

Koldingbogen

ÅRSTAL:	2004
FORFATTER:	Ch. Nylander, Knud Degnbol
TITEL:	Koldings første bil.
KORT RESUME:	Danmarks første motorvogn fra ca. 1900. Ejeren var N. Nylander som var maskinmester ved Sukkerfabrikkerne i Kolding.

KOLDINGS FØRSTE BIL

AF CH. NYLANDER MED KOMMENTARER AF KNUD DEGNBOL

I Jydske Tidende for den 15. juni 1934 kunne man læse følgende artikel, som jeg har ændret til moderne retskrivning og tegnsætning.

Når man læser denne historie, skal man huske, at den er skrevet mere end 30 år efter begivenhederne af en mand, der kun var en stor dreng, da de fandt sted. Derfor må man tilgive ham enkelte unøjagtigheder i historien. Det bliver den ikke ringere af, for de forstyrrer ikke det samlede billede. Den giver alligevel et godt begreb om vilkårene for en bilist i en provinsby omkring det forrige århundredskifte. Men man har lov til at kontrollere de faktiske oplysninger. Det gør jeg til sidst ved at sammenligne med andre kilder.

DA DANMARKS FØRSTE BIL KØRTE PÅ KOLDING-EGNEN

Ch. Nylander fortæller:

Lige fra landevejenes mekaniske persontransport morgenrøde var mine forældre på dette område blandt foregangsfolkene. Før de primitive, tunge velocipeder med massive ringe fra anno 1889 kom frem, benyttede min fader en bicycle (væltepeter). Med en sådan landevejenes erobringstilbøjelighed måtte han også have den første motorvogn, der kunne fremskaffes. Dette tidsafsnit levede jeg

selv med i, og det kan måske interessere nuværende bilister at høre lidt om vilkårene for datidens udøvere af motorkørsel.

Danmarks første motorvogn indregistreredes i Viborg år 1900, efter en næsten toårig fremstillingsperiode hos maskinfabrikant Brems, Viborg. Kortere tid derefter kom vognen i min faders, maskinmester ved Sukkerfabrikkerne i Kolding, N. Nylanders besiddelse. Fabrikanten havde for fremstillingen anvendt en almindelig ponyvogn som forbillede. "Agestolene" var anbragt på samme måde, nemlig den ene med ryglænet mod kørselsretningen.

SPECIFIKATIONER

Vognen var bygget således:

Chassis: håndmedet, maskineri anbragt bag i vognen.

Karosseri: tre siddepladser, åbent helt ned om passagerernes fødder.

Motor: 2 cyl, 5 HK. 2 snapsehaner, køle-ribber, 2 hovedlejer for krumtap.

Smøresystem: håndpumpe (1 pumpe- slag pr. kørt mil, i bakket terræn 1½ pumpe- slag). Kølesystem: luft uden ventilator.

Brændselssystem: tyngdeloven undergivet fra 12 liter tank ophængt på bageste ryglæn. Tænding: 5 Helleesen-tørelementer gennem induktionsrulle, håndreguleret.

Lysanlæg: ingen (mekaniske vogne måtte ikke benyttes efter solnedgang).

Start: håndhjul (ses på siden).

Transmission: 3 gear frem, intet tilbage.

Bremse: udvendig omklamrende type (fra ca. 4 miles fart tillod disse vognen at æde 40-50 alen af vejbanen inden standsning).

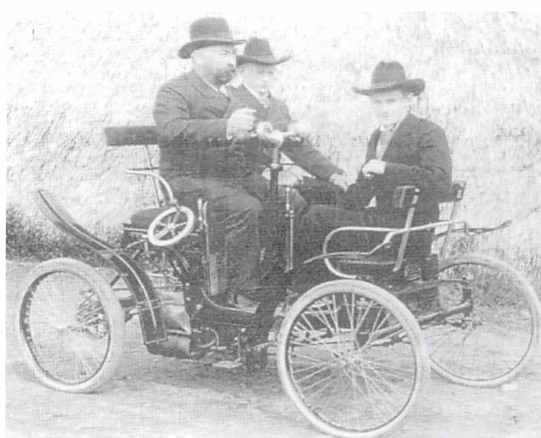
Affjedring: tværfjeder kun under forvognen. Hjul: 4 styk trådhjul, ingen i reserve. 2½" dæk.

Egenvægt: ca. 350 kg.

TIL MORSKAB FOR ALLE

Der fandtes intet automatisk virkende dit, ej heller noget selvregulerende dat, hvorfor brugeren måtte være i besiddelse af overordentlig medføling og indsigt i benyttelsen af køretøjet, – altså var det ingen damevogn – thi den lystrede langt fra det mindste vink fra føreren. Vi var desårsag da også mekanikere bogstavelig talt til fingerspidserne.

Vognen lavede under kørslen et enormt spektakel, endog i tomgang, og dette i forbindelse med nyheden, den repræsenterede, var vel årsagen til den overordentlige opmærksomhed, køretøjet tiltrak sig fra publikums side. Men der var en hage ved denne bevågenhed: det danske grin! Dette var generende, og det fornægtede sig i særdeleshed ikke dengang, vi kørte automobil. Man blev simpelthen betragtet som værende lidt til en side og var kort og godt til grin alle vegne, også en tid i sommerrevyen. Særlig ubekvemt var det at være skive for disse smil, når man fra sommerudflugtsstedet skulle hjemefter, og ved igangsætningen kom ud for maskineriets lunefuldheder, så der samlede sig en interesseret skare til iagttagelse af vore anstren-



Dette billede blev taget, da den første Brems-bil grundlovsdag år 1900 blev prøvekørt i Viborg. Personerne er firmaets indehaver Julius Th. Brems og sønnerne Aage og Jacob. Det var den samme bil, der senere på året kom til Kolding. Fra Veteran-Tidende nr. 279, september 1999.

gelses med den genstridige. Jo mere tummel, desto flere tilskuere; og når dertil så der i reglen blandt opbuddet også fandtes et par gøende foxterrierer, var bægeret fuldt. Sådanne omstændigheder tvang os ved flere lejligheder igen tilbage til krohaven for afventning af publikums forsvinden, så man i nogenlunde ro kunne tumle videre med startproblemet.

DE LYSE SIDER

Var der således bryderier ved datidens motorkørsel, havde sagen også lyse sider. Det var stolt at eje og køre et så overmoderne befordringsmiddel. Fornemmelsen af at køre uden heste var en så henrivende følelse, at den måtte sidestilles med intet mindre end en oplevelse. Dette opvejede andre ubehage-

ligheder. For eks.: når vi kom til foden af en lang og stejl bakke en varm sommerdag, beordrede føreren min moder og mig ned af vognen. Som regel begrundet med, at den luftkølede motor skulle skånes mod overhedning. Min højærværdige fader osede derpå alene op ad "bjerget". Min moder og jeg måtte jo så underholde hinanden under den lange vandring til "bjerget"s top, hvor vi fandt føreren forkortende ventetiden med rygning af en cigar. De mindre bakker klarede uden gearskiftning, når jeg sprang ned af vognen under "farten" for at lette den for min vægt og for at give den "et bette nøk", hvilket lavede svært op på de svage "hestekræfter"; men det tillodes fra førerens side af hensyn til vognens renommé, kun, når der ikke fandtes andre vejfarende inden for synsfeltet.

Vi passerede undertiden på udflugterne den tyske landegrænse ved Frederikshøj. En sådan grænsepassage var så enkel, at man som regel blot kørte langsomt forbi gendarmerne uden standsning. Både føreren og jeg satte hånden til kasketskyggen, og når hilsenen var besvaret fra den tyske vagt, skiftedes til højt gear, og vi forsvandt efter Christiansfeld til. Men hvor i alverdens riger og lande er datidens herlige frihed nu?

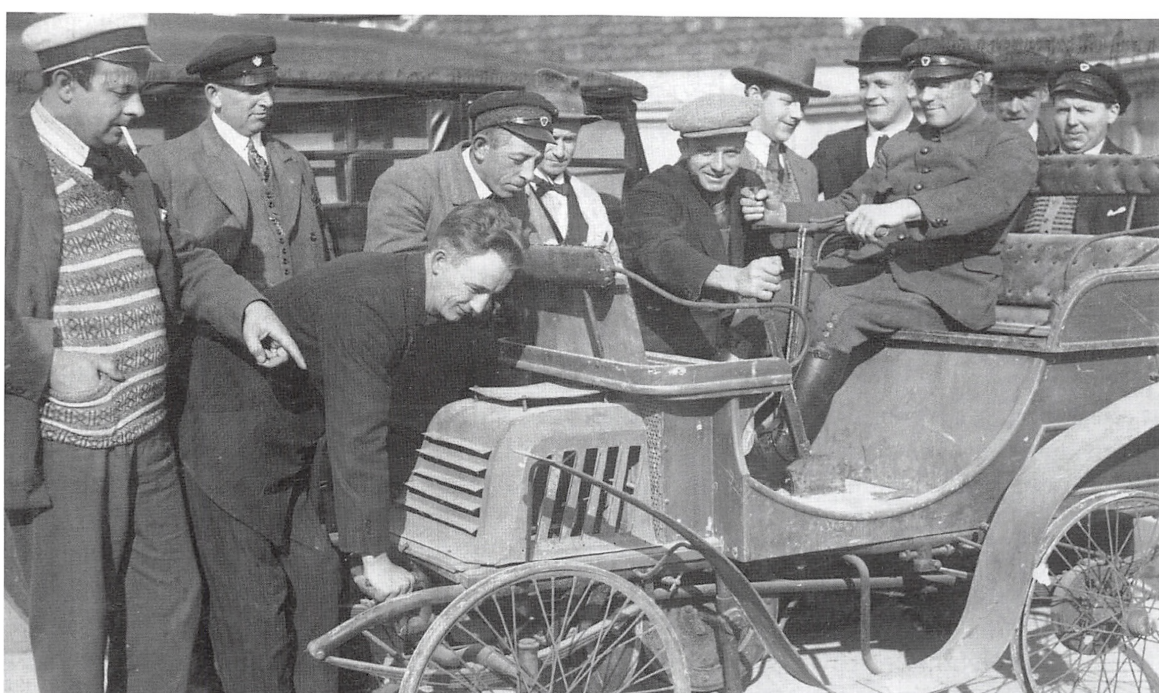
Var autoriteterne lette at omgås, havde vi til gengæld de nyopfundne luftringe at tumle med. De fire små ringe kunne ikke modstå de meget hullede og skærvebelagte veje. Selvom hastigheden ikke væsentlig kunne overstige ca. 4 mil i timen, punkterede vi hyppigt, så på det ene, så på det andet, og for resten på det tredje, og begribeligvis på det fjerde med. Men sådanne kalamiteter forårsagede førerens opøvelse til ekspert i gummireparationer på landevej. I den forbindelse må næv-

nes, at nye dæk fremstilledes efter mål og under lang leveringsfrist af en mand i Odense.

LOVGIVNINGEN OG MOTORKØRSLEN

Der var ingen motorlovgivning under vor første kørselsperiode. Der fandtes kun politiforordninger, men det forudsås, at der ville komme flere af den art befordringsmidler. Lovforordninger blev således påkrævede. Den 7. oktober 1902 frembragtes der i Rigsdagen lovforslag for benyttelsen af mekaniske køretøjer. På Rigsdagen var der ikke døgndrift som undertiden nu, og først året efter, den 7. maj 1903, var den første motorlovgivning færdigredigeret til Kong Christian IX's underskrift.

Lovens bestemmelser omfattede selvfølgelig kørehastigheden, og i forslagene hed det, at den for købstædernes vedkommende ikke måtte overstige 1½ mil i timen, og for landet ikke 2 mil (i praksis blev det dog ændret til 4 mil), men denne hastighed måtte kun benyttes under iagttagelse af, at vejbanen var fri fremefter, og terrænet til siderne var let overskueligt. Venstre regerede, og landboerne kunne ikke lide "disse hersens nymodens køretøjer". Formodentlig øjnede de en begyndende konkurrence til deres hesteavl. Loven fik derefter præg af dette regnskab, hvilket fremgår af de for motorkørslen udøvere ubekvemme bestemmelser, som var affattet derhen, at når en kusk gav tegn med pisken, skulle føreren standse motorvognen, men tillige også motoren. Næsten alle kuske gav tegn, de var nemlig – om muligt – mere bange end hestene. Men mere ydmygende for bilisten var dette: På kuskens forlangende skulle føreren ved bidslet lede hestene forbi den holdende mo-



Legetøjshandler Jacobsens bil blev udstillet på Flakhaven i Odense. Billedet er formentlig fra juli 1928, hvor bilen er omtalt i Fyens Stiftstidende. Original i Odense Stadsarkiv. Om denne bil se side 18.

torvogn, og en del af kuskene havde frimodighed nok til at frembære dette krav.

Naturligvis var en sådan virksomhed at skulle springe forbi sin egen vogn med et par af skræk halvvilde heste ikke noget, der passede i min faders kram, selvom han var en forholdsvis slank og bevægelig yngre mand. Det viste sig hurtigt, at han skulle stjæle sig op på siden af hestene ved at gå fremefter i sin egen vognbane og over til hestekøretøjets bagende. Gik han direkte over til dem, havde han erfaring for, at de sprang i vejgrøften. Gårdejere og proprietærer derimod vendte det hvide ud af øjnene, bed tænderne sammen og tænkte: den karl skal jeg ikke

have noget med at bestille, hvorpå de lod hestene stejle forbi, så det var en lyst at skue. En enkelt bragte dog de diplomatiske hensyn så stærkt i baggrunden, at han under ugleblik i forbigallopaden råbte: "hold dig da hjemme med det skidt, mand". Mere besindige efterkom dog en anmodning om at trække hestene hen til motorvognen, så disse kunne snuse til den for der i gennem at indgive dem fortrolighed til fremtidens vogne.

Lovgivningen er uden andel i automobilismens vitalitet. Ældre bilister vil endnu huske det lovforslag, som i fuldt alvor frembragtes af en folketingsmand i Rigsdagen under den første motorlovs tilrettelægning, og som

gik ud på, at der for at advare mod en motorvogns komme, skulle gå en mand med et rødt flag et passende stykke foran denne. Det gik dog heldigvis ikke igennem.

DEN FØRSTE KØREPRØVE

Politiet og den motorsagkyndige var på den tid elskværdige mennesker. Det må ikke forlemmes, at politiet dengang, da vi blev indregistrerede, ikke havde mange formaliteter at efterkomme i den henseende. Så kan man sagtens være elskværdig. Alt, hvad der forlangtes, var et styk nummerplade til anbringelse foran. Den maledes rødbrun, fordi vognen var rødbrun, og cifrene Y 600 som første nummer i Vejle Amt afsattes i guldbronce.

Efter at min fader selv havde opøvet sig på gader og veje, skulle der nu tilvejebringes en køredygtighedsattest. Den i samme anledning udnævnte motorsagkyndige, en mejerimaskinfabrikant (denne branche smagte jo lidt af fisk) kom derfor hjem for at aftale en dag til "prøven". Dagen oprandt under en skyfri himmel, og køreturen bestemtes at gå til "Krybily" Kro, hvor der som speciale fandtes stegte ål, og så var der keglebane. Bedømmelsen strakte sig over hele dagen, hvilket kan begrundes med maskinvanskeligheder. Eksplosionsmotoren af denne årgang havde med hensyn til pålidelighed intet til fælles med gangen i et kronometerur. Dog er det nærmest at antage, at kroens kulinariske opbud har lagt beslag på langt den største del af tiden, der medgik til afprøvningen. I nutiden er det ganske vist ikke almindeligt, at de herrer motorsagkyndige spenderes på middag af deres klienter, men her forelå jo den forskel på vilkårene, at herren af år 1900 ikke tid-

ligere havde haft lejlighed til at tage et automobil i øjesyn, hvorimod herrerne nu er adskilligt bedre inde i de forhold, hvori de eksaminerer. Dengang kunne "køreprøven" sandsynligvis ikke få karakter af afhøring, langt mindre rådgivning, thi ægget måtte jo her nærmest lære hønen.

Men hvorom end alting er: der udfærdigedes en køredygtighedsattest på et almindeligt håndskrevet ark papir uden gyldighedsbegrænsning. – Ak ja! – Hvor var det herligt i gamle dage. Da behøvede man ikke at ned sætte farten til det halve, fordi man et stykke forude på landevejen øjnede en uniformeret person. Man blev ikke jaget som vildt fra den ene ende af vort kære fædreland til den anden af opsynsautomobiler. I de samme gamle dage, da man kun afkrævedes 0,45 øre for en flaske Ålborg Taffel og 0,75 øre for en flaske Sct. Croix Rom, inkl. 1 stk. citron (men ekskl. flasken), havde vi ingen spiritusparagraf.

VOGN NR. 2 KOMMER TIL

Det tidspunkt rinder mig nu i tankerne, hvor der i Vejle Amt indregistreredes en motorvogn mere. Det var en "Oldsmobile", Amerikas første produkt med navn efter motorpioneren R. Olds. Ejeren af denne hed Ravn og boede i Viuf mellem Kolding og Vejle. – Men du godeste, sikken en rok! Den var dog udstyret med en fordel frem for vor vogn. Den havde et læderdækken til at knappe om benene i regnvejr og til forebyggelse af reumatisme. Dens maskineri var dertil også vandkølet, men så var det også slut med fordele. Motoren var sammensat af det mindste antal cylindre, man med rimelighed kan forlange den til at arbejde med, nemlig een ene-

ste. Den lå i liggende stilling under en lem bag i vognen.

Nu var der to bilejere i amtet, og de fandt snart hinanden, thi her var der gode råd og meninger at udveksle, og de to bilister blev så gode venner, at de kunne begynde at drille og hovere over hinandens køretøjer. Da Oldsmobilens motor naturligvis ikke var i dynamisk balance, gennemrystede den vognen under gangen, hvilket foranledigede min fader til at sige til ejeren: "Det er en upraktisk karet, du har, for du kan ikke engang, med hænderne på ryggen, kysse din kone i den, uden at du i hvert fald først standser maskineriet!"

En tid senere besøgte Oldsmobilens ejer os i Kolding og indledte straks, henvendt til min fader, med et: "Go Daw! – Ja, no ka do godt holde dig hjemme med dine 2 sylinner, for no kør a med 3 sylinner!" – "Kører du nu med 3 cylindre?" gentog fader, og så spørgende ud. – Kunne der om muligt have fundet en ændring sted af motoren? Hr. Ravn afbrød forbavelsen med at fortsætte: "A ska sæj dæ, den anden dav hae a en passager køren med til kirk. Vi sku til begravelse, og i den anledning had' vi hver en sylinner på hovedet!"

Min fader solgte vognen år 1906 til en forretningsdrivende i Svendborg. Den opbevares nu på Teknologisk Instituts Museum i København.

Nu kunne det tænkes, at læserne måske antager, at forfatteren af ovenstående må være en gammel mand, sådan i lighed med en veteran, der fortæller om vor sidste våbenkamp i grænseområdet. Til en sådan tanke vil jeg illustrere automobilismens ungdom med at oplyse, at selvom motorvognenes spædste barndom i praksis er selvople-

vet, findes der ikke grå hår på mit hoved! Automobilismens kolossale ekspansion i det forholdsvis korte spand af åremål fremgår også deraf, at der her i landet i 1909, det første år, hvor der her i landet foretoges en optælling af motorvogne, kun fandtes 699. I dag findes der alene på vore nordatlantiske småøer "Færøerne" 82 vogne.

Zuerst verlacht, dann nachgemacht!

EFTERSKRIFT

Knud Degnbol skriver: Der er uden tvivl tale om den første bil, der er fremstillet her i landet med salg for øje. Men det er ikke Danmarks første bil. Her må Hammelvognen være selvskreven. Der er også flere gange i 1890'erne blevet importeret biler fra udlandet.

Men Firmaet Brems i Viborg gik alvorligt ind for sagen. Senior i firmaet, J. Th. Brems, købte i Tyskland en motorcykel af mærket "Hildebrandt & Wolfmüller" og lærte deraf, hvordan et motorkøretøj i hvert fald ikke skulle laves. To af sønnerne, Aage og Jacob, blev i 1899 sendt til Eisenach, hvor de fik arbejde på den fabrik, der fremstillede Wartburg biler på licens fra en fransk fabrik. Da de havde arbejdet der i et halvt års tid, rejste de hjem igen med en mængde notater om, hvad de havde set og lært. Det kan man godt se, hvis man sammenligner billeder af en tidlig Brems-bil med billeder af en Wartburg. Blandt andet er det skråtstillede starthåndtag anbragt på højre side, så der kunne startes fra sædet, karakteristisk for begge.

Firmaets første bil kørte første gang tidligt om morgenen på grundlovsdag år 1900. I løbet af kort tid blev den gjort så driftsikker, at der kunne foretages ture til både Randers,

Horsens og Århus. Det må siges at være imponerende, når man tænker på, at på den tid måtte selv tændrørene fremstilles på eget værksted. Bilen blev præsenteret for pressen i København, og Henrik Cavling skrev en begejstret artikel om den i Politiken den 25. juli.

Det var denne bil, der kom til Kolding.

Jacob Brems, der i mange år boede på Rendebanelen i Kolding, fortalte i 1965 til bilhistorikeren Thorkild Ry Andersen, at cykelhandler Nylander, der også var maskinmester på Saftstationen, købte den for 1200 kr. Det må siges at være billigt i betragtning af, at firmaet averterede med deres bil til 2800 kr. netto af fabrik. Men den første bil var selvfølgelig også blevet brugt flittigt til demonstrationskørsel.

Oldsmobile var den allerførste masseproducerede bil. Allerede i 1902 produceredes 2100 biler og i 1905 5000 biler. Den var primitiv, men robust. I 1903 kørte en af dem tværs over USA. Der fandtes (og findes stadig) adskillige af dem også her i landet. Mod sådanne konkurrenter har familien Brems kæmpet forgæves. Det indså de også selv, og der blev kun bygget ca. 8 biler, der næsten alle var forskellige.

Nylander fortæller, at faderens bil senere kom til "Teknologisk Instituts Museum" i København. Det lyder mærkeligt. I så fald burde den være bevaret i dag, men der kendes ikke nogen bevarede Brems-biler. Desuden er der ikke noget, der hedder Teknologisk Instituts Museum.

Jeg har fundet på en forklaring på dette. Det er kun et gæt, men jeg synes selv, at det er et helt godt gæt: Engang for mange år siden købte en legetøjshandler Jacobsen i Odense en gammel bil af et ukendt mærke for at

bruge motoren i en båd. Projektet blev aldrig til noget, og bilen blev stillet til side i en baggård i Nedergade. I 1928 blev den fundet frem, og skænket til Historisk Teknisk Samling, der senere blev til Danmarks Tekniske Museum. Sagen vakte opsigt i Odense. Bilen blev omtalt som Danmarks ældste bil, og den blev udstillet på Flakhaven, før den blev sendt til København. I Fyens Stiftstidende blev der skrevet om den, at den skulle til Teknologisk Institut!, og der var også et billede af den. Der blev også i forskellige andre tidskrifter skrevet en masse sludder om bilen.

Måske har Nylander læst denne historie og af omtalen af bilen som Danmarks ældste bil fået den opfattelse, at der var tale om hans fars gamle bil. Selvom han har set avisbilledet, kan man da sagtens tage fejl efter næsten 30 års forløb. Navnlig da billedet er taget fra venstre side, så man ikke kan se, at den ikke har starthåndtag på højre side. Dette kan forklare, at han tror, hans fars bil befinder sig på "Teknologisk Instituts Museum".

Legetøjshandlerens bil eksisterer endnu. Den blev i mange år opbevaret på loftet af Sukkerfabrikkernes pakhús på Christianshavn. Efter ca. 30 år blev den fundet frem og restaureret af nogle medlemmer af Dansk Veteranbil Klub og kan nu ses på Danmarks Tekniske Museum. Det vides stadig ikke, hvem der har fremstillet den. Familien Brems vil ikke kendes ved den.

KILDER:

Jydske Tidende 15. juni 1934.

Th. Ry Andersen: *Danske biler og motorcykler 1900-1920*.

Th. Ry Andersen: *Man drejer i Håndsvinget til Motoren går*.

Veteran Tidende nr. 279, 280 og 314. – 1999 og 2002.

Hassings Billeksikon.