

INTERNATIONALT MOTORLØB

FANØ
DANMARK



VINTAGE NYT

477



december 2009 46. årgang

THURISTLØB · 22 · AUG · 1924

HASTIGHEDSLØB · 23 · AUG · 1924

HANDICAPS · 24 · AUG · 1924

INTERNATIONAL · FANØ · MOTOR · MEETING

Han blev en myte

Hans Dynesens liv startede og sluttede med cykler, men bilen og flyvemaskinen gjorde ham berømt.

Af Mogens Bendixen

Berømmelse er en sart blomst, som hurtigt visner. ”Den er blot en indskrift på en gravsten,” siger et engelsk ordsprog.

Men nogle berømmelser er mere hårdføre; ja de bliver til myter. En sådan myte blev Hans Dynesen, den første (og vel eneste) herningenser, hvis navn gik verdenspressen rundt. Og der går sjældent mange år mellem, at hans navn drages frem i en samtale, i en avisartikel eller på anden måde. Hans navn lever på en mærkelig måde som pioneren og vovehalsen – en af ”disse prægtige mænd i deres flyvende maskiner” og en af disse væddeløbshelte, hvis uniform var den lange frakke, automobilbrillerne, handskerne og kasketten.

For det var flyvningen og racersporten, der slog Hans Dynesens



Hans Dynesen fotograferet i april 1920, da han arrangerede flyveopvisninger og rundflyvninger i Herning og en række jyske byer.

navn fast, skønt det kun var i en godt femårig periode, at han virkelig var i vælten. Resten af tilværelsen var for ham opfyldt af mere jordbundne ting som salg og reparation af cykler og biler.

Farverig og original

Men også på dette felt var han farverig og original. Først og fremmest forstod han at bruge reklamen på en helt ny og mere frisk og pågående måde, end man var vant til, og han var fuld af sjove

påfund, der skabte omtale (det vi i dag kalder PR) omkring hans person. Hans navn kom på alles læber. Fanden-i-voldsk kaldte hans beundrere ham, skør, sagde andre.

Kun på et punkt var alle enige i bedømmelsen af Hans Dynesen: Han var god til at tjene penge, men duede ikke til at passe på dem. Havde han været det, ville han være endt som en rig mand, for hans liv faldt sammen med bilismens gennembrud. Nu blev det mest en tilværelse under jævne kår, tit tynget af gæld. Sine sidste år tilbragte han som indehaver af et cykelværksted i Århus. Han døde i 1961 i en alder af 76 år.

Af en børneflokk på 17

Hans Mikael Dynesen blev født den 29. december 1884 på Snejbjerg Mølle, som faderen, Christian Dynesen, dengang drev. Tidligere havde han været væver. Moderen, Maren Dynesen, var en søster til Poul Andersen, Hernings store igangsætter, der i 1870 var kommet fra Fyn og havde slået sig ned som grovsmed i Snejbjerg.

Men ligesom svogeren så større muligheder i det opvoksende Herning, gjorde Christian Dynesen det også, og i 1890 flyttede familien med 7 børn til byen som værtsfolk på Vestre Gæstgivergård, der var bygget 12 år forinden af netop Poul Andersen. Han havde ganske vist i mellemtiden bortbyttet den med en gård på Holstebrokanalen, men det var nok alligevel ”Poul Fynbo”, der havde en finger med i spillet, da Dynesen rykkede ind på Den Vestre.

Christian Dynesen havde fået poststruten Herning-Arnborg, og efter nogle år ombyttede han gæstgivergården i Herning med Arnborg Kro. Herfra gik turen igen tilbage til Herning, så den store børneflokk har adskillige fødselsadresser. Og stor var flokken



Hans Dynesen ved rattet i noget, der må have været datidens minicar, i hvert fald skal det være to slanke personer, der klemmes ned på sædet. Billedet er fra september 1912, og nummerpladen med kendingsbogstavet X tyder på, at det er en køber fra Århus, der har erhvervet den.

unægtelig, 17 drenge og piger, hvortil kom nogle stykker, der døde som små. Maren Dynesen var gravid næsten al den tid, det lod sig gøre, men sådan var det dengang, da man talte om at have 10 eller mange børn.

Den eneste, der var lille

Dynesen 'erne var kendt for at være høje, flotte mennesker. Hans var faktisk den eneste af flokken, der skilte sig ud, for han var ret lille, og det meste af livet havde han en let haltende gang. I drengeårene var en port faldet ned over ryggen på ham og havde givet ham en skævhed, der påvirkede hans gang.

Men energi var der i hans lille, tætte skikkelse, og hænderne sad godt på ham, især når det gjaldt om at skille og samle mekaniske ting, som der på den tid omkring århundredeskiftet blev flere og flere af. En uddannelse som mekaniker gennemførte han aldrig, men alligevel havde han god forstand på motorer og kunne lytte sig frem til mangan en korrekt diagnose på et problem.

Det første værksted

Selv om de første biler var begyndt at dukke op i Danmark på den tid, og Danmark derfor i 1903 fik sin første motorlov ("Motorvognene må ikke i udseende væsentligt afvige fra de tilsvarende brug anvendte hestekøretøjer"), var det cyklerne, der sammen med de hestetrukne køretøjer dominerede trafikbilledet, og Hans Dynesen etablerede derfor i Fønnesbechgade 14 en lille cykelforretning med værksted.

Her fik han god søgning, men byens forretningsstrøg var dengang som nu Bredgade, og her rykkede Hans Dynesen ind i ejendommen nummer 26 i 1908 sammen med lillebroderen Carlo. 1908 var just året, da Henry Ford skabte massefabrikationen i USA af den berømte model T, en begivenhed, der senere fik stor betydning for

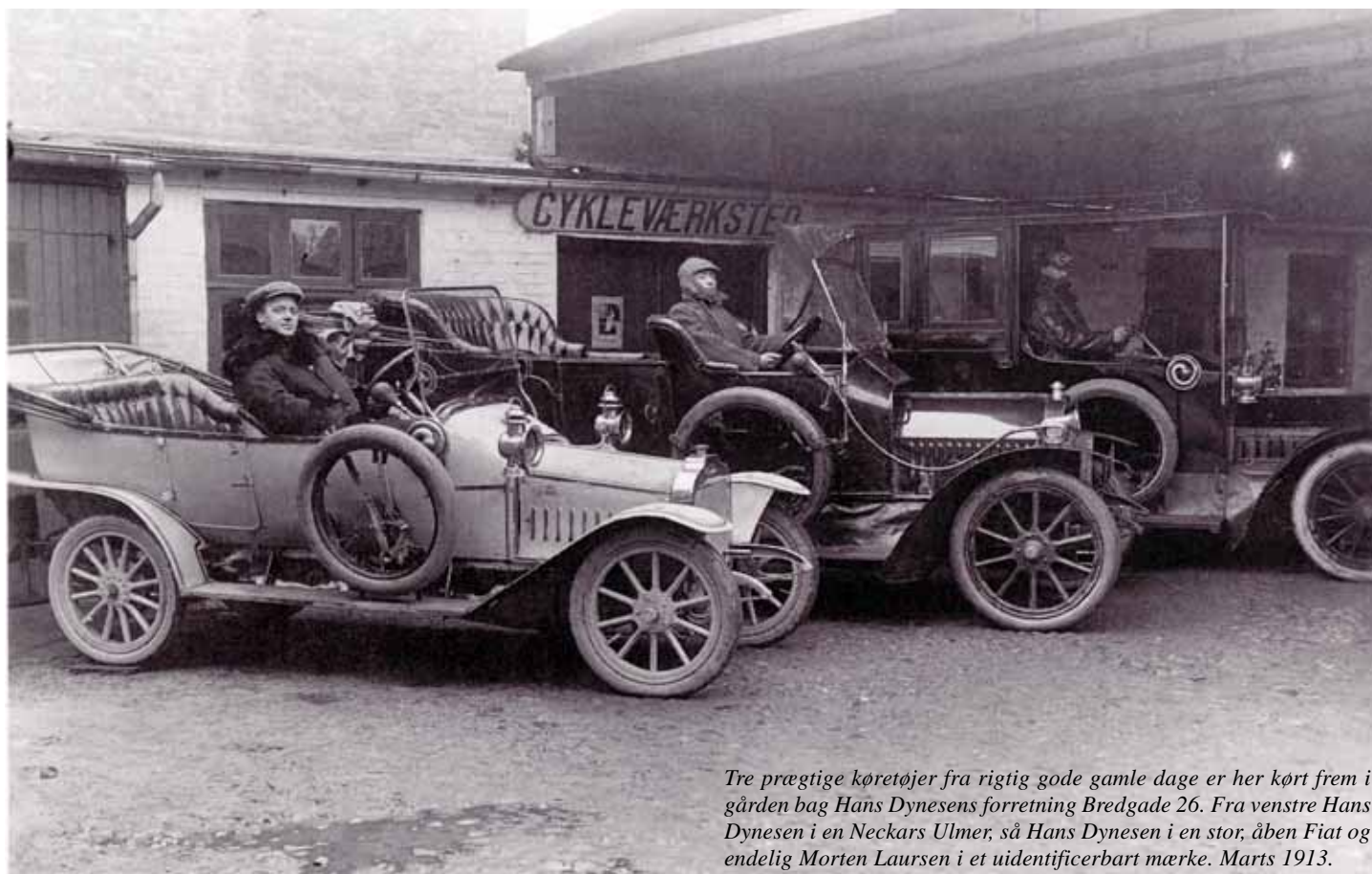
Hans Dynesen, som han ikke havde nogen mulighed for at ane. I Fønnesbechgade havde Hans Dynesen ved siden af cyklerne puslet med automobiler og var også blevet ejer af et af byens første eksemplarer af dette nymodens køretøj, som han simpelthen måtte sidde ved rattet i.

DER var dog mange praktiske problemer forbundet med bilen – Politiken havde i 1902 foreslået det lange ord automobil forkortet til bil, og det slog an – også udover det mekaniske. Først i 1910 gav sognerådet i Herning tilladelse til, at de fleste af byens gader og veje måtte befærdes med motorkøretøjer – i dagtimerne. Og så sent som i 1913 var det stadig forbudt at køre på hovedparten af sognevejene. Dynesen måtte for eksempel det år kun køre på vejene i 4 af Hammerum Herreds 18 sogne: Arnborg, Skarrild-Kars-toft, Rind og Ørre-Simmelkær.

Mange slags varer

Alligevel kom bilen til at spille en mere og mere fremtrædende rolle i det efterhånden brede varesortiment i forretningen i Bredgade 26. Det strakte sig i forvejen fra cykler over symaskiner, barnevogne og jagtgeværer til sportsartikler. H.P. Hansen skrev i sin bog om Herning i 1916, at Hans Dynesens forretning var vokset fra et lille reparationsværksted i en baggård til et cykel- og bilreparationsværksted, "der til tider beskæftiger indtil 10 mand. Med tre biler befarer Dynesens chauffører alle fra Herning udstrålende landeveje, og derved bidrager han til at forbinde Herning med sit opland".

På et brevpapir fra samme tid fortælles, at firmaet har eneforhandling for de tyske Neckar-Sulmer Automobiler (NSU) for Vestjylland og af Gritszner og Adler cykler. Man kunne desuden tilbyde autogensvejseværk ("alt kan svejses"), Michelin autodæk og -slanger og vulkanisering foruden salg af olie og benzin. Den



Tre prægtige køretøjer fra rigtig gode gamle dage er her kørt frem i gården bag Hans Dynesens forretning Bredgade 26. Fra venstre Hans Dynesen i en Neckars Ulmer, så Hans Dynesen i en stor, åben Fiat og endelig Morten Laursen i et uidentificerbart mærke. Marts 1913.



Hans Dynesen fotograferet med sit personale i gården Bregade 26, hvor cykelværkstedet var indendørs og bilværkstedet ude under et halvtag. Til venstre Hans Dynesen og ved siden af ham hans far, Christian Dynesen. 1913.

sidste, vigtige væske blev hentet i store galvaniserede dunke. Og så lovede Dynesen at kunne istandsætte alle slags biler og motorcykler, kort sagt et allround og avanceret serviceapparat i den nyslåede købstad. I 1916 kunne man da også notere, at der i løbet af de sidste to år var solgt 70 biler.

Carlo Dynesen

Samarbejdet mellem de to brødre Hans og Carlo varede i nogle år, så startede Carlo i 1914 vognmandsforretning i Bredgade 29.



Hans Dynesen bragte taxakørslen (eller droschekørslen, som man sagde den gang) til Herning, og han havde en overgang tre sådanne vogne i gang. Senere blev det broderen Carlo, der fortsatte denne del af virksomheden. Droschen her er med plads til bagage på taget, er fotograferet i 1916.

Året efter flyttede han til større og bedre forhold i Mindegade, hvor han blandt andet i 1932 oprettede byens første redningsstation, der senere blev overtaget af Falck.

Carlo Dynesen fik efterhånden oparbejdet byens største og mest kendte lillebil- og busforretning. Han opererede mere stilfærdigt end storebroderen, men var også en pioner, blandt på sygetransport- og bybusområdet. Firmaet videreførtes af sønnen Kaj, senere af turistvognmand Frede Petersen, men stadig under Dynesennavnet.

Hans Dynesen flyttede i 1919 sin virksomhed over gaden til Bredgade 31, hvor der var bedre plads til værksted i gården, og hvor han fremover ville hellige sig bilerne. Cykelforretningen og det øvrige blev overtaget af hans prokurist Th. Møller Jensen på den gamle adresse.

Ford-forhandler

Året efter kunne man i Herning Folkeblad den 29. april læse: ”Hans Dynesen har altid været en smart og dygtig forretningsmand, der i årenes løb har oparbejdet en mægtig forretning i sin branche.

Nu har Dynesen atter gjort et mesterkup, idet det er lykkedes ham at få overdraget eneforhandlingen af Ford-automobilerne og Tractors for hele Ringkøbing amt. Over for fabrikken har han forpligtet sig til at sælge gennemsnitligt en bil om dagen. Når man kender Dynesens energi og dygtighed, tvivler man ikke om, at det vil lykkes ham.

Da der er meget skarp konkurrence om eneforhandlingen, og da der i reglen kun er en forhandler i hver by, er det altså på forhånd en glimrende forretning, Dynesen har gjort. Dynesen kan ikke undgå at blive millionær.”

Th.: At det nok ikke har været let at sælge biler, dengang Hans Dynesen startede, er der næppe tvivl om. Man skulle nemlig søge de forskellige sogneråd, hvis man ville benytte bivejene. Her er en sådan ansøgning fra Hans Dynesen til Snebjerg-Tjørring sogneråd fra 1913.

Det var den legendariske model T, der var Fords triumfkort, og hvis succes verden over gav baggrund for Herning Folkeblads optimistiske spådomme. Henry Ford havde stillet sig selv det spørgsmål: "Hvad er bedst, at bygge nogle få, eksklusive automobiler for velhavere eller et stort antal biler på samle-bånd, som alle er i stand til at købe?" Han bestemte sig for det sidste, og det øjeblikkelige resultat var model Ford T. Ford tænkte rigtigt. Fra 1980 til 1928 blev der solgt mere end 15 millioner T-modeller.

Og Hans Dynesen gik på med krum hals for at leve op til Fords, som det syntes, hårde krav. Mens et københavnsk firma på to måneder kunne berette om 45 solgte vogne, havde Dynesen præsteret 58, hvilket formentlig var landsrekord.

Første kørelærer

Det store salg gav også travlhed på anden måde, Dynesen måtte nemlig i de fleste bilhandler love kunden køreundervisning oven i handlen. Derfor måtte han have en autorisation som kørelærer, og den fik han, så han faktisk blev Hernings første kørelærer. På det felt måtte han dog hente en assistent ind, nemlig en af sine betroede mekanikere, Morten Laursen.

En af kunderne og eleverne var skovrider Chr. Dalgas, Birkebæk, Hedeselskabets direktør efter faderen Enrico Dalgas. Han


Hans Dynesen,

Cykle-,
Symaskine- og Automobil-Forretning,
Bredgade 26, Herning.
☺ ☺ ☺
Telefon Nr. 100. — Telegr.-Adr.: Dynesen.

Høring, den 25/10. 1913.

Kelt _____

Snebjerg Tjørring Sogneråd, _____
Snebjerg. _____



MECHMAN MOTOR CO. GUYTON MO. U.S.A.

Specialiteter:

Eneforhandling af
N. S. U. Automobiler
for Vestjylland.

☺

Autogensvejsværk.
Alt kan svejdes.

☺

Indsamlet af
alle Fabrikater af Automobiler
og Motorcykler.

☺

Stort Lager af de anerkendte
Michelin
Autolek og Stanger.

☺

Olie & Bencin.
Garage.

☺


Vulkaniseringsanstalt.

☺

Eneforhandling af
Gritzner og Adler Cykler.

☺

Automobiler udlejes.

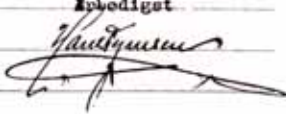


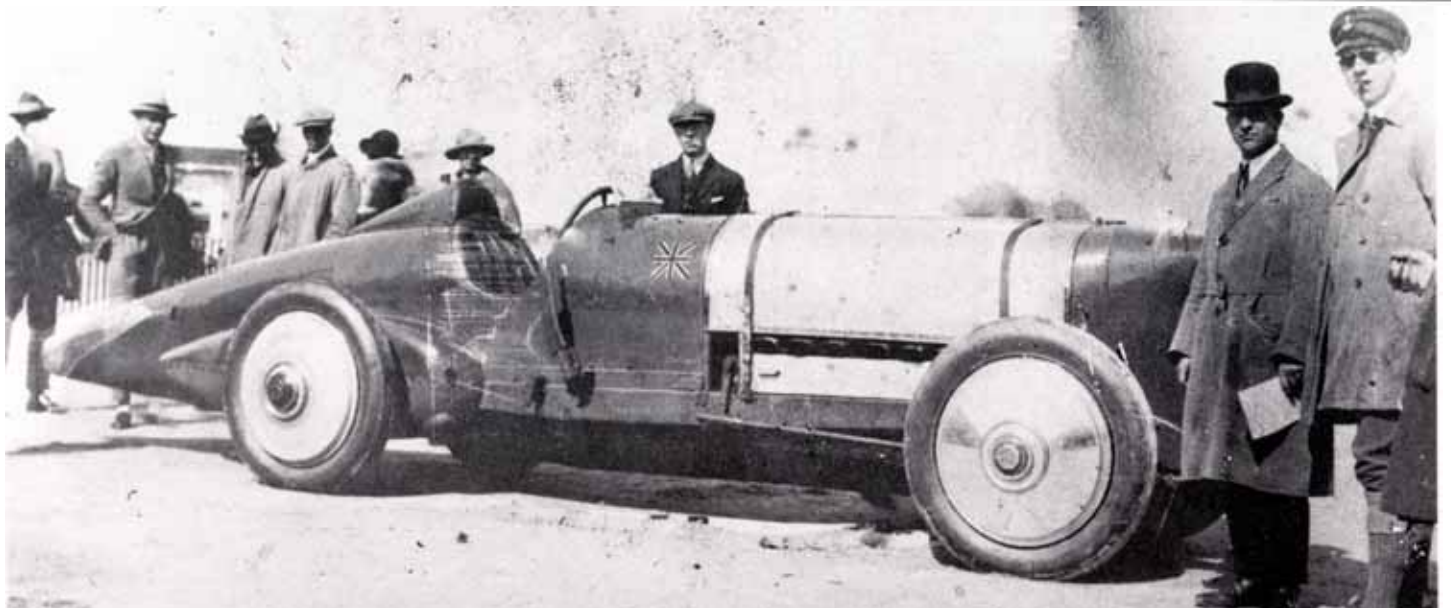
Erhvervsbyrådet, Herning

I Henhold til Lov af 1. Juli 1913 Paragraf 2o
om Motorkøretøjer, ifølge hvilken Sognerådene i de for-
skellige Kommuner kan give Tilladelse til at køre paa
Kommunens Biveje med Motorvogne, tillader jeg mig herved
at ansøge det erede Sogneråd om Ret til at køre paa
Kommunens Biveje. — Til Støtte for mit Andregende kan
Jeg oplyse, at jeg allerede har denne Tilladelse i Skiv-
vild- Arnborg, Skerrild- Karstoft, Rind samt Ørre- Sine-
melkjær Kommuner.

Idet jeg haaber, det erede Sogneråd vil stille
sig velvillig overfor min Ansøgning, beder jeg Sogneraad-
det være forvisset om, at jeg til enhver Tid og i enhver
Henseende vil iagttage den største Forsigtighed ogsaa
med Hensyn til de kørende.

Forventende det erede Sogneråds Svar tegner

Ephedigst




Malcolm Campbells "Bluebird" med Union Jack på siden, parat til at tage kampen op mod den hjemmebyggede danske vogn, som eksperterne ikke rigtig troede på, når det kom til den virkelige styrkeprøve. Campbell medbragte tre vogne til Fanø, men det blev denne Sunbeam, der stillede op i Nationernes Match.