere end Geoff Duke, Nortons superkører på den tid.

Der var klip fra motocross og stiltrial og et enkelt bakkeløb med gamle biler. Det var interessant at "genopleve" sporten og dens udøvere. 50'ernes maskiner var tunge og uden kraftig affjedring og kørernes beklædning var lettere "optimistisk". Man kørte uden knæ- og albuebeskyttere; dog kørte man med styrthjem, formentlig af fabrikat Cromwell. Stilen var ikke som den ses i moderne cross, men kørernes præstationer var absolut ikke mindre end nutidens heltes.

Der var klip fra TT-løb (Road Race) med og uden sidevogn. Det var helt vemodigt at blive mindet om, at England på det tidspunkt hørte til eliten blandt motorcykelfabri-kanter. Man blev mindet om, at intet varer evigt. Der var en kort sekvens med John Surtees, som senere gjorde sig gældende indenfor bilsporten. Der var klip fra speedwayrace og klip med datidens veteranmotorcykler, hvilket vil sige cykler fra omkring år 1900 og frem til begyndelsen af 20'erne. Det var ikke alle cykler, der kunne tåle mosten, hvilket medførte, at deres kørere kunne bruge dem som rollatorer.

Endelig så vi klip fra stiltrial. Nogle kørere bar sixpence, andre var barhovede og alle kørte i skjorteærmer. Der blev kørt gennem flodlejer, på klipper og skærver. Det var hård kost for både cykler og kørere.

Aftenens sidste film, som var optaget af MagaCin (se www.magacin.dk), viste os en del af Sammy Millers motorcykelmuseum, som ligger ca. 15 km fra Bournemouth i England. Museet har 400 cykler, som alle - med undtagelse af 5 (fem) - er "ready for ride". Museet ejer den første Norton, fremstillet i 1902 og forsynet med en Peugeot motor.

På filmen fremhævede man en sjælden cykel, en AJS, vandkølet, 4 cyl. V-4. Man omtalte også den 2 cyl., 2-T vandkølede Scott, som havde set dagens lys mange, mange år før japanerne kom med tilsvarende motorer, - intet nyt under solen.

Filmen indeholdt mange detaljer, som det ikke er muligt at nævne her. Men prøv at besøge disse links: http://www.magacin.dk/motorcykler/program-31-24022011/vi68/

http://www.magacin.dk/motorcykler/program-30-27012011/vi65/

Det var en yderst interessant og levende aften for de ca. 30 fremmødte. Aftenen sluttede på vanlig vis med en livlig motorsnak hen over bordene.

Leif Christensen

Tekst til billede fra Lunav.

I behørig afstand er familien samlet, for at vinke farvel til nær famile, fra Borre på Møn, der har anskaffet sig et, for den tid larmende og livsfarlige tohjulede instrumenter.

Billedet er fra Max Lunav`s familie album. Det er taget omkring 1920 i St. Røttinge ved Tappernøjje.. Skulle nogen have en ide om, hvad det er for en motorcykel, så vil Max meget gerne høre fra Jer. I kan skrive til redaktøren, så kan vi alle blive informeret om resultatet. (red.)

Kommende Arrangementer

Nordjylland

Onsdag 5. december kl. 18.30
Julefrokost. Tilmelding til Kaj:
86433630 ell. 40191630
Bente: 86473315

Klubmøde onsd. 9. jan kl. 19.30
"Generalforsamling"

Klubmøde onsd. 6. feb. kl. 19.30
Program endnu ikke fastlagt.

Midt-Vestjylland

Klubmøde afholdes 2. onsdag i hver måned på Grenevej 4, Astrup, mellem Videbæk og Skjern.

Aarhus

Klubmøder afholdes hver lørdag fra kl. 09.30-11.30. Rønnebo, Nordentoftsvej 7, 8220 Brabrand.

Sydjylland

Møderne afholdes som regel den 1. lørdag i måneden, hhv. efter afdelingens aktivitetskalender på Seggelund Cafateria, Seggelund Hovedvej 55
6070 Christiansfeld.

Sjælland

DVM Midtsjælland, Klubmøde onsdag, den 30. 01. 2013 kl. 1900
Da det er årets "generalforsamling" serveres der gule ærter med tilbehør. Indgangsprisen ændres denne aften til kr. 50,-
TILMELDING til spisningen nødvendig, senest søndag, den 27 01 2013 til Christian Schmidt på tlf. 2164 9081
Efter spisningen afholdes "generalforsamlingen". Hvis nogen har billeder fra årets arrangementer, modtager jeg gerne kopier til en gennemgang af året 2012. Desuden offentliggøres forårets arrangementer denne aften. Dermed sagt, at arrangementskommiteen er villig til genvalg. Dog, hvis andre vil byde ind på en plads, er der også plads til udskiftning. Vi klistrer ikke til pladserne. Pgv. ***Erik Kristoffersen***

Fyn

Onsdag d. 12. december 2012 mødetid kl. 19.00!
Årets sidste klubaften i Vissenbjerg Hallerne, hvor det årlige julebanko afholdes. Husk den obligatoriske indpakkede julegave til kr. 30,00.

Onsdag d. 9. januar 2013 mødetid kl. 19.30.
Årets første klubaften i Vissenbjerg Hallerne.
Her vil vi afspille en dvd om Nimbus Humlebien gennem 60 år.
DVD'en bliver venligst udlånt af Jørgen Kjærgård.

Onsdag d. 13. februar 2013 mødetid kl. 19.30.
Klubaften i Vissenbjerg Hallerne.

Onsdag d. 13. marts 2013 mødetid kl. 19.30.
Klubaften i Vissenbjerg Hallerne

Onsdag d. 10. april 2013 mødetid kl. 19.30.
Klubaften i Vissenbjerg Hallerne

Fyn Rundt 2013 på Langeland

lørdag den 4. og søndag den 5. maj 2013

Arrangørerne for turen er: Jonna og Martin Kej fra Horne, Annie og Antoni Lauesen fra Sdr. Nærå, Sven Jørgensen fra Skovs Højrup samt May-Britt og Ole Ploug Jantzen.

Skulle der være medlemmer der allerede nu kan tilmelde sig FYN Rundt arrangementet, tager vi med stor glæde mod tilmeldingen, for det vil gøre det meget nemmere for os at finde et egnet sted med værelser, så vi alle kan være med – men vi kan dog allerede nu melde ud, at vi går efter at alle værelser har deres eget toilet.

HUSK at være opmærksom på, at selv om "man" ikke føler trang til at tage turen på sin egen motorcykel, er man stadig meget velkommen til at følge med i bil og være en del af arrangementet.
Henvend dig derfor trygt til os, så skal vi nok finde ud af, hvordan I kommer med rundt. For vi kan jo sagtens bruge en ekstra bil til at køre med bl.a. drikkevarer, weekend-tasker m.m.

Ved sidste klubmøde fortalte løbslederen for Egeskovløbet, Eigil Sørensen, om årets Egeskovløb bl.a. at der havde været 150 deltagere, hvilket desværre var det laveste deltagerantal i mange år, men trods dette foregik arrangementet i en positiv ånd.
Der blev også vist fotos fra det 45. Egeskovløb 2012 og fra det 36. Alsløb 2012.

Bare til orientering, så er ejermanden til det tabte luftfilter fundet. Så er det på plads

Ole Ploug Jantzen

Landsarrangementer

Skagenløbet 9-11. maj

Jyllandsløbet 8. juni

Fladtanker 22. juni

Egeskovløbet 10-11. august

Løvfaldsløbet 14-15. september

Gjern

1. juni 2013 Stumpe- bil og motorcykelmarked.

7. september 2013 Veteranlastbiltræf.
Jysk Automobilmuseum.
WWW.jyskatomobilmuseum.dk

Velkommen til nye medlemmer

2277
Bertil Kiehn
Kompagnistræde 29, 2sal
1208 København K
email: bertilkiehn@mail.dk
Mobil: 2859 5805
Harley Davidson WLC 1943

2278
Peter Glitten
Glarmestervej 34
4200 Slagelse
email: peter@glitten.dk
Mobil: 2540 3410
Harley Davidson 1962

2279
Jens Houlberg
Vibevej 21
4000 Roskilde
email: sjas.houlberg@webspeed.dk
Mobil 2428 9281
BSA B31 1955

2280
Kim Latt
Hjallesevej 109,st
5230 Odense M
email: kim@latt.dk
Mobil: 2478 9778

2281
Edith Schmidt
Urupvej 4
4140 Borup
Mobil: 2334 6081

2282
William Koch
Vesterrøn 12
5700 Svendborg
email: williamkoch94@hotmail.com
Mobil: 2868 0804

2283
Dan Henriksen
Søndergade 9
8883 Gjern
email: dan-1705@hotmail.com
Mobil: 2063 7996
Disa 1957, BSA C11 1946
Panther 1957

2284
Poul Fetterlein
Egebjergvej 108
2750 Ballerup
email: fetterlopo@gmail.com
Mobil: 2827 8770
AJS Model 18S 1954

2285
Henrik Pauls
Skibbroen 6
2450 København SV
email: henrik@pauls.eu
Mobil: 3171 7426
Matchless 350cc 1931
Sunbeam S7 1946

2286
Knud Kærslund
GL. Næssevej 28
8700 Horsens
email: knud.kaerslund@pc.dk
Mobil: 4032 3638
Husqarna V-twin 550 cc 1927

Genbrugs-hjørnet

Købes
Harley Davidson Knucklehead
årg. 1936-1947.
Tlf: 2240 1424
Jens Chr. H-Pedersen (1600)

Sælges
Nimbus 1946, god stand, alt mekanisk renoveret, kun prøvekørt siden da.
Synet den 18. oktober 2012
Sælges for 40.000 kr.
(741) Viggo Hansen
Tlf: 6226 1672

Lokale referenter

Midt/Nordjylland
Kurt Solskov
Møgelhøjvej 3, 9240 Nibe
kurtsolskov@mail.dk

Vest/Sønderjylland
Lars Mylius Hjelm
Grønkjærsvej 29, Erritsø,
7000 Fredericia
mylius-hjelm@mail.tele.dk

Fyn
Ole Ploug Jantzen
Langgade 65, 5750 Ringe
mopj@smilepost.dk

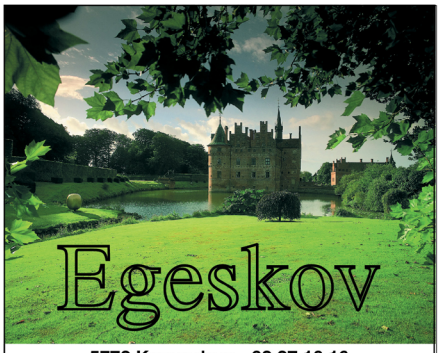
Sjælland
Leif Christensen
Østre Parkvej 107
4100 Ringsted
ob50@sport.dk

ALT TIL NIMBUS OG BMW

Reparation og service - Nimbus og BMW
Næsten alle reservedele på lager.
Speedometer-reparation. Hjulbygning.
Motorrenovering.
Stelopretning. Totalrenovering. Lakering.
Steib og Nimbus sidevogne.
Bestil pr. brev, telefon, mail eller fax.

Mindre lager af de mest almindelige Nimbus reservedele i:
Løgumkloster, Sognegade 18,
Tlf. 2184-6264. Træffes efter aftale.
Skive, Petravej 19, Tlf. 2824-4654. Træffes efter aftale.

Aarhus Nimbus,Rombach & Nielsen Aps
True Byvej 29 - 8381 Tilst
Tlf 8624 6222 fax. 8624 6229
info@nimbus-aarhus.dk
www.nimbus-aarhus.dk



5772 Kværndrup - 62 27 10 16
www.egeskov.dk

Eventyrlige oplevelser
for hele familien - hele dagen

Gå på oplevelser i Europas bedst bevarede renæssance vandborg fra 1554. I slotsparkens mange haveanlæg går tiden i stå når man færdes mellem blomster og kunstfærdigt klippede hække.

På Egeskovs 10 museer genopfriskes gamle minder. I Piet Heinslabyrint gælder det om at finde ind til det japanske tårn. For familiens yngste er højdepunktet de 8 store legeområder i skovens lysning.

JC NIMBUS Aps.

- salg af reservedele
- også postordre
- totalrestaureringer
- stelopretninger
- afprøvning af motor i prøvebænk
- plejlstangsproduktion
- nyfremstilling af reservedele
- nye koblinger og andet til "Kakkelovnsrør"
- nyfremstilling af sidevognsstel med bremse
- nye sidevognskasser på lager
- udsøgt høflig betjening

www.jcnimbus.dk

John Carlsen, Viborggade 46, 2100 Kbh. Ø
✆ 35 42 83 13 - fax 35 42 83 09
Åbningstid 9-17

P-PLADSER TIL VETERANBILER
UDLEJES I BAGSVÆRD.

140 P-PLADSER (GARAGER)
50 MC-PLADSER
KAMERAOVERVÅGNING
AUTOVÆRKSTED
VENTILATION/UDLUFTNINGSANLÆG
ELEKTRISK KODEPORT
EL-UDTAG I BÅSE OG GARAGER

INTRO-PRIS:
KR. 500,- pr.md.
TIL ALLE MEDLEMMER AF DANSK VETERANBIL KLUB

KONTAKT: 35430806 / 28116635, LARS@TJ-GROUP.DK

Stubbekøbing Motorcykel- og Radiomuseum

Åbningstider 10-17

Skærtorsdag - 31. maj:	helligdage og weekends
1. juni - 31. august:	tirsdag - søndag
September:	weekends
Uge 42:	alle dage

Nykøbingvej 52, 4850 Stubbekøbing,
✆ 54 44 22 22
www.motorcykelogradiomuseum.dk

NORDEUROPAS STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

Messecenter Herning
Stumpe-marked
Ting & Sager 2012

lørdag den 27/10 8-16
lørdag den 23/3 1913
lørdag den 16/11 1913
lørdag den 29/3 1914
lørdag den 15/11 1914

Svend Aage Mortensen
Siriusvej 11 - 7430 Ikast
9715 1603 - 9926 9926

Specialvækstedet tilbyder

- **cylinderboringer**
- **stempler leveres**
- **foringer, krumtaplejer, hovedlejer til nyere og gamle motorcykler**
- **topstykker renoveres med sæder, styr og ventiler til blyfri ibenzin**
- **alt maskinarbejde og svejsearbejde udføres**
- **løse motorer modtages til hovedrepration**

Ingana Aps
Balke & Wedel
Gl. Køge Landevej 55
2500 Valby
Tlf. 36 30 51 22 - 35 38 14 25
www.ingana.dk

Motorrenovering
siden 1957

Veteranbiler og motorcykler

Cylinderudboring

Krumtappe - alle typer

Topstykker:
ventiler - ventilstyr - ventilsæder
ventilsæder til blyfri

Aluminiumssvejsning

Iversens Cylinderservice
Finlandsvej 6 - 8700 Horsens
tlf. 75 62 52 99 - fax 75 62 59 06

Veteranimporten
Nye kvalitetsdele med speciale i

HARLEY-DAVIDSON
Indian

Egere fremstilles

TankCure tankforsegling

DUNLOP
White Tire Paint

Veteranimporten
97 51 00 16 (efter 16) - 29 82 00 10
veteranimporten@c.dk
www.veteranimporten.dk

GF
FORSIKRING
MED OVERSKUD

Invester i forsikring til dit veteran/klassisk køretøj

Med blot 100,- kroners indskud ved tegning af police i GF-Forsikring, deltager du i den årlige tilbagebetaling af eventuelt overskud. GF kunder fik i 2011 tilbagebetalt 140 millioner kroner.

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj

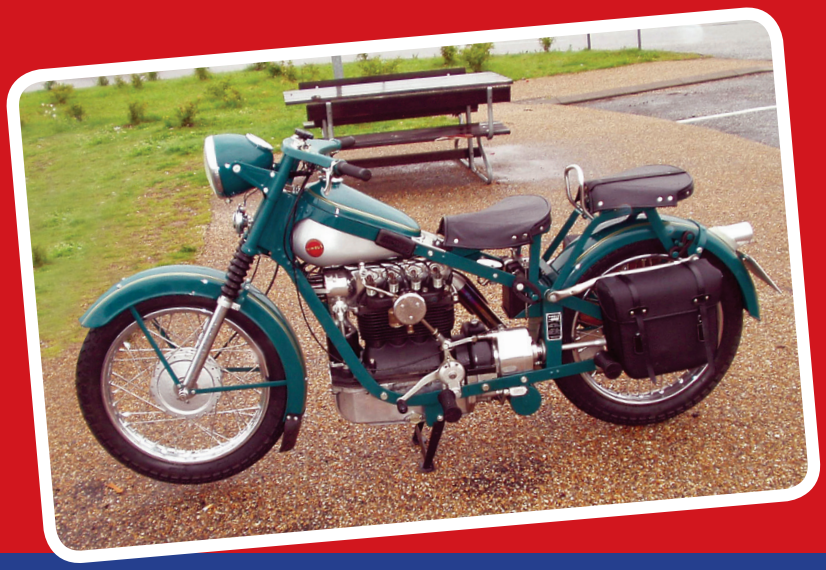
Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 1.762 kr.				
Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/motorcykel	
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene
50.000	652 kr.	203 kr.	1.627 kr.	503 kr.
150.000	1.018 kr.	203 kr.	2.541 kr.	503 kr.
500.000	2.424 kr.	203 kr.	5.864 kr.	503 kr.

GF-veteran tegner ansvars- og kaskoforsikring for bevaringsværdige originalt opbyggede køretøjer, som er henholdsvis 35 og 25 år gamle.

Forsikringerne er med 100% tilbagebetaling af et eventuelt overskud. I 2012 tilbagebetales 15% af forsikringspræmien på baggrund af 2011 skadesregnskabet. Et eventuelt forsikringsunderskud opkræves ikke. GF-veteran stiller ikke krav om yderligere medlemsskab af f.eks. veteranklub eller mærkeklub.

Ved mere end én kaskoforsikring i GF-Veteran ydes 25% rabat på samtlige kaskoforsikrede køretøjer.

Det forsikrede køretøj kan anvendes til hobbykørsel i perioden 15. marts til 31. oktober. I den resterende periode er det ved kaskoforsikring, forsikret mod brand og tyveri.



Medlemmer af GF-veteran kan tegne autohjælp for blot 275 kr. i alt pr. år omhandlende samtlige forsikrede veteran/klassisk køretøjer

GF-Veteran • Strandvejen 59 • 2100 København Ø • Tlf: 39 10 11 50 • gf-veteran@gf-forsikring.dk

Afsender: Danmarks Veteran Motorcykleklub, Giesegårdvej 107, Gørslev, 4100 Ringsted.