

NORMINOR

MEDLEMSBLAD FÖR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Nr. 4 · Juli - August 2006 · 29. årg.

Nordisk Morris Minor Klubb
Gl. Kongevej 16
DK-7442 Engesvang

World Wide Web:
<http://www.nmmk.dk>
E-mail: info@nmmk.dk

Stiftet i Oslo
den 18. september 1978

Postgiro DK: 3 36 47 12
Postgiro S: 456 90 67-4
Den Norske Bank
Postgiro N: 7877 08 12029

Medlem af: Motorhistorisk Samråd (MHS)

Formand	Simon Marsbøll Gl. Kongevej 16 DK-7442 Engesvang Tlf. 86 86 57 74 E-mail: sm@nmmk.dk	Næst- formand	Jens E. Hoff Kjeldsen Nørholmsvej 67, Gl. Haaseris By DK-9000 Ålborg Tlf. 98 18 12 28 E-mail: jk@nmmk.dk
----------------	--	--------------------------	--

Redaktør	Hans Dueholm Hyacintvej 4 DK-8543 Hornslet Tlf: 86 99 86 10 E-mail: hd@nmmk.dk	Sekretær	Harry Olsen Vedtoftevej 10, Vedtofte DK-5620 Glamsbjerg Tlf. / Fax: 63 45 00 40 E-mail: hbo@nmmk.dk
-----------------	--	-----------------	--

Kasserer	Kim Kleis Tobøl Mosevej 5 DK-6683 Føvling Tlf. 75 39 86 56 E-mail: kk@nmmk.dk	Bestyrelses- medlem	Lars Mikkelsen Lundsgårdsvej 8 Lundsgårde DK-5463 Harndrup Tlf. 64 88 12 03
-----------------	---	--------------------------------	---

Teknisk redaktør	Peder Mikkelsen Pejrupvej 30 DK-5560 Årup Tlf. 64 47 26 04 / 21 26 40 52 E-mail: dr-morris@hotmail.com	PR udvalg	Karen Thomsen, Tlf. 29 89 22 93 Harry Olsen, Tlf. 63 45 00 40 / 23 29 61 08
-----------------------------	---	------------------	--

Kontingent pr. kalenderår:

A-medlemmer:
275 DKK, - 350 SEK, - 290 NOK, - 36 EURO

H-medlemmer:
100 DKK, - 126 SEK, - 105 NOK, - 13 EURO

Stof til bladet sendes til:
Redaktøren

Indleveringsfrist for stof til næste
nummer er den 1. august 2006.

Tryk:
Midtfyns Bogtryk, DK-5750 Ringe.

NORMINOR

NORGE

Oslo Terje Sunnaas,
 Seterhøyvejen 17,
 N-1176 Oslo.
 Tlf. priv. 22 29 29 49,
 jobb 22 64 77 51
 Mobil tlf. 90 83 43 98

SVERIGE

Norra Sverige Christer Wiberg,
 Nydalavägen 55,
 S-903 39 Umeå.
 Tlf. 090 135 607

Dalarna Thomas Eriksson,
 Kråkbergsvägen 4,
 S-792 00 Mora.
 Tlf. priv. 0250-15445,
 arb. 13530
<http://host.bip.net/nmmk-dalarna/>

Väst Sverige Erling Holmin,
 Siviken 336, Enebo,
 S-462 91 Vänersborg.
 Tlf. 0521-25 82 43
 E-mail: marianne.barrljung@telia.com

Jämtland Kåre Torfjäll,
 Bagarvägen 12,
 S-831 52 Östersund.
 Tlf. +46 63-109595,
 Mobil tlf. +46 703 135050
 E-mail: kare.to@telia.com

Göteborg Matz Lundgren,
 Höganäsvägen 44,
 S-437 35 Lindome.
 Tlf. 031-992 670

DANMARK

Nordjylland Mogens Bjerre,
 Industrivej 40,
 DK-9690 Fjerritslev.
 Tlf. 98 21 24 50

Randers Anton Kamp,
 Østergade 17, Asferg,
 DK-8990 Fårup.
 Tlf. 86 44 32 00

Midtjylland Svend Thorup,
 Egeparken 10, 1. tv.,
 DK-8600 Silkeborg.
 Tlf. 86 81 32 47
 Mobil tlf. 28 94 07 42
 E-mail: svendthorup@webspeed.dk
 Klubmøde: 2. tirsdag i måneden kl. 19.00, på skift hos medlemmerne.
 Ring til kontaktpersonen på forhånd for nærmere information.

DANMARK

Østjylland Per Madsen,
Frederikslystvej 18,
DK-8723 Løsning.
Tlf. 75 65 04 09
Mobil tlf. 40 78 97 59
E-mail: nmmk.ostj@get2net.dk

Sdr. Jylland Johannes Juhl,
Lindevej 8, Overjerstal,
DK-6500 Vojens.
Mobil tlf. 40 55 27 02

Per Sørensen
Industrivej 22
DK-6070 Christiansfeld.
Tlf. 74 56 33 07
Fax: 74 56 33 06
Mobil tlf. 40 56 33 07

Vestjylland Jens Kirkeby,
Skolesvinget 31, Snebjerg,
DK-7400 Herning.
Tlf. 97 16 26 27
Mobil tlf. 40 50 40 13

Als Poul Iversen,
Mosevænget 5,
DK-6440 Augustenborg.
Tlf. 74 47 16 95
Mobil tlf. 40 34 54 62

**Fyn
og øerne** Harry Olsen,
Vedtoftevej 10, Vedtofte,
DK-5620 Glamsbjerg.
Tlf. 63 45 00 40
Mobil tlf. 23 29 61 08

Klubmøde: Sidste mandag i måneden kl. 19.30
Ring for nærmere info, eller se akti-
vitetskalenderen i bladet.

**Lolland-
Falster &
Møn** Dennis Hansen,
Skovtoften 19
DK-4800 Nykøbing F.
Tlf. 54 85 93 43

København Flemming Kristensen,
Sundholmsvej 52, 2. t.v.,
DK-2300 København S.
Tlf. 20 23 26 11
E-mail: fl@kristensen.mail.dk
Klubmøde: Sidste mandag i måneden
kl. 19.00 på adressen:
Medborgerhuset Pilegården
Brønshøjvej 17, indg. B
2700 Brønshøj

**Nordvest
Sjælland** Asbjørn Stammerjohann,
Springstrup 27,
DK-4300 Holbæk.
Tlf.: 59 43 98 82

**Sydvest
Sjælland** Jan O. Laursen,
Gryderupvej 111,
4242 Boeslunde.
Tlf. 58 14 04 75
Mobil tlf. 20 92 47 17
E-mail: minorkrogen@c.dk

Michael Mygind Lauersen
Sevedøvej 20, Østerhoved,
4230 Skælskør.
Tlf. 40 14 36 32
E-mail: mkl_MorrisMinor66yahoo.dk
Klubmøde: 1. fredag i måneden kl. 19.00

Bornholm Svend Erik Nielsen,
Pyttegårdens Ferielejligheder,
Kjældsebyvej 3, DK-3760 Gudhjem.
Tlf.: 56 48 56 80
E-mail: gudhjem@pyttegaarden.dk

Det er ikke altid tingene går som forventet. Dette nummer skulle have været vores nye redaktør Hans Dueholm's debut, men godt inde i arbejdet med bladet gik computeren død ! Hans må vente med debut'en til næste nummer. I nødens stund trådte Morten Westermann endnu engang til - vi er ham alle meget taknemmelige for nødhjælpen.

I dette nummer kan I læse formand Herluf's beretning fra generalforsamlingen, og der er lidt flere arrangementer til kalenderen. Karen Klausen's bil, der pryder forsiden, har været på gaden i 2 år, og så er der en længere smøre om hvordan det var at være dansk bilejer, da Minoreren kom til Danmark. God læselyst.

Et par linjer fra formanden

I sidste nummer blev I snydt for formandens beretning i referatet fra generalforsamlingen, men jeg lovede den skulle komme i dette nummer – og det gør den også. Det blev Herluf's sidste formandsberetning, for, som du måske allerede ved, så genopstillede Herluf ikke, og nu er det så undertegnede, der er formand for NMMK.

Jeg håber meget, jeg vil være i stand til at videreføre klubben på samme stabile facon, som det har været tilfældet gennem efterhånden mange år. Vi har mange fine traditioner, som det absolut er værd at værne om og videreføre. Det er helt grundlæggende medlemmernes egne ønsker og initiativer, der driver vores klub. Det er helt i top, når der er aktive sjæle, der arrangerer træf og månedlige klubmøder. Men det har naturligvis også konsekvenser, når det modsatte er tilfældet, og det vil være helt naturligt, at medlemmers hverdag efterhånden ændrer sig, og pludselig er der måske ikke længere plads til at arrangere træf o.s.v.

Jeg vil derfor lade denne første henvendelse til medlemmerne som deres formand være en opfordring til alle om at bakke op om det lokale arbejde der udføres og evt. tilbyde hjælp, hvis der er noget der halter. Og hvis der overhovedet ikke er de efterspurgte lokale aktiviteter, så var det måske nu, man selv skulle på banen med et initiativ, som vi netop har set på Bornholm !

Simon

Forsidebillede:

Karen Klausens cabriolet har blandt andet været brugt til konfirmandkørsel. Se mere inde i bladet.

Bagsidebillede:

Stemningsbillede fra Pinsetræffet 2003.

KALENDEREN

JUNI

Week-enden den 30. juni - 2. juli,
Fyn: Minitræf ved Kejrup Gods, Kejrup Allé 12, 5300 Kerteminde. Tilmelding til Ann-Grete Jervelund, tlf.: 23 20 64 43 (efter 16.00). Programmet endnu ikke fastlagt.

JULI

Onsdag den 12. til fredag den 14.
Køretur mod Geiranger.
Oslogruppen

Week-enden den 14.-16.
NMMK Sommertreff 2006 i Geiranger, Norge

AUGUST

Week-enden den 4. - 6.
Als & Sønderjylland. Minitræf. Program kommer senere

Tirsdag den 8.
Åbent værksted hos Skjolds Værksted, Tiufkærvej 8, Smidstrup, 7000 Fredericia, tlf. 2327 8327.
Se mere i bladet
Østjyllandsgruppen

Week-enden den 18.-20.
Eftersommertræf hos Nordisk Morris Minor Lager.
Randersgruppen.

Week-enden den 18. - 20.
Vestjylland: Her er chancen for en god hyggelig familieflygt med Morris'en.
Der er byfest i Sunds. Tilmelding inden 1 august til Jens Kirkeby : 97162627 eller 40504013. Mere info i bladet.

Week-enden den 25.-27.
Bilernes Univers, Silkeborg, Danmark. Deltagergebyr.
Se mere i bladet

SEPTEMBER

Torsdag den 28.
Klubmøde kl. 19.00, Nygade 23, Åbenrå,
Als & Sønderjylland

NOVEMBER

Torsdag den 30.
Klubmøde kl. 19.00, Nygade 23, Åbenrå
Als & Sønderjylland

Månedlige klubmøder

Under lokalgrupperne på side 3 og 4 kan du se om der er en lokal gruppe i dit område som afholder klubmøder hver måned !

Formandens årsberetning 2005

Herluf Knudsen

Så er det endnu engang blevet den tid, hvor vi er samlet til generalforsamling i NORDISK MORRIS MINOR KLUBB - hvor bliver tiden dog af ? Jeg syntes ikke, det er ret længe siden, at jeg sidst stod foran den trofaste skare af Morrisfolk med en årsberetning, og nu er det altså tiden igen.

Medlemstallet i klubben ser ud til at holde sig nogenlunde stabilt omkring de 800 medlemmer; i år er det nøjagtige tal 798. Heldigvis er de store udsving, som vi så for år tilbage, især i årene med skrotpræmie, holdt næsten helt op, hvilket jo er meget godt, da man så har et rimeligt godt overblik angående klubbens økonomi. Når vi nu er inde på økonomi og medlemstal, bliver man næsten nødt til at nævne vores restanceliste, som mange ikke har det ret godt med. Den er desværre et nødvendigt onde, da der er en hel del af vore medlemmer, der ikke har den nødvendige pli, og får indbetalt deres kontingent til tiden. I år er listen ganske stor, hvilket er både tidskrævende og irriterende for styret og kassereren i særdeleshed. Vi i styret ved godt, at omkring sommertræftid er det hele

ved at være på plads igen, men det var dog noget nemmere for alle parter, at tingene var afsluttet i februar. Så derfor kære medlemmer husk at betale kontingent til tiden.

I styret har der været en udskiftning, der kommer tillige en omrokering og forhåbentlig en nyindsættelse her efter generalforsamlingen, når styret skal hen og konstituere sig selv. De faktiske forhold er sådan, at jeg træder af som formand, Jens Kjeldsen er gået fra suppleant til en plads i styret, Torben Rasmussen vores redaktør har valgt at stoppe, så lige nu står vi og mangler et styremedlem og en suppleant. Løsningen på tingene er som I nok har lagt mærke til i NORMINOR at Simon klarer posterne som næstformand og redaktør i samarbejde med vor tidligere redaktør Morten, og jeg har lovet at hjælpe et stykke tid efter min afgang. En ny redaktør er på bedding, og normalt plejer redaktøren at være en del af styret. Disse ting er for nuværende ikke afklaret, men vi regner med, at det bliver de i den nærmeste fremtid.

Som før omtalt har Torben valgt at stoppe sin ger-

ning i styret, jeg vil derfor her benytte lejligheden til, at sige ham tak for den tid og det arbejde han har lagt i klubben.

En af de hjælpefunktioner styret har, er vores webmaster. På den post er Anders, som ikke længere havde tiden og lysten til arbejdet, blevet udskiftet med Karsten Jørgensen, som er gået ind i opgaven med fuld tryk fra første klik, hvis man kan sige det sådan. En helt ny hjemmeside, hvor det hele virker, er det blevet til – håber, at du kan holde gejsten på det høje niveau også et godt stykke ind i fremtiden. Til Anders, som har haft rigtig meget at slås med angående vores hjemmeside, vil jeg her have lov til at sige tak for den tid og energi, du har brugt på pladsen som webmaster.

En anden hjælpefunktion styret har, er klubbens P.R. afdeling, som Karen og Harry står for, og har gjort et fint stykke arbejde i. Jeg ved ikke, om det er fordi vores lokalgrupper og medlemmer i almindelighed, ikke er klar over, at her er både penge og hjælp at hente, hvis man skal ud og promovere klubben ved forskellige arrangementer, men det er der altså.

Det kunne da være ganske interessant, hvis klubben var synlig på andet end messen i Fredericia. Det kræver en hel del arbejde og tid, for dem som involverer sig, men bag efter er jeg næsten sikker på, at både klubben og de selv vil være både glade og tilfredse med det.

En anden hjælpefunktion, styret har fået indført tilbage i 2004, var, at styresuppleant Lars Mikkelsen overtog salget af klubvarer for at aflaste vores sekretær. Dette job har Lars passet ganske fortrinligt og har nu fået det lagt på nettet, så man på klubadressen www.nmmk.dk kan gå ind i Minor-shop'en og se på sagerne. Tak til Lars.

Sommertræffet 2005 i Ulricehamn gik jo ganske godt i betragtning af, at både skypumper og regn forsøgte at spolere det hele, men her viste det sig, hvor seje Morrisfolket er, de tog det hele med godt humør fra en ende af. En hjertelig og stor tak til Søren og Mia Kallin plus hjælpere, der stod for et vel tilrettelagt og godt gennemført sommertræf.

Sommertræffet 2006 afholdes som alle sikkert ved i Geiranger, Norge. Normalt plejer jeg i min årsberetning, at se tilbage på året der gik,

men jeg kan i år ikke dy mig for at se lidt fremad. Grunden er, at Oslofolkene overgår sig selv og har arrangeret ikke mindre end to forskellige fællesture fra Oslo til sommertræffet i Geiranger. Jeg har selv for år tilbage deltaget i Arne B Holms mindelestur fra Oslo til Ålesund,

hvor sommertræffet det år blev afholdt. Det er alletiders, og jeg kan på det varmeste anbefale en sådan tur.

Her til sidst vil jeg så gerne have lov til at sige tak for godt samarbejde igennem året til styret og ikke mindst vore lokalgrupper.

Godt Morrisår

Østjylland

Søren P. Villadsen

Klubmøde i Østjyllandsgruppen **tirsdag den 8. august 2006**

Vi har arrangeret Åbent værksted hos Skjolds Værksted, Tiufkærvej 8, Smidstrup, 7000 Fredericia, tlf. 23 27 83 27.

Starten går kl 18:00 og der er tilmelding til Søren Villadsen, 29 45 92 08 eller på e-mail: villadsen@mail.mira.dk.

Peter Skjold vil vise os nogle gode eksempler på svejsear-

bejde og omtale nogle dårlige. Der vil blive god lejlighed til at udveksle erfaringer.

Stig Normann, Trekantens Bilsyn, tlf. 75 711 511, vil dernæst fortælle om synskrav til de gamle biler. Spørgsmål er også her velkomne.

Og alt imens er den store grill blevet varm og snakken kan fortsætte med en grillpølse i hånden.

**Indbydelse til Biler-
nes Univers, fredag
den 25. august til
søndag den 27.
august 2006 i Silke-
borg**

Bilernes univers

År 2006 bliver året, hvor Silkeborg blænder op for en spritny bilfestival, Bilernes Univers. Festivalen finder sted fra den 25. august til den 27. august 2006, og der forventes stor tilstrømning fra både nær og fjern. Bilernes Univers er således også tænkt som en årlig tilbagevendende begivenhed den sidste weekend i august.

Det er os derfor en stor glæde hermed at kunne invitere jeres bilklub til deltagelse i dette års ultimative Classic Car Event i Silkeborg.

Ved dette års festival vil fokus være på klassiske engelske biler samt biler fra 1966. Festivalen starter med et spændende arrangement på FDM Jyllandsringen, hvor du får mulighed for at køre en tur i din egen bil rundt på banen.

Festivalen kan desuden præsentere både SpecialCar-Event med publikumskørsel på FDM Jyllandsringen, Hill Climb i Gjærn Bakker, 4WD i Kalbygård Grusgrav, korteggekørsel i den smukke natur omkring Silkeborg, samt et opvisningsshow med amfibiebiler. Sidst men absolut ikke

mindst vil der blive afholdt stor fest lørdag aften hos DanParcs Søhøjlandets Feriecenter med alt, hvad dertil hører af god mad, hyggeligt samvær, gode bilsnakke samt dans og musik.

Yderligere information om arrangementet kan findes på www.bilernesunivers.dk. Her vil det fra den 10. maj også være muligt at finde det endelige program samt at downloade tilmeldingsblanket til de forskellige aktiviteter.

Vi glæder os til at se jer i Silkeborg til en spændende og begivenhedsrig weekend i Bilernes Univers!

*Med venlig hilsen
Michael Andersen
Formand for Bilernes Univers*

(OBS: Bemærk grundgebyr for deltagelse og gebyrer for de forskellige aktiviteter. NMMK-Redaktøren)

Programmet byder følgende aktiviteter:

(Grundgebyr 150 kr. pr bil)

Fredag den 25. august:

Kl. 10:00 FDM Jyllandsringen Rundt – i egen bil. Kør en tur i din klassiske, engelske bil eller i din bil fra 1966 og

prøv de professionelles bane.
(Deltagergebyr 100 kr. for 4 omgange)

Kl. 16:00 Officiel åbning på Torvet i Silkeborg.

Lørdag den 26. august:

Kl. 08:00 Hill Climb ved Gjern Bakker. Test din sportsvogn på en tur rundt i den midtjyske natur, med dens finurligheder og overraskende momenter. (Deltagergebyr 500 kr. Tilskuere gratis)

Kl. 10:00 SpecialCarEvent på FDM Jyllandsringen – publikum kan få en passagertur, mod betaling, i deltagernes biler. (Køretur fra 200 kr. til 1000 kr. afhængig af bil. Entré 50 kr.)

Kl. 10:00 4WD i Kalbygård Grusgrav. Under kyndig instruktion er der her mulighed for at afprøve din firhjulstrækker i et udfordrende terræn. (Deltagergebyr 100 kr.)

Kl. 19:00 Fest hos DanParcs Silkeborg. Intet biltræf uden en ordentlig fest. Her lines op med god mad, hyggeligt samvær, gode bilsnakke samt dans og musik. (300 kr. pr. person)

Søndag den 27. august:

Kl. 9:00 "Ud i det grønne". Der køres i kortege ud i den grønne natur på en fastlagt rute i det smukke landskab omkring Silkeborg. Der indlægges pitstop ved Jysk Automobil museum i Gjern. (Deltagergebyr 150 kr. pr. bil incl. 2 personer. Max 500 biler kan deltage)

Kl. 14:00 Opvisningsshow – amfibiebiler. Kom og oplev når disse noget anderledes køretøjer i bedste James Bond stil bevæger sig både til lands og vands, når de kører i Havnen i Silkeborg.

Kl. 14:00 Opvisningsshow – Fjernstyrede biler. Racerløb for alle – uden risiko for fartbøder. Det drejer sig om flotte biler, teknik, kontrol og hurtige omgangtider, når Silkeborg gæstes af et forrygende opvisningsshow med fjernstyrede biler.

I løbet af weekenden bliver der biludstillinger og aktiviteter hos en række af de lokale bilforhandlere i Silkeborg – Bilernes By

Yderligere oplysninger og tilmelding på www.bilernes-univers.dk

Eftersommertræf 2006

Eftersommertræf 18.- 20. august hos Anton Kamp, Morrislageret.

Program :

Fredag fra

kl 16: ankomst
kl 19 fællesgril,
tag selv mad med

Lørdag

kl 10 Køretur til vikingeborgen Fyrkat, Hobro

kl 14 - 17 åbent hus og økonomiløb
kl 19 middag, leveret af Lars, Dalbyover Kro

Søndag formiddag er lageret åbent, tid til hyggeligt samvær og afrejse.

Tilmelding på tlf. 86 44 32 95 senest 14. august.

Vi håber at se rigtig mange til en hyggelig weekend.

Hilsen Anton og Meta

Pinsetræf med tur til bryllup og barnedåb

Østjylland havde i år inviteret til minitræf på Hagen Strand Camping og lørdagens tur gik til Broholm Kirke for at stå espalier med Morris navkapsler ved Maja og Brian's bryllup - og datte-

ren Sofie's barnedåb. En lang tur men alle Morris'er klarede turen i fin stil. Ved kirken blev der tid til at tage nedenstående billede med en flot forgrund og en meget passende baggrund.

Søren P. Villadsen



Forårstræf på Vestsjælland

Simon Marsbøll

Igen i år var der forårstræf på Vestsjælland. Vejret var ikke det bedste, men hvad gør det, når man er godt kørende og i gode venners selskab ? Det var en særlig fornøjelse igen at hilse på Lars og Tove, der havde taget turen fra Norge – flot ! Og det var direkte mærkeligt at se Asbjørn – i en personbil

Asbjørn i personbil



Efter grill fredag aften og en god nats søvn skulle vi på udflugt lørdag. Det er altid underholdende at være nødt til at vende med en hel korttege af Minors på en smal vej, hvor en eller anden emsig myndighedsperson havde besluttet at udføre gravearbejde 100 meter FØR, vi nåede frem til målet.

Kortegen vender



Men selvfølgelig var vi jo kommet for at opleve noget, og der var da også smukt på den 10 kilometer lange omvej.....

Målet var et lille bageri-museum. Endnu engang har Morrisen bidraget med en oplevelse, jeg ellers aldrig ville have fået. Det var spændende at se, hvordan man æltede dej i de gode gamle dage : Man tog to granvoksne mænd og et stort kar af træ. Karret fyldtes med ingredienserne til dejen. Af hygeiniske årsager tog de to mænd deres træsko af, INDEN de trådte op i karret – strømper var endnu ikke opfundet. Det var bedst, hvis i hvert fald den ene røg pibe. Deres jakker hængtes på en krog over karret. Så tog de to hinanden ved skuldrene og begyndte at stampe rundt i dejen. Ikke med for hurtige bevægelser – de kunne jo risikere at skræmme høns og ænder, der løb frit rundt i lokalet. Øller inden for rækkevidde !

Resten af dagen gik med at studere Asbjørns nye køretøj. Vi blev enige om, at der nok skulle kigges på sporingen ved første givne lejlighed. Om aftenen var der ædegilde med øl og vin og det hele. Og da vi hurtigt



Bagerimuseum

blev verdensmestre til det meste, så kunne vi jo lige så godt se til Asbjørns styretøj, for de har nemlig lift på matriklen ! Efter kun 12 for-

søg fik Asbjørn bakket bilen ind på liften, og efter nogenlunde lige så mange forsøg fik jeg kilet mig ned i den mindste kedeldragt, jeg nogensinde har set. Uden pludselige bevægelser og med en let foroverbøjet gang kunne det lige gå uden legemsbeskadigelse. Men da jeg rakte armene i vejret for at nå justérskruen på den højt hævede bil.....mandlige læsere, der er bekendt med en kedeldragts design, vil vide, hvad jeg mener. Og de kvindelige læsere behøver ikke kende sagens rette sammenhæng ! Nå, men vi justerede sporingen 8 (otte) centimeter, og jeg er spændt på at høre om det hjalp på køreegenskaberne.

Venlige mennesker hjalp mig ud af kedeldragten efter først at have taget billeder (...!) og grinet højlydt i temmelig lang tid. Efter at have siddet til afsvaling på en kold sten fortsatte festen indenfor. Hyggeligt – som altid. Søndag var der lidt andre aktiviteter ved liften, men ellers tog folk hjem i god ro og orden. Og nu glæder vi os til næste træf !

Et australsk eksempel på mobilt bageri – der er en ovn indeni !



Snart 2 år med cabriolet'en

Karen Klausen

Tiden går....men den går rigtig godt, når man sidder bag rattet, eller glæder sig til at skulle ud at rulle i Morrisserne.

Tiden er gået med 2 fantastiske træf: Ringe (DK) og Ulricehamn (S). Masser af konfirmationskørsel (4 stk) og bryllupskørsel (4 stk). Den ene her sidst i marts – i sne-storm. Vinteren trak jo ud i år, så det fik cabriolet'en at mærke. Udstillet til entusiast-træf i Dronning Margrethe Hallen i Fredericia, udflugter, hverdagskørsel m.m.

Skal bilen bruges til bryl-

lupskørsel tager det næsten en hel dag. Det tager en del tid at finde og binde blomsterbuketter (ved kofangerhornene) og ikke mindst kransen, der ligger ved forruden. Ligeledes bliver bundkarret fra motoren pyntet, og champagnen ligger klar heri. Det virker festligt og højtideligt at servere champagne, lige når brudeparret kommer ud fra kirken. Så er der lige rengøring før og efter...altså alle de ris og man bliver ved med at finde nogle. Ved kirken og fotografen kan der nemt gå et par timer. Men det er det hele værd. Folk er glade, og bilen står der så charmerende og tager imod ros og sjove kommentarer. Mine 2 sønner kørte konfirmationspigerne, som syntes det var sejt med så unge chauffører...så ruller jeg i den gamle 4-dørs. Min gamle 4-dørs bliver for øvrigt ikke glemmt. Jens Mondrup lufter den flittigt for mig. – Tog den ligeledes med på træffet i sommers og sørger for, den bliver aktiveret lidt om vinteren.

Pludselig fik jeg indkaldelse til syn. Der var ikke engang gået et år siden, den var blevet synet, og den går jo under veteranbil, som kun

Cabriolet'en pyntet til bryllupskørsel



Bundkarret flot pyntet med blomster og champagne



skal synes hvert 8. år – men i synshallen eller hvor var det glippet med godkendelsesdatoen, som skal stå på registreringsattesten, hvilket den ikke gjorde. Det blev hurtigt ordnet.

Entusiasttræf i Fredericia er altid spændende. Her kommer jo mange kendte, interesserede - og hvad man ikke kan se og købe der, er da helt utroligt. Sidst var jeg på udkig efter en gammel arkitektlampe. Den med fjedrene. De kan jo bruges i motorrummet til at regulere gassen med. Denne fjeder har jeg måttet udskifte 2 gange i løbet af et år. Fjedrene knækkede i det opdrejede øje – men på træffet købte jeg 2 originale, så nu har jeg et lille lager med i bilerne. Første gang, jeg var ude for den sprang, vidste jeg ikke, hvad cabriolet'en havde taget ved. Den bare himlede op – for fuld gas. Ved et



kig ned i motorrummet kom den defekte fjeder til syne.

Ligesom en ny cykel skal efterspændes, således også med cabriolet'en. Flere skruer var lidt løse og blev efterspændt, inden jeg tog på træf – bare ikke bagagehåndtaget. Da jeg kom hjem fra sidste bryllupskørsel, stod jeg med håndtaget i hånden. Heldigvis på dette tidspunkt. Lånte lidt forlænget værktøj hos naboen, og så var det ordnet.

En dag sprang alle delene fra tudehornet i rattet op i favnen på mig. Jeg samlede alle delene, men tror nok, jeg mangler en fjeder, idet den virker lidt stiv og falder ikke lige så let ud efter aktivering. Pludselig kan den stå og tude – virker som tyverialarm. En ommer – jeg må

lige ha' kigget i instruktionsbogen.

Udflugter til vandet er sagen – man skal ikke ind i en varm bil bagefter, og man bliver virkelig luftet igennem. Sankt Hans Aften var jeg til bålfeest i Brejning Bådklub. Utrolig flot aften, men hvad var det?...små partikler fra bålet havde sneget sig hen i bilen, så selv om man er glad for at have kalechen nede, er der visse situationer, hvor det nok var klogest, at den blev oppe.

En tidlig morgen her i sommers kørte jeg igennem Vejle. Ved Urhøj kørte en gammel folkevogns cabriolet – hvid – med en pige bag rettet – kalechen nede lige ud foran mig i et kryds. Vi fulgtes ad ned igennem byen – studerende hinanden. Bare så fedt.

Cabriolet'en holder i garagen det meste af vinteren, men jeg starter den op af og til og aktiverer bremserne. Mange af skrueerne og polerede ting, især i motorrummet har fået lidt olie, så det ikke ruste for meget.

Håber på en varm og tør sommer, så cabriolet'en kan blive luftet flittigt. Den holder parat med kalechen nede.

God sommer



Da Minoren var ny i Dan- mark

Simon Marsbøll

Man læser ofte i litteratur om Minoren, at vores bil blev introduceret med en latterlig lille motor, og at det skæmmede den i øvrigt perfekte bil. Udsagn som "Hvis den bare havde haft lidt flere kræfter, ville den have solgt bedre", dukker ofte op.

Det er ikke helt forkert, men alligevel kan jeg kun erklære mig delvis enig i synspunktet for Danmarks vedkommende. Det er mest i engelsksprogede artikler, man finder påstanden, og i England og USA kunne der være noget om snakken, for deres veje var af langt bedre kvalitet end de danske. Allerede i 1910 havde englænderne 16000 km. asfalterede veje (i Danmark var der ikke engang 30 km...), så den svage motor har været nem at få øje på. Men Morrisfabrikken lavede først og fremmest biler med henblik på eksport. Jo flere biler den eksporterede, desto mere af det strengt rationerede stål fik den tildelt. Sådan var det i de første år, og der blev da også eksporteret 80% af produktionen i perioden 1948 – 1953, hvor Minoren havde den sideventilede motor. Derfor var betingelserne på eksportmarkederne vigtigere end på hjemme-

fronten. De vidste godt, at motoren var for svag til f.eks. det amerikanske marked, og de arbejdede hårdt for at få en opdateret maskine, men betingelserne umiddelbart efter krigen ville det anderledes.

I store dele af Europa var der dels dårlig økonomi og skrappe restriktioner i årene efter krigen, og dels var vejenes beskaffenhed dårlig. 1500 af 2400 km hovedvej havde en bredde på 7 m., og 80% af bivejene var uden fast belægning i 1951. Resten havde enten asfalt, beton eller chaussébelægning. De fleste biveje var enten grus- eller makadamveje. Makadamveje var opbygget med et bundlag af større sten, slagger og/eller grus og et toplag af skærver og grus. Det var OK til hestevogne og anden langsom trafik, men de hurtige biler fik gruset til at blæse væk i tørt vejr, så vejen blev nemt hullet. Det blev hurtigt almindeligt med en topbehandling af makadamvejene. Den bestod af vejtyære med indpressede småskærver.

De dårlige og smalle veje havde medført en generel hastighedsbegrænsning på 60 km/t, og det har ikke spillet nogen stor rolle for dan-



Typisk bivej som de så ud i 1949/50. Ikke lige stedet til høj hastighed og overhaling!

1948 – 1953

Tilværelsen var ikke nem umiddelbart efter krigens afslutning. Der var rationeringer og restriktioner på alt muligt. Specielt udenlandske varer blev holdt ude af økonomiske årsager. Betalingsbalancen var stærkt negativ, og visse varer var det totalt forbudt at importere, f.eks. biler fra U.S.A. Politisk blev kronen devalueret 30% overfor dollaren og andre stabile valutaer i september 1949 for at begrænse pengeforbruget på udenlandske varer og øge eksporten af egne varer. I øvrigt krævede det en tilladelse fra Nationalbanken for i det hele taget få lov til at veksle til udenlandsk valuta! Den danske økonomi blev som flere andre værdigt trængende i Europa hjulpet på vej af Marshallhjælp fra U.S.A., der havde det specifikke formål at øge investeringerne og derfor produktionen på vigtige områder som landbrug og industri. Danmark modtog petroleumprodukter (især olie), foderstoffer, industrimaskiner og diverse råstoffer m.m. for 126 millioner kro-

skerne, at Minoren ikke kunne køre hurtigt. Det var langten ad vejen andre forhold, der styrede valg af køretøj.

Danskernes hverdag i

Denne chaussébelagte gågade i Horsens giver et indtryk af vejenes bredde da Minoren var ny.



ner i 1948. Den økonomisk trængte stat benyttede også skatte- og afgiftspolitikken til at styre forbrug og især import. Men folk havde ikke ret mange penge, og man kan som bekendt ikke plukke hår af en skaldet. Skatteprocenterne var derfor ikke så voldsomme som i dag. En typisk københavnsk arbejderfamilie havde i 1949 et årligt forbrug på 10.000 kr. Manden tjente 8000 kr. på sin arbejdsplads og 1000 ved fritidsarbejde. Konen tjente de sidste 1000 kr. ved vask og rengøring. I politikken Hvem Hvad Hvor, årg. 1950 er der opstillet typiske budgetter for danskere med en given indkomst (gælder for 1949) :

Hvis Politikken opgørelse er retvisende, så var der ikke meget mere end 10% af budgettet til strengt nødven-

dige ting. Opgørelsen ligger oven i købet før devalueringen i september 1949, og herefter var kronens købekraft reduceret til 70 – 80% for vigtige varegrupper som mel, gryn, sukker, øl (aaargh...!), beklædning, koks og petroleum. For mere luksusprægede varer som kaffe og visse udkæringer af kød var købekraften reduceret endnu mere. Benzinprisen er et interessant eksempel på, hvor dyrt det var dengang. En liter benzin (af tvivlsom kvalitet) kostede 74 øre, og holdt op mod en årsindtægt på 10.000 kr. kan man beregne en forholdsmæssig nutidspris. De fleste danskere skulle da betale mellem 30 og 50 kroner for en liter benzin i dag, hvis betingelserne havde været de samme.....

Danmark skulle forny de udtømte varelagre incl. gen-

Fordeling af udgifter afhængig af årsindtægt for danske familier i 1949.

Årsindtægt (kr.)	6000	8000	10000	12000	14000
	%	%	%	%	%
Fødevarer	36	32	29	28	26
Skat	8	9	10	10	11
Faglige kontingenter	9	8	6	6	5
Beklædning, vask	11	14	15	15	16
Husleje	10	9	7	7	6
Brændsel, el	5	5	4	4	3
Faste udgifter	79	77	71	70	67
Andre udgifter	21	23	29	30	33

De "andre udgifter" for vores typiske arbejderfamilie med en årsindtægt på 10000 kr. blev fordelt således:

"Andre udgifter"	% af årsindtægt
Anskaffelser og vedligehold	5,2
Vin, tobak, spiritus, restaurationsbesøg	7,3
Bad, frisør, kosmetik, medicin, aviser	8,2
Transport, ferierejse	2,8
Gaver, velgørenhed m.m.	5,7
I alt	29,2

skabelse af landbrugets besætninger, genopbygge handelsflåden, råde bod på boligmanglen, udbygge de offentlige værker og trafiksystemer, og i øvrigt udfylde alle de huller krigen havde efterladt. Derfor måtte pengene bruges fornuftigt, og staten indførte importregulering og rationering. Selv landbrugsvarer, der produceredes i overflod, blev rationeret, så de i stedet for indenrigs forbrug kunne eksporteres og dermed forbedre valutaisituationen. Da Minoren kom til Danmark i 1949 var alt muligt rationeret. Stille og roligt blev rationeringerne hævet og forbrugsbegrænsningen overgik til generelt virkende midler som skat og bunden opsparing. En af de første lettelser var ophævelsen af smør- og margarinerationeringen i november 1950 – det væltede i øvrigt regeringen Hedtoft. I 1951 var danskernes forbrug kommet op på førkrigs-niveauet,

men det var stadigvæk langt fra nemt at være dansker. F.eks. manglede 24.000 familier og giftemodne par en bolig ved årsskiftet 1951/52 – de måtte bo hos forældre og venner.

Danskernes økonomi var dårlig; de kunne ikke købe det de ville, og de kunne ikke være sikre på at få en bolig. Desuden var sygdom en del af hverdagsbilledet, som vi slet ikke kan forestille os i dag. 1,4% af alle dødsfald i 1950 skyldtes tuberkulose – en sygdom vi ikke skænker en tanke i dag. Det var i øvrigt først i 1948, at penicillin nåede ud til de praktiserende læger.

Bilsituationen

På disse vilkår kan det ikke undre, at der ikke blev solgt mange nye biler. Der var andre prioriteringer, der først skulle på plads, før drømmen om eget automobil kunne realiseres. Sådan var det i mange lande, og derfor var



Dette er den udskældte sideventilede motor, som Minoren havde ved introduktionen i Danmark i 1949

bilfordelingsnævn. Det blev ud over myndighedsrepræsentanter sammensat af repræsentanter for hovedorganisationerne indenfor næringslivet, så det blev kvalificeret til at vurdere de forskellige erhvervsgruppers behov, inden bilerne blev fordelt. Der var bl.a. repræsentanter for lægeforeningen, dyrlægeforeningen, sundhedsstyrelsen, industrirådet, landbrugsrådet, kørerlærerunionen og mange, mange flere. Nævnet skulle sørge for, at nye biler blev anvendt på steder, hvor de nationaløkonomisk og socialt gjorde mest gavn. Når denne vurdering havde fundet sted, stod Direktoratet for vareforsyning for det praktiske videre forløb, og fungerede derfor som sekretariat for nævnet. Det enorme bureaukrati på dette område var udtryk for, hvor alvorligt staten tog problemet med betalingsbalancen. Udenlandsk import skulle begrænses mest muligt! Direktoratet for vareforvirring, som det blev kaldt i folkemunde, eksisterede helt til 29 februar 1960.

Når en dansker ønskede

det nødvendigt for Morrisfabrikken, at den kunne levere et billigt køretøj med en fornuftig brændstoføkonomi, og bl.a. derfor sendte de Minoren på markedet med den billige, bundsolide men også svage motor fra Morris 8. Men selv når alle andre prioriteter var bragt i orden, stod danskerne overfor et hav af forhindringer, før de overhovedet kunne få lov til at købe en ny bil.

Der fandtes et såkaldt Direktorat for Vareforsyning. Det tog sig af indkøbstilladelser til importerede varer, bl.a. biler. I august 1949 var arbejdet med personbilsagerne blevet for overvældende, og der blev oprettet et automo-

at købe en ny bil, henvendte han sig også dengang i 1949/50 hos en automobilforhandler. Men modsat i dag, så var der ingen nye biler at kigge på ! Bilens indretning og køreegenskaber måtte han læse om i forvejen, eller blot stole på forhandlerens beskrivelse. Den kommende bilejer kunne også ønske sig bilen i en bestemt farve, men det var ikke sikkert, ønsket kunne indfries. Desuden kunne man ikke få lov til at købe biler, der kostede mere end 9000 kr. ab fabrik !

Når beslutningen om bilmodel var truffet, skulle den kommende bilejer udfylde ansøgningen til Direktoratet for Vareforsyning. Ansøgningsblanketterne lå bl.a. hos forhandlerne, der gerne hjalp med at udfylde dem, så de sikrede, at alle relevante oplysninger kom med. Et afslag betød nemlig, at løbet var kørt. Kun hvis der opstod en helt ny situation, havde man en chance for at komme i betragtning igen. Ansøgningerne blev gemt og på opfordring revurderet senere, når betingelserne for import blev forbedret, så blanketterne skulle udfyldes så præcist og korrekt som muligt.

Når ansøgningen nåede

frem til Automobilfordelingsnævnet, blev de omhyggeligt vurderet. Nævnet havde næsten ingen konkrete retningslinjer at gå efter, men vurderede hver enkelt ansøgning. Hvis det f.eks. drejede sig om udskiftning af en vogn, krævede nævnet en vurdering af vognens tilstand vurderet af en motorsagkyndig fra justitsministeriet. Ud fra erklæringen skønnede nævnet, om vognen med rimelige omkostninger kunne gøres anvendelig til det ønskede formål. Hvis den f.eks. skulle bruges i en by, ville det være acceptabelt med en ringere vogn, end hvis den skulle ud at køre på landet. Dels var vejene bedre i byen, og dels var der aldrig langt til et værksted ! Det blev også vurderet, om der kunne være tale om spekulation. På dette tidspunkt var prisen på brugte biler HØJERE end på nye ! Det ville derfor være en lukrativ forretning at få tilladelse til at købe en ny vogn, og så sælge den udtjente for et højere beløb – så tjente man penge på at købe en ny bil..... Havde ansøger netop solgt sin gamle vogn, blev der ikke givet ny købstilladelse. Han kunne nemlig bruge sin konjunkturgevinst til at købe en

anden brugt bil, mente nævnet.

Efter en vurdering af den brugte bils værdi, skulle nævnet forholde sig til kørsels formål. Var kørslen nødvendig for den pågældende person eller firma ? Kunne transporten klares på en anden måde ? Var kørslen nu også tiltrængt af hensyn til nationaløkonomien eller andet af tilsvarende betydning ? M.h.t. vurdering af kørsels formål havde nævnet visse retningslinjer. Læger, dyrlæger, jordemødre, hjemmesygeplejersker og til en vis grad sundhedsplejersker på landet var som udgangspunkt fortrinsberettigede. Kørselsbehovet skulle dog være dokumenteret, og ansøger skulle indstilles fra sin forening. F.eks. mente man ikke, at hospitalslæger kunne dokumentere et kørselsbehov, og hvis ikke jordemoderforeningen havde indstillet en jordemoder (der teoretisk ikke behøvede at være medlem af foreningen, men mon ikke man var det, hvis man ønskede sig en ny bil ?), så kunne hun glemme det ! Og ingen kom selvfølgelig i betragtning, hvis de allerede havde en bil, der ikke var direkte kassabel.

Også visse offentlige

hverv som politi og brandvæsen var som udgangspunkt fortrinsberettigede, men selv de skulle kunne dokumentere et behov, være indstillet fra pågældende myndighed og ikke være i besiddelse af brugbart brugt køretøj. Også præster nød en vis fortrinsstilling, da de havde en embedsmæssig pligt til at møde, når de blev tilkaldt – ligesom en læge. Men kunne sognet dækkes med f.eks. en cykel, så blev der ikke tildelt en købstilladelse. Hyrevogne og redningskøretøjer havde også en fortrinsstilling, men det var i starten ikke muligt at indfri alle berettigede ansøgninger fuldt ud – bare ærgeligt, hvis man havde brug for en ambulance i et område, hvor den gamle var brudt sammen !

Når nævnet skulle vurdere en ansøgning fra andre end de fortrinsberettigede, blev det betragtet som en forudsætning, at virksomheden havde en vis nationaløkonomisk betydning, og især hvor stor eksporten var. De største virksomheder havde de største chancer. Havde en funktion i virksomheden ikke tidligere haft en bil til rådighed, skulle der være tale om en væsentlig aktivitetsfrem-

gang, før de fik en købstilladelse. Særlig repræsentanter for forskellige virksomheder var udtryk for sådan en aktivitetsfremgang. Alligevel var der kun ganske få ansøgninger, der blev imødekommet, og i hvert fald først efter nøje vurdering af størrelse og vægt af kollektionen, og hvor besøgene skulle aflægges. Hvis repræsentanten kun besøgte større byer og købstæder, var en købstilladelse udelukket. Inden for landbrugserhvervet var det kun konsulenter, der havde en chance for at få en købstilladelse. Landmændene selv var chanceløse på dette tidspunkt (1949/1950). Arkitekter og ingeniører havde visse muligheder – sikkert

p.g.a. deres store geografiske arbejdsområde. Hvis man p.g.a. invaliditet havde brug for en bil, for at kunne fungere i sit erhverv, kunne man også komme i betragtning, men det krævede en indstilling fra den såkaldte Invalideforsikringsret. Alle andre end de nævnte havde ikke en chance i 1949, da Minoren kom til Danmark. Alle private kunne glemme alt om ny bil. Det samme gjaldt småhandlende som f.eks. landkøbmænd.

Importrestriktionerne blev gradvist lettet de efterfølgende år. I 1951 kom også landmænd i betragtning, og i 1952 blev det endelig muligt, at komme i betragtning som privatperson. Man skulle dog stadig have et dokumenteret behov, der knyttede sig til ens erhverv. En bil skulle kunne bruges til andet og mere end blot transport til og fra arbejde, med mindre man var en særlig betydningsfuld person på arbejdspladsen, og ikke havde andre transportmuligheder.

Sidst i 1952 blev det endelig muligt for alle at købe ny bil uden tilladelse, men det krævede en højere afgift – den såkaldte dollarpræmiering. Erhvervsdriven-

Denne bil fra 1951 blev købt på indkøbstilladelse af en landmand



de kunne købe bil med dollarpræmiering, hvis de kunne dokumentere, at deres virksomhed havde eksportret for et beløb i dollars svarende til prisen på den nye bil. Om det var dette arrangement, der forårsagede navnet "dollarpræmiering", ved jeg ikke. Jeg ved dog, at man på New Zealand, der på mange måder havde det som Danmark i efterkrigsårene, også havde en dollarpræmiering, og navnet hang sammen med, at man simpelthen betalte afgiften i udenlandsk valuta. Den udenlandske valuta kunne

skaffes ved salg af aktier eller andre værdier i udlandet, eller måske via en arv fra en rig onkel....

Dollarpræmieringen satte skub i bilsalget, og det kan ses den dag i dag på antallet af overlevende fra de forskellige årgange. Det var dog en dyr fornøjelse. En bil indkøbt med dollarpræmiering kostede mindst 1/3 mere end på indkøbstilladelse, så den voldsomme stigning i bilsalget i 1953 er udtryk for, hvor stærkt ønsket om eget automobil var.

Automobilfordelingsnævnet gav fra starten d. 22

a u g u s t 1949 til og med 1950 tilladelse til indkøb af 5104 personbiler, men der var ansøgt om ca. 50.800. Det var med andre ord kun hver tiende ansøgning, der blev imødekommet. I årene efter steg procenten gradvist, og

26

En del af brevvekslingen i forbindelse med køb af Morris Oxford i 1955



rundede 30% i 1953. Først i 1957 blev automobilsalget givet helt fri, og automobilfordelingsnævnet blev nedlagt.

For god ordens skyld bør det nævnes, at man i de første år efter krigen kunne modtage nye biler som gaver. Der kom 2000 nye biler til landet på denne måde, men der blev svindlet og bedraget så meget, at ordningen stoppede. Der blev konfiskeret ca. 300 biler p.g.a. svindel. Jeg ved ikke, om der kom Minors til Danmark på gaveordningen. Man kunne også nævne, at vognparkens alder selvfølgelig var høj p.g.a. importrestriktionerne. I Danmark var den 15 år pr. 1. januar 1952, i Norge 13 år men kun 6,5 år i Sverige, der i sagens natur ikke havde samme behov for genopbygning som Danmark og Norge.

Ingen tvivl om, at det var svært at få fat i den nye Morris Minor i 1949/1950. Men når det endelig var lykkedes at få en ny bil, så var det ikke slut med besværlighederne : Man måtte ikke køre ret meget i den ! Indtil oktober 1950 måtte man kun køre ind i naboamterne, og de var ikke ret store dengang. I 1949 fik man dog lov til at

køre i hele landet i 3 uger. Vores nabo fortæller, at i den periode blev der indgået mange aftaler om nummerpladebytning med folk på den anden side af amtsgrænsen ! Nummerpladen viste nemlig, hvor bilen hørte hjemme, og befandt man sig for langt hjemmefra, så faldt der en bøde. Skulle man f.eks. fra Viborg til Vejle (en tur på 95 kilometer), så måtte man omkring vores nabo og låne hans nummerplade med bogstavet Ø (Ringkøbing Amt), for kørte man rundt i Vejle med en nummerplade med bogstavet T for Viborg, ville man blive stoppet, mens Ø'et angav, at man kom fra naboamtet, og det var OK.

Der var flere besværligheder. Kvaliteten på olie og benzin (max. Oktan 70 !) var dårlig, men kunne dog bruges. Ingen Minor-ejere nåede at blive generet af rationeringen af bildæk, for den blev ophævet i 1949. Men mange blev sikkert generet af benzinrationeringen i efteråret 1956. Den generelle mangelsituation har sikkert forhindret en køretur en gang imellem, men det var mest den politiske styring af privatbilismen, der var afgørende for danskernes

privatbefordring i Minorens første leveår.

Stempel bag på registreringsattest med angivelse af benzintildeling på



70 liter i november 1956

Sammenfattende var betingelserne for bilkøb for privatpersoner dengang ufattelige for os i dag. Desuden var en hastighedsbegrænsning på 60 km/t og generelt dårlige veje medvirkende til, at danskerne ikke så så nøje på hvilken bil, de kunne få fat i – bare de kunne få en bil. Det er derfor, jeg kun er delvis enig i påstanden om, at Minoren ville have solgt bedre, hvis den blot havde haft en kraftigere motor.

Efterskrift :

Men når jeg siger "delvis enig", så er det jo fordi, der trods alt var noget om snakken, når man ser på virksomhedernes valg af køretøj. For dem var ræsonnementet, at prisen og brændstoføkonomien var uden betydning,

når bare de kunne få en rummelig bil med tilstrækkelig motorkræft, så de selv eller deres voluminøse og tunge vareprøver – eller hvad der nu har været tale om – kunne komme frem til kunderne. Husk på, at det der jo kun blev givet købstilladelse til nye biler, hvis de skulle bruges til noget af nationaløkonomisk betydning, og hvor anden transportmulighed var udelukket.

Min påstand om virksomhedernes valg er ikke grebet ud af luften. I 1949 var der kun 30 bilmodeller, der overhovedet kunne opnås indkøbstilladelse til. De var fordelt på 18 mærker, og jeg har lidt oplysninger fra 1950, 1952 og 1953 om 9 af modellerne. Som beskrevet, så var privatpersoner helt afskåret fra at købe bil indtil 1952, og dermed bliver det interessant at sammenligne bilsalget i 1950 med det i 1952/1953. Hvis man opstiller bilerne i rangorden efter hhv. pris, brændstofforbrug, hestekræfter og rummelighed og sammenligner med det faktiske salg, så bliver billedet for 1950 tydeligt. Bilerne solgte stort set som forventet ud fra deres rummelighed og hestekræfter, men der er ikke rigtigt noget

tydeligt mønster for pris og benzinøkonomi. I 1952 / 1953 købte virksomhederne selvfølgelig stadig rummelige biler med store motorer, så mønsteret kan stadig ses, men det er ikke nær så tydeligt. I 1952/1953 faldt salget af de dyreste modeller, og det skyldes sikkert at private valgte dem fra, ligesom den meget lille Fiat 500, der ganske vist var billig, men den var trods alt

for lille. Bemærk i øvrigt hvordan VW'en solgte meget bedre end forventet ud fra dens egenskaber. Det kan have noget at gøre med reklameindsats, hvor man jo kan overbevise folk om de mærkeligste ting, men det er en ganske anden historie.

Mærke/model	pris 1949	pris 1952	HK	benzin-	længde	bredde	vægt	indregistrerede		
	brutto (kr)	ca - pris		forbrug				1950	1952	1953
				l/100 km	cm	cm	tør (kg)			
Austin 40	10978	12870	43	9	405	160	964	138	765	1100
Austin 70	14735	20000	69	13	425	176	1280	165	64	96
Citroën 11 Sport	15300	17000	56	11	445	167	1050	139	57	56
Fiat 500	8800	9500	17	6	325	129	586	8	16	29
VW type I	8120	11000	25	7,5	405	154	705	129	1360	4220
Hillmann Mins	12000	13000	38	9	400	157	905	320	269	934
Morris Minor	9340	10600	27	6,85	376	155	790	109	232	1056
Morris Oxford	13300	14840	41	10	424	165	1040	190	300	599
Renault 4 CV	8820	10000	17	6,25	360	143	570	111	117	314

SÆLGES

Morris 1000 super årgang 1966 kørt km. 99.600, synet d. 10.3.06. Skal ikke synes igen før 2014. Dkr. 25.000
Kontakt: M.Clausen
tlf.: 48 79 70 36,
3200 Helsingø

Morris Minor 1000 Super 1970, Dove Grey, km. 35.000 fra ny ! Original bil, aldrig restaureret eller svejst i. Står som ny udvendig som indvendig. Leveres med de originale bremseser i jern. Synet og indregistreret, på nye dæk. Pris 60.000 Dkr.
Kontakt: Ole Sørensen
tlf.: 48 71 47 61,
3200 Helsingø

Morris Minor 1000 super årg 69. Bilen er i rigtig god stand med hensyn til rust, under-vognen er blevet sandblæst og malet, der er kommet nye forhjuls ophæng i højre og venstre side. Der er ingen plader på bilen, da jeg har været ude og rejse i længere tid, men den er meget nem at gå til og få synet
Kontakt: Martin Jensen
8800 Viborg
tlf.: 28777020

Til Morris Minor 1000. 2stk. Motor (1098cc, 948cc begge defekte, men komplette) 2stk. Generator, 2stk. Seler mærket Kangol, 2stk. Parabol til forlygter + holder, 2stk. Vindusviskerblade, 1stk. Kilrem, 1stk. Positions/blinklys for, 1stk. Vandtemp. måler, 1stk. Baglygteglas i plastik, Sædeovertræk til forsæder i syntetisk uld, Komplet måttesæt i plastik + Lydisoleringsmateriale + div. tæpperester. Alt sammen brugt. Sælges samlet: 1500 kr. Kontaktes bedst efter kl. 16.00.

Kontakt: Frank Seerup
6740 Bramming
tlf.: 22 15 07 60

Morris 1000 Traveller årg. 1967 m originale skyderuder. Old English White med røde sæder og oprindeligt træværk (flot). Renoveret i 2003. sidst synet i 2005. 1300 ccm motor. Den originale 1100 ccm medfølger og er ok.

Kontakt: Jesper Hansen
tlf.: 55 73 20 37

HØJRE bagskærm, brugt. (sendes IKKE) Pris 250 dkr.
Kontakt: Erik Pedersen
7870 Roslev
tlf.: 97 57 16 00
28 47 95 49

Morris 1000 Super årgang 1965. Sort med rødt indtræk og kørt 97.000 km. Total renoveret, synet og under-vognsbehandlet i 2003. Alt orginalt. Garagebil, ikke ryger. Synet d. 5 okt. 2005. Motor og bil renoveret i 1986 af forrige ejer. Delvist renoveret for undertegnede i 1992. Vekselstrømsgenerator, lydisoleret med 0,7mm filt og har metal skærme. Til bilen medfølger orginal instruktionsbog og kopi af "håndbog for fejlfinding". bilen har været til eftersyn ca. hvert 1/2 år.

Pris: 56.000 kr.

Kontakt: Mette Karlskov

Ourevej 3C -
Tryggelev,
5930 Humble
tlf.: 51 21 32 83

Morris Minor 1000 fra 1971. Er synet maj 2005, er på sorte plader.

Sælges for 18000 kr.

Kontakt: Lars Mikkelsen

5453 harndrup
tlf.: 64 88 12 03

Morris Traveller 1966 O.E.W med røde sæder. Motor ombygget til blyfri-benzin. Pris DKr. 60.000,- evt bud
Kontakt: Torben Khristensen
4000 Roskilde
tlf.: 46 13 99 58

Minor årg. 66 en ejer. Km. garanti 97000. Helt original, aldrig repareret udover almindelig service. Stået stille over 20 år. Motor lyder virkelig fint. Fin bil til den der kan lide at lave rust. 7500 Kr.

Kontakt: Harry Lagoni

6470 Sydals
tlf.: 74 40 71 98

1 Morris pick.up til dele eller genopbyg. Der følger nogle nye pladedele med. 2 stk bund plader + 2 inderskærm der er en bagplade + døre 1 brun stol. motor-gearkasse er taget ud samt front. Ekstra bagtøj. 4 stk fælge med gode dæk + 2 bag døre til van uden rust pæne, benzinpumpe, starter, dynamo, blå solskærm, gl.rød sæde med jern bund, den til at vippe forover.

Kontakt: Lars Lyster

8620 Kjellerup
tlf.: 86 88 27 07
40 10 27 07

K Ø B E S

Morris Minor Cabriolet i god stand købes.

Kontakt: Michael Gautier

Medl nr. A3027
DK-2960
Tlf.: 45 86 44 12,
Mobil 20 40 18 90

Jeg søger en Motor til en
Morris Minor 1000.
Kontakt: Louise B Nielsen
8200 Århus
tlf.: 20 87 28 29

Brazil fælge & ganster cap i
glasfiber søges til vores mor-
ris .
Kontakt: Bjarne kristensen
7870 Roslev
tlf.: 97 57 91 28

Morris Minor pick-up, helst
med jern lad. købes
Kontakt: Carsten Jeppesen
7700 Thisted
tlf.: 97 93 71 44

Vill köpa en hastighetsmätare
(speedometer) till min
1098cc Pick up från 1971.
Fungerande i bra skick till en
rimlig kostnad. Ring, eller
maila helst med bild.
Kontakt: Christer Wiberg
S-90339 Umeå
tlf.: 070-25 79 747

Jeg skal bruge de to malede
dele af for og bag kofanger,
de skal være i god stand og
ikke fiber, de skal passe på
en 2 dørs Super. evt. med
god krom. evt bytte med en
950 ccm. motor i meget god
stand.
Kontakt: Jens A-2945,
tlf.: 40 95 19 40

Jeg søger en gearkasse til en
Austin Princess 4 cylinder fra
de tidlige B serie motorer.
Altså Aut. gear... Og Sving-
hjul.... Jeg er lutter øre.. Så
hvis I kender et andet sted i
denne verden, hvor man kan
skaffe sådan en gearkasse,
så vil jeg blive MEGET glad...
Kontakt: Nicolaj Schrøder
2800 Lyngby
tlf.: 40 11 54 08

Morris Minor købes, helst en
1000 super. Bilen skal være i
god stand, uden rust og køre
godt da den skal være til
daglig brug. Gerne med sor-
te nummerplader. Skal for-
ventes synet ved salg. Kon-
takt bedst pr. e-mail med
fotos.
Kontakt: Søren Revsbæk
4700 Næstved
tlf.: 55 44 50 76

SALG AF KLUBVARER

Jubilæumsplatte

DKK 50.

NOK 50.

SEK 60.

Askebæger

DKK 60.

NOK 65.

SEK. 75.

Caps i læder

DKK 150.

NOK 160.

SEK 190.

Caps (røde)

DKK 50.

NOK 50.

SEK 60.

Caps med læderskygge

DKK 60.

NOK 65.

SEK 75.

Nationalitetsmærke

DKK 5.

NOK 5.

SEK 6.

Klistermærke (1 stk)

DKK 4.

NOK 4.

SEK 5.

Klistermærke (5 stk)

DKK 20.

NOK 20.

SEK 25.

Kuglepenne (1 stk)

DKK 10.

NOK 10.

SEK 12.

Lighter

DKK 10.

NOK 10.

SEK 12.

Kuglepen og lighter

DKK 15.

NOK 15.

SEK 18.

T-shirts

DKK 50.

NOK 50.

SEK 60.

Armbåndsur

DKK 250.

NOK 260.

SEK 315.

Revers emblem

DKK 30.

NOK 30.

SEK 40.

Jubilæumsemblem

DKK 40.

NOK 40.

SEK 50.

Grill emblem

DKK 125.

NOK 130.

SEK 160.

Postkort (9 forskellige)

DKK 10.

NOK 10.

SEK 12.

Postkort + 2 klistermærker

DKK 20.

NOK 20.

SEK 25.

Stofmærker

DKK 25.

NOK 25.

SEK 30.

Morris pude

DKK 125.

NOK 130.

SEK 160.

Model bil

DKK 40.

NOK 40.

SEK 50.

Morris nøglering

DKK 10.

NOK 10.

SEK 12.

Hvis du vil se mere af klubvarerne
kan du gå ind på:
www.nmmk.dk



Her er en stribe billeder fra et stort
Morris træf i Australien



Afsender:

Nordisk Morris Minor Klubb
Vedtoftevej 10, Vedtofte
DK-5620 Glamsbjerg

B



Returneres ved varig adresseændring



Ved al henvendelse til klubben bedes du venligst oplyse dit medlemsnummer
(det 6 cifrede tal i prikket tekst her på bagsiden)