

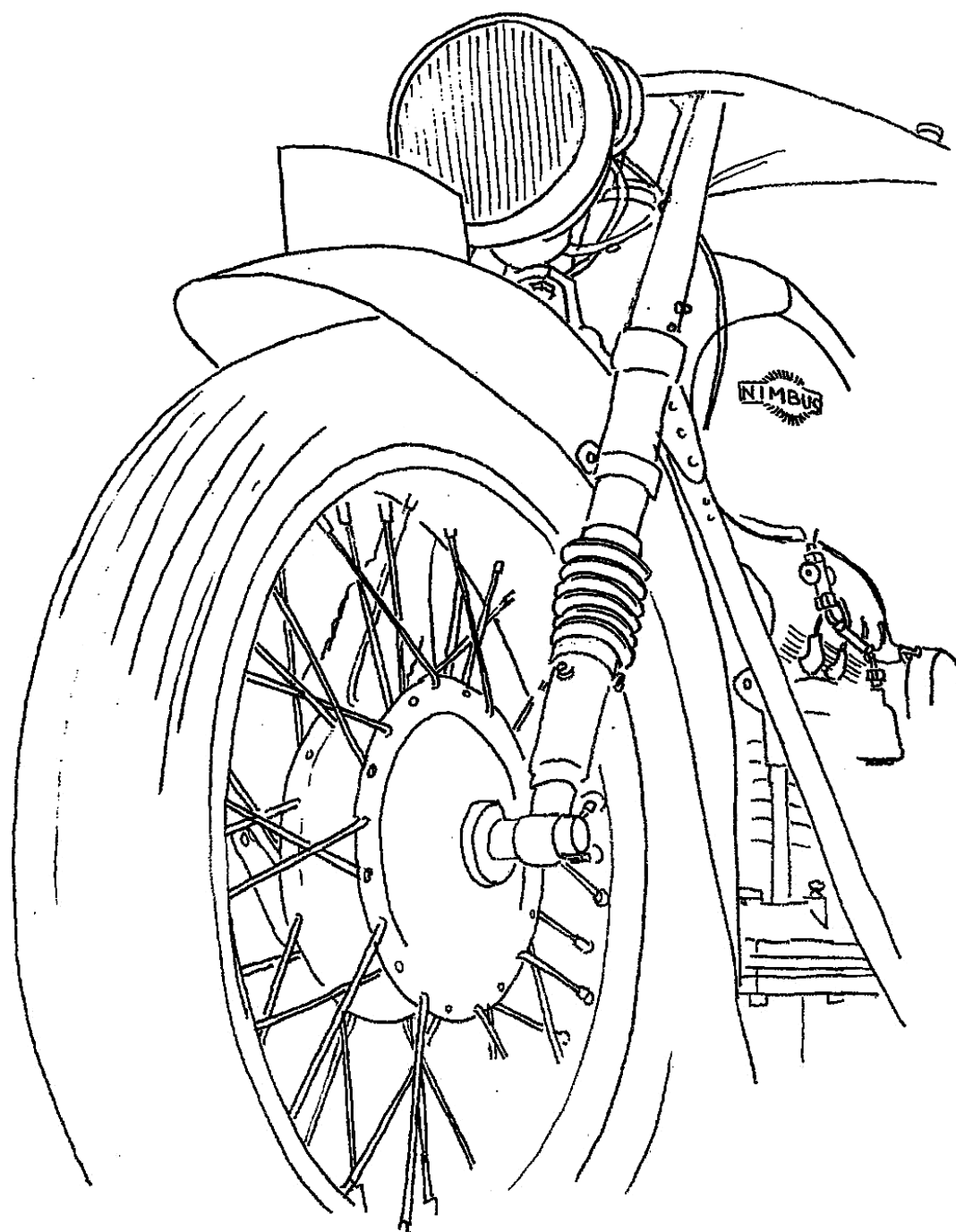
Aarhus



Klub

Oktober 2022

27' årgang Nr.108



Aarhus Nimbus Klub

Klublokaler:

True Byvej 7 - True - 8381 Tilst
Klubaftener: Onsdage fra kl. 19:00

Hjemmeside:

<http://aarhuusnimbusklub.dk>
E-mail: henriklahn@stofanet.dk
Girokonto: 0084 98 08 38

Formand og kontakt:

Henrik Lahn Hansen,
Klokkerbakken 8, 8210 Aarhus V
Tlf: 86 75 20 23
E-mail: henriklahn@stofanet.dk

Næstformand og hjemmeside:

Sune Nielsen
Tandervej 35, 8320 Mårslet
Tlf: 23 83 18 17
E-mail: sune-nielsen@mail.tele.dk

Kasserer, klubvarer, medlems reg og OK benzinkort:

Per Tage Hansen
Balshavevej 36, 8300 Odder
Tlf: 86 54 45 95
E-mail: pt@balshave.dk

Sekretær og mødereferater:

Jan Wulff
Bisgårdsvej 45 8300 Odder
Tlf: 20 42 41 02
E-mail: jan.h.wulff@gmail.com

Arrangementer, aktivitetskalender:

Martin Møller Hansen
Engparken 1
8550 Ryomgård
Tlf.: 2367 9665

Bjarne Kristensen
Vinterslevvej 11
8370 Hadsten
Tlf.: 4088 5037

Peter Malund
Peder Skramsgade 18.1 8200
Aarhus N. Tlf: 30240490

Opsyn med klublokaler:

Keld Nielsen, Tlf. 86 17 7

Startsteder for fællesture

Vestpå: Klublokalerne, True Byvej 7
Nordpå: Uno-X, Grenåvej 528
Sydpå: Kirketorvet Tranbjerg

Redaktører har ordet.

Denne sommer blev for mit vedkommende helt anderledes, end jeg havde tænkt mig. For første gang i alle de år, jeg har kørt Nimbus, og det er faktisk ret mange, har den stået urørt gennem hele sommeren.

Jeg kørte på den i det tidlige forår, men fra d. 8. maj, og indtil nu, har den stået i garagen.

I kender jo nok historien, men I får den lige i korte træk igen. Søndag formiddag d. 8. maj havde vi besøg af Leo, som hjalp os med at reparere et af vore stuevinduer, og mens Leo var optaget af sit arbejde, glider jeg på en sten lige bag ham, og i faldet får jeg presset en grenstump næsten tværs igennem min venstre hånd.

Jeg kunne godt se, at det var "forbudt for børn", så jeg råber til Leo, at han skal kalde på Marianne – Jeg skal på skadestuen, og det kunne kun gå for langsomt.

Det endte med, at Marianne kørte mig på Skejby, med et stort badehåndklæde viklet om hånden.

Det blev fikset, og hånden blev lagt i gips, som jeg desværre smadrede om natten, da jeg skulle resætte vores tyverialarm. På hospitalet igen, og det endte med, at jeg blev indlagt.

Lægerne vurderede flere gange, om de ville operere, men hver gang blev det opgivet. Jeg kørte til Skejby et par gange om ugen, og efter halvanden måned skar de edelig hånden op, og gravede en grenstump på 2,5 længde og 7-8 mm tykkelse ud – Det var forklaringen på den voldsomme infektion, der var et af resultaterne af mit fald. Såret lukkede sig endelig d. 31. august, og først nu kunne en egentlig genoptræning påbegyndes for alvor. Føleforstyrrelser og manglende kræfter i hånden, er altså årsagen til, at Nimbus har stået stille hele sommeren – Og så ikke mere om den historie.

I dette nummer genoptager vi en gammel tradition, nemlig artikelsen "Hvem er vi?", dog under en ny overskrift – nemlig "STAFETTEN".

Her er det meningen, at vi på skift fortæller en lille historie om os selv, og vi opfordrer til, at man tager positivt i mod udfordringen når den kommer.

Dan Zachariassen

Ansvarshavende redaktør:
Dan Zachariassen
Agernvej 1, 8330 Beder : 21 63 51 08
E-mail: zacha@webspeed.dk

Teknisk medarbejder: Brian Sørensen

Formanden har ordet.

Så er køresæsonen ved at være slut, i hvert fald i klubregi. Det skal dog ikke afholde nogen fra at fortsætte med at køre lidt endnu, hvis lysten og vejret er til det. Vores sidste fællestur på Mols var med Kim Hartvig som turleder. En tur i general Rye's fodspor. Her fik vi fortalt lidt Danmarks/militærhistorie. Nogen kendte lidt til den andre ikke. En rigtig fin tur med stor opbakning (20 motorcykler). Det er længe siden, vi har været så mange på en søndagstur. Lad os få nogle flere af de ture til næste år.

Lige en lille opdatering på beslutningen om at holde åbent onsdage i juli måned. Det var dog med det forbehold, at det var op til medlemmerne selv at finde på, hvad der skulle ske. Opbakningen til onsdage i juli har været meget lille. Nævner lige det antal, der kom de fire onsdage (5, 3, 2, 0). Med det i mente, er der vist ikke det store behov for at holde åbent i juli.

Så ser vi lidt på hvad der sket siden juli. Det startede med DNT's landstræf i Ry. Der var mange med fra klubben fordelt ud over de enkelte dage. For øvrigt et rigtigt godt træf. Vores oversejl havde det lidt svært i nogle hårde vindstød og står til en lille opretning. Vi var lidt misundelige på nogen af de andre klubber over deres "fællestelte". På træffet blev der talt om at anskaffe et sådant til næste årstræf. Det var oppe på sidste bestyrelsesmøde, hvilket medførte, at der nu ligger et i klubben klar til 2023. Så må vi se, hvem der har plads i sidevognen til det.

De sidste par måneder har vi haft et par pigeaftener, tre madpakketure, to aftenure og den årlige tur med borgerne fra Birkebakken. Desuden nogle klubaftener, hvor model 1953 blev klargjort til maleren og alle motordeler er fundet frem.

Model 1953 er nu sendt til maleren og den forventes tilbage fra denne ultimo 2022 eller primo 2023. Klubaftener henover efteråret/vinteren vil blive brugt til at få motoren renoveret.

Når den ikke står på motorrenovering, vil der være flere spændende arrangementer i løbet efteråret og vinteren.

Så jeg kan kun opfordre til at vi ses i klubben.

Henrik

Forside-billede: Streg-tegning fra:

Nimbus - teknisk udvikling 2 udgave

Jeg har lidt problemer...



Jeg har lidt problemer med min Nimbus, den støjer fra gearkassen, men jeg har lavet en lille artikel om dette samt om rensning af mit topstykke, når jeg nu alligevel var i gang.

Søndag d.11 september kørte vi tur med klubben.

Jeg har gennem nogen tid haft en dårlig lyd fra min gearkasse og denne søndag syntes jeg, at det var særlig slem. Gearkassen "knurrer" når koblingen ikke er aktiveret og denne "knurren" hører op, når jeg trækker koblingen. Tidligere på året havde jeg gearkassen afmonteret, netop for at finde denne fejl og jeg udskiftede her alle lejerne i gearkassen, dog uden det havde den helt store virkning.

Jeg har derfor afmonteret motoren i min Nimbus og er begyndt at adskille den for at finde fejlen.

Når jeg adskiller motoren, afmonterer jeg en gang imellem topstykket for at rense det for koks og forbrændingsrester. Det gjorde jeg også denne gang og jeg bliver lige overrasket hver gang, over hvor meget koks og sod der afsættes i forbrændingskamrene, på ventilerne og på stempeltoppene.

Denne koks og sod sidder temmelig godt fast, men efter brug af lidt knofedt, kom det hele til at se rigtig fint ud igen. Nu skal topstykket adskilles og ventilerne "køres til" med ventilslibepasta.

Støjen fra gearkassen har jeg endnu ikke fundet, men med gode venners hjælp, har jeg fået tip om at jeg, i denne sammenhæng, bør tjekke motorens hovedlejer, dynamoens lejer samt tandhjul, da disse kan "gå løs" på dynamoakslen. Jeg har tjekket disse ting samt, selvfølgelig også gearkassen, dog uden at finde noget galt, så hvad kan det så være.

Motor og gearkasse er nu igen samlet med nye pakninger og motoren har fået to liter frisk olie, selvfølgelig købt i klubben. Efter samling af motor og gearkasse, er støjen meget reduceret, hvad jeg har gjort, eller gjort galt, ved jeg ikke, men min Nimbus kører igen.

Med venlig hilsen

Sune



Et lille forord til de to næste artikler... For første gang i klubbens 20 årige historie, har to medlemmer, uafhængigt af hinanden indsendt en artikel om samme klub-køretur.

Det kan jo kun glæde alle på redaktionen og vi bringer med stor glæde begge artikler fra Høj Stene.

Høj Stene

Tekst og billeder: Sune Nielsen



Søndag d. 11 september var der arrangeret køretur med mål ved fortidsmindet "Høj Stene" der ligger lidt nord for Kongens Bro.

Turen startede kl. 10 fra klubben med deltagelse af 6 stk Nimbus og deres respektive førere, og ad små og snoede veje, gennem Tilst, Mundelstrup, Sabro, Skjoldelev, Marcusminde, Hammel, Sall, Futting, Grølsted, Skorup, Fårvang og Truust, nåede vi til sidst til Kongens Bro, hvor vores Nimbus blev parkeret ved shelterpladsen.

Efter en hurtig omklædning og en endnu hurtigere kop kaffe, gik turen videre på gåben ad trækstien de ca. 1,3 Km til fortidsmindet, Høj Stene.

Høj Stene er et af Nordeuropas største gravmonumenter fra jernalderen. Monumentet er formet som et skib, en såkaldt skibssætning. Stedet nævnes allerede i optegnelser fra 1600-tallet, men en del af monumentets sten er gennem tiden blevet fjernet, hvorved den præcise beliggenhed gik i glemmebogen.

Inden for de senere år har arkæologer fra Moesgaard Museum genfundet stedet, hvor skibssætningen har ligget, og arkæologiske fund på stedet har bekræftet dette. Man har bl.a. fundet guld, der viser at monumentet har været brugt til et begravelsesritual for en særlig magtfuld person, muligvis en konge eller dronning, der har regeret det centrale Jylland på dette tidspunkt.

Det meste af guldet er smeltet, fordi det har været udsat for meget høj varme på et ligbål, men mindre guldstykker er bevaret. På enkelte guldstykker er der en ornamentik der viser at begravelsen har fundet sted i den senere del af jernalderen omkring år 600 e. Kr. Monumentet er nu rekonstrueret med 2-4 meter høje sten placeret i en 80 meter lang spidsoval formation.

Efter besøget på Høj Stene, gik turen igen ad trækstien tilbage til shelterpladsen, hvor madpakken blev indtaget i dejligt efterårs solskin.



Høj Stene

Tekst og billeder: Bjarne Kristensen



Søndagstur til Høj Stene.

På en dejlig solskinssøndag, havde Sune lavet en tur ud i det midtjyske. Efter en kort briefing om turen, gik starten fra klubben ad mindre veje med slut mål ved Kongens bro shelter plads.

Op-tanket med kaffe, gik det videre på gåben, via træk-stien langs Gudenåen, til pladsen med Høje Stene.

Her fortalte Sune levende om tiden, hvor skibssætningen blev til.

Inden hjemturen, blev frokosten indtaget ved shelter pladsen.

Tak, Sune for endnu en god tur, som desværre mange medlemmer blev snydt for.



Islands motorcykelmuseum et besøg værd!

Tekst og foto Kim Hartvig Sørensen.



Er du til motorcykelmuseer, så er et af de sjovere, som man ikke lige falder så nemt over, Islands motorcykelmuseum i den lille afsondrede by Akureyri på Island.

I sommeren 2022 stod den på motorcykeltur til Island. Ikke på Nimbus, men på mere moderne motorcykler. Hensigten var at komme "rundt om Island og ind i krogene" – det kom vi. På færgen fra Hirtshals var der en del motorcykler med, men sjovt nok var antallet af højglanspolerede racere eller store flotte Harley'er stærkt begrænset – til gengæld var off-road cykler af mange forskellige mærker solidt repræsenteret.

Er man ikke til grusvejskørsel, kan de i det store hele undgås. Hovedvej 1, der går rundt om Island i kystområderne, er generelt asfalteret og i Nimbusvenlig kvalitet. Island har ingen farlige dyr, men til gengæld kan vejret være farligt. Stærk sidevind, nedsat sigtbarhed på grund af tåge og / eller regn skal man tage sig i agt for, men når solen hersker og der er klart vejr, er landskabet utrolig flot og anderledes end det danske.

På turen rundt om Island faldt vi over motorcykelmuseet i Akureyri i vores søgen efter en lokal campingplads. Akureyri er en mindre by på nordsiden af Island og ligger på Hovedvej 1. Hvis man ikke er til at sejle/køre til byen, er der direkte flyafgange fra København til byen med Iceland Air. Ved ankomsten til museet på en søndag var der flere lokale motorcyklister, der lige havde lagt vejen forbi og trodset regnen for at udveksle motorcykelhistorier over et krus kaffe.

Ved ankomsten fik vi forklaret lidt om baggrunden for museet.



Christian Andersen er gået bort.

Den 31. juli modtog klubben meddelelsen om, at Christian Andersen var blevet indlagt på hospice, og allerede dagen efter var det slut. Christian døde efter længere tids sygdom.

Christian havde selv valgt, at han ikke ville modtage yderligere behandling.



Med medlemsnummer 70 havde Christian været medlem af Aarhus Nimbus Klub i rigtig mange år, men egentlig var der ikke så mange der kendte ham, for ud over de årlige generalforsamlinger, hvor han næsten altid var med, og hvor der altid faldt en morsom bemærkning, deltog han ikke i så mange af klubbens aktiviteter.

Han var den lykkelige ejer af flere rigtig fine Nimbusser, og også en BMW motorcykel, og en flot rød Citorën 2CV havde han i garagen.

For mange år siden delte vi for sjov klubbens medlemmer op i de fire arketyper: Oliefingeren, Bikeren, Perfektionisten og Samleren, og der er ingen tvivl om, at Christian hørte til gruppen af samlere.

Ud over sin interesse for motorkøretøjer lavde Christian også dørtелефoner, og han havde også en lille butik, hvor han handlede med lamper.

Vore tanker går til Annette, der nu må leve videre uden sin Christian, og fra klubben udtaler vi et,

Æret være hans minde!

Bliv dagens helt for Aarhus Nimbus Klub



Støt Aarhus Nimbus Klub, hver gang du tanker
Med et OK Kort og OK's app kan du støtte lokalsporten, hver gang du tanker. Det koster dig ikke en øre ekstra, OK giver hele beløbet.

Kom godt i gang på ok.dk/lokalsporten

OK

Museet er bygget til formålet og giver en god ramme for de mange motorcykler. Et af rummene er helliget den islandske motorsportsstjerne, Heidar Jóhannsson, der gerne så et motorcykelmuseum i byen. Heidar døde i en ulykke, hvor en stærk sidevind resulterede i, at han kørte af vejen og blev slået ihjel.

Familien valgte efter hans død at virkeliggøre hans drøm og anvendte Heidars egen samling på ca. 20 motorcykler til at danne kernen i museet. Museumsbygningen er opført og indrettet til formålet. I bygningen er der et rum helliget Heidar og hans motorcykler og præmier. Ud over denne kerne, er den store røde tråd i udstillingen, at de fleste af de udstillede køretøjer har været brugt af islændinge til transport og ikke kun hyggekørsel.

Der er rig fotodokumentation af motorcykelbrugen de seneste 100 år. Ud over brugsmotorcyklerne er der også en mindre del af udstillingen, som består af knallerter, som de fleste kender fra de danske veje i 70'erne (Yamaha F50, Puch Max m.v.). Som Nimbuskører var det glædeligt at se, at en Humlebi også havde fundet plads i samlingen, så ca. én procent af samlingen er danskfabrikeret. Islændingene gør for øvrigt i den forklarende Nimbus tekst opmærksom på det sjove i, at Fisker & Nielsen var støvsugerproducenter.

Museet er drevet af motorcykelentusiaster, så i stil med vort eget Nimbus museum er der god mulighed for en lang snak med andre, der har benzin i blodet. Kvindelige motorcyklister vinder også frem på Island. Der var billeder af de første kvindelige motorcyklister i tiden før 2. verdenskrig, og så fortalte vores kvindelige vært stolt, at de, efter dansk forbillede, - er ved at starte den første klub på Island udelukkende for kvinder.

Som en specialitet er der et eksemplar af den tyske Herkules motorcykel med wankelmotor. De islandske landeveje skriger ikke ligefrem på høj fart og langt ned i svingene, så det var også en overraskelse at se tre seks cylindere motorcykler ved siden af hinanden (Honda CBX, Kawasaki Z1300, Benelli 900).

Selv er min tålmodighed ikke til en Nimbus tur Island rundt, men som sagt, er der intet til hinder for at komme Island rundt, men man skal nok ikke satse på, at krydse det indre og mindre ufarbare højland.

Planlægger du et besøg, så tag gerne et klubmærke med, da de på museet har en tavle med klubmærker for de klubber, der har været på besøg – og Aarhus Nimbus Klubs mærke manglede.



Der hvor du er
når du vil skifte bank.
Gratis

Odder afdeling | Rathlousgade 6
8300 Odder | tlf. 70 20 83 21
sparkron.dk

 SPAREKASSEN
KRONJYLLAND
der hvor du er



Stafetten.....!

Jeg hedder Bjarne Kristensen og er født i 1955 på et lille husmands sted mellem Terp og Lystrup. Har gået på Lisbjerg skole de første 7 år, derefter på Samsøgade skole hvor jeg tog 10. teknisk.

Interessen for Nimbus har jeg nok fået fra min onkel, som også dengang havde en nimbus med sidevogn. Når han kom på besøg, fik vi lov til at skubbe den op af grusvejen, herefter gik returen nedad den skrå grusvej, på den måde lærte jeg at køre med sidevogn.

Allerede som ung knægt var der benzin i blodet, der blev kørt markrace i gamle biler på stubmarkerne efter høst, disse kunne være meget glatte, hvilket også resulterede i at vi væltede rundt på siden, heldigvis kom ingen til skade.

I 1973 som 17-årig købte jeg min første Nimbus med sidevogn, for 2000 kr. Efter en gang maling blev den brugt som første MC i nogle år. I 1974 var jeg til FIM rally i Østrig på den, sammen Leif Degn + flere fra Yamaha Club Århus. Det var også dette år jeg første gang mødtes med Knud Jørgensen ved Nimbus klubbens stiftende generalforsamling.

I 1973 blev jeg medlem af Yamaha Club Århus, hvor jeg en stor del af tiden siden har siddet i bestyrelsen.

I året 1974 kom jeg i lære som maskinarbejder i værktøjsafdelingen hos Otto Brorsen A/S i Åbyhøj, de fremstillede reservedele til biler. Forinden havde jeg været igennem grundforløbet som elektroniktekniker, jeg var dog mere til oliefigre fandt jeg ud af.

Efter et par år overgik Nimbussen til vintercykel, motoren trængte efter hånden til en renovering. På det tidspunkt var der nogle medlemmer i YCÅ der jonglerede med at lægge en Renault 4 L motor i nimbusstellet, dette måtte prøves! Vores tidligere medlem Ivan Jensen lavede aksler, der skulle bruges imellem kobling og Nimbus gearkassen. De ekstra HK. hjalp gevaldigt på fremdriften, styrtøj samt bremses levede dog ikke helt op til det sikkerhedsmæssige. Så

Tekst og
billeder:

Bjarne Kristensen



Rebus motor som bliver taget ud af stellet igen.



XS 1100 Yamaha med hjemme lavet sidevogns



Juletræet hentes hjem
på Nimbus

Løvfalds tur på 35`eren



efter tre år blev den adskilt og lagt på halmloftet dog uden Renault motoren. Jeg havde inden kørt på den til et af de første vintertræf "Skagen-Steen" lavede.

Efter jeg blev udlært i 1978, blev jeg ansat hos expedit i værktøjsafdelingen. I starten lavede jeg svejsefikstur til inventar i butikker, men hurtigt kom jeg til at fremstille værktøjer samt maskiner, som var i en rivende udvikling dengang. Man kunne nemlig ikke købe færdige maskiner til svejsning af de produkter som der blev fremstillet. I de sidste 10 år ud af 40 år på expedit gik det meste af min tid med reparation og vedligehold af maskiner.

Efter et par år i lejlighed i centrum af Hadsten, flytter jeg sammen med Birthe i 1982 i et eplans hus i den nordlige del af Hadsten. Som lykkelige hus ejere er der altid noget der kan laves, efterhånden er det kun taget vi ikke har haft vores fingre i.

Sammen med huset er der en garage med et lille værksted. Her er der blevet nusset om diverse motorcykler jeg har haft igennem tiden (ca.14 stk.).

Da min far nærmede sig hans 70 års fødselsdag, gjorde han min bekendt med, at jeg skyldte ham 500 kr. som jeg havde lånt af ham til indkøb af min første Nimbus, dette var lige som et vink med en vognstang.

Nimbussen blev gravet frem fra halmloftet igen, sat i stand og afleveret på hans fødselsdag i 2001, sammen med bussen fulgte et diplom, som dækkede kørsel på Nimbus, så længe dette kunne foregå på betryggende vis. Desværre blev det kun til 2 år han havde glæde af den.

Da coronaen ramte os, blev der tid til at grave lidt i gemmerne. I ungdommens kåthed havde jeg i 1975 købt nogle nimbus dele af en klubkammerat, deriblandt en fra 1935, som Leif Degn engang havde købt af en landmand for 75 kr. Efter at den havde tilbragt mange år i et vognskur, hos mine forældre trængte den til en kærlig hånd, plus mange besøg / indkøb hos Karsten ved Aarhus Nimbus.

På opfordring af Ivan og Leif har jeg meldt mig ind klubben i 2021

Bjarne Kristensen

(STAFETTEN er sendt videre til Martin Møller Hansen!)

vognmand

bomholt as.

Kran & transport

Sintrupvej 38

DK-8220 Brabrand

Tlf : +45 8624 60 00

Fax : +45 8624 65 65

Mail : vognmandbomholt@c.dk

E-mail : www.bomholt.dk



Fra firmaets store udvalg har vi isoleret 3 produkter der især har relevans for motorer på gamle motorcykler, men er også velegnet til bilen i garagen.

Produktene er følgende:

Bell Add Benzinadditiv
Bell Add Servicereens 3
Bell Add Servicereens 1b

BELL ADD
— holder motoren ren

3 skarpe Bell Add produkter der beskytter, rens og vedligeholder din MC motor.

ServiceRens 1b er velegnet til motorcykler med og uden indsprøjtning.

Sådan virker ServiceRens 1b og Benzin Additiv
ServiceRens 1b blandes fuldstændig med brændstoffet. Koks og forbrændingsrester blødgøres af overfladeaktive stoffer. Brændstofsyste­met smøres og korrosions­beskyttes. Produktet forhindrer motorban­ken.
Daglig brug 100 ml i kraftig rensning eller til 4 tankninger.
Vinteropbevaring 100 ml til 5-15 liter benzin konserverer benzinen i op til 3 mdr.

Varenr: 9305 & 9505

Benzin Additiv er velegnet til motorcykler, holder motoren ren
100 ml rækker til 125 liter benzin. til 2- og 4 takter i daglig brug/ved tankning.

ServiceRens 3 er velegnet til motorcykler.

Sådan virker ServiceRens 3
ServiceRens 3 tilsættes den brugte motorolie umiddelbart før udskiftning af olie- og filter. Lad produktet cirkulere med olien i den driftsvarme motor i 10 min eller 10 km. ServiceRens 3 nedbryder de fysiske bindinger i motorolien, opløser snavs og gør den mere letflydende. De rensende additiver i ServiceRens 3 føres rundt i hele smøresystemet. Urenheder indkapsles og bindes i den gamle smørelolie, så de effektivt skylles ud, når olien tappes af. Forenelig med våd- og slipperkobling.

220 ml til 4 liter motorolie.

Varenr: 9701

Nu hvor motorcyklen skal stilles til vinteropbevaring og motorolien skiftes vil det være højaktuelt at bruge en gang ServiceRens 3, for at få rensset motoren godt ud for gammelt snav og hvad der ellers befinder sig i en motor, inden der hældes frisk olie på systemet. Produkterne er på lager i klubben, og yderligere info om produkterne kan findes via klubbens hjemmeside

I General Rye's fodspor !

En søndag på tur med ANK

Tekst, foto og ord: Brian Sørensen og Kim H.Sørensen.

Olaf Rye

Født 16. november 1791 på gården Bø i Telemark i Norge, Danmark-Norge

Død 6. juli 1849 i Fredericia (57 år). Var en dansk-norsk og senere dansk officer, især kendt for sin deltagelse i Treårskrigen.

Der blev kaldt til samling da Kim Hartvig Sørensen, rundsendte denne skrivelse:

Kom på hvad du har d. 25. september

Så nærmer tiden sig for årets sidste fællestur og traditionen tro, er det her, at der er mulighed for at lufte andet end Nimbus, uden at der bliver set skævt til det.

Hermed lidt reklame for årets afslutningstur, der markedsføres under sloganet: Kom på hvad du har. Vi mødes ved Bonus tanken på Grenåvej, i Egå d. 25. september kl. 1000 og jeg forventer, at vi er tilbage omkring kl. 1430.

For at have lidt at køre efter bliver årets "Kom på hvad du har" tur i general Ryes fodspor.

De fleste fra Aarhusområdet kender selvfølgelig Ryesgade, men er måske ikke helt skarpe på, hvorfor Rye har en betydning i Østjysk historie. Det vil du få lejlighed til at høre mere om på turen

Fra tanken i Egå følger vi stort set den tur general Rye førte de danske tropper i 1849. Vi kommer over Røndebakken, gennem Mols Bjerge og ud på Helgenæs, hvor de danske styrker blev udskibede og derefter kunne deltage i udfaldet fra Fredericia. På turen vil der være nogle små holdt, og vi vil stoppe ved stenkistebroen på billedet som Ryes styrker også passerede i 1849.

Fra området ved Ryes skanse kører vi til Ebeltoft, hvor der på bænken ved Fregatten Jylland vil være mulighed for at spise madpakke - eller købe mad i pølsevognen/på museet. Efter frokost går turen retur over Kolindsund og Rosenholm. Vi ses.

Venlig hilsen Kim

Dette opslag bragte første 18 motorcykler, af blandet herkomst til mødestedet i Egå og sener faldt flere ind i rækkerne og vi var på et tidspunkt 22 motorcykler og 24 personer samlet på denne historiske køretur med en klar rød tråd i de stop, som lå forude.

Det er altid dejligt når et medlem skaber en tur med et indhold og i dette tilfælde et indhold, som forholdt sig til den første Slesvigske krig - Treårskrigen 1848 - 1851.

Jeg aftalte med Kim H. Sørensen, at jeg ville lave et lille skriv i bladet, baseret på Kim's egne notater til turen.

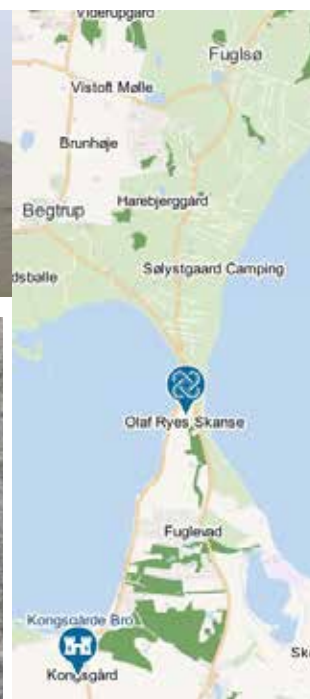
Disse notater bringer jeg, som Kim skrev dem og dette kan måske så tjene til en slags skabelon til hvordan man selv kunne skabe en sådan tur, naturligvis med et andet indhold.

Vejret spiller jo altid en stor rolle når der skal køres tur i en MC-klub og de forskellige vejrudsigter så da også meget lovende ud.....dagen før. Vi mødte op i et noget tåget vejr og desværre klarede det ikke op før ud på eftermiddagen.

Efter lidt sparken dæk og almindelig snik snak, blev der kaldt til samling og Kim orienterede os og hvordan turen skulle afvikles. Der blev også påpeget at vi naturlig vis kørte:



ANK på vadring og det gik kun opad.....Et sjældent syn..



Svensk kolonnekørsel (som i Sverige benævnes: Danske kolonnekørsel) Da der var et par nye deltagere, blev disse opfordret til at placere sig bagerst i kolonnen, for herigennem at kunne komme til en forståelse af denne køremåde.

Turen og svensk kolonnekørsel (Synlig MC og fører - forhjulet peger i den retning kolonnen skal). Sluttende mc?

Fra start ved tanken i Egå skal der fortælles om:

Første Slesvigske krig - Tre-årskrigen 1848 - 1851

- Efter en længere våbenhvile august 1848-marts 1849, der blev afbrudt af Danmark, var den danske hær oppe på 41.000 mand. De stod overfor en tysk hær, der til sammen udgjordes af 20.000 slesvig-holstenerne og over 45.000 forbundstropper. Kraftigt i undertal havde danskerne i maj forskanset sig to steder i Jylland (Flankestillingerne) ved Dybbøl-Als og i Fredericia. For at Danmark skulle kunne få overlegenhed, var det nødvendigt at strække fjendens styrker ud over store dele af det østlige Jylland. General Rye får til opgave at trække tyskerne med op gennem Jylland og om muligt udskibe dele af den danske hær med den overlegne danske flåde, så den ville kunne indsættes i Fredericia flankestillingen.

- I slutningen af maj var Rye i stilling nord for Århus og preussiske styrker tvang de danske tropper til at trække sig ud af Århus.

Ryttertræfningen på Trøjborg

- Den 31. maj var en tør, solbeskinnet dag, oberst von Muller kom i kamp med preussiske husarer, dragoner og infanteri i området mellem Randersvej, Skejbyvej og Grenåvej.
- Selve træfningen varede mindre end et kvarter og ender med, at tyskerne trækker sig tilbage ad Randersvej til Aarhus, som de besatte tidligere på dagen. Tabene var på dansk side 2 døde, 5 sårede og fire tilfangetagne; på tysk side 2 døde, 23 sårede, hvoraf en stor del døde i løbet af første døgn - og 25 tilfangetagne. Der var tale om dansk sejr, om end en lille en af slagsen.

Ødelæggelsen af Egå Bro

- Indretningen af korpset stillinger i området efter Løtten: Vosnæsgård - mod Hornslet - Give indtryk af, at trække sig mod Nord.

Kl. ca. 1030 -17 km Stop ved den gamle stenkistebro (ikke megen p-plads)

- Forberedelsen af stillinger på Røndebakken og oversvømmelse af engen foran.
- Afgang fra Røndebakken, hvor stillingerne så ud som de blev holdt.
- Marchen til Ryes Skanse og forberedelsen af denne - tre veje over Molsbjerg - vi tager ca. den midterste
Kl. ca 1120 - 39 km Stop ved Ryes skanse - 25 min
- Stillingens egnethed og frigørelsen med skibe til Fyn fra bugten ved Kongsgaarde.
- Udfaldet fra Fredericia 6. juli 1849: Slaget ved Fredericia
- I 1849 var Fredericia indesluttet af slesvig-holstenske oprørere. Slesvig-holstenerne forskansede sig i stillinger omkring byen og bombarderede den med artilleri.
- I Fredericia havde oberst Lunding kommandoen. Med soldaterne fra Ryes brigade, og en anden brigade fra Flankestillingen på Als under general de Meza, der også var overført ad søvejen blev tropperne overført til Fredericia i små både, som

slesvig-holstenerne ikke kunne ramme.

Fredericias gader. De skulle ud at møde slesvig-holstenernes 14.000 mand. Selv om danskerne var i overtal, havde modstanderne den store fordel, at de kæmpede fra befæstede stillinger. Det blev en hård kamp, og udfaldet var usikkert helt frem til solopgang, hvor kampene blev/afgjort, idet de danske styrker erobrede slesvig-holstenernes fæstningsanlæg og oprørernes tropper flygtede til Vejle for at forene sig med de preussiske styrker. /

- Der var mange hundrede faldne, flest danske, og general Rye var selv faldet under stormen på Treldekskansen "At gå til Ryes Brigade" blev herefter brugt om de faldne.
- Den danske sejr var et vendepunkt i krigshandlingerne. Den skyldtes dels, at den menige soldat viste kampvilje i det natlige slag, hvor de taktiske manøvrer var vanskelige at udføre, dels at flåden formåede at transportere forstærkningen i rette tid.
- Slagets udfald var medvirkende til, at Preussen indgik en våbenstilstand med Danmark den

Ca. kl. 1215- 61 km Stop ved Fregatten Jylland - (frokost 30 min?) afgang Ebeltoft ca. 1300

1300 - Hjemkørsel i et stræk til Rosenholm ankomst ca. 1400-1415 ved P-plads (ca. 112 km fra start til slut på turen.)

Således orienteret sad vi op og begav os Nord-øst over.

Første stop var ved Røndebakken, hvor vi sad af, og begav os til fods frem til en lille stenkiste bro, som vi alle har passeret hen over, uden at kende til dens eksistens og betydning.

Kim berettede nu om denne lille bro og dens betydning omkring det, at stadse en hær, som nu skulle fortage fremrykning i et vådt og sumpet område.

Vi fortsatte nu gennem Molsbjerg på grusvej og gennem et flot landskab, hvor vi nu kunne fornemme at solen snart ville få disen til at forsvinde.

Næste stop var Olaf Ryes skanse, et meget smalt sted, hvor vikingerne i sin tid slæbte deres skibe over, for at spare sejlturen rundt om halvøen.

Vi, vandrede så op på toppen af skanserne, det vi sigte de af os som magtede dette. Her fik vi så en god forklaring på det militær tekniske i, at placere kanoner på netop dette sted. Når man selv kunne se stillingerne og stedets geografi, kunne man nemt forstå den valgte placering af disse skanser. Tykerne/oprørerne nåede aldrig frem, da de blev fanget af det våde terræn ved den omtalte bro. Herefter blev det fortalt, at hæren nu blev udskibet via Kongebro, som vi dog ikke besøgte.

Tilbage ved cyklerne var der nu afgang til fregatten Jylland, hvor der var fælles skafning på de af kommunen opstillede bænke, samt indtagelse af kaffe og des lige.

Turen sluttede med fælleskørsel til Rosenholms Slot, dog valgte flere af falde ud af rækkerne, efterhånden som deres hjemstavn kom tæt på.

Vi sluttede med en snak og måske fik nogle lige en enkelt lille øl, hvorefter vi takkede Kim Hartvig Sørensen for dagen og så drog vi hjemover efter en dejlig dag i selskab med hianden og lidt af vores fælles Danmarks-historie.

Alt til Nimbus og BMW R-modeller



Stort værksted og butik. Vi tilbyder service og reparation af alle typer Nimbus, sidevogne og ældre BMW R-modeller. Hjertelig velkommen til en kop kaffe og en snak. Åbent alle hverdage kl. 8 - 16.30.

Nye originale eller nyfremstillede dele på lager, også mange brugte dele. Bestil inden kl. 15 og vi sender normalt samme dag. Reparation af alle typer instrumenter. Speedometerkabler. Salg af nye og renoverede instrumenter. Eger og fælge i mange størrelser, også rustfri.

Stort reservedelslager til NIMBUS og ældre BMW-R motorcykler



Aarhus Nimbus

Rombach & Nielsen aps
True Byvej 29 - True
8381 Tilst
Tlf.: 8624 - 6222

Fax: 8624 - 6229
www.nimbus-aarhus.dk
info@nimbus-aarhus.dk



Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne

Vi forsikrer veterankøretøjer frem til årgang 1992 og klassiske køretøjer årgang 1993-1997. Velkommen til vores fællesskab!

25%

rabat ved indtegnings af flere biler eller motorcykler

Præmieeksempler



Motorcykel - BSA

Dagsværdi 40.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
837 kr.



Knallert - Puch MS 50

Dagsværdi 15.000
Ansvar + kasko
764 kr.



Klassisk bil - MX-5

Dagsværdi 150.000 kr.
Ansvar + kasko
3.229 kr.



Veteranbil - Opel GT

Dagsværdi 150.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
1.312 kr.

Ud over forsikringsens pris opkræves lovmæssige afgifter. Det drejer sig om skadesforsikringsafgift på 1,1% af præmien og garantifondbidrag på 40 kroner. For veteranbiler opkræves desuden et miljøbidrag på 84 kroner.

Hvem er vi?



Vores assurandør og specialist i veteranforsikring er Steen List der arbejder ud fra vores kontor i Herning.

Steen er naturligvis en del af veteranfolket og kører blandt andet Morgan +8.

Du er altid velkommen til at kontakte Steen for at høre mere om priser og indtegningsregler.

75 91 21 92
veteran@thistedforsikring.dk
veteranforsikringdanmark.dk



ThistedForsikring