

Set med mine øjne.

Tilbageblik

af

Valdemar Olsen

Mine forældre.

Mor blev født i Bjergesø i Vallekilde sogn, d. 13. oktober 1860. Hendes fader hed Peder Olsen, også kaldet stille Per Olsen. Mor blev døbt Karen Kirstine Pedersen, hun havde mange søskende, men de fleste døde som små. Jeg har kun kendt 2 mostre og 3 morbrødre: Sofie, Anna, Søren, Kristen og Lars Peter.

Søren var tømrer og maskinbygger, og min fader kom i lære hos ham. I mange år arbejdede han på Dragsholm. Kristen, der var ugift, havde barndomshjemmet, og moster Sofie passede huset for ham og for deres åndssvage søster Anna. Sofie var forlovet i 38 år, men blev aldrig gift, fordi hun skulle passe sin syge søster. Da Sofie døde først af de 2 søstre kom min ældste broder Thorvald og hans kone Anna med deres 5 børn til hjemmet i Bjergesø for at passe Anna og Kristen indtil deres død.

Lars Peder var smed og maskinbygger, og han boede i Gørlev. Han eksperimenterede og opfandt mange forskellige ting, men fik aldrig noget rigtigt ud af det.

Morbroder Kristen overdrog barndomshjemmet til min broder Thorvald, som havde tilbragt en del af sin barndom der. Han overtog det i 1926 og har igen i 1945 overdraget det til sin ældste søn Henning.

Min fader blev født i Ordrup, Fårevejle Sogn, d.16. september 1863. Hans fader hed Per Olsen, og hans moder Sisse Marie Nielsdatter. Far blev døbt Ole Peter Olsen. Han var eneste søn og havde 5 søstre: Marie, Signe, Sofie, Line og Margrethe. Barndomshjemmet lå i Ordrup lige ved Næsskoven. Hans far arbejdede som daglejer på Næsgården, Så tidligt min far kunne, fulgte han sin far på arbejde, og om sommeren vogtede han får ude på Ordrup Næs, der dengang var en verdensdel for sig og ganske uberørt af menneskehånd.

Vi kom som børn på ferie hos bedstemor, og det var en stor begivenhed. Hjemmet var et lille, langt, lerklinet og stråtækt hus med beboelse i den ene ende og plads til høns og geder i den anden ende.

Jeg har aldrig kendt bedstefar, for han var død før min tid. Bedstemor boede i mange år sammen med faster Sofie, som blev 92 år.

Som tidligere nævnt kom min far i lære hos morbror Søren og her lærte han min moder at kende. I hans læretid mener jeg, at han boede i Ordrup og har gået den lange vej frem og tilbage, og yderligere gik de langt omkring under arbejdet. Jeg ved, at far var med til at bygge en gård, som ligger lige syd for Mårsø station, men det var før jernbanen kom. Jeg mener, at de blev der hele ugen og kun gik hjem lørdag aften for så at gå tilbage

søndag eller mandag morgen, Det har været en strækning på 20 - 25 km. Det var nogle lange spadsereture, men det regnede man ikke for noget særligt, for man kendte ikke andre befordringsmidler dengang - det må have været omkring 1880 - 1885.

Efter, at far var udlært, arbejdede han en tid hos morbror Søren. Han var forlovet med mor, og de ville gerne giftes og have deres egen virksomhed. De søgte og fandt et lille hus i Kelstrup i Vig sogn. De blev gift den 16. september 1889 og flyttede ind i deres nye bolig, hvor far startede som hjulmand.

Det var under meget trange kår; kun et lille værksted og en næsten endnu mindre beboelse. Her drev far sit håndværk indtil 1905. På det tidspunkt fik Far dårligt ben og kunne derfor ikke ernære sig udelukkende som håndværker. De fik derfor et statshusmandsbrug på 6 td. land i Jyderup ved Vig.

Os søskende

Vi var 10 søskende, seks piger og fire drenge.

Peter Thorvald, f. 28. juli 1890 i Kelstrup ved Vig, udlært som tømrer. Gift med Anna Maren Hansine Petersen den 25. november 1916, død den 12. september 1960. De har 5 børn.

Christian Alfred, f. 15. juli 1891 i Kelstrup, udlært som karetmager. Gift med Kristine Edith Agnes Andreasen den 16. september 1916. Alfred døde den 6. marts 1952. De har 9 børn.

Helga Margrethe, f. 8. marts 1893 i Kelstrup. Gift med Karl Ludvig Madsen den 5. august 1922. Ludvig døde den 10. januar 1951. De har 5 børn.

Anna Eline, f. 6. maj 1895 i Kelstrup. Gift med Søren Hans Nielsen den 25. juli 1931. De har 2 børn.

Ingeborg Marie, f. den 6. maj 1895 i Kelstrup. Gift med Hans Melchior Jensen den 2. april 1919. Hans var udlært som murer. De har 5 børn - alle drenge.

Johannes, f. den 9. januar 1897 i Kelstrup. Gift med Ingeborg Mathilde Hansen den 28 oktober 1922. Johannes døde den 31. juli 1924. De har en pige.

Martha Sofie, f. den 19. oktober 1898 i Kelstrup. Gift med Kristian Spangso den 28. juli 1928. Kristian og Martha er begge udlært som skræddere. Kristian døde den 22. september 1959, Martha døde den 8. januar 1963. De har 1 dreng.

Valdemar Andreas, f. den 18. september 1900 i Kelstrup, udlært som karetmager. Gift med Olga Antonette Hansen den 8. maj 1925. Vi har 5 børn.

Esther Kirstine, f. den 19. august 1902 i Kelstrup. Gift med Aksel Kristensen den 23. juli 1926. Aksel er landmand. De har 9 børn.

Alma Elisabeth, f. den 10. oktober 1904 i Kelstrup. Gift med Anders Hove den 3. januar 1927. Anders er lærer. De har 14. børn, en pige er død.

Vi er alle født i det lille hus i Kelstrup, hvor far drev sit håndværk, som jeg i det følgende vil fortælle om.

Mine forældre

På fars side kan slægten følges tilbage til omkring år 1715. Der berettes om, at nogle af vore forfædre stammede fra Hvide Rusland og derfra indvandrede til Danmark. En mand ved navn Wulf, en købmand som vandrede med sin kramkiste på ryggen, kom hertil med hele sin familie, hvilket år ved jeg ikke, men det fortælles, at hele familien, der var jøder, blev døbt i Skamstrup kirke. Der skal foreligge nogle oplysninger om dem, men dem har jeg ikke efterforsket endnu.

Som allerede nævnt var min fader "Hjulmand" i Kelstrup. Det er kun få erindringer, jeg har fra mit fødehjem, et lille stråtækt hus, hvor der var værksted i den ene ende og beboelse i den anden ende, men med meget lille plads til os 10 børn. Ud over dette var der et lille udhus, hvor vi hovedsagelig havde geder og høns.

Mors Køkken.

I det gamle hus, far købte i Kelstrup, var der åben skorsten. Det var almindeligt dengang, men meget upraktisk. Gryder og pander blev anbragt på nogle sten. Ilden brændte op om dem, ganske som når spejderne i vore dage laver mad på bål, men det er dog ude i det fri. Mor måtte i de første år klare al madlavning på denne måde.

Far fandt en dag en gammel plade med nogle ringe til at tage af, så de passede til gryderne. Den anbragte far inde i det åbne ildsted. Det var en meget stor behagelighed for mor, men far syntes ikke, det var godt nok, så han fik en ny ide. Han fandt en rigtig komfurplade med ringe, så nu skulle mor have et rigtigt komfur. Komfuret blev muret op og pladen anbragt over dette. Skorstenen blev muret til, så røg og snavs blev undgået i køkkenet. Nu blev der rart for mor at være i køkkenet.

Far var forretningsmand. Han fandt på, at der over det nye komfur kunne laves en stor kasse. Ringene blev taget af, og komfuret fyldt op med savsmuld. Kassen blev så fyldt flæsk, pølser, skinker og hvad der ellers skulle ryges. På denne måde kunne mor ryge ikke alene for os selv, men

hun kunne være med til at tjene lidt til det daglige brød til den hastigt voksende familie.

Når mor skulle røge kød på komfuret kunne det jo ikke bruges til madlavning samtidig. Derfor måtte mor lave mad til nogle dage ad gangen, så den kunne varmes på kakkellovnen medens røgningen stod på.

Hvad jeg her har fortalt er kun en lille detalje om vilkårene vore forældre levede under, men jeg synes det skal med for at tegne et billede af vort barndomshjem.

Fars håndværk.

Om fars håndværk kan jeg erindre bestemte ting fra den tid. Far havde lærlinge, og af dem husker jeg tre: Jens Poulsen, Hans Olsen, som var fars fætter, og så Ludvig Madsen. Jeg har kendt dem alle gennem mange år, men nu er de alle døde.

Jeg husker, hvordan mor måtte med ud på værkstedet for at være med til at trække klovsaven, når et brædt skulle kløves. Klovsaven var en stor rammesav, en bred klinge i midten og 2 håndtag i hver ende. Jeg har aldrig selv været med til at bruge den.

Fasttræet, bøg, eg og asketræ, fik far hjem fra skoven som hele stammer - kævler. Disse blev lagt ud over en grav - savegraven. Når kævlerne var lagt tilrette og kilet fast, blev der slået en kridtstreg, som angav hvor tykke plankerne skulle være. Derefter brugte man en langsav, som bestod af en meget sværd savklinge, 2,5 - 3 m lang og 15 - 35 cm bred og med håndtag i begge ender. En mand stod oppe på kævlen og en anden under denne nede i savgraven. De trak i hver sin ende af saven, og på den måde skar man hele kævlen ud til planker. Tykkelsen på plankerne kunne godt variere noget afhængig af, hvordan man trak saven op og ned. Når kævlen var skåret ud på denne måde, blev plankerne stablet med strøer imellem, for at de kunne tørre. Senere, når de var tørre, blev de bearbejdet med fo sav, økse, og høvl alt efter hvad de skulle bruges til. Man brugte mange forskellige høvle, båndkniv, bor og andre værktøjer der ikke bruges i dag.

Jeg kan også huske, hvordan man borede posttræ. Der blev anvendt helt rette stammer af fyr, ca. 20 - 30 cm i diameter. De blev lagt op på bukke. Man havde så et bor på en lang jernstang, der ligeledes blev lagt op på bukke. Det hele blev rettet op, så det havde den rigtige retning for at kunne bore lige gennem stammen på langs. Længden på stammerne kunne, alt efter træets længde og brøndens dybde, variere. Ofte måtte de samle pumperøret af flere stykker, hvis fyrrestamme eller bor ikke var langt nok.

Om samlingen blev drevet en bred jernring, så på den måde blev samlingen tæt, hvilket var en betingelse for, at der ikke kunne suges luft ind til pumpepand og hjerte. I så fald ville posten tabe vandet, når den ikke blev brugt.

Ellers var det hovedsagelig vogne, der blev fremstillet, og heraf udgjorde hjulene en væsentlig del. Om sommeren, når det var tørt, gik det stærkt ud over hjulene. Derfor var det særligt dette arbejde, der var det væsentlige om sommeren.

Far gik også ud på gårdene og udførte forskellige reparationsarbejder. For dette arbejde fik far med een mand 66 øre om dagen, samt et eller 2 måltider mad. Det var ikke meget at komme hjem med til en familie på 12 medlemmer

Mor kendte aldrig til at købe nyt tøj til os børn, men måtte sy gammelt om. Det var meget små kår, og ingen kan i dag gøre sig forestilling om, hvordan det kunne lade sig gøre at få det daglige brød med en indtægt af den størrelse, som en håndværker kunne opnå dengang.

I efteråret 1905 flyttede vi fra vort gamle hjem i Kelstrup til vort nye, som var et statshusmandsbrug med 6 td. land. Far havde fået sygdom i det højre knæ. Der var 3 svulster, en på hver side af knæskallen og en under knæet, så benet blev stift. Han led meget i de år og kunne ikke klare sig som håndværker alene. Mange forskellige læger og kloge mænd blev konsulteret, men ingen kunne hjælpe ham.

I sommeren 1910 blev far indlagt på Sct. Josefs Hospital i København. Efter mange undersøgelser fik han besked på, at man måtte amputere benet. I modsat fald turde lægerne ikke love far mere end et halvt år at leve i. Benet blev amputeret, så der kun var 10 - 12 cm tilbage. Jeg husker endnu da far kom hjem fra hospitalet. Jeg var med på stationen for at modtage ham og jeg kan endnu huske, hvordan buksebenet flagrede da han blev hjulpet ud af toget af et par mand og gik med krykker. Det syn vil jeg aldrig glemme. Det var en meget svær tid for mor medens far var på hospitalet, mor prøvede at samle os børn til daglig andagt med bøn for far, men mor brast næsten altid i gråd, inden hun fik sluttet sin bøn

Mors og fars åndelige liv.

Omkring 1895 gik en stor åndelig vækkelse hen over landet. Den blev far og mor grebet af og overgav deres liv i Guds hånd.

Det blev for mine forældre den trøst og styrke, der bar dem gennem alle livets prøvelser, og de blev fast forankret inden for Indre Mission. Der blev holdt mange møder i mit hjem, både i det gamle, hvor værkstedet blev brugt som mødesal, og i det nye. Utallige er de missionærer, der havde deres tilhold hos mine forældre, når de på møderejser kom på disse egne.

Tale og sang lød dagligt i hjemmet. Jeg mindes vore naboer gennem alle årene, hvordan Jacob Nielsen og far aften efter aften kunne sidde og synge sang efter sang, eller også spillede far på mundharpe og Jacob sang. Blandt mange sange husker jeg "Jeg ved en gammel Jacobsstige". Sådan blev de gamle sange sunget ind i os børn, så vi aldrig har glemt dem - de er blevet et klenodie for os.

Rige minder har jeg fra min barndom om sang og musik. Jeg lærte at spille guitar, da jeg var 10 år, min 4 år ældre broder Johannes lærte at spille violin, og senere lærte vi begge at spille kornet. I mange år spillede vi i Bays orkester.

En aften i dette orkester oplevede jeg noget, som mange gange senere i livet har været til hjælp. En måned efter, at jeg var begyndt at spille i orkesteret gav Bay mig en nodebog til 2. kornet. "Nu spiller du den, for vi skal spille til juletræ i Gislinge". Der var 14 dage til, og jeg svarede, at det kunne jeg ikke. "Du ved vel nok at vanskeligheder er til for at blive overvundet", var det klare svar og så talte vi ikke mere om den sag. Jeg spillede 2. kornet til juletræet. Jeg husker ikke, hvordan resultatet blev. Senere i livet, når en opgave syntes uløselig, kom Bays ord mig til megen hjælp: Aldrig at give op, men at overvinde vanskelighederne.

Fars landbrug.

Johannes og jeg måtte klare landbrugsarbejdet derhjemme. Vi havde en grå hest, og Jacob Nielsen havde en rød. Alt arbejde, hvor der krævedes 2 heste, hjalp vi hinanden med, men ellers klarede vi os hver for sig. Det var ikke meget man kendte til landbrugsmaskiner på den tid, og da slet ikke i små landbrug som vores. Johannes og jeg måtte således klare kornhøsten med mejere. Selv om vore marker ikke var store, var det en streng omgang for et par drenge - jeg var 11-12 år og Johannes 4 år ældre. Selv om far ikke selv kunne tage fat kunne han lære os, hvordan man sliber, stryger og indstiller en le, så det gik med liv og lyst.

Min konfirmation.

Jeg blev konfirmeret i oktober 1914 i Asmindrup Kirke. Vi gik til præst i Vig, men dengang hørte Asmindrup og Vig sammen, og der blev afholdt konfirmation på skift i de to kirker. Jeg fik min broders konfirmationstøj, for der var ikke penge til at købe nyt for. Foruden dette fik jeg et sæt brugt tøj hos marskandiseren i Vig. Jeg husker ikke om der var noget der hed gaver i

den anledning, men jeg tror det ikke. Min konfirmation kan jeg derimod huske som var det i går. Jeg kan endnu se præsten nærme sig min plads, og jeg stillede mig selv det spørgsmål: "Kan du sige ja til det spørgsmål, præsten nu vil stille dig?" Der trængte sig en lille bøn frem i mit hjerte, "Herre, at jeg må kunne sige ja af hele mit hjerte, at det må blive sandhed for mig". At jeg blev bønhørt, har jeg aldrig tvivlet på siden den dag.

Min læretid.

I november 1914 rejste Johannes hjemmefra og fik plads på en gård. Jeg blev således ene om landbrugsarbejdet derhjemme. Det var aftalt, at jeg skulle være hjemme et år, og derefter skulle jeg i lære. Det blev et meget langt år for mig. Jeg havde drømt fra min tidligste barndom om mekanik og om at lede en stor virksomhed. Jeg eksperimenterede med mange ting, lavede elektriske batterier og meget andet. Jeg er lykkelig for at kunne se tilbage på min barndomstid. Det er få mennesker beskåret at få sine drengedrømme opfyldt stykke for stykke..

Far havde indrettet et lille værksted, hvor han prøvede at arbejde for nogle af sine gamle kunder. På grund af sit dårlige ben kunne han ikke følge os børn på markarbejdet, men mente godt han kunne tjene lidt ved at arbejde på værkstedet. Det blev dog ikke til meget. Min bror Alfred, som havde arbejdet på forskellige værksteder på Sjælland og så vidt jeg husker også på et enkelt på Falster, kom hjem for at prøve, om han kunne drive fars virksomhed videre, men det varede ikke længe, før han syntes det blev for småt.

I juni 1915 købte han en ejendom i Asnæs. Jeg husker endnu da han flyttede hjemmefra. Der var mange vanskeligheder både med værktøj, høvlebænk og en del planker. Far ville gerne kunne lave lidt endnu, for efter så mange år som håndværker er det ikke let at lægge helt op, men det blev delt, som det skulle. Jeg blev betroet at køre det Alfred skulle have med til Asnæs, og det blev det første jeg udførte for den virksomhed, der senere skulle blive vor fælles fremtid.

Den 9. november 1915 rejste jeg hjemmefra for at begynde som karetmagerlærling hos min bror Alfred. Det var under den første verdenskrig, jeg var i lære, hvilket skabte mange vanskeligheder. Ubådskrigen var skyld i varemangel, lagrene blev hurtigt tømte, og i de sidste krigsår manglede vi mange forskellige materialer. I arbejdstiden arbejdede vi udelukkende med hestevogne - duchard, char-à-banc, jumber og flere andre typer. Specielt lavede vi mange Jumber. Der var meget fint

håndværk i disse vogne. De fleste blev lavet i naturtræ så de kunne lakeres med klar lak. Fælgen i et sådan fint afpudset jumbehjul blev lavet af 2 dampbøjede stykker asketræ. Når det var færdigt var det en fryd for øjet, så vi var mange gange grædefærdige, når det kom tilbage fra smeden, der havde lagt jernringen om. Jernringen blev lagt varm om, og mange gange var fælgen sveden, og smedens sorte fingre havde sat sine aftryk. Vi kunne så begynde forfra med at slibe og skrabe og pudse for at få det flot og nypudset igen. Det var et stort arbejde, men væk skulle det, og væk kom det. Som tidligere nævnt skabte krigen mange vanskeligheder. Vi havde kun elektricitet et par timer hver dag mellem 5 og 7 om morgenen, så alt maskinarbejde skulle udføres på disse 2 timer før strømmen blev afbrudt.

Alt udenlandsk brændsel var sluppet op. Vi måtte klare os med tørv og brænde, så det meget brænde skulle også savet i de 2 morgentimer.

Bilen kommer.

Efter krigens afslutning begyndte en ny tid. Også vort fag ændrede sig. Der blev ikke bygget flere hestevogne. De blev fortrængt af automobilet, og vort arbejde med at bygge automobilkarosserier tog sin begyndelse.

Indtil nu havde vi udelukkende arbejdet med træ, men nu skulle vi også til at arbejde med jernplader. Der var ingen steder, vi kunne gå hen og lære de nye teknikker med at udhamre jernpladerne i forskellige former, samle og svejse dem. Alt dette måtte vi selv eksperimentere os til.

Min bror Alfred, som var 9 år ældre end jeg, var mere rodfæstet i træarbejdet. Det var derfor mig, som måtte prøve at klare disse problemer. Det blev en lang og brydsom vej, før det blot nogenlunde lykkedes at beherske de nye materialer og arbejdsmetoder.

De første karosseriarbejder, vi kom til at beskæftige os med, var at fremstille lukkede toppe og overbygninger til åbne automobiler som erstatning for den kaleche, de oprindeligt var udstyret med. Den første af den type var en Ford T, som tilhørte vognmand Chr. Andersen her i byen. Vognmanden kørte meget for vor læge, Carl Bennov, som var meget begejstret for den og bad os bygge en til hans bil, en lille Vander af tandem typen. Det var en vanskelig opgave, Dr. Bennov var meget spændt på, om det overhovedet kunne lade sig gøre. Da arbejdet til hans tilfredshed var færdigt, blev han så begejstret, at han tilbød os attest på, at vi var ikke helt almindelige mennesker, når vi kunne udføre sådan et stykke arbejde.

Tiden stod ikke stille, og der blev taget flere og større arbejder ind. Det blev til arbejde fra tidlig morgen til sen aften. Alt skulle læres og prøves - der var ingen hjælp og vejledning at hente nogen steder

Jeg mindes første gang jeg skulle hamre en torpedo. Den skulle bruges til et karosseri, der skulle monteres på et Ford T chassis med en lille, lav og smal køler og motorhjelms. Det var et brugt karosseri, der skulle monteres. Det var alt for stort og bredt til chassiset, og derfor blev der meget stor forskel på højde og brede mellem motorhjelms og karosseri, som skulle udlignes i torpedoen. Jeg husker ikke, hvilken dag i ugen jeg var begyndt, men da jeg nåede til samme ugedag ugen efter, var jeg mere ked af det, end da jeg begyndte. Jeg havde regnet med, at det skulle kunne lade sig gøre at lave det i 3 stykker plade, en til hver side og en samlende overplade. Men ak - det ville pladen ikke. Trods en hel uges ihærdig hamren både på træ, sandsæk og jern ville pladen absolut ikke forme sig, som jeg ville. Mine hænder kunne ikke holde til at bruge hammeren så meget. Jeg fik dybe revner mellem næsten alle fingrene, og kanterne af pladen skar mine hænder, så det var næsten umuligt at holde på noget. Det var nu blevet nødvendigt at bruge fire stykker plade i stedet for tre, og kønne var de ikke, men bule i pladerne sad så tæt ved hinanden, at de ikke lod sig skille fra hinanden, så det måtte være som det var. Vanskelighederne var desværre ikke forbi for hvordan skulle de fire stykker plade samles til en enhed? Jeg måtte nu lave spanter i træ som jeg kunne samle pladerne på. En pladestrimmel blev sømmet på træet, der derefter blev de fortinnet. Pladerne blev klippet til og sømmet fast, hvorefter de blev loddet til med tin. Vi kendte ikke dengang til svejsning. Karosseriet blev monteret på chassiset, og bilen blev brugt som Lillebil her i byen i mange år.

Vi var en erfaring rigere, men havde absolut ikke mere at købe selv de mest fornødne ting til livets opretholdelse for. Mange ny opgaver ventede os, og mange vanskeligheder skulle overvindes. Erfaring er en dyr læremester, men der fandtes ingen anden. Der blev ikke meget til at anskaffe nye maskiner og nyt værktøj for. Føde og klæder skulle vi jo også have, selv om der kun blev til det aller mest nødvendige.

I Kongens klæder.

Den 31 marts 1921 blev jeg indkaldt som soldat. Jeg kom til at ligge ved Ingeniørtropperne på Ryvangs Kaserne i København. Det blev en meget varm og tør sommer. Jeg havde taget min lille piccolo kornet med. Jeg fik også lov til at bruge den og blev på den måde sparet for mange øvelser og

strabadser. Når vi var på marchtur, havde jeg mit horn med og spillede de forskellige marcher, vi havde spillet i Bays orkester. Der var også flere af de gamle sange, der var gode at marchere efter. En kollega fra Hjørring var trommeslager, så vi havde både horn og tromme. På grund af de melodier, jeg spillede, fik jeg tilnavnet Frelsermanden, et godt navn, som jeg var glad for.

Hen på efteråret fandt vor kaptajn ud af, at vi ikke skulle spille på alle marchturene, men at vi skulle have fuld oppakning og gå med i geledet. Det kunne jeg ikke klare, for jeg havde jo slet ikke fået nogen træning. Jeg besvimeede flere gange på turene og blev til sidst indlagt på militærhospitalet i Rigensgade for tilsidst at blive kasseret og hjemsendt 28 dage før resten af regimentet..

På Håndværkerhøjskole.

Jeg kom nu hjem og fortsatte arbejdet hos min broder. Eksperimenterne fortsatte, og hestevognsarbejdet blev mindre og mindre år for år.

Den 3. december 1923 mødte jeg på Håndværkerhøjskolen i Haslev for at få en meget tiltrængt uddannelse både i de elementære fag, men specielt i tegnefagets kunst. Det blev en dejlig vinter med mange rige oplevelser og med et for mig godt og tiltrængt udbytte, som jeg kunne tage hjem og anvende i det daglige arbejde. Det blev til meget stor hjælp i det fremtidige arbejde som karosseribygger, et fag, der stadig indeholdt mange skjulte overraskelser og vanskeligheder, der skulle overvindes.

Vi bygger bo.

Den 8. maj 1925 blev jeg gift med min forlovede, Olga Antonette Hansen, datter af parcellist Niels Christian Hansen og hans hustru Anna Louise Jensen fra Kelstrup. Vort første hjem blev en lille lejlighed i Asnæs Missionshus, hvor vore 3 piger blev født.

Sidst i maj 1930 flyttede vi ind i vort nye hjem på Rødhøj i Asnæs. Vi havde selv ladet det bygge og havde selv lavet så meget som muligt i forbindelse med byggeriet. Vi flyttede ind i huset så snart taget var lagt og døre og vinduer var sat på plads. Resten af huset blev først gjort færdigt efterhånden som vi kunne magte det. Det var ikke altid let for Olga at klare det med 3 små piger, men vi var meget glade for at få eget hus.

Perioden op gennem tyverne og de tre første år af trediverne var meget vanskelig. Snart var vi oppe, snart var vi nede. Der var år, hvor vi ikke vidste, hvad vi skulle lave. Ingen havde brug for os, eller hvad vi lavede. I 1927 havde jeg en indtægt på ialt 1600,00 kr. Det var ikke meget at holde hus for og forsørge kone og næsten 2 børn. Tiderne forud havde ikke levnet mulighed for at lægge noget til side til at stå imod med, og fra mit hjem havde vi, som tidligere omtalt ikke mulighed for at få økonomisk hjælp. Min broder Alfred havde på det tidspunkt 8 børn, så der var mange munde, der skulle mættes.

Når jeg tænker tilbage på den tid og på mit barndomshjem, så kan jeg sige, at selv om far og mor ikke kunne hjælpe os økonomisk, så har vi fået den største arv noget barn kan få. Mor og far har lært os hvad Guds frygt og nøjsomhed betyder i livet. Det er jeg mine forældre meget taknemlig for og jeg kan ikke takke min gud nok for, hvad han gav os i vort hjem.

Den 31. december 1932 fik vi tvillinger, to drenge, Egon og Ebbe. Vi fik lov til at beholde Ebbe i 26 dage. Han lå i sin moders arm og var død, da vi vågnede tidligt om morgenen. Det var en frygtelig oplevelse. Umiddelbart efter Ebbes begravelse så det ud til, at vi også skulle miste Egon, der blev alvorligt syg. Selv om vi ikke turde håbe det, fik vi dog lov til at beholde ham.

Midt i al travlheden og alle økonomiske bekymringer blev der dog tid til at dyrke familielivet. Vi sang meget i vort hjem, og pigerne sang næsten fra de kunne gå alene. Vi lærte dem mange sange, også tostemmige. Hvor var det dejligt at høre dem synge, for deres stemmer passede så fint til hinanden. Det var, som om sangen kunne jage alle bekymringer og spekulationer på flugt. Det var også dejligt, pigerne sang, når vi var sammen med venner og bekendte. Det gjorde de ved mange forskellige lejligheder.

Importrestriktioner.

I tiden op gennem trediverne blev den danske import reguleret af Valutacentralen. Der blev krævet importtilladelse til al import også til biler. Der kom en bestemmelse om, at 30% af den samlede import af biler skulle være chassiser, hvorpå der skulle bygges danske karosserier. Der blev således ikke indført færdige varevogne og lastbiler, så alle disse karosserier blev bygget på danske karosserifabrikker. Vi byggede mange forskellige karosserier, lastvogne, varebiler til mange forskellige formål, førerhuse, turistbusser og rutebiler. Den første turistbus blev bygget på ladet af en lastvogn. Der blev anbragt sæder, som kunne spændes fast langs siderne.

Senere blev der monteret faste sæder, og der blev bygget fast tag. Vognen kørte fast mellem Asnæs station og Høve skov. Den ejedes af vognmand Gyldenvang.

Iøvrigt byggede vi utrolig mange forskellige vogne i de år, og næsten ikke to var ens. Vi byggede bl.a. specialvogne til pengetransport til Handelsbanken og Den danske Landmandsbank.

Vi bygger droscher.

I 1927 byggede vi nogle droscher på Ford og Chevrolet chassier. Det var den gamle type droscher med åbent førersæde, og det betød, at ruden i førerens side ikke måtte kunne lukkes helt, men at der skulle være en åbning på 5 cm. Senere blev det ændret til, at den foreste, øverste fjerdedel af ruden skulle skæres bort.

Efter dette nye reglement for droscher fik vi en ordre fra Skandinavisk Motor Compagny S.M.C. på en drosche bygget på et Dodge chassie. Sidst i februar 1933 skulle der være en udstilling i Forum i København hvor droschen skulle udstilles. Det blev et meget vanskeligt arbejde. Først skulle der laves en tegning i størelsesforholdet 1:10 med alle mål angivet. Forstolperne incl. dørramme måtte kun være 35 + 50 cm af hensyn til det frie udsyn for føreren. Da tegningerne var færdige og godkendte, var der 5 uger til udstillingens åbning. Karosseriet skulle opbygges, males og monteres på chassiet. Tidsfristen blev overholdt, men det var nødvendigt at tage nætterne til hjælp. Vognmand O. Brimer, drosche nr. 900, det laveste droschenummer i København, købte vognen. Dermed indledtes en ny epoke i Asnæs Karosserifabriks historie, men Alfred havde været nødt til at låne 1000,- kr. hos vore forældre for at kunne gennemføre projektet.

Samarbejdet tog rivende fart, for efterspørgslen efter karosserier til Taxa var meget stor. Produktionen nåede sit højdepunkt da vi byggede en drosche hver fjerde dag. Pladsen i det gamle værksted på Toftegårdsvej blev for lille og der var ikke flere udvidelsesmuligheder. På dette tidspunkt var arbejdsstyrken på 15 - 20 mand.

Interessentskab.

For at komme videre var det nødvendigt at skaffe kapital. I sommeren 1934 indledte vi forhandlinger med en række lokale borgere, centralbestyrer Karl Madsen, mejeribestyrer Nielsen, købmand Albert Jensen og Gårdejer Jens Th.Jensen. Formålet var at købe den lille maskinfabrik, som havde stået ubrugt i flere år, og som nu skulle sælges. Vi forhandlede med Hans Nielsen fra Den Danske Landmandsbank i København og udbad os forskellige oplysninger om pris og vilkår for køb af fabrikken med de tilhørende bygninger og jord.

Man ville ikke opgive en pris, men opfordrede os til at give et bud, som skulle forelægges bankens direktion. Efter, at vi havde afgivet et skriftligt tilbud, fulgte en række forhandlinger, der resulterede i, at vi overtog ejendommen for kr. 29.000,00 kr. mod at banken betalte halvdelen af handelsomkostningerne. Handelen omfattede også et beboelseshus på den anden side af gaden. Det overtog min broder. Det er den bedste handel, jeg har været med til at indgå. Efter handelens afslutning blev der dannet et interessentskab med deltagelse af de tidligere nævnte personer. Den 1. januar 1935 indtrådte jeg som medejer af Asnæs Karosserifabrik, Brdr. Olsen, Asnæs.

Cabriolet-karosserier.

I foråret 1935 startede vi en seriefabrikation af cabriolet-karosserier bygget på Hudson-, Dodge-, og Pachardchassiser. Senere blev der også bygget en enkelt på et Volvo Pc51 chassis. Denne opgave gav os mange problemer, bl.a. med kalechesystemet med saksystemet, nedløb for sideruderne og hele karosseriets linier. Det var jo luksuskarosserier, vi havde med at gøre. Mange af beslagene måtte vi selv lave modeller til, få dem støbt i metal og forkromet. Selv de indvendige dørgreb blev fremstillet på den måde. I de følgende år, indtil krigen standsede hele bilbranchen, fremstillede vi 80-85 vogne af denne type, og langt den overvejende del til S.M.C. Det var virkelig luksusvogne med meget smukt håndværk, og det var en fryd at køre i dem.

Det blev en produktion sideløbende med droscherne og varevogne af forskellige typer og til mange forskellige formål. I 1937 indledte vi et samarbejde med Bohnstedt Petersen i København om bygning af et antal 5 og 7 pers. personvognskarosserier på Plymouthchassiser. Det var en meget

travl periode med ca. 50 mand beskæftiget. Vi havde også etableret sadelmagerværksted med Lønsmann Larsen som leder.

Produktionen blev tilrettelagt så rationelt, som det var muligt. Der blev kun anvendt meget lidt træ, men pladeprofiler. Der blev fremstillet modeller, hvorpå alle plader blev hamret ud og tilpasset, så de var klar til sammensvejsning, hvorefter de blev monteret på det lette træstel. Fremstillingsmetoden blev tilrettelagt af driftsleder Erling fra Bohnstedt Petersen. Arbejdet blev delt op i så små arbejdsoperationer som muligt, og alt blev lavet på akkord. Der blev ialt bygget 25 stk. 5-personers og 12 stk. 7-personers karosserier til Bohnstedt Petersen. Sammen med forskellige karosserier til S.M.C. gav det stor beskæftigelse. Det var lange arbejdsdage, men desværre stod fortjenesten ikke i forhold til arbejdsindsatsen.

De meget små enheder, der blev lavet på akkord, medførte et stort arbejdsregnskab, som ofte måtte udføres om natten. Bogholder Sv. Pedersen og jeg udgjorde kontorholdet. Min broder Alfred passede i mange år maskinsnedkeriet, hvor træ til karosserierne blev opskåret, men med de mange opgaver måtte vi efterhånden have fremmed arbejdskraft også her. Alfred ville nødtigt opgive sin store interesse for det gamle vognarbejde. De gamle kunder kunne han ikke svinge, og hjulene var og blev hans hjertebarn. Om sommeren kom der ofte så mange hjul, at han ikke kunne klare arbejdet selv. I mange år var han også firmaets glarmester. Vi købte glas hjem i store tavler, som blev skåret op. Kanterne blev slebet og poleret. Vi anskaffede slibemaskiner til formålet, men som alt andet måtte vi selv eksperimentere os frem til arbejdsmetoderne. Efterhånden fik dette arbejde et sådant omfang, at een mand ikke kunne klare det. Der findes endnu et par hovedbøger fra omkring 1918-1938. Det er interessant at se, hvor dårligt dette arbejde blev betalt. Det samme gjaldt desværre også karosseriarbejdet.

Droschekarosserierne fik vi, så vidt jeg husker, ca. 3000,00 kr. pr. stk. for. De blev leveret i København, malet og fuldt monteret med droschelygter, specielle viskere, og hvad der iøvrigt hørte til et færdigt karosseri. Jeg tror, vi i begyndelsen fik kr. 2800,00 og sluttede med en pris på kr. 3600,00 pr. stk.. For cabrioletkarosserierne fik vi fra kr. 3800,00 - kr. 4200,00 pr. stk. på Hudson chassis. For Pachard fik vi kr. 4600 - kr. 4800,00, for her skulle der også laves bagskærme. Jeg kan ikke huske, hvad vi fik for karosserierne til Bohnstedt Petersen, men jeg mener vi fik kr. 2500,00 for et 5 prs. karosseri og antageligt kr. 3000,00 for et 7 prs. karosseri. Det var små penge for færdige karosserier. Arbejderne fik i den periode kr. 1,20 i timen og et akkordoverskud på 10 - 25 øre pr. time.

Pachard cabrioletterne skulle bygges som eksklusive luksus vogne. Vi havde derfor aftalt med S.M.C. at der ikke skulle gives et fast tilbud. Vi

skulle fremlægge en kalkulation over arbejdet, når det var færdigt, og det var den pris, vi skulle have. Det blev mit livs største prøve. Vor kalkulation viste sig at være et par hundrede kroner højere, end S.M.C. havde regnet med. Jeg måtte til København flere gange til møder om sagen. Det udviklede sig til en styrkeprøve mellem Ing.Semler og mig, som jeg aldrig har glemmt, og jeg tror heller ikke, Semler glemte den. Jeg stod fast på vor aftale, Når der var tale om 4 karosserier i hver serie, var 200 kroner for hvert karosseri mange penge for os. Derfor stod jeg fast, og efter lange og svære forhandlinger fik vi, hvad vi skulle have. Denne episode skulle vise sig at styrke vort samarbejde med S.M.C., hvilket ingeniør Semler senere personligt har givet udtryk for. Der blev aldrig senere sat spørgsmålstegn ved vore kalkulationer, og man forsøgte ikke at få priserne nedsat. Denne forbindelse har betydet utrolig meget for vor virksomhed, og den har mere end noget andet været med til at gøre vort navn kendt. Jeg har ved flere lejligheder udtrykt vor taknemlighed for samarbejdet overfor ingeniør Semler.

På et tidspunkt, så vidt jeg husker var det i 1938, henvendte en ung mand, Kaj Nielsen, sig til os. Han havde været sælger hos S.M.C. og havde bl.a. solgt vore Taxaer. Han havde fundet ud af, at han kunne importere Chevrolet chassiser direkte fra U.S.A.

Chassiserne kom fra U.S.A. adskilte i enkeltdele. De blev samlet i det første grønne lagerhus, som vi havde indrettet til færdiggørelse af droscherne, og hvor vi ligeledes havde indrettet sadelmagerværksted. Så vidt jeg husker blev det til 12 Chevrolet Taxaer.

Volvo Forhandler.

En dag i 1937 kom Jens Larsen fra Dansk Alfa Laval i København ind på kontoret og spurgte, om han måtte lægge beslag på min tid et øjeblik. Han var ude for at søge en Volvo forhandler i Nordvestsjælland. Han kendte vor virksomhed, der på det tidspunkt havde bygget karosserier i 17 år, og derfor måtte vi kunne give ham oplysninger om og måske anbefale mulige emner til en sådan forhandling. Jeg svarede omgående, at vi kunne godt tænke os at overtage forhandlingen. Den 18. september 1937 skrev vi kontrakten under og blev således Volvos første forhandler i området.

Forhandling eller ikke forhandling - det var et meget svært spørgsmål. Som tidligere nævnt, var S.M.C. vor største kunde. I 1937 beskæftigede vi 45 - 50 mand med produktion til dem, og vi kunne få forhandling af deres vognmærker, når vi ønskede det. Det var en meget vanskelig afgørelse, vi

skulle træffe. Ville vi miste S.M.C. som kunde? Vi løb risikoen, og fik mange bebrejdelser for det af S.M.C.

Der blev dengang næsten udelukkende importeret Volvo lastvognschassiser, altså uden førehus og lad. Det udviklede sig til et samarbejde med D.A.L. om bygning af førerhuse og lad til disse vogne. Vi byggede også nogle rutebiler og som tidligere nævnt også en enkelt cabriolet.

Det blev en meget travl tid med arbejde på fabrikken om dagen og ud om aftenen for sælge. Når jeg skulle sælge en vogn, var det en stor fordel, at jeg kunne træffe en aftale med kunden, men samtidig sige til ham, at jeg var nødt til at få den godkendt af min broder. Det gav ekstra tid til at tænke sig om, og vi undgik ofte forkerte dispositioner på denne måde.

Det blev ikke til noget stort salg af biler, før krigen standsede det hele. Jeg husker dog, at vi byggede en rutebil til Busch i Nykøbing S, tre til Nykøbing F, en til Ringsted, to til Boll i Kalundborg og en til Rud. Jørgensen i Nykøbing S. Derudover havde vi bygget en, vi ikke havde solgt, og som vi havde den stående færdig en tid. Den skulle koste kr. 18.000,00 fuldt monteret og klar til indregistrering.

En dag ringede rutebilejer Kidholm fra Sandager ved Assens og spurgte, om vi stadig havde bussen, for ellers kunne han godt bruge den. Vi aftalte, at han og hans kone skulle komme til Sjælland. Vi skulle hente dem på stationen i Føllenslev. De syntes godt om bussen, men vi kunne ikke blive enige om prisen. Han ville kun give 17.800,00, og der var ikke noget at tage i bytte. Vi kunne få pengene når vi kom med bussen. Kun 200,00 kr. imellem os, men det var mange penge dengang, så vi syntes ikke, vi kunne sælge til den pris. Jeg kørte dem tilbage til stationen i Føllenslev, og da toget kørte råbte han ud ad vinduet "17.800". Jeg svarede ikke, men kørte hjem til min broder, og vi diskuterede hvad vi skulle gøre. Efter grundige overvejelser besluttede vi at sælge den til Kidholm: Vi sendte ham et telegram, at vi accepterede hans tilbud, og dermed var handelen i orden.

Vi aftalte at komme til Sandager med bussen, så skulle vi have pengene med tilbage. Der var dækket kaffebord, da jeg kom. Vi diskuterede indregistreringen, og medens den blev foretaget, skulle Kidholm og jeg gå i banken for at få udbetalt de rare penge, men ak - det blev en meget stor skuffelse. Kidholm mødte op med en stabel pantebreve og obligationer og han mente, at når banken fik disse papirer så ville de give ham et tilsvarende beløb i kontanter uden omkostninger for ham. Det ville banken imidlertid ikke acceptere. Vi aflagde besøg i yderligere 2 banker med samme nedslående resultat, så nu var gode råd dyre. Bussen var indregistreret i hans navn, og jeg havde ikke fået en eneste krone. Rejse hjem efter at have

afleveret bussen uden penge var umuligt. Vi forhandlede frem og tilbage for at finde en løsning. Aftalen blev, at han betalte med en 14 dages veksel på hele beløbet + omkostninger. Da vekslen forfaldt, blev den indløst, og således blev denne handel lykkeligt afsluttet.

Der kunne fortælles mange oplevelser fra den første tid som forhandler, men jeg vil kun nævne een lille oplevelse til.

En dag, medens jeg sad på kontoret kom en ældre mand fra Sejerø. Han fortalte, at han skulle købe en ny bil til deres slagter. Jeg spurgte, hvad det skulle være for en bil. Det vidste han ikke, det skulle bare være en ny bil, og jeg måtte dog vide, hvilken slags bil en slagter skulle have, når den skulle bruges til at køre kød ud til hans kunder, men jeg fik ikke noget svar. Han skulle bare have 50,- kr. for sin ulejlighed. Volvo havde ikke noget chassis, der var egnet til opgaven, så jeg foreslog at vi leverede en D.K.W. bygget som slagtervogn. Det mente han var en udmærket løsning.

Men nu kom det værste. Slagteren havde en gammel bil, vi skulle tage i bytte. Han vidste ikke, hvad det var for en vogn. Slagteren havde haft den nogle år, men han vidste ikke, hvor gammel den var, og han vidste heller ikke, hvor meget han skulle have for den. Jeg prøvede på mange måder at få lidt at vide om den gamle vogn, men det var umuligt at få at vide, hvad det kunne være for en type. Jeg blev bange for, at det skulle være en Ford T og spurgte om det var en gearvogn. Det troede han nok det var, han havde set slagteren gå hen foran og dreje på et sving, når han skulle starte bilen. Det var håbløst at finde ud af, hvad det var for en vogn, så jeg regnede ikke dens værdi for noget særligt i det tilbud vi gav, men jeg husker ikke hvad prisen var. Vi gav hinanden håndslag på handelen og byggede en D.K.W. til slagteren. Han kom med den gamle, betalte den aftalte pris, og da den gamle mand havde fået sine 50,- kr. var den handel afsluttet.

2. Verdenskrig.

Da krigen begyndte i september 1939 blev der hurtigt sat en stopper for handel med biler. Vi fik benzinrationering, så nu gjaldt det om at have biler med lavt benzinförbrug. Der blev givet samme ration, hvad enten man havde en stor eller en lille bil.

Vi startede en serieproduktion af 6 prs. biler bygget på D.K.W. chassiser. Der var tale om brugte vogne, hvor vi afmonterede det originale karosseri og monterede det vi havde bygget. Vi nåede at bygge ca. 40 biler af denne type. De blev brugt som hyrevogne i København, men så slap benzinen helt op.

Af de almindelige droschekarosserier nåede vi at bygge ca. 90 stk. indtil standsningen. På dette tidspunkt havde vi 10 - 12 stk. delvist færdigbyggede karosserier og et tilsvarende antal chassiser. Det lykkedes for os at holde dem skjult for tyskerne under hele krigen. I disse år blev vor produktion totalt ændret. Det kneb mest at finde beskæftigelse til karetmagerne, selv om der var en del reparation af hestevogne. Der kom mere af den slags arbejde da bilerne ikke måtte køre mere, og næsten al transport foregik på hestevogne. De gamle vogne kom igen til ære og værdighed, og hjulmanden fik igen noget at bestille.

Generatorbrænde.

Det varede dog ikke længe, før der igen kom liv i lastbilerne og i enkelte lillebiler ved hjælp af gasgeneratorer. Det medførte, at der skulle bruges meget brænde. Brænde til almindeligt brug i husholdningen blev hurtigt rationeret, og det var derfor særligt generatorbrænde, der blev brugt for. Der blev skovet meget bøgetræ i vore skove, så store dele af bøgeskoven faldt for øksen.

Vi fik kontrakt med Dansk Generatorbrændsel i København om at oparbejde bøgetræ til dette formål. Vi skulle selv hente træet i Odsherreds Skovdistrikt. Til det formål købte vi en Ford lastvogn årgang 1931, som vi monterede med generator og fik indregistreret.

Der blev kørt brænde en meget stor del af sommeren. Jeg kørte selv en stor del af det og nød at færdes så meget i skovene. Træet, vi brugte, var bøgeklov. Det blev skåret i skiver på 5 cm tykkelse og stablet på samme måde, som når man røjler tørv. Når træet, der ikke måtte indeholde over 20% vand, var tørt, blev det kløvet med økse til klodser på 4-5 cm. Vi blev hurtigt klare over, at det ikke kunne lade sig gøre at tørre træet på denne måde. Nogle år tidligere havde vi bygget en tørrestue for at kunne tørre planker. Den blev nu taget i brug til at tørre skiverne. Det gav meget arbejde først at skære træet i skiver, dernæst at stable det op i tørrestuen for til sidst at køre det ud og kløve det med økse. Når træet var kløvet, blev det kørt ind. Vi brugte det meste af karetmagerværkstedet til dette formål. Der var streng kontrol med, hvor mange hl. generatorbrænde, der blev af en rm. bøgeklov. Salget af generatorbrænde fandt sted i hl., og det måtte kun sælges mod rationeringsmærker. Det var meget svært at få alt det til at stemme.

Vi fik også en krisesag på halsen. Min broder havde købt noget træ af en vognmand. Det, som ikke kunne bruges som gavntræ, blev skåret op til brænde, som skulle leveres tilbage til vognmanden. Vi blev begge anmeldt

for ulovligt at have oparbejdet generatorbrænde til vognmanden, og der blev optaget politirapport. Det var imidlertid kun min broder, der blev afhørt, idet jeg ikke havde haft noget med sagen at gøre. Vi blev begge ved retten i Nykøbing idømt en bøde, som vi nægtede at betale, hvorfor sagen blev anket til Landsretten. I Landsretten blev vi afhørt hver for sig. Først blev min broder afhørt, og derefter blev jeg kaldt ind. Anklageren begyndte at læse op for mig af politirapporten, at jeg havde forklaret Længere kom han ikke, før jeg afbrød ham og sagde: "Undskyld hr. dommer, det har jeg ikke". Dommeren spurgte nu, hvad det ville sige, og jeg svarede, at jeg aldrig var blevet afhørt og derfor heller ikke havde udtalt mig til politirapporten. Nu blev den arme anklager taget under behandling af dommeren, og vi blev begge frikendte.

Efterhånden som generatorer til biler blev almindelige, tog efterspørgslen efter generatorbrænde til. Vi fik derfor konstrueret en kløvemaskine af en motorblok med krumtap. På det ene stempel blev der monteret en kile eller økse. Motoren blev monteret med krumtappen opad, og på svinghjulet blev der monteret en remskive, så den kunne trækkes af en elmotor. Under øksen blev der anbragt en blok i passende afstand. Kløvemaskinen kunne kløve en masse brænde på en dag, men den var ikke ufarlig at betjene. Der skete heldigvis ikke ulykker, medens vi brugte den.

Sparekoger.

Der skulle også findes beskæftigelse til smedene. I nogle år lavede vi sparekogere i tusindtal. Den bestod af en udvendig cylinder, hvor der inden i var en lidt lavere cylinder med bund i. Gennem cylindrene blev ført et rør, som blev svejset fast, og hvor der for enden blev svejset en ventil til regulering af lufttilførslen. Sparekogereren blev anbragt på et almindeligt komfur, hvor ringene var taget af, så det passede til sparekogereren. De blev anbragt øverst på cylindrene, så de passede til den gryde, der blev brugt. I den indvendige cylinder blev brændslet anbragt, og på den måde virkede det. Det var meget lidt brændsel, der blev brugt i forhold til et almindeligt komfur.

Fabrikation af generatorer.

Som tidligere nævnt begyndte man at bruge gasgeneratorer umiddelbart efter, at man ikke kunne få benzin. Teknologisk Institut i København udarbejdede tegninger til en sådan generator, som de solgte til virksomheder, der ønskede at begynde at fremstille dem. En dag besøgte jeg min fætter V. Børgesen i Holbæk. Der så jeg disse mærkelige aggregater, som han havde flere liggende af klar til montering på lastvogne. Det viste sig, at de ikke kunne frembringe den gas, der skulle til for at få motoren til at arbejde. I stedet for gas fyldte den motoren med tjære, så den kunne overhovedet ikke dreje rundt. Alt var tjære.

Jeg lånte tegningerne, og vi fik fremstillet 4 stk., før vi oplevede det samme med tjæren. Vi kørte uhjælpeligt fast i tjære. Motoren måtte vi skille fuldstændig ad. Alt var som lakeret med tjære. Rensevæske havde vi ikke meget af, så det syntes komplet håbløst. Vi fik dog motoren rensed og samlet, men hvad skulle vi nu gøre? Det var om sommeren, så vi kunne arbejde længe, før det blev mørkt. Vi kunne ikke tænde lys, da der jo var mørkelægning, og vi kunne ikke mørkelægge fabrikken. Det viste sig, at tegningerne fra Teknologisk Institut var komplet uanvendelige.

Ove Petersen, der var kommet til os i 1927, var nu værkfører på smedeværkstedet. Han havde været med til alle eksperimenterne med udvikling af karosserierne, og vi havde haft et enestående samarbejde om løsning af de mange problemer. Han var uddannet møbelsnedker og havde fået sølvmedalje for sit svendestykke, et skrivebord i poleret mahogni. Det var en stor forandring fra snedkerarbejde til at arbejde med metalplader og svejsning..

Uden at kende mere til generatorer end hvad vi vidste fra de ubrugelige tegninger fra Teknologisk Institut, begyndte han og jeg nu at eksperimentere. Vi tegnede og tænkte, vi prøvede, kasserede og prøvede på ny, indtil vi mente at have en løsning, vi mente kunne bruges. Vi fremstillede nu en generator efter de nye modeller. Det skulle gå hurtigt. Vi havde allerede solgt den første vogn, der stod og ventede på at få generator på, og et par stykker til ventede også. Vognmændene var gnavne, for de kunne have købt andre fabrikater, så det var en meget ubehagelig situation, vi var kommet i.

Vi arbejdede af alle kræfter på den nye generatortype, og stor var glæden, da vi fik den færdigmonteret på vognen. Den lavede gas, som den skulle. Vognen kørte, og det hele gik, som det skulle. Når jeg ser tilbage på dette, ja, så må jeg sige, at det var et Guds under, Gud var god imod os i

dette som i så meget andet, vi tidligere havde oplevet. Hvor har vi meget at sige tak for.

En serieproduktion af disse generatorer blev nu iværksat. De blev monteret på lastvogne, lillebiler og traktorer. Ialt var 10 - 15 mand beskæftiget ved dette arbejde. Det var ikke nok, at vi kunne levere generatorerne, vi skulle også lære dem at bruge dem.

Vi leverede også til en del tærskeselskaber. Det var vore vanskeligste kunder. Utallige er de ture, vi har kørt, når de ikke kunne få den til at virke. Når vi kom derud stod 10 - 20 mand og så på apparatet, som de ikke kunne få til at køre. De var gnavne og skældte os ud, men Ove Petersen havde en enestående evne til at klare sådanne situationer. Han smilede til dem og spurgte, om de var klar til at tage fat, for om et øjeblik så kører vi. Det tvivlede de meget på, men lidt efter råbte Ove Petersen: "Nu kører vi", og til alles forbavselse startede traktoren. De ville godt have at vide, hvordan han bar sig ad med det. Han svarede næsten altid: "Ingenting - som I så, I skal bare sørge for, at der altid er brænde på og så engang imellem ryste asken ned". Så kørte vi videre til den næste - altid det samme problem. I tiden efter høst, hvor der blev tærsket kørte O.P. og jeg næsten i døgndrift Vi kom hjem sorte som skorstensfejere og indsmurt i tjære. Det var et forfærdelig snavset arbejde, men vi tog det med godt humør.

Der var også leveret et generatoranlæg til en skinnetraktor. Den blev brugt til at trække tipvogne med tørvemasse over en længere strækning nede i Åmosen. Vi måtte også ofte derned, for det var helt galt når det svigtede Der var mange mand, der stod og ventede, og de var alle på akkord. Også den opgave klarede vi i fællesskab, så der kom hurtigt gang i fut-toget igen.

Vognmændene var de hurtigste til at lære at bruge generatorerne. Det var forbavsende, hvad der kørte rundt på vore veje i de år. Der blev hurtigt mangel på autogummi. Dækkene blev både boltet sammen, og der blev lagt stålwirer omkring. Det var utroligt, at det kunne lade sig gøre at køre på den måde. Nogle forsøgte at lægge træfælge om eller på hjulene, men det virkede ikke godt. Man måtte hjælpe sig igennem, så godt man kunne, og det fik jo også en ende.

Tørvefabrikation.

I sommeren 1945 lejede vi en tørvelod i Åmosen og startede en produktion af tørv. Det gav arbejde til 10 - 15 mand, der boede dernede under meget primitive forhold. De fleste af arbejderne var her fra byen, så hver lørdag hentede vi dem hjem i lastvognen.

De fleste tørv kørte vi selv hjem på lastvognen og solgte her i byen. Det var bogholder Sv. Petersens arbejde, og jeg tror ikke, han hverken før eller siden har arbejdet så hårdt. Han kørte hjemmefra kl. 5 om morgenen og var først hjemme igen sent om aftenen. Ole, der kun var 3 år, kørte ofte med ham hele dagen, eller også var han med i mosen. Hvor så han ud, når, han kom hjem om aftenen.

Da krigen sluttede den 4. maj var der jubel. Krigen var forbi, og vi kunne se frem til normale forhold igen. Vi måtte dog fortsætte tørveproduktionen, dels for at få så meget som muligt ud af vort lejemål, og dels for at få afviklet det, vi havde sat igang dernede. Vi måtte regne med, at der snart ville komme udenlandsk brændsel og gøre tørvene overflødige.

Hen på sommeren blev der udbudt nogle lastvogne som havde tilhørt tyskerne. En af disse, en Kølnerford, købte vi og opnåede at få benzintildeling til den udelukkende til transport af tørv. Vi var vist de første her på egnen, der fik en sådan tilladelse. Det var dejligt igen at kunne køre hen til en benzintank og få fyldt benzin på. Den vogn kørte jeg meget med, indtil vi havde fået alle tørvene hjem.

Efterkrigstiden.

Der gik ikke lang tid efter krigsafslutningen, før alle de halvfærdige vogne, vi havde haft stående under hele krigen, kunne bygges færdige, så der kom igen gang i karosseribyggeriet.

Den gamle ordning om at 30 % af last- og varevogne skulle være chassiser blev ophævet, og hyrevognsreglementet blev ændret, så man kunne bruge almindelige personvogne som hyrevogne. Dette bevirkede, at vi ikke mere kunne seriefremstille den type vogne. Vi måtte udvikle nye typer karosserier- meget forskellige fra, hvad vi hidtil havde lavet.

En af de vanskeligste opgaver jeg husker, var at bygge en Daimler til Herremagasinet Regent. Den skulle være nøjagtigt mage til den originale. Vi måtte køre til København til Brdr. Friis Hansen, der havde den eneste af denne type vogn i Danmark. Vi måtte måle den op og lave modeller af

vognen, Desværre kunne vi ikke få lov til at låne den. Når der opstod tvivl om enkeltheder, måtte vi tage til København for at kontrollere det. Vognen blev bygget, og jeg tror ikke, den afveg meget fra originalen. Jeg husker ikke, hvad vi fik for den, men dyr blev den.

Vi byggede også en enkelt Taxa på et Rover chassis, men den slog ikke rigtigt an. Jeg ved ikke, om det var prisen eller måske snarere det forhold, at man nu kunne bruge almindelige personvogne som hyrevogne.

Der kom gang i at bygge omnibusser på Volvo chassis, busser som vi selv solgte. De Grønne Busser i Rørvig blev en af vore største kunder. Den første bus leverede vi til dem i 1948, året efter byggede vi yderligere 2. og. I de kommende år byggede vi ialt 11 busser til denne ene kunde. Der var tale om busser lige fra 25 til 42 passagerer. Vi byggede også busser til flere andre kunder, bl.a. Simonsen i Skibby, Hansen i Humlebæk, Nyestrup Hansen, Hornbæk, Balta Andersen og flere andre.

Der kom også gang i lastvognssalget, og da alle Volvo lastvogne blev leveret fra fabrikken som chassis, skulle der bygges mange førerhuse og lad. Vi leverede førerhuse til en meget stor del af de danske Volvo forhandlere. I de bedste år producerede vi ca. 150 førerhuse.

Volvo droscher. i dele.

I årene 1952 - 1954 fik vi 46 stk. Volvo Pv 830 hjem i dele. Kun gearkassen, motoren og bagtøjet var samlet. Alt andet blev leveret som dele. Rør, skruer, møtrikker, spændskiver og andre smådele blev sorteret og lagt på reoler, så de var lette at finde frem til. Samlingen af chassiserne tog ikke lang tid at sætte i system. Arbejdstiden var heller ikke lang da det først var prøvet et par gange, og man vidste, hvor de enkelte dele havde deres plads.

Karosserierne krævede større forarbejder, og der skulle laves svejsedjik, for at vi kunne svejse de enkelte karosseridele sammen. Det gav mange vanskeligheder at få døre og det hele til at passe sammen.

Vanskelighederne blev overvundet, alle bilerne blev afleveret og vi blev en erfaring rigere. Desværre blev disse biler ikke hvad vi havde håbet på droschemarkedet. Bilen var for tung og for dyr i benzinforbrug.

Hafnia, Holbæk.

I sommeren 1948 købte vi Automobilforretningen Hafnia i Holbæk. Sammen med Mekaniker Jens Kølbæk dannede min broder Alfred og jeg et interessentskab for at drive automobilforretningen med Kølbæk som den daglige leder. Vi havde ikke tidligere haft mekanikerværksted, så det var et længe følt savn, vi fik afhjulpet. Det satte os i stand til at betjene de Volvo-kunder, vi efterhånden havde mange af i Holbækområdet.

Vi havde fået en forhandlerkontrakt med S.M.C. om forhandling af deres biler, men da vi i forvejen havde Volvo forhandling, blev vi hurtigt klare over, at det ville være vanskeligt at have disse bilmærker samlet på eet sted, og det var vel nok den vigtigste årsag til at vi købte Hafnia. Ingeniør Semler S.M.C. godkendte købet, og dermed blev vi den første Folkevognsforhandler i Holbæk Amt. Det var meningen, at Folkevognen skulle blive i Holbæk, og det var kun her, Kølbæk var interessant. Volvo skulle forblive i Asnæs, men alt mekanisk arbejde skulle så vidt muligt udføres i Holbæk. Vi var således med til at træde Folkevognens barnesko i Holbæk Amt.

Det varede dog kun til sidst på sommeren 1954, Så fik vi at vide at det ikke kunne lade sig gøre at være direkte interesseret i begge bilmærker. Først fik vi en opsigelse af forhandlerkontrakten fra S.M.C. hvis vi beholdt Volvo forhandlingen i Asnæs. Senere fik vi samme besked fra Volvo. Det var vanskeligt for os at afgøre hvilken forhandling vi ønskede at beholde. Vi valgte igen Volvo, fordi vi mente, den ville give os de største muligheder for at få karosseriarbejde, til trods for, at S.M.C. indtil krigen havde været vores største kunde på karosserifabrikken.

De kommende år blev travle på karosserifabrikken, selv om Volvo efterhånden begyndte at importere lastvogne med monteret førerhus. Efterhånden ebbede denne produktion da også ud, og det blev andre opgaver vi beskæftigede os med.

Vi mister min broder.

Den 6. marts 1952 havde vi den store sorg, at min broder døde. 36 års samarbejde var slut. 36 år med mange rige og store oplevelser, hvor vi fællesskab lagde grunden til en virksomhed, som det var vort håb, at vore to

familier kunne bygge videre på. Et samarbejde, som jeg mindes i ærbødighed og med dyb teknemmelighed.

Erling Olsen indtrådte som direktør i sin faders sted, og min svigerinde Kristine Olsen overtog hvervet som bestyrelsesformand. Den 23. februar 1952 begyndte Ejner Kaus i salgsafdelingen, hvor han kort tid efter overtog ledelsen. Med det større salg af biler fulgte også kravet om større reservedelslager. I en årrække varetog David Jørgensen opgaven som leder af denne afdeling.

Det voksende salg af biler nødvendiggjorde en række udvidelser: I 1955 byggede vi vor nuværende udstilling, og i 1957 byggede vi mekanikerværksted i Asnæs, i 1960 opførte vi autoværkstedet på Østre Havnevej 8 i Holbæk. I 1961 - 1962 byggede vi nyt reservedelslager og kontorbygning i Asnæs. Ligeledes i 1962 begyndte arbejdet med opførelsen af bygningskomplekset på Lundemarksvej i Holbæk.

Generalforsamlingen 26. marts 1977, Formandens tale.

Bladet i bogen.

Jeg har ofte tænkt på denne sætning. Der vendes blad efter blad i vor livsbog. Vi kan også kalde den mindernes bog. Gør vi det, bliver det en meget stor bog med mange blade. Adskillige blade er meget vanskelige at slippe, og nogle minder er blevet en mere kære end andre. De står som printet med ildskrift, og man kan kun vanskeligt slippe dem igen. De blade er ikke lette at vende. Man vender tilbage til dem igen og igen. Der er stadig noget der taler så stærkt til en.

Selv om Grundtvig i sin sang, "Bladet i bogen sig vender" kunne vende bladene og lægge det forgangne bag sig, er det svært for mig. Når jeg ser ud over alle jer søskende, fætre og kusiner, så danner der sig for mit indre blik billedet af en stor flok børn i mange forskellige situationer i hverdag og i fest. Det var altid glade dage. Og nu her ved bordet sidder I jeres bedste alder, og mange af jer har passeret de 50 år. Så spørger man sig selv: Hvor er de dog blevet af alle de år? Hvor gik tiden dog hurtigt. De kære mindeblade blev dog vendt så hurtigt.

Livet har dog ikke været udelukkende leg og festdage. Der har også været hverdage med bekymringer og spekulationer. Man kan næsten sige, at det har været een lang eksperimenterende hverdag. Der er ikke mange fag, der i hele den lange tidsperiode har gennemgået så store strukturændringer, både med hensyn til den fagligt tekniske udvikling og med hensyn til valg af materiel og formgivning. Når vi nåede et mål og beherskede en teknik eller et materiale, var der straks et nyt og spændende på vej. Sådan har den været, den lange arbejdsdag, også den har mange mindeblade, og også de blev vendt så hurtigt, at vi knapt fatter det.

Der er nu foretaget en ændring i vore virksomheder - en ændring jeg ikke tidligere havde troet mulig. Det har kostet mig stor overvindelse at sige ja til og gøre mig fortrolig med det; men jeg har bøjet mig og sagt ja i tro til, at det er rigtigt og en betingelse for, at vore gamle virksomheder kan overleve. Det er netop det, der har været afgørende for min stillingtagen, at det, min broder og jeg i fællesskab har grundlagt, må kunne leve videre inden for vores slægt, omend under en anden ledelsesform end jeg tidligere havde tænkt mig. Det er min bøn til Gud, at han vil velsigne gerningen for jer hver især og lade den lykkes

Ud fra disse betragtninger og tanker trækker jeg mig tilbage, omend det sker med vemod, til de mere passive rækker i dyb taknemmelighed for de mange oplevelser, og alt som blev os betroet.

Tak for den forståelse og det fællesskab mor og jeg altid har mødt hos jer alle.

Jeg kan ikke slutte uden at rette en personlig tak til Bruun. Tak, fordi du har villet ofre så meget af din tid på at være sammen med os. Du har været med til at planlægge mange ting, og næste gang eller måske var det først næste eller næste gang, vi måtte konstatere, at det kun var blevet til snak. Jeg beundrer dig, at du, som den realiteternes mand du er, har holdt ud med os. Tak skal du have

Det resultat vi i dag er nået til, er jo også startet af dig. Havde du ikke været med, tror jeg ikke, vi havde nået, hvad der i dag er en realitet. Jeg har altid følt en tryghed ved at have dig med. Den store faglige indsigt, du er i besiddelse af, har du beredvilligt stillet til rådighed for vore virksomheder. Det siger vi dig tak for.

Det blev kun så kort tid vore børn og vor familie fik lov til at være med til vore møder og generalforsamlinger, også det beklager jeg at skulle tage afsked med. Jeg synes det har været meget hyggeligt, og jeg glæder mig over den tid, der er gået. Men sådan er livets gang, vi er kun fæstere her for en tid og må dyrke vor muldjord med flid om vi skulle også kun strø sæden i mulde.

Valdemar Olsen

Christian Alfred Olsen
f. 15. juli 1891
† 6. marts 1952

Valdemar Andreas Olsen
f 18. september 1900
† 12. november 1978

Æret være vore fædres minde.

Far har nedfældet de fleste af disse erindringer, inden virksomhederne blev adskilt. Desværre nåede han ikke at gøre det færdigt, før han døde i 1978. Jeg har derfor valgt at lade hans tale ved generalforsamlingen 26. marts 1977 danne slutningen.

Lena

