



Jensen & Petersen-vognene 1899-1902

Et tidligt dansk automobileventyr

Af Stefan Petsch Jensen

I 1896 rejste min oldefar Niels Martin Jensen og hans kammerat Jørgen P. V. Petersen til Tyskland for at "gå på valsen", som det hed dengang. Turen derved foregik på en tandemcykel som de selv havde bygget. Midlerne var jo små dengang, og togbilletter var dyre...

De var i Nordtyskland, i Flensburg og i egnen omkring Heidelberg og Rüsselheim. De opholdt sig også i Kiel. En dag kom Kejser Wilhelm II på besøg, og da de lænede sig ud ad vinduet for at se faldt en urtepotte ned på gaden, til ejerindens forbitrelse. Det kunne jo misforstås. Senere kom de til Berlin, hvor de begge fik arbejde hos Siemens og Halske AG. Der var de vidner til industrialiseringens, - og bilismens spæde start. Et af de nye tekniske vidundere der gjorde størst indtryk på de to unge og fremadstræbende smede var Automobilet.

Vel hjemkommet til Frederiksberg i 1899 fik de begge arbejde på "Dansk Humber og Cyclefabrik" på Nørrebro. Fritiden brugte de til at bygge et automobil magen til dem de havde rig lejlighed til at studere i Tyskland. Følge og dæk blev bestilt hos "Continental"



Niels M. Jensen og Jørgen P. V. Petersens motorvogn ankeret op foran Frederiksberg Slot år 1900. Fotografiet er taget af Hr. Gregersen, en af Jensens bekendte, der senere blev repræsentant for dækfirmaet Schiønning & Arvé.

i Berlin, resten fremstillede de selv på "Dansk Humber og Cyclefabrik på Nørrebro.

Det er ikke meget vi ved om vognen i dag. Mange oplysninger er forsvundet i historiens tågebanker, men vi har en udtalelse fra Dansk Automekaniker Laugs 25-års jubilæumsskrift fra 1945; "De gamle Håndværkslaugs Jubilæumsskrifter indeholder ofte Billeder af Mestrenes bedste og smukkeste Ar-



Herover: Personvognens motor. Til venstre tændingsystemet, der bestod af en afrivningsmagnet. Fra motorens krumtapaksel gik en arm til magneten. Den var forbundet til krumtappen med en excentrik, så den fik akslen inde i magneten til at køre rykvis frem og tilbage. Når denne aksel med påmonterede viklinger blev flyttet inde i magneten, indicerede det strøm, og det resulterede i en gnist.

Det vides ikke hvor de havde luret motor-konstruktionen, men som Petersen sagde "Man stjal jo med øjnene dengang".

(Red. Hele personbilen lignede til forveksling den første Brems, der var øjenluret af Wartburg, som igen var licensfremstillet fransk Decauville).

Jensen og Petersen på langfart år 1900. Med en topfart på ca. 25 km/t kan man sagtens beholde bowlerhatten på.



Jørgen Petersen (th) og Niels M. Jensen (tv) i navertøj på et værksted i Tyskland 1898. Kort efter rejste de hjem og gav sig til at bygge et af Københavns første automobiler.

Eneforhandling ved W. J. RAFFEL, Vestervoldgade 90, Kjøbenhavn B.

Dansk Humber Automobil. „Vis-a-vis“ Voiturette for 4 Personer

Specifikation:

4½ Hestes Motor
enkelt Cylinder,
for Benzin og Gasolin.

Intet Remtræk.
Intet Kædetræk.

Ingen Vædkøling men
Luftkøling
med Propeller
(Patent anmeldt).
Inductortænding.
Friktionskøbing.
2 Bremsar.

Normale Hastigheder
2 og 4 Mil pr. Time.
Hjulets forsynede med
Continental Pæumatiske
Motoren
kan indstilles til enhver
Hastighed
mellem 1½ og 4 Mil



Vognens Længde: 2,20 Meter. Bredde: 1,40 Meter. Højde: 2,10 Meter.

Pris (efter Udstyr og Motorstørrelse) fra Kr. 2,600 til Kr. 3,500.

Salgsprojektet for den ombyggede og moderniserede vogn, som Jensen og Petersen foreviste på udstillingen i 1902 i Koncertpalæet. Den var den vogn, daværende kronprins, senere Kong Frederik VIII, roste som en af de smukkeste på udstillingen. W. J. Raffel, der her nævnes som eneforhandler af Jensen & Petersens vogne, var medarrangør af udstillingen og derfor formodentlig en af de etablerede aktører i bran-

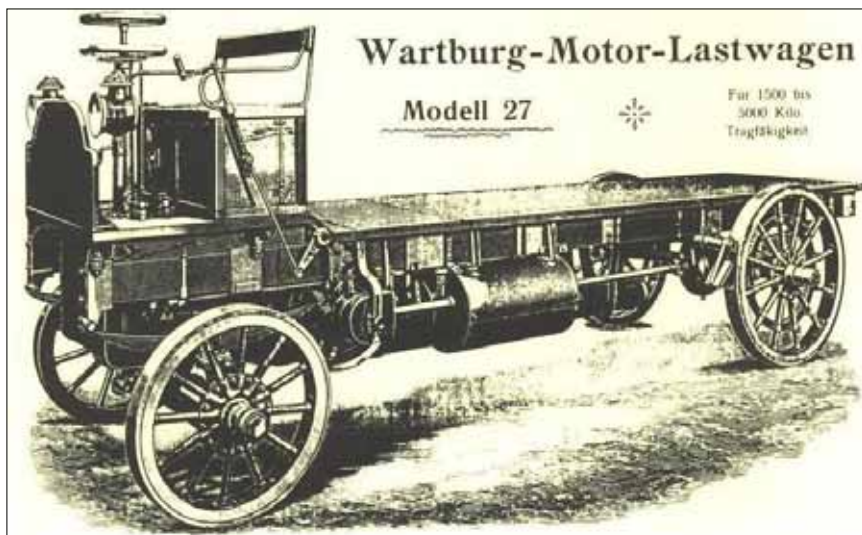
bejder, dette er vort Laug i Henhold til Arbejdets Art ikke i Stand til, men vi ønsker at vise Billedet af det første Benzinautomobil der blev bygget i København i Aaret 1899 af vore tidligere Medlemmer, nuværende ejere af Dansk Savfabrik, Mekanikermestrene N. M. Jensen og J.P.V. Petersen, som fortæller følgende om dette Pionerarbejde; "Som unge Mennesker arbejdede vi tre Aar i Udlandet, hvor vi med Interesse fulgte Automobilets Udvikling i Tyskland, og efter vor Hjemkomst i 1899 begyndte vi straks at bygge en 4,5 HK luftkølet Automobilmotor og derefter selve Automobilet. Fremstillingen af Tændmagneten voldte en Del Besvær, idet der ikke fandtes Magnetstaa, ligesom man savnede Opmagnetiseringsapparater, men Vanskelighederne blev overvundne, og i Foraaret 1900 foretoges de første Prøveture paa Gaderne i København med Automobilet. Dette vakte en Del Opsigt, men Publikum var endnu, og ikke uden Grund, skeptisk over for Brugbarheden af det nye Befordringsmiddel, og det var en af Aarsagerne til, at vore Planer for Automobilfabrikation i Danmark ikke blev realiseret, og som bekendt er det heller ikke senere lykkedes at skabe Automobilfabrikation i stort Format herhjemme."

Så vidt jubilæumsskriftet fra 1945. Et par år forinden, i 1937, rejses i dagbladet Politiken spørgsmålet om Danmarks første bil. (Hammelvognen er tilsyneladende glemt!) Den 8. oktober 1937 står således at læse; "Først i 1900 saa man en "Rigtig" Bil i København – ikke et ombygget Hestekøretøj. To unge Mekanikere, Jørgen Petersen og Niels Jensen, havde i Udlandet set de første Biler og lavede saa paa deres eget Værksted en helt fin Bil i alle Enkeltheder, ogsaa Motoren lavede de selv. Det var en saakaldt "Voiturette", en let Vogn til Personbefordring Den blev udstillet i Koncertpalæet (Det vi i dag kalder Odd Fellow Palæet, i Bredgade) og vakte stor Opsigt. Petersen og Jensen blev dog ikke ved Bilfabrikationen, men oprettede for 25 Aar siden Dansk Savfabrik, der nu er en betydelig Virksomhed".

14 dage senere fortsætter føljetonen med følgende; "Vi har faaet endnu nogle interessante Enkeltheder angående den af de nuværende Indehavere af Dansk Savfabrik, Niels M. Jensen og Jørgen Petersen i 1900 fremstillede bil: Den var udstillet i Koncertpalæet i 1902, men naturligvis paabegyndt flere Aar før. Den var for øvrigt udstillet

sammen med den af Hr. A. L. Brems i Viborg fremstillede. Paa et skilt oplyste Hr. Brems at hans var den første danske Bil. Men han fjernede straks dette skilt da han fik vore Data at vide. Vor Vogn blev af daværende Kronprins Frederik rost som en af de smukkeste paa Udstillingen; Vi havde selv fremstillet Motor, Tændmaskine, Karburator, saavel som Stel, Hjulnav og Kuglelejer. Vi havde ogsaa en Lastvogn udstillet, men den Gang havde man endnu ikke turdet ofre noget saa flot som Gummiringe paa en Arbejdsvogn. Der var flere danske Vogne, men de fleste havde købt Motor eller andre Dele udefra. En undtagelse var foruden Hr. Brems Cyclefabrikken Citus paa Fyn; den havde en Motortricycle, som var saa nydelig udført at man som Fagmand var stolt derover".

Lastvognen der nævnes i artiklen, er formodentlig den første danskbyggede lastbil. Den var, som skrevet står, uden luftgummidæk. Den havde massive gummibelægninger på stålfælgene, og knuste i øvrigt adskillige gulvbrædder da den blev kørt ind i Koncertpalæet. Den var nok forud for sin tid, dengang blev automobiler mere betragtet som legetøj for de velhavende, end



Vi ved ikke hvordan Jensen & Petersens lastvogn har set ud. Efter beskrivelsen at domme har den nok lignet denne samtidige Wartburg lastbil en hel del.

som fremtidens transportmiddel. Endvidere skal man huske på at datidens forbrændingsmotorer hverken var momentstærke eller driftsikre. Bestemt har mange teknik-interesserede og fremsynede mennesker gæstet automobiludstillingen, men almenvældet betragtede endnu automobilen med en sund skepsis. Dermed var et arbejdskøretøj med forbrændingsmotor slet ikke interessant. Et par heste og en gammel kærre var langt mere driftsikkert til varetransport.

Den første danskbyggede lastbil led derfor den lidet glørværdige skæbne at blive ombygget til hestetrukken transportvogn! Desværre findes der i dag ikke et eneste foto af denne bil.

Fra et ubekendt københavnsk dagblad har vi følgende notits om biludstillingen i Odd Fellow Palæet i marts 1902;

Automobilerne i Koncertpalæet

Det er umuligt i en Dagbladsartikel at give alle eller blot de betydeligste af de Genstande der findes paa Udstillingen nogen nærmere Omtale – de maa da ogsaa bedst studeres paa Stedet.

Et par Ord om de mere fremragende Udstilleres Ting skal dog finde Plads her. Dansk Automobil og Cyclefabrik (H.C. Christiansen) har således en samling på ikke mindre end 14 Køretøjer. Adler Firmaet (Direktør Prins) har navnlig nogle smukke Kalechevogne. "Humber" vækker især sensation med en vældig Lastvogn med en Maskine

paa ti Hestes Kraft, konstrueret af de to unge energiske Mekanikere Jørgen Petersen og Niels M. Jensen

Artiklen er fundet limet bag på et indrammet billede, der har tilhørt N. M. Jensen. Den har formodentlig været længere, idet der på det gulnede og frønnede, 109 år gamle, avispapir kan skimtes navnet "Steffen" nederst. Det kunne være Cornelius Steffensen, der havde en række vogne af det franske mærke "Rochet" udstillet. Han var en af KDAK's medstiftere.

Personvognen var en 4-personers vis-à-vis (sæderne overfor hinanden) med en 1-cylindret luftkølet motor, som var anbragt under førersædet. Motoren var på 4½ hk, men vi ved ikke hvor stort slagvolumen den havde. Vognen var bygget på et rørchassis som var affjedret med halvelliptiske fjedre fortil og heल्लीptiske bagtil. Den var ratstyret, og i højre side sad startsvinget samt en håndbremse, der med sine bremsesko virkede direkte på baghjulenes dæk. Dækkene var helt glatte, uden dæk-mønster. Først i 1904 kunne Continental levere dæk med dækprofil.

Den iagttagende læser vil sikkert have bemærket at bilen der ses på de to billeder fra 1900 og den bil der ses på de to billeder fra 1902 ikke er ens. Dette faktum har optaget familien i årevis. Der er dog ingen tvivl om at alle 4 billeder forestiller Jensen og Petersens automo-

bilvogn. Det er også ganske vist at de kun byggede én personvogn. Jeg hælder derfor til den teori, at de op til udstillingen har fået moderniseret vognen hos en karetmager. Uheldigvis viser de to billeder fra år 1900 bilens venstre side, hvorimod de to billeder fra 1902 viser bilens højre side. Der er dog detaljer som går igen på begge billeder, Hjulene, lyd-potten og ratstamme/styrestang. Formodningen kan begrundes med den rivende udvikling i disse år, samt at det i år 1900 først og fremmest handlede om at kunne præsentere den første danske (kommercielle) bil, medens det i 1902 handlede om at kunne konkurrere med de mange udenlandske mærker og gøre sig bemærket, f.eks. med et smukt udført karrosseri, med "Chesterfield" førersæde og kaleche.

Det var nemlig meningen at bilerne skulle sættes i produktion og sælges, men der har dengang ikke været tilstrækkelig interesse til at d'herrer vovede sig i gang med en produktion. Enten det, eller også har "Humber" (som jeg tillader mig at formode har bekostet moderniseringen) smækket penge-kassen i. Den udstillede personbil var annonceret med en salgspris på 2.600,- kr. Det var en anseelig sum penge i 1902. En faglært arbejder tjente til sammenligning ca 500,- kr. om året. Jensen udtalte senere, at det havde kostet mere at fremstille denne ene prototype, end den annoncerede salgspris. Så det kan også have været grunden til, at de ikke fremstillede flere biler. Bilen fandt en køber i Sønderjylland, hvortil de kørte for at aflevere den. På vejen over Fyn knækkede en aksel, men det lykkedes dem at reparere skaden, da de for en sikkerheds skyld havde en reserve-aksel med. Det ville ikke være sket hvis akslen havde været lavet af krom-nikkelstål, sagde de senere.

Udstillingen blev en stor succes. Den åbnede søndag d. 9 marts 1902, entreen var 1 krone på den første dag, og 50 øre de øvrige dage. Kataloget kostede 10 øre. Næsten 16.000 mennesker gik igennem tælleapparaterne, og der blev solgt 32 biler og 20 motorcykler. Den samlede salgssum løb op i næsten 100.000 kr.

Det var vist afledt af udstillingen, at



dagbladet Politiken gav sig til at filosofere over hvad automobilen egentlig burde hedde på dansk. Ordet automobil var lånt fra det franske "automobile" der igen er afledt af det græske "auto" (selv) og det latinske ord "mobilis" (bevægelig). I folkemunde hed de "teuf-teuf", eller tøf-tøf, afledt af motorlyden. Politiken konkluderede dog at den danske betegnelse burde være "Bil".

Nummerplader var også et ukendt begreb dengang, de kom først i 1903 (Red.: se Bilhistorisk Tidsskrift nr. xx).

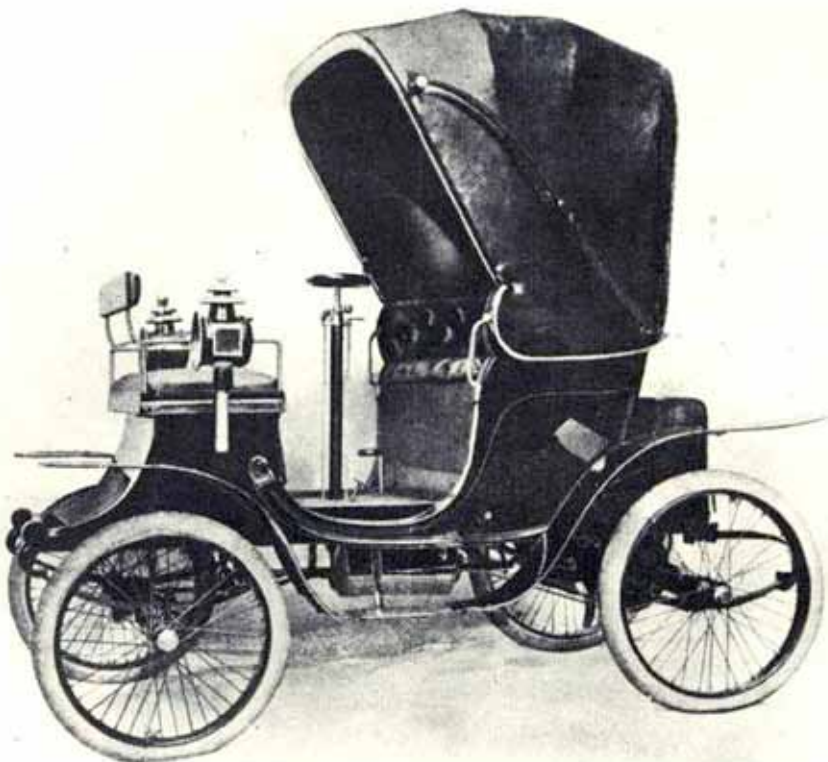
Vi ved ikke hvad der senere er hændt med personbilen. I 1927-28 (formodentlig afledt af Hammelbilens genopstandelse i forbindelse med KDAK's 25-års jubilæum i 1926) forsøgte de at undersøge personbilens videre skæbne. Det eneste de fandt frem til, var at ældre mennesker på egnen kunne huske at der havde kørt sådan en bil rundt, men trukket af heste.

Er nogen af VT's læsere stødt på billeder af en lignende vogn i lokalhistoriske samlinger i Sønderjylland? Den der købte vognen i 1902 har højest sandsynligt fået fotograferet sig selv og hele familien i søndagstøjet, siddende i vognen, som man oftest ser på datidens bilfotos... Kan det tænkes at nogle efterkommere har ladet de lokalhistoriske samlinger tage en kopi?

I øvrigt forlyder det at Niels M. Jensen blev konsulteret da man i 1951 ville restaurere Hammelvognen, i forbindelse med KDAK's 50-års jubilæum. Den var kørt ud til F. Bülow & Co. som forestod restaureringen. Man kunne ikke lure hvorledes karburatoren fungerede, og ringede derfor til Jensen.

Den aldrende Jensen var i øvrigt tilskuer ved KDAK's 50 års jubilæumsrally i 1951. Han så de gamle biler passere ved Roskildevej, og senere på aftenen var han inde i Tivoli og se dem udstillet. Navnlig en prægtig Adler rejsevogn fra 1919 gjorde indtryk, men den blev alligevel hugget op et par år senere!

Jørgen Petersen havde samlet en scrapbog over bilerne, med fotos, arbejdstegninger og presseomtale. Desværre er denne bog sporløst forsvundet for 20-25 år siden.



Med kalechen slået op var vognen ret følsom over for modvind. Aerodynamik var tilsyneladende et uudforsket område for automobilbyggerne dengang.

Jensen og Petersens efterkommere har alle haft benzin i blodet. Jensens ældste søn Richard tog i 1952 patent på et apparat til afbalancering af bilhjul. Tidligere havde han bygget to 1-cylindrede vandkølede totaktsmotorer, hvoraf den ene i mange år gjorde fyldest som generator i et kolonihavehus. Hans yngste søn, Helmuth, var en overgang flot kørende, idet han købte Prins Axels Sizaire-Berwick fra 1923, men den blev senere hugget op. Hans barnebarn, Niels O. Jensen, blev medlem af DVK allerede i juni 1955, og er det fremdeles. Hans oldebarn, undertegnede, belemrer til stadighed redaktør Riisager med artikler, og femte generation er særdeles begejstret for legetøjsbiler.

Petersens søn Thorkil Petersen kørte utallige orienterings- og væddeløb i Citroën. Hans barnebarn, Claus T. Petersen, også kaldet "Storeclaus" var mangeårigt medlem af DVK. Han var køkkenchef i Nivå og Nærum en lang årrække, arrangør af EMK-Løbene, og hans Chevrolet Imperial 1937 var flittig løbsdeltager i 80'erne og 90'erne. I øvrigt Citroën-fan.

Skulle der være læsere der ved mere om disse to biler, herunder være i besiddelse af Jørgen Petersens scrapbog, så hører vi meget gerne fra jer (der udloves en klækkelig dusør for scrapbogen!)

Enten via redaktør Riisager, eller direkte på: wartburg-club@ofir.dk eller tlf. 4585 4855

Litteratur:

- KDAK Auto, december 1924.
- Hersleb Christiansen: Eventyret om Automobilen, Jespersen og Pios forlag, 1934.
- F. Schmitto m. fl.: Automobilers Historie og dets Mænd, Alfred Jørgensens Forlag, 1938.
- Axel Breidahl og Axel Kjerulff: Københavnerliv 1883-1912, Hassings forlag 1938. (Red.: som er en slem gang plat, Breidahl og Kjerulff kun lagde navne til, men i virkeligheden var stykket sammen af Poul Overgaard Nielsen og Povl Westphall og udelukkende bestod af forfalskede, nyfremstillede "avisudklip").
- Carl Muusmann: Da København blev voksen, Forlaget Danmark, 1939.
- Thorkil Ry Andersen: Danske Biler og Motorcykler 1900-20, Hassings Forlag, 1969.
- Thorkil Ry Andersen: Man drejer håndsvinget til motoren går, Forlaget Notabene, 1988.
- Erik Mader og Ole Ravn: Da bilen kom til Danmark, Chr. Erichsen 1995.



Personalebillede fra Dansk Savfabrik på Bernhard Bangsallé på Frederiksberg i 1932. Petersen og Jensen midt i billedet, begge med slips. Foruden savblade forsøgte de sig med spiralbor, snittappe og bakker, slibesten og autoværkstedsudstyr.



Et eksempel på hvor entusiastiske Jensen og Petersen var: Under opholdet i Tyskland 1896-99 fremstillede de i deres fritid dette sæt prøvedorne i størrelser fra 3/8 til 1 1/2 tomme. De har højt sandsynligt været anvendt da de fremstillede bilen. Dornene er stadig i familiens eje, men de har vist ikke været brugt siden mellemkrigsårene.



Et sjældent kig ind i direktionens kontor på Dansk Savfabrik. Man ruttede ikke med pladsen. Forrest Petersen, bagerst Jensen. I midten værkfører Henrik Jensen. Det var et rent familieforetagende. Herren i midten var fætter til Jensen og svoger til Petersen.

POLITIKEN
Mandag den 6. juli 1957

VETERANBILEN skal spille hovedrollen i en ny dansk film

Den vordende filmprimadonna minder meget om dette køretøj, bygget 1899 paa Dansk Humber og Cykelfabrik. - Det er bygmestrene, mekanikeren J. P. V. Petersen og N. M. Jensen, der står i den. - Motoren er paa 4 HK.




EN 57aarig danskbygget bil kommer ud at køre til august - efter 55 aars skædesles opbevaring. Bilen tilhører TEKNISK MUSEUM, der har lånt den til to medlemmer af DANSK VETERANBIL KLUB, arkitekt Bent Mackeprang og civilingeniør N. Tønnes Pedersen. De to har gjort et stort arbejde for at restaurere den. En gummitabrik har fremstillet dæk af specielt format, ligesom flere dele af den én-cylindrede motor har maattet genskabes efter specielle maal.

Arbejdet har foreløbig kostet civilingeniøren og arkitekten al deres fritid i over et aar, men nu er de snart færdige. Hvilket mærke bilen er af, har de stadig ikke opdaget. De mener, den er fremstillet paa Dansk Automobil- og Cykelfabrik. Helt sikker er det dog ikke. Der findes ikke et eneste fabrikmærke paa vognen.

★ Near bilen er køreklar om en maanedes tid, kommer den til at spille hovedrollen i en film, som Arne Studio vil optage.

Da spillefilmen "Den kære Familie" over Soyas historie skulle indspilles i 1957 blev det omtalt i Politiken under et billede af Jensen & Petersens bil. I virkeligheden var det Sukkerhusvognen, der blev brugt i filmen, den uidentificerede som da i mange år havde tilhørt Danmarks Tekniske Museum og var blevet gjort køreklar af Bent Mackeprang og N. Tønnes Petersen, og som man også i mange år troede var fra H. C. Christiansens fabrik. Vognen er skænket DTM i slutningen af tyverne af en købmand i Odense, og ikke som man også troede i mange år af Ole Olsen fra Nordisk Film. At Politiken havde billedet var mærkeligt nok, for der gik en del år efter 1902 før Politiken første gang trykte et fotografi.