

”Motormanden” Jens Lauritsen.



Jens Lauritsen Født 30. maj 1931. Død 6. september 1999.

Der kunne skrives utallige historier om Jens Lauritsen. Men nu er det så heldigt, at Jens har været en del i medierne i forbindelse med sin store interesse for gamle motorer og især for etableringen af ”NORDJYSK MOTORSAMLING” Buddumvej 4.

Selv har han nedskrevet en masse sjove og interessante historier og episoder, som han har været ude for i sit virke, som traktor og entreprenør mekaniker.

Han har været i redaktionsudvalget og en flittig bidragyder med indlæg i Medlemsbladet for MOTOR og TRAKTORKLUBBEN ”JYLLAND”.

Som medlem i klubben havde han medlemsnummer 1.

Fra Hans Ibsen Vandkærvej 16. Als har lokalarkivet lånt en del gamle numre af MOTOR bladet.

Her har vi fundet en del indlæg skrevet af Jens Lauritsen.

Se link til Medlemsbladet for MOTOR og TRAKTORKLUBBEN ”JYLLAND”.

<http://www.mtkj.dk/>

Undersider:

- Motormanden Jens Lauritsens historier.
- Avisudklip med Jens Lauritsen.
- Nordjysk Motorsamling Buddum.

Oversigt over Jens' historier

(Klik for at springe til ønsket side)

[Portræt af et medlem](#)

[Als elværk 1916](#)

[Dengang jeg dykkede i København](#)

[En spøgelseshistorie eller 600 km på en Zetor A25](#)

[Om kompression](#)

[I min grønne ungdom](#)

[Om at samle på motorer](#)

[Sådan fik en en 8 HK B.L.A.](#)

[En dag med en traktormekaniker i 50'erne der endte i retten i Terndup](#)

[Fra den store fest i Paris](#)

[Tærskværk i Guldbæk](#)

[Hvordan jeg fik min Ruston motor](#)

[Motoren fra Skørping sanatorium](#)

[Ferm vaskemaskinen](#)

[Fagbladet Ingeniøren i 1987](#)

[Mindeord om Jens Lauritsen](#)

PORTRÆT AF ET MEDLEM. (Motor og traktorklubbens medlemsblad nr. 5-1996)

001 Jens Lauritsen

Jeg er født i Als Østjylland i 1931.

Det første jeg kan huske er med lidt god vilje også noget med mekanik.

Min far var en mand, som ville og kunne makke med alt, motorcykler, biler og elektricitet.

Elektricitet fik han kendskab til på forsøgsmøllen på Askov højskole i 1917 til 18.

Det jeg hentyder til, som min første erindring er, at jeg sad i en dragkisteskufler og så egnens første radio blive samlet. Efter mange besværligheder først, begyndte den at hyle og skratte gudsjammerligt, og så efter nogle forsøg kom de første toner og tale. Efter en tid da radioen var blevet rigtig trimmet, blev alle naboer kaldt sammen, og vi hørte en transmission af en gudstjeneste. Ikke fordi vi var særligt kristne, men der blev ikke sendt andet.

Så gik der nogle år med skolegang, og krigen kom og sluttede igen.

På en gård en halv km. hjemmefra hvor jeg kom meget, var manden meget gammel og kunne ikke holde ud at følge heste, som han sagde. Han købte så en fredstraktor som den allerførste nye traktor på egnen efter krigen.

Traktoren var den, vi nu kalder Klodsmajor. Det var en standard model uden lys og start og kun med håndbremse og selvfølgelig heller ingen lift.

Efter en tid kom der papirer fra E.V. Kruse i Aalborg (Ford forhandler) med tilbud om ekstraudstyr, altså lys og start og enkelthjulsbremser. Startudstyret blev købt. Men det med enkelthjulsbremser var det mest tåbelige vi havde hørt, og de papirer blev hånlige lagt til side. Men det havde måske ikke været så tåbeligt endda.

Traktoren var på gummihjul, men vi fik selvfølgelig leveret et jernhjul med, for som alle vidste dengang, kunne det jo ikke lade sig gøre at pløje møg ned med gummihjul. Så jeg og den gamle kæmpede bravt med at skifte hjul en dag før og en dag efter en sådan pløjning. Den ene var for ung og den anden for gammel.

Nu slæbte der sig så en kedelig periode af sted uden mekanik, men så kom jeg til at arbejde på "Poulsenseje". Kommunens største gård, og der var masser af mekanik.

Sønnen, som var rejst til USA i 1938, kom hjem efter krigen. Med sig havde han alle jerndelev til staldgødningsspredere, et hejseværk til laden (som blev trukket af en hest) og så en malkemaskine. Det hele var købt gennem et postordrefirma.

Den første staldgødningsspreder blev samlet. Hjulene til den var fra en gammel slåmaskine, men det gik dårligt. De stod stille hele tiden, der var ikke kraftoverføring, så hjulene skulle jo trække både spreder og kæde.

Men så fik Kristian og hans bror Jens Lübeck, som allerede på dette tidspunkt var begyndt at handle med maskiner, at høre om den store auktion i Aalborg over de tyske efterladenskaber. Der købte de en del Hanomag kanontraktorer og en del løse dele. Blandt andet 4 traktorhjul med landevejsdæk som kom på de to gødningsspredere, så kørte de bedre. Der blev dog senere lavet kraftoverføring, hvor vinkeldrevet var bagtøj fra gamle biler.

Før Kristian rejste hjem fra Amerika, var han til den store verdensudstilling i New York hvor han så Ford SN traktoren. Han var med det samme klar over, at det var traktoren til det danske landbrug.

Den kunne afløse to spand heste, som var trækraft på størstedelen af de danske landbrug.

Da han på rejsen hjem erfarede, at der i England blev lavet en traktor, som lignede Forden til forveksling, var han spændt på at se, om den var kommet til Danmark.

Det var den ikke, så ham og Jens Lübeck rejste til København og søgte varedirektoratet om import tilladelse til Ferguson, men det blev nægtet med den begrundelse, at der allerede var givet en tilladelse fra England, nemlig til Ford traktor, og mere var der ikke brug for, mente man.

En af de høje herrer i direktoratet var B & W direktør, som dog efter at have overvejet sagen en tid mente, at der måske alligevel var behov for en lille traktor. Samtidigt sendte så B & W datterselskabet Nordisk Diesel en ansøgning. Den blev så bevilliget, og Ferguson kunne begynde. Men tilbage til 'Poulsenseje'. Traktoren en Fordson fra først i trediverne var en lille, og så var der efterhånden 3 Hanomag traktorer. 2 fra 37 med rund tank foran rattet og så var der den nye eller den store Hanomag fra 1942.

Den ene af de to gamle var med benzinstart, altså benzin på den ene side af motoren og diesel på den anden.

På benzinsiden var der karburator indsugningsmanifold tændrør og magnet med impuls.

På diesel siden indsugnings og udstødningsmanifold, dyser og Hanomag brændstofpumpe.

For at få det hele til at virke, var der en ventil midt i topstykket, som med en ventilløfter åbnede ind til kompressorrummet, hvor tændrørene sad. Samtidig hev den i stopknappen til brændstofpumpen, så den ikke sprøjtede diesel ind.

Traktoren startede nu meget let, og stod og gik til den blev halvvarm, og vi skubbede løfteren ned, hvorved dieselpumpen gik i gang, og magneten kobledes fri. Traktoren var nu klar til drift, og vi kunne trække de andre i gang.

Der var dog jævnlig problemer.

Traktorer var ikke så stabile som nu, men der var en mekaniker på gården, som arbejdede for begge brødre, vi kaldte ham den "Store". Måske ikke alene på grund af størrelsen, men han var jo no. 1 i vore øjne, fordi han kunne reparere traktorer. Og hvis han blev rigtig gal, kunne han starte diesel Hanomagen med sving. Vi havde ingen batterier der duede.

Engang voldte den gamle diesel ham mange problemer. Den kom hjem en dag med vand i olien, og blev så dømt til en ny toppakning. Efter en halv dag i marken var der olie i vandet igen. Foringerne blev resolut taget op og pakket med nye gummiringe og samlet igen. Men efter en formiddag i marken var det det samme igen. Traktoren blev nu skilt ad igen. Alt blev gjort pinligt rent ude i gården i det fine sommervejr og foringerne sat til tørre i solen, mens den "Store" gik ind til en tænkepause. Problemet var næsten uløseligt, indtil posten kørte igennem gården og råbte ind til den Store "Sulen skinner igjennem det jen o røren". Så atter en gang blev det bevist, at der er noget om det gamle ord 'Blind høne finder også korn'.

Jeg må hellere hermed slutte den spændende tid på "Poulsenseje" og fortsætte med mit næste arbejde, som var medhjælper ved en vognmand som kaldtes "Groseren".

Han købte strandskaller, som folk gravede op ved lavvande og vaskede. De blev så sejlet i land, når der var højvande og tørret i solen. Så blev de knust i en valse, og solgt til hønse og grisefoder.

Valsen blev trukket af en Bernard motor.

Grunden til at jeg blev ansat var, at fiskerihavnen i Øster Hurup skulle udvides, og vi leverede sten fra Mariager området.

Der lå en masse sten tilbage i alle de små grusgrave. De havde ingen knuser, og alle de store sten blev ladet tilbage. Vi købte dem til 5 kr. pr. læs.

"Groseren", hvis bror også var vognmand, kørte sammen med os, så vi var 3 til at læsse.

Vi kørte så tæt til stenene som muligt, gravede baghjulet ned og trillede stenene op på en sæk. To mand løftede, og den tredje skubbede på.

På et tidspunkt var det hele støvsuget, kun helt store sten lå tilbage.

Jeg foreslog nu "Groseren", at vi skulle lave en sliske og så prøve at trille dem op. Det gik ikke så godt. Vi kørte så ind til en maskinhandler i Hobro, som havde en klodsmajor uden lys og start.

Første dag gik det rigtig dårligt, men dagen efter havde vi et kg. grøn sæbe med, og så gik det bare løs. Så i løbet af et par måneder var vi færdige, og havde så traktoren til at stå.

Men der kom hurtigt nye planer med den, da en af fiskerne en dag fortalte, at de nede ved Randers fjord gravede skaller med en maskine. Den maskine måtte vi se, og en søndag tog vi på spiontogt for at se vidunderet.

"Groseren" bestemte straks, at sådan en skulle vi have fremstillet.

Det blev den lokale smed som skulle lave den. Han havde lige fået en svend, som skulle lave den. Ham og jeg var på flere togter for at tage mål, så vi kunne komme i gang. Endelig var den færdig, så vi kunne komme ud og grave. Men dog først efter der var indkøbt en ny NUFFIELD Universal med håndkobling ført tilbage på bagskærmen.

Den skulle trække maskinen og Majoren skulle køre ved siden af med en stor vogn. "Groseren" skulle selv køre den nye traktor, og en gammel fisker, som hed Rasmus, kørte Majoren. Der var ingen hus på traktoren, men de fortsatte alligevel, til frosten stoppede i januar måned.

Jeg skulle nu køre med lastbilen en Mercedes 3500, som var næsten ny.

Jeg var imidlertid blevet indkaldt til Jyske Trænregiment. Så vi opgav, at jeg skulle have kørekort, når jeg alligevel skulle have et ved militæret. Der var jo kun et halvt år til. Hvis jeg skulle blive stoppet, var det jo billigere, at betale de 50 kr. det kostede, end et helt nyt kørekort.

Jeg fik så kørekort ved militæret. Det tror jeg, var det eneste gode, jeg oplevede ved militæret, i hvert fald i dagtimerne. Om aftenen var det noget andet.

Vi fra trænet afløste dragonerne. Vi kom 70 mand til Randers, og der rejste 750 dragoner, så der var rigelig med plads på de små værelser nede i byen.

Men jeg kom hjem i god form og kom i lære hos Jens Lübeck til almindelig arbejdsmandsløn, og det gik fint. Jeg var der i 10 år til de flyttede til Hadsund.

I Helberskov hvor værkstedet var på en gård "Østergård", var hovedparten af traktorerne. Der blev solgt Ferguson, og derfor reparerede jeg Ferguson hver dag til sidst på formiddagen. Så kørte jeg ud og reparerede og lavede service. Ind imellem var det i lastbilen, hvor jeg så havde en traktor med til en kunde.

Jeg skulle engang levere en Klodsmajor på en gård i Birkelse. Det viste sig at manden var 87. "Men vent til den bette o knejten kommer, han hå forstan po mekanek, han har engang hat en motorcykel". Da drengen kom, viste det sig at han var 64 år, og det med "mekeneken" var så som så.

De skulle bruge traktoren for et temmelig stort tærskværk, så i første omgang var det det de skulle lære.

Vi startede forfra, først vand, så benzin, så åbne for benzinen - næste choker - håndgas-- lav tænding startknap - drej på remskivegeværet - slip koblingen langsom. Efter en halv snes gange var det lært, og jeg kørte til Vårst og fik en traktor med hjem.

Jeg kom hjem til kaffetid, (vi var inde ved Sigrud og få kaffe hver dag), men så ringede telefonen.

Det var den gamle fra Birkelse, der ringede fra centralen, og sagde, at traktoren ikke duede mere.

Den lavede kun spektakel, og kunne ikke trække tærskværket, som de hjalp med at trække i remmen. Så jeg måtte af sted igen og reparere traktoren. Det var dog hurtigt overstået. For da han skulle vise mg, hvad han havde lært om formiddagen, viste det sig, han havde glemt en lille ting, nemlig at dreje gearet til remskiven. Efter det besøg, hørte vi aldrig til dem mere, og de kørte uden problemer, og traktoren overlevede dem alle tre, de fik aldrig andre.

Sådan gik dagene og tiden, og som vi ved, alting steg, også min løn.

Jeg husker, da jeg var på kontoret for at høre om lidt mere i posen, sagde Lübeckeren ja, og henvendte sig med det samme til kontormanden. "Når du skriver regninger for Jens, så skal de give 10 kr. i timen. Men skriv for guds skyld et det, do må rejn timerne sammen, og så skriv an arbejde". Om der var nogle, der opdagede de nye priser, hørte jeg aldrig noget til.

Jeg kunne godt fortælle om, hvor mange traktorer, jeg har lavet, hvor alle andre har givet op, men det ville i jo nok ikke tro alligevel.

Jeg vil alligevel fortælle om en gammel David, som gav mig nogle problemer, som i kan undgå, når jeg nu fortæller.

Jeg blev som sagt sendt ud til en David. Det eneste den kunne, var at liste ud i marken i første gear og hente roetoppe, dog skulle en nylonstrømpe stramt om indsugningen, ellers kunne den ingenting. Tror du, den er til at ordne, sagde manden. Ja jeg mente ikke, det var noget problem. Alt tydede jo på, at stråledysen var stoppet, når luften skulle dæmpes.

Manden undlod dog at fortælle, at der havde været 2 andre ude og havde opgivet den. Nå men jeg rensede karburatoren, og da det var en traktor, jeg ikke kendte så meget til, fik jeg lagt alle delene ud på en papirsæk, så jeg kunne sætte det rigtig sammen igen. Operationen havde dog ikke hjulpet; men jeg havde jo før prøvet, at få lidt skidt i dysen igen, når det blev samlet.

Vi havde jo ikke kompressor, men kun det luft vi kunne blæse gennem en tynd plastslange, så jeg måtte på den igen. Og en gang til, med samme resultat, før jeg begyndte at tænke. Jeg var 100 % sikker på, jeg samlede den, som jeg skilte den ad, så det måtte jo være forkert. Da jeg så nærmere efter, var tomgangsdysen og hoveddysen med samme gevind, og kunne forbyttes. Og det var selvfølgelig sket for det første geni, som havde skilt den ad; men da det kom på plads, gik den som en drøm, og manden var glad.

Hvorvidt reklamen for mig var god, ved jeg ikke, men det resulterede jo i flere håbløse tilfælde på denne egn.

Men pludselig var de 10 år ved Lübeck gået med traktorer hver dag.

Først solgte han over 100 Ferguson. Så kørte Zetor tiden med A og K25 de 2 cylindrede. Det blev til 74 nye. Og sidst i denne periode blev Lübeck udtaget til, for Saxonia at sælge og passe 5 Fiat 4 II traktorer i et år, inden de bestemte sig for importen.

Jeg var med til at passe de 5 traktorer det år. Det var stærke traktorer, som efter små rettelser kørte upåklageligt.

En af dem, er for nogle år siden kommet tilbage til Lübeck, for at nyde sit otium med timer på bagen uden hoved reparation.

Men inden vi forlader Lübeck helt, skal vi lige have min første selvstændige opgave. Den viste sig nemlig at få betydning senere hen.

Jeg skulle en af de første dage, jeg var i lære lige smutte ud til en stationær motor, som ikke ville starte. De skulle have det sidste korn i laden tærsket. Det var lige ved middagstid. De sad alle samlet i køkkenet. Mand, kone, karl og ikke mindst pigen, så jeg måtte jo gøre god figur, og se erfaren ud i mit nye blå montørtøj og nye træsko. Gårdspladsen så ikke for godt ud. Køerne var lige kommet på græs, så der var fuld af store grønne kokasser, som jeg måtte balancere igennem hen til motorhuset, som var inde i gården.

Straks jeg kom ind, så jeg hvad der var i vejen, og ordnede det med det samme. Nu var der en mulighed for at brillere. Jeg snuppede hurtigt svinget. Nu skulle de bare se derinde bag vinduet, og de fik noget at se. Jeg glemte i farten at sætte på lav tænding, og motoren vippede lynhurtigt den dygtige montør baglæns ud, hvor jeg slog et par kolbøtter, og ellers foresatte på ryggen tre fire meter i mit nye blå tøj, som faktisk var blevet grøn af turen i kolortet.

Nå men heldigvis var det kun min forfængelighed, der blev såret, og folkene bag vinduet undgik jeg mest muligt derefter.

Men som sagt, ti år var gået med de mange nye traktorer og endnu flere brugte. Jeg ville nu prøve noget nyt, og søgte arbejde ved det store entreprenørfirma Kampsaks i København. De manglede en dozerfører i Frederiksværk afdelingen, som kunne reparere alt forefaldende.

Jeg skulle møde på Dagmarhus i København hos en maskiningeniør til ansættelsessamtale. Vi talte lidt på kontoret, og jeg skulle så se værkstedet i Bagsværd. Inden vi kom ud af døren, blev der ringet fra en arbejdsplads, hvor de påstod, at intet fra værkstedet duede. Det eneste, de gjorde, var at male over skaderne. Så vi skulle der hen på vej til værkstedet. Da vi kom der hen, kom både

formand og ingeniør og skældte ud over en hovedrepareret pumpe med benzinmotor, som lige var kommet, og var umuligt at starte.

Det var sommerens varmeste dag med høj solskin, og pludseligt kunne jeg, på den afstand jeg stod, se hvad der var i vejen, og jeg hviskede til ingeniøren: ”Sig til dem, at de skal tømme tanken og fylde benzin på, så er der ikke mere i vejen”. Da det var gjort, kørte motoren, og min ledsager kunne køre med oprejst pande. Da vi kom ind i bilen, ville han vide, hvordan jeg viste det om dieselolien, da jeg ikke var nærmere en 5 m fra pumpen. Men det var nu nemt nok, da der sad fluer og insekter på tanken i den dieselolie, der var løbet over. Hvis det havde været benzin, ville tanken jo være tør i den sol og varme.

Det blev han så benøvet over, at der blev oprettet en ny stilling til mig. Jeg fik servicevogn, og skulle køre rundt til alle firmaets maskiner, og se efter, at de blev passet ordentlig.

Jeg kom dog senere til at montere byggekraner og elevatorer. Jeg holdt ud i det Københavnske i 6 år, men så måtte jeg hjem til Jylland igen.

Jeg skulle egentlig holde 3 ugers ferie, men min bror Henning, som arbejdede ved entreprenørfirmaet A. Enggaard i Ålborg som graderfører, kom fredag aften og spurgte, om jeg ville med til Ålborg og køre med en motorskraber lørdag og søndag. Han, som skulle køre, havde smidt nøglerne på grund af skattetræk, og arbejdet skulle være færdig senest tirsdag morgen, og Enggaard var borte hele weekenden, så hvis jeg lige kunne køre, og det kunne jeg.

Mandag middag kom Enggaard. Han kiggede noget på den nye, som ikke var ansat. Der var lige en lille opgave tirsdag og onsdag, så hvis jeg ville blive de par dage, så måtte vi se. Han viste ikke rigtig, om han kunne bruge mig. Han ville tænke over det, og så måtte vi tale om det.

Tiden gik, i alt 26 år, inden vi fandt ud af det, og blev enige om, at jeg nok hellere måtte holde op.

Jeg gik på efterløn, og har nydt hver dag siden med min hobby, gamle stationære motorer. Som jeg hen af vejen har udvidet til også at omfatte traktorer, entreprenørmateriel, landbrugsmaskiner mm.

Men for at komme i gang med motorerne, må vi tilbage til min første uge ved Lübeck, hvor jeg kom galt af sted med motoren.

Nu mødte jeg manden igen. Det var omkring 1970 på Ålborg dyrskue. Som sædvanlig, når han så mig, grinte han og sagde: ”Kan du huske dengang med motoren”. Det kunne jeg, og sagde, at det var godt, den gamle satan var skrottet. Det var den nu ikke, sagde han. Den ligger i træerne bag laden. Den gik i stykker, men er aldrig kommet længere, så vil du have den, er den din. Jeg gik og tænkte lidt over det, og hentede den så. Det var trods alt, det første maskineri, som jeg var ude at lave. Jeg skulle så se, om jeg kunne få den til at køre igen. Det var desværre ikke muligt, da der manglede nogle dele. Jeg ringede så til teknisk museum, men når det var en motor fra landbruget, vidste de ikke noget, så de henviste til landbrugsmuseet, der dog heller ikke vidste noget, de havde ingen motorer, det var teknisk museum.

Jens Lauritsen.

Fortsættes i næste nr.

Fortsættelse fra Maj Bladet.

I mellemtiden var jeg blevet maskinformand ved A. Enggaard. Jeg havde en halv snes maskinførere, som boede rundt om i Nordjylland. De skulle nu finde ud af, hvor der stod en motor, som jeg kunne bruge til reservedele. Eftersøgningen gav resultat. Jeg fik adresse på 5 motorer forskellige steder, som jeg fik hentet. Den dyreste gav jeg 350 kr. for. Den billigste 50 kr. Der var dog ingen, der var magen til den, som sendte mig baglæns ud af motorhuset. Den fandt min bror et par år senere ved en produkthandler i Hadsund. Men starten på samlingen var nu begyndt, og er jo ikke stoppet endnu.

Jeg kunne jo så fortsætte med at fortælle, hvordan jeg fik de efterfølgende 194 motorer, men det blev jo nok for kedeligt.

Men jeg kan fortælle lidt om genvordighederne med at få lavet en veterantraktorklub. De første 2 gange, vi prøvede, lykkedes det ikke. Vi var alle enige om, vi skulle have en klub, men ingen ville i bestyrelsen, så vi måtte hjem og tænke videre over det.

Vi var fire, som havde haft en lille forening med os, som vi kaldte De rustne hjul.

Vi lavede Danmarks første veterantræf med motorer, tromler, traktorer, biler og motorcykler.

Det var hos mig, mens jeg boede i Skivum krat ved Nibe. Det blev en stor succes med ca. 1800 gæster på en weekend. Næste år gentog vi det ved Carsten Balle ved Aarhus med lige stor held trods et øsende regnvejr halvdelen af tiden.

Vi blev enige om, efter vi havde rigget af, at det havde været et par spændende år. Men arbejdet var for stort, hele vor ferie og mere til gik med det. Så vi blev enige om at opløse foreningen og nyde vores næste sommerferie. Men jeg tænkte alligevel på, at det kunne være skønt med et træf igen.

Jeg kontaktede mine gamle venner, om de kunne tænke sig at være med til at lave en veterantraktorklub. K.E. ville godt tage formandsposten og Jørn sekretær, til det kom i gang. Jeg fik også fat i Hans Larsen og Jens Kvals. Vi fik så kaldt sammen til stiftende generalforsamling. Og D.V.K. blev en realitet, og alle var glade.

Der blev dog ret hurtigt skår i glæden. Der var forskellige opfattelser af, hvordan klubben skulle køres, og nogle gik bort i vrede.

Jeg mente nu, vi skulle lave en Nordjysk klub. Så vi indkaldte til stiftende generalforsamling.

Der kom dog så mange, at vi måtte tage hele Jylland med, og stiftede så ”Motor og Traktor klubben Jylland”. Og jeg måtte love at være formand, men kun et år. Det blev dog til en periode mere, tre år i alt.

Min arbejdsindsats var minimal. Og jeg er glad for, der nu er driftige folk ved roret. Og på de andre poster har vi også været heldige, at have folk med initiativ og fantasi, så klubben stadig er i udvikling. Jeg ved ikke, hvor stor den ender med at blive, men jeg håber aldrig, den bliver større end, at alle føler, at de kommer hinanden ved.

Jeg synes det er dejligt, når medlemmer ringer og spørger om råd og vejledning eller måske bare for at få en motorsnak.

Jeg begyndte at spekulere på at komme tilbage til Als, som er min fødeegn, nogle år før, jeg skulle på efterløn, så det var overstået, når den tid kom.

Sådan blev det også. Det var et stort arbejde. Det tog 6 uger i alt og meget længere, at få det hele på plads.

Turistchefen begyndte nu at plage mig for at lukke op om sommeren. Der var dog et problem. Som efterlønsmodtager måtte jeg jo ikke arbejde. Men jeg lavede nu en almennyttig fond ”Nordjysk Motorsamling”. Så nu kunne kommunen sende en pige ud og sælge billetter. Så vi åbnede første gang 15. juni 1991.

De 5 år, der nu er gået, fra vi lukkede op, kan vi gå let hen over. I hele perioden har jeg haft travlt med alt muligt. Såsom at lave om, støbe gulv, bygge skure, lave klar til at lukke op. Og når der er åbent, må jeg jo optræde og svare på hundredvis af spørgsmål. Så det var ikke lige det, jeg havde tænkt mig.

Men trods alt går det godt, og jeg nyder hver dag. Men det havde jo været skønt med mere tid til at besøge folk med samme interesse. Heldigvis kommer der mange her og får en motorsnak, så alt er jo nok som det skal være, og jeg ser stadig frem til nye oplevelser sammen med mine mange venner.

Med venlig hilsen

Jens.

Als elværk 1916.

Historien her er fundet på arkivet, med Jens Lauritsens håndskrift. Redigeret men ellers som Jens har skrevet den.

Historien stammer fra A/S Als Elektricitetsværk. Om en 25Hk B&W dieselmotor fra 1916.

Da B&W motoren med "Et slag" bogstaveligt talt startede.

Da min far kom ud af folkeskolen i 1915, fik han et ophold på Askov højskole. Her var der 2 møller, hvor de eksperimenterede med at lave strøm. Lederen professor Lachuer opfandt forskellige kontakter og andet til strøm.

Dengang var der jo ikke nogle elektrikere på landet, så da min far kom hjem fra Askov, havde Mølleren lige købt en dynamo og 110 glasbatterier. (Det må være Carl Jensen, far til senere el-installatør Gunner Jensen. Flere husker ham sikkert, fra da han senere havde apotekets håndkøbsudsalg på J. Frederiksensvej 2.)

Han havde lavet en kontrakt om at levere strøm til de store forretninger i byen. Kroen, brugsen, købmænd, manufaktur og et par gårde en 7-8 stykker i alt. Der var lavet kontrakt med et firma om at montere pæle og ledninger. Der var tre mand, som boede på kroen. Formanden for dem kravlede op i masterne og monterede ledningerne. Han blev kaldt "Luftskipperen". Det hele blev hurtigt lavet færdigt.

Min far kom ud på møllen, han havde jo lært noget om strøm på højskolen.

Men aftagerne af strømmen blev hurtigt forvænt, så der var sure miner, når det ikke blæste nogle dage, og strømmen forsvandt. Der kom nogle flere med, og de dannede et A/S Als Elektricitetsværk. Der blev indkøbt en 25 Hk B&W dieselmotor, som kunne trække en ny og større dynamo. Alt var nu i orden, der var altid klar lys og strøm nok. Motoren kørte hele dagen, og blev først stoppet, når folk gik i seng, og så var der jo strøm på batterierne.

Men så pludselig en morgen ville motoren ikke starte. Efter flere forgæves forsøg, måtte Mølleren ringe til B&W i København for at få sendt en montør.

Han kom med den lille damper, som sejlede mellem Hadsund og København, og blev sat i land fra lods båden ved Als Odde. En af byens borgere, som havde hyrevogn hentede ham, og han blev indlogeret på hotellet.

Klokken 7 næste morgen var han på elværket. Her udspandt sig følgende sceneri:

Tre gange gik han langsomt rundt om motoren. Så rakte han dernæst hånden bagud, mens han stadig så på motoren og sagde så: "Ræk mig en hammer". Han slog så et slag på motoren, og sagde så kort: "Start op". Hvorefter motoren startede, og montøren gik tilbage til hotellet. Han tog så straks med båden til København igen.

Det gik jo hurtigt byen rundt, hvordan den københavner montør fik motoren til at starte med et slag af en hammer. Men regningens time kom, og den var noget barsk.

Den lød sådan:

Til Als Elværk.

An. Opstart af B&W D. M. 25 Hk at betale

100Kr.

Skriver Et hundrede kroner

Venlig hilsen B&W.

Det var omregnet til 1999 kroner, hvad der svarer til ca. 18.000Kr.

Den regning mente Mølleren nu ikke, han kunne præsentere for A/S Als Elektricitetsværk. Alle vidste jo, at det var for et slag med en hammer. Så han ringede meget vredt til B&W, og forlangte en specificeret regning. Det fik han, og den så således ud:

Til Als Elværk.

1 slag med en hammer	1Kr.	
For at vide hvor det skulle slåes	99Kr.	
At betale	100Kr.	Skriver Et hundrede kroner

Venlig hilsen B&W.

Regnskabschefen var jo nok ikke uden humor. Sådant et brev kunne jo nok ikke forekomme i vores computertider.

Venlig hilsen. Fra ham, der trods sin magelighed stadig er No. 1. Jens Lauritsen.

Jens Lauritsen skrev mange gode, sjove og lærerige historier til medlemsbladet for "MOTOR OG TRAKTORKLUBBEN JYLLAND". Der er endnu nogle få stykker tilbage, der ikke har været bragt i bladet. Her er en af dem:

Et tilbageblik til tiden under anden Verdenskrig

I dag er vi jo vant til, at alt vi skal bruge er fabriksfremstillet og nøje tilpasset det formål, som det er købt til. Sådant var det ikke under krigen, da tilpassede folk selv deres maskiner til de nye behov, som opstod.

Blandt dem som skulle omstille sig, var de små elværker. De skulle laves om fra diesel til gas drift. På værket i Als i Østjylland, som vi før har hørt om, lavede de med smedens hjælp en tørvegassgenerator, så anlægget fortsat kunne køre. Der var dog en ting de ikke kunne få til at virke på gasdriften, nemlig regulatoren, Det betød ikke så meget, de belastede dynamoen, så hastigheden passede. Mellem dynamo og batterier var en LaCour nøgle, et slags kviksølvsrelæ, som afbrød, hvis dynamoen gik for langsomt, men ikke kunne slå til igen når hastigheden var tilbage, og engang imellem, når motoren fik for lidt gas og tabte omdrejninger og så tog fart igen og dynamoen ikke var koblet til, så løb motoren løbsk.

Og det var jo ikke ufarligt, at skulle op på platformen og tage ventilløfteren, når det hele rystede i fundament og motor.

Den ene af sønnerne, som passede værket fandt på en løsning, som var mere sikker, han førte indsugningsrøret væk fra maskinen, og lavede en konisk træ prop, som passede deri. Så efter den tid var det ikke ret farligt at køre løbsk.

Så husk, **hvis motoren løber løbsk, så kasketten i indsugningen.**

Motormanden Jens Lauritsen fortæller.

Nr. 1 Historie: Dengang jeg dykkede i København. ("Med hovedet ned og fødderne op").

Jeg arbejdede engang i 60'erne ved det store Københavnske entreprenørfirma Kampsax. Jeg var der i 6 år. Det første år som service mand for alle maskinerne. Bl.a. var jeg ved Munkholmbroen, hvor der blev lavet reparationer under vandet. Der arbejdede firmaets dykker, som dengang brugte dykkerdragt med kobberhjelm på hovedet. Han var en flink fyr, og lovede mig, at når det passede sig, og der var et sted, hvor der ikke var så meget vand, der kunne jeg få lov til at prøve at dykke. Så en dag jeg var ved broen hvor han dykkede, kunne jeg ikke nære mig for at puste lidt rustløsner ud i nærheden af luftpumpen. Så han kom op som et lyn, men han sagde ingenting, og jeg heller ikke. Og så troede jeg, den ting var glemt.

Der gik nu en tid, så ringede han, og værkføreren sendte mig til Frederikshavn kanal, hvor jeg skulle skifte olie på dykker kompressoren. Det var hurtigt gjort, så Knud, som dykkeren hed, spurgte mig, om jeg ville prøve at dykke. Det var noget bolværksarbejde, der blev lavet, og der var passende med vand.

Der var begyndt at komme en del mennesker oppe på gaden og en bil fra nordisk film. Det var fordi, de var ved at indspille en film der hed: "Med Mor bag rattet". Der skulle optages nogle scener, hvor Helle Virkner skulle komme kørende i en åben bil. Det tabte jeg dog hurtigt interessen for, nu skulle jeg jo prøve at gå under vandet igen. Denne gang med dykkerdragt på. Jeg kom så i dragten, og fik hængt bly halvmåner på brystet. Jeg syntes godt nok, de satte dem lidt vel højt *oppe*, næste helt oppe under hagen, men tænkte ikke nærmere over det. Heller ikke at vi glemte bæltet og blystøvlerne. Jeg gik nu ned ad stigen mens filmtilskuerne klappede, og Knud kom med mange kommentarer over telefonen. Da jeg var kommet nogle trin ned, ca. i vand til livet, kommanderede han holdt, satte en hånd på hjelmen og skubbede mig baglæns ud, så jeg lå på ryggen. Jeg fik nu besked, over telefonen, om at gå ned og undersøge bundforhold og boldværk. Der blev nu lukket mere luft i dragten, hvilket resulterede i, at den blev pustet noget op, og jeg med den tunge hjelm og bly på skuldrene, men intet på fødderne, tippede rundt med hovedet nedad og med fødderne sprællende over vandet. Jeg tænkte, kunne jeg bare nå bunden med hænderne, så kunne jeg hurtigt få tag i stigen og komme op. Men pludselig mærkede jeg noget stramme om benene. De havde nu sat et reb om dem, og hejste mig nu op med den rambuk, som ellers blev brugt til at ramme pæle ned med.

Jeg er sikker på, at den dag, havde jeg flere tilskuere end Helle Virkner. Og jeg har ikke siden pustet Caramba efter nogen.

Dette fortæller jeg kun til mine venner, så fortæl det ikke videre, det er jo lidt af en flov historie.

Jens underskriver sig her med sit medlems nr. i foreningen for gl. motorer, nemlig nr. 1.

Motormanden Jens Lauritsen fortæller.

Nr. 2 Historie: "Jeg kunne ikke gå på vandet". Men på bunden gik det bedre.

For snart 50 år siden skulle jeg skifte plejlstangsleje i en lille bådmotor. Jeg tror det var en 5 hk Fjellebro. Det var på stranden ud for Als ved Mariager Fjord.

Båden lå med forenden op på en sandrevle og bagenden ude i vandet. Der reparerede jeg så motoren en varm sommerdag.

Det var som skrevet står plejlstangslejet. Det var jo hvidmetal, så der skulle jo drejes og skrubes nogle gange til det løb let. Og så skulle motoren startes og prøvekøres for at se, om den løb varm. Da alt var i orden, blev motoren startet en sidste gang, og skulle så lige snurre en halv times tid. Jeg faldt så desværre i søvn, så det blev vist nærmere til 3 timer i stedet for. Men alt var i orden, og jeg gjorde klar til at gå i land. Da jeg gik ud var der ca. 30cm vand. Det var der stadigvæk, men bag båden havde skruen slået et 2 m dybt og 3 m langt hul, og der gik jeg lige ud i med den tunge værktøjskasse i hånden. Og da jeg ikke ville slippe den, måtte jeg jo følge bunden, og da jeg havde vinden lidt i ryggen, passede det lige, at jeg dukkede op under kasketten, der flød ovenpå. Den kom til at sidde lidt på sned, men piben var gået ud. Så nu kan jeg, hvis det ellers lå til mig at prale, sige at jeg har gået på bunden af havet uden dykkerdragt, men som jeg lige har fortalt, så har jeg altså også gået der med dykkerdragt og endda på hænder.

EN SPØGELSESHISTORIE ELLER 600 KM på en ZETOR A25. (Motor og traktorklubbens medlemsblad nr. 8-1996)

(Om hvordan Jens drivvåd og gennemblødt fandt natlogi i Randers, og fik varmen hos en pige).

Turen foregik først i 50erne, mens jeg var ved Jens Lübeck. En af egnens kendte personer C.O. Jørgensen "Høgholt" havde sin bror på besøg. Han drev en proprietærgård i nærheden af Sønderborg på øen Als. Og Jens Lübeck benyttede selvfølgelig lejligheden til at sælge manden en bugseret Claas mejetærsker. Den model med motoren ovenpå. Vi skulle have en Thermænius i bytte. Den var der allerede var en køber til, så det hele så fint ud, indtil vi fik prisen på en banevogn, Sønderborg retur. For satan sagde Jens Lübeck over 800 kr. og så skal vi endda pille motoren af. For den var for høj, og bagefter skulle vi så ned og sætte den på igen i Sønderjylland og hvad med kran og alting. Det kan jeg gøre for 600 kr., hvis jeg selv må bestemme traktoren og tidspunktet. Det blev vi enige om. Vi satte så hjulene fra en Zetor K model over på en 25A. De var jo meget større, og den hurtige Zetor 25 A var blevet endnu hurtigere. Vi fik lavet lys på mejetærskeren og tidligt om morgenen startede turen.

Da jeg havde kørt omkring 150 km, begyndte jeg at tænke på min madpakke i værktøjskassen. Endelig dukkede der en egnet parkeringsplads op, og jeg svingede fra. Da traktoren var stoppet, og jeg havde fået strækket ryg og ben, opdagede jeg, at der var en mere på pladsen. Inde bag et telt og en læskærm var en ny artist ved at blive oplært som linedanser. Den unge artist hed Sulejma og skulle være eftersommerens trækplaster.

Direktøren havde jeg mødt før til den årlige sommerfest. Jeg boede lige ved siden af ham. Det var Rottekongen Cibrino. Artisten var ikke en af dem man forelsker sig i. Det var jo selvfølgelig en sortbroget rotte.

Cibrino var en interessant mand at tale med, men jeg måtte jo hurtigt videre. Jeg skulle jo gerne nå Sønderborg til aftensmaden. Efterhånden som jeg kom længere sydpå, begyndte det at drive med nogle tordenskyer, men det holdt tæt. Jeg ankom i god tid til aftensmaden. Efter vi havde spist, var vi ude og få deres traktor koblet for mejetærskeren, og fik set på, hvor den skulle smøres m. m. Og så var der tid til aftenkaffe. Uvejret var nu ved at trække sammen om os, og ved 10 tiden brød det løs, det tordnede og lynede. Jeg tror, det er det værste jeg har oplevet.

Proprietæren var modsat sin bror på Høgholt en meget forsigtig mand, så alt blev afbrudt, lys, telefon, og radio. Jeg trak mig tilbage til gæsteværelset, som var på øverste etage for enden af en lang og i mørket lidt uhyggeligt gang. Da jeg havde fået kufferten på plads, skulle jeg ud på gangen igen for at finde toilettet. Og der i et lynglimt så jeg den hvide dame komme imod mig. Jeg fik faktisk et chok, som holdt sig, til hun havde passeret mig med et sødt smil. Det var selvfølgelig pigen i huset i nattøj. Men jeg kom ikke til mig selv, før hun var forsvundet. Først da var jeg klar til at spørge om hun var bange i tordenvejr eller sådan noget i den retning, men det var for sent. Så jeg gik til ro, og fik trods spøgeriet en god nats søvn.

Morgenen startede med at få spændt Zetoren for Termænius og gøre klar til hjemrejsen. Vi gik Claas'en igennem en gang mere. Vi kunne ikke komme til at tærse på grund af regnen om natten. Så hen på formiddagen vendte jeg Zetoren mod nord og begyndte hjemrejsen. Det gik dog ikke uden problemer. For selv om Termænius var til at stille ind, var trækket dog i den ene side, og det bevirkede at ved 30 km i timen, begyndte den at slå med traktoren. Så jeg måtte holde mig under de 30 km i timen, det var jo ikke så godt, når det dobbelte var i den. Men efter en tid prøvede jeg at sætte spærringen til, og så var problemet løst. Nu kunne jeg igen køre med fuld gas, efter en tid blev

jeg dog træt i arm og ben af at holde spærringen. Det problem blev dog løst med et stykke hegnstråd, på en parkeringsplads, og så gik det nordpå igen.

Det begyndte at trække op til regn igen, så der blev ikke noget med at slække på håndtaget. I Vejle gik det næsten galt. Jeg havde så travlt med at holde øje med trafikken og holde farten, at jeg glemte spærringen. I et skarpt højre sving som var lysreguleret, kunne jeg lige nå over for grønt, troede jeg, men spærringen ville noget andet. Jeg fortsatte lige ud, men undgik dog de holdende biler og cykler, men havnede 2 trin op af trappen til en bagerforretning. Men der skete ikke noget med traktoren. En Zetor kunne jo holde til lidt af hvert. Værst var det at komme tilbage i den rigtige retning. Krydset var jo hurtigt fyldt op med biler, men en behjælpelig sjæl fik den dirigeret lidt tilbage, så jeg kom i den rigtige retning igen. Efter det huskede jeg spærringen igennem byerne.

Nu skete der ikke noget, før jeg kom op mellem Skanderborg og Aarhus. Da kom regnen, som det havde truet med hele dagen. Det begyndte så småt, og blev stadig mere og mere. Jeg trængte nu til en pause i regnen og begyndte at se efter en rasteplads. Den kom så, men indkørslen var delvis spærret af et læs halm på en Bedford med en 6 cyl. diesel motor. Den var kørt i stå, og var kørt på frihjul indtil de fik forenden ind på rastepladsen.

Jeg kom ind i huset til dem, og fik den sørgelige historie om hvordan, den begyndte at lugte af dieselolie og så pludselig gik i stå. Nå men jeg skulle jo videre trods regnvejret, men tilbød lige at kigge på motoren. De havde kun prøvet at starte et par gange, så der var strøm på. Det viste sig, at være luftskruen på brændstoffilteret der var faldet af. Så jeg skar en pind af ladet. Tællede den til, og slog den godt fast. Jeg udluftede pumpen, og så kunne de starte. Den ældste af dem takkede mig og sagde: "Du kan sku mere end dit fadervor. Det kan ikke gå rigtig til, når du får en stor dieselmotor til at køre ved hjælp af en lille pind".

Nå men vi måtte jo videre nordpå trods de kraftige regnbyger. Helt galt blev det mellem Aarhus og Randers. Det begyndte at lufte fra vest, og vandet, som sprøjtede op fra forhjulet, fik jeg lige i hovedet. Jeg var nu fuldstændigt gennemblødt. Regntøj havde vi jo ikke dengang.

Det var aften, og jeg begyndte at fryse og længtes efter en varm seng. Jeg havde jo også en i tankerne. Det var jo ikke længe siden, jeg var soldat i Randers. Pigen, med den lokkende seng, boede på Strømmen over en radio forretning.

Nu kom håndtaget i bund igen, på trods af, at jeg måtte have øjnene lukket det meste af tiden på grund af regnen.

Endelig dukkede Randers op. Så kom Strømmen, og der var lys i vinduet. Jeg fik Zetoren ind på en åben plads, ved siden af Hejns Motorfabrik. Så var det over gaden og op af trappen. På trods af, at jeg var fuldstændig gennemblødt og stivfrossen, var jeg velkommen. Da jeg kom af det våde tøj, fik jeg hurtigt varmen, og stivheden forsvandt fra næsten hele kroppen.

Tøjet var desværre ikke tørt før ved 7 halv otte tiden om morgenen, så da kom jeg af sted mod Helberskov.

N.P. Lübeck var kommet igennem Randers for at køre i møde med mig. Hvor langt han kom ned i landet inden han vendte om, ved jeg ikke, men han nåede mig i Gerlev og overtog Zetoren og jeg kørte hjem i servicevognen. Så var turen slut og jeg var 600 kr. og mange oplevelser rigere.

Med venlig hilsen

OI Jens.

Om kompression. (Om at blive snydt i en handel). (Motor og traktorklubbens medlemsblad nr. 2-1999)

For mange år siden, da jeg begyndte at samle på motorer, kom der en kreaturhandler, en dengang ældre mand ud til mig, og sagde, at han havde hørt jeg ville købe motorer. Han havde taget en Asaa Diesel i bytte for et par dyr en hest og 2 kalve, så nu skulle motoren jo sælges igen, så han ville gerne have et bud på den.

Kan den køre, ville jeg jo gerne vide, jae det mente han, men var jo ikke helt sikker. Kan du dreje den rundt i svinghjulet, spurgte jeg. Neja, det vil sige, den går let det meste af vejen, men så er det, ligesom den render mod noget blødt, og der vil den ikke over, men den går let tilbage. Det er kompression, bemærkede jeg. Til det sagde han: ”**Ja jeg ku sateme nok tænke, jeg blev snydt, men skal aldrig handle med noget, man ikke har forstand på**”.

Der fik jeg jo noget at arbejde med, så jeg var jo lav nok til at sammenligne en motor med kompression med en ko med mund-og klovesyge eller kalvekastning.

Det endte med, at vi fik handlet motor til en yderst rimelig pris, men til gengæld har motoren så også stadig sin kompression, og det har den egentlig kørt godt med.

Venlig hilsen

fra ham med nummeret lige efter 0.

Fortalt af Motormanden

I min grønne ungdom. (Da Jens Lauritsen spillede ”Stærk mand”.) (Motor og traktorklubbens medlemsblad nr. 9-1998)

Før verden gik af lave, altså sidst i 40erne arbejdede jeg i korte perioder ved godsejer Jensen på Hvoruptorp ved Norresundby.

Han var en stor kraftig fyr, og respekterede kun folk med mod og kræfter. Jeg havde dengang gode kræfter, men over for ham var modet nok ikke helt i top. Men ved et tilfælde fik jeg mulighed for at demonstrere mine kræfter for ham, og der er en traktor indblandet, ellers kunne jeg ikke fortælle den her i bladet.

Gården blev drevet som traditionelt landbrug med køer og grise og mange spand heste, men også 4 traktorer, 3 Klodsmajorer og en Ford 8 N. Det er den sidste det drejer sig om.

Vi havde en klar ordre om, at når vi stillede traktoren skulle benzin- hanen lukkes og liften sænkes ned. Men en dag, hvor jeg havde været ude og rense roer med en 4 rækket renser, var jeg lige hurtig nok til at komme væk fra traktoren. Jeg glemte både benzin og lift, men kom dog hurtigt i tanker om det. Jeg så da godsejeren lure i en sprække ved en port. Jeg måtte jo så tilbage og ordne det glemte, og pludselig så jeg muligheden for at dupere godsejeren.

Jeg var kommet til at holde på en sæk med det ene forhjul, og da renseren stadig hang i liften, kunne jeg med en hånd løfte forhjulet og tage sækken, ryste den, og anbringe den på sædet, samtidig med at jeg forsigtigt sænkede liften. Benzinen blev der også lukket for, og så kunne jeg jo gå til fyraften med god samvittighed. Jeg gik dog ikke så langt. Nu var det min tur til at lure ved et vindue. Og lige så hurtig som jeg var inde af døren, var han ude af porten. Med det samme snupede han i styrearmen med den ene hånd og ville løfte hjulet op, men det blev på jorden, også efter andet forsøg. Men så vendte han ryggen til, og tog fat med begge hænder. Så kom det op, og det var lige så gnisterne sprang mellem renseren og cementen.

Så efter det vidste jeg, at jeg havde en godsejer med mange kræfter, og han troede, han havde en traktorfører med lige så mange.

Venlig hilsen

fra det stærke medlem no. 1.

Jens Lauritsen

Om at samle på motorer.

Fairbanks-Morse 22 HK.

Af medlem nr. 1 Jens Lauritsen.

Et tilbagevendende spørgsmål fra mine gæster er: "Hvordan har du fået alle de motorer". Jeg svarer så, at da jeg har over 200, og det har været forskelligt hver gang, vil det nok tage for lang tid at fortælle om hver enkelt.

Men til klubbens medlemmer vil jeg beskrive en måde, som gik rent ind, uden jeg vidste noget om den metode.

Det skete ved et tilfælde en varm dag ved en servicestation i Midtjylland. Da jeg havde tanket, gik jeg hen til iskiosken for at handle. Der stod en dreng, som så ud til at trænge til en is ligesom jeg. Så han fik en is magen til min. Jeg kørte videre, og tænkte ikke mere over det.

Der gik nu en 12- 15 år, og en dag på stumpemarkedet i Herning mødte jeg en god bekendt. Han fortalte om en mand han kendte, som havde købt en 22 HK. Fairbanks-Morse, sikkert den eneste i Danmark. Du kender manden, du har talt med ham sidst du besøgte os, men du ser ham nok i Kongensbro. Det gjorde jeg, og vi aftalte, at jeg skulle komme og se hans motorer. Tiden gik, og jeg kom ikke af sted, men havde dog spurgt, om han kunne undvære motoren.

Det troede han nu ikke, at han ville, men han ville dog nævne det for sønnen, som var smede- svend og også havde interesse i motorer. Der gik nu et år mere, og der var atter gang i den i Kongensbro og far og søn besøgte nu min stand og så på motorerne. Så sagde han til sønnen: "Der er manden, som kunne tænke sig at få den store motor, som vi har talt om, men du har vel ikke ændret mening om den sag". Sønnen svarede: "Jo jeg har, det er jo manden, som gav mig den store is dengang, jeg kan tydeligt kende ham". Jeg synes onsdag som er en "helligdag" passer fint, så tager jeg kran- traktoren med hjem fra smeden og læsser motoren.

Den er nu restaureret, og jeg regner med at præsentere den i Kongensbro i 1997.

Så moralen i denne beretning er:

"Forsøm ikke lejligheden til at gi en is til børnene engang imellem, jeg ved det kan betale sig."

Venlig hilsen
Motormanden.

Sådan fik jeg en 8 HK. B. L. A. (Om Jens Lauritsens handelstalent).

Af medlem nr. 1. Jens Lauritsen.

Det var efter en artikel i Aalborg Stiftstidende, at en mand fra Åbybro ringede til mig og ville sælge en BLA. motor. Jeg skulle komme hurtigt, for ejendommen var solgt.

Jeg var der dagen efter, og så en fin køreklar motor på soklen i motorhuset. Manden forlangte 500 kr., som han fik. Jeg skulle så hente motoren inden for en uge. En fredag eftermiddag gik turen derop i firmaets kran.

Ti minutter efter min ankomst kom også naboen og sagde:

”Hvad, har du solgt motoren, nu er du en rig mand, gamle motorer er gruelig dyre, hvad fik du? 500 kr., er du gal mand, hvis du havde fået 5000 kr. havde det ‘osse vot fo let’.”

Jeg kunne nu se, at manden med motoren havde fået det dårligt på grund af den dårlige handel. Jeg følte, at jeg måtte gøre noget, så jeg gik ud til dem, og sagde til naboen, at nu da jeg havde set, hvor fast motoren sad på soklen, var jeg parat til at opgive den. Du må gerne overtage den til 400 kr., og så sælge den til de mange tusinde.

Han svarede mig ikke, men sagde til manden: ”Hvad sagde du klokken var, halv 3, uha, uha, jeg skulle have været hjemme kl. 2 farvel, farvel.

Manden blev nu straks i bedre humør, vi fik læsset motoren, kom ind og fik kaffe, hvor vi så kunne more os over naboen, der pludselig fik så travlt med at komme hjem.

Venlig hilsen Motormanden.

Jeg tror der er mange, der har haft lignende oplevelser, lad os høre om dem, bare skriv i hånden som jeg, redaktøren retter altid fejlene.

Jens

En dag med en traktormekaniker i 50 erné som endte i retten i Terndrup. (Motor og traktorklubbens medlemsblad nr. 7-1996)

Morgenen startede, som sædvanligt i den periode, med at samle en Ferguson Motor, som arbejdsdrengen havde rensat. Og igen som sædvanligt ved 10 halv 11 tiden kom Jens Lübeck med en seddel og sendte mig af sted.

Det første sted var en mand ved Arden, som havde fået sin første traktor ca. 4 dage i forvejen. En brugt, men god Ferguson. Traktoren skulle justeres og efterses.

Vi kom ud til traktoren, som sprang i gang øjeblikkelig. Jeg sagde til manden, den går vel nok fantastisk godt, hvad vil du have lavet ved den. Jo sagde manden, jeg synes også den går godt, men ham, der oppe på bakken, har været på traktorkursus ved Bech Hansen den anden aften. Han kan høre nogle lyde, som ikke skal være der.

Jeg kunne dog berolige manden med, at de lyde vi kunne høre skulle være der. Og hvis ellers ham på bakken havde købt traktor hos os, ville han kunne høre de samme lyde. De var jo også i hans traktor, men der raslede det hele jo nok, så de ikke kunne høres, altså lå fejlen ved naboen og ikke i traktoren.

Vi kunne så, efter denne konklusion, gå ind og spise til middag, hvor vi så kunne fremhæve alle Fergusons fordele frem for Fordsons.

Næste stop var ved en Zetor ejer, der var et problem med køleren. Den var blevet utæt. Det måtte kunne ordnes på garantien, for traktoren var jo næsten ny. Sønnen havde lige været på før omtalte traktorkursus, og lært blandt andet at koge en køler ud med saltsyre. Det var jo ikke så smart med en Zetor A25, da den har jernkøler, så det gik ikke rigtig med garantien.

Den tredje på listen var i Rostrup, det var en petroleums Ferguson, som kørte mælketur. Den dryppede med olie ved forenden af traktoren.

Jeg regnede med, det var tætningsringen ved kileremskiven. Men for at demonstrere min ny installerede kompressor og med tanken om eventuel eftermiddagskaffe, startede jeg op, og blæste traktormotoren fuldstændig ren foran. Traktoren skulle så startes og gå et kvarter, så hvis manden skulle have kaffe, så var tiden der nu. Efter kaffen kunne jeg så se, at min første diagnose var forkert. Det var ikke den forreste simmerring ved remskiven, derimod var det den lille ved regulatorakslen, der var utæt. Da jeg havde alt med til Ferguson, var den hurtigt skiftet, og motoren var tæt.

Så var der kun tilbage, på hjemvejen, at montere en forlygte på en traktor i Visborg. Så var dagen gået, og det var skønt at komme hjem i varmen.

Det varede dog ikke så længe, for så ringede N.P. Lübeck (nuværende chef for A/S Jens Lübeck). Han var soldat, og var lige en tur hjemme på orlov.

Jeg skulle jo helst komme omgående. Alt, hvad vi skulle foretage os sammen med Niels, skulle gå stærkt. (Hvad det for øvrigt stadig ser ud til at gøre).

Han havde købt en folkevogn ved en bilhandler i Hadsund, og den skulle hentes. Vores værksted var dengang i Helberskov, og jeg boede i Als. Nå, men jeg fik afleveret Niels ved bilhandleren. Han gik ind og betalte, og jeg kørte hjemad med moderat fart, da det var meget isglat. Lige før Visborg overhalede Niels mig med stor fart. Det går galt, nåede jeg at tænke. Og det gjorde det. Han røg over grøften og ud på marken. Helt galt gik det dog ikke. Han reagerede som vanligt hurtigt. Han fik gearet ned, fandt en overkørsel, og nåede at komme op på vejen lige foran mig. Han hilste flot med armen og var lynhurtig væk over bakken.

Jeg nåede hjem uden flere overraskelser, og så var det endelig fyraften.

Men nu er vi så nået til retssagen.

Jeg blev indkaldt som vidne i retten i Terndrup.

Mælkekusken, med petroleumsgrossererens Fergusonen, havde fået 4 regninger på reparation af sin traktor, og han ville kun betale den sidste.

Den til Lübeck den var på 14 kr. og 50 øre med pakdåse kørsel og timeløn, og det var i orden, motoren var tæt.

Men de 3 andre duede ikke, fortalte han.

Først var han kørt til en fritidsmekaniker, som skiftede forreste pakdåse. Det hjalp ikke.

Så han kørte til en lokal mekaniker, som lavede det samme. Det blev heller ikke bedre.

Så kørte han til Motorcentralen i Hadsund. Hvor man konstaterede, at hvis den ikke kunne tættes med ny pakdåse, var motoren slidt op og skulle hovedrepareres. Det blev den så, med samme nedslående resultat.

Nu stod manden så med regninger på næsten 2500 kr. Og kun den på de 14,50 kr. havde hjulpet. Så han mente ikke, at de skulle have nogle penge, når de ikke havde forstand på hvad de lavede.

Dommeren var dog af en anden opfattelse. Han sagde, at når han havde haft tillid til værkstedet, og sat sin traktor der ind, skulle han også betale for det, der var blevet lavet.

Dommeren sluttede med at sige, at der ikke nogen steder i loven stod om, hvor dygtig en mekaniker skulle være, og det var jo skønt nok at få at høre. Dog ikke for den uheldige mælkekusk.

Sådan gik dagene dengang, og så lang tid efter husker man da heldigvis kun det sjove og de positive episoder.

Hvis nogen gider læse, kunne jeg måske nok grave en dag mere frem af erindringerne.

Med venlig hilsen

01 Motormanden. Jens.

Fra ”Den Store Høst i Paris.” (Da Jens Lauritsen høstede og tærskede på Champs Elysées fra Triumfbuen til Concordepladsen).

På grund af nogle strejker og blokader af hovedveje, var fransk landbrug kommet i modvind hos pariserne, og man ville så prøve en charmeoffensiv på den måde, at Champs Elysées fra Triumfbuen til Concordepladsen skulle plantes til med 1,8 ha hvede og ca. det samme med græs.

De 1,8 ha hvede blev delt op, så der blev plads til 14 lande, så vi alle kunne høste og tærske.

Vi fra Danmark skulle repræsentere tiden fra 1930 til 1935, så vi havde medbragt en B.L.A. motor fra 1931 og et Dronningborg tærskværk og presser, som var lidt yngre. Et spillemandslaug, som hed Nr. Djurs Spillemændene og De Gamle Karles Laug fra Dansk Landbrugsmuseum, og så Henrik og mig.

Fra starten var det kun Henrik, som var inviteret, men han sagde først nej, han skulle ikke nyde noget — tænk at stå alene i Paris med et sådant gammelt skrog og så 500.000 tilskuere — og at den så ikke kunne starte! Svend Nielsen (direktør på Landbrugsmuseet) kom så i tanker om mig, og jeg sagde selvfølgelig ja. Dog på visse betingelser: At jeg 1) kunne låne Henriks motor, og 2) At jeg ville have Henrik med som mekaniker. Jeg kunne jo ikke stå alene med sådan et gammelt skrog i Paris, vel? Det resulterede så i, at Henrik kom til at stå med 2 gamle skrog (motoren og motormanden af samme årgang).

Vor gode ven John kunne ikke komme med — det var meget stramt tilrettelagt fra Paris, sagde de på museet. Det måtte vi jo så rette os efter. Fredag kl. 15 var der afgang fra Gl. Estrup mod Paris.

Turen varede næsten 20 timer. Det var en elendig gammel bus, der rystede, knirkede og peb, så det var umuligt at sove. Det gjorde det jo heller ikke bedre, at Nr. Djurs Spillemændene fandt instrumenterne frem og forsøgte at overdøve det andet spektakel. Det viste sig nu senere, at de var flinke mennesker, der bare så gerne ville spille — Nå, men vi har jo alle vore særheder. Blandt de gamle karle var der heller ikke megen mekanisk snilde at spore, så Henrik og jeg var overladt til vort eget selskab, når der skulle tales om noget fornøftigt. Det var lige før, vi begyndte at savne John, selvom vi havde sagt det modsatte til ham, da vi tog af sted. Nå, men endelig nåede vi hotellet og fik morgenmad kl. ca. 11, sov en time og blev så kørt ind til et stadion, hvor alt materiellet skulle være, til den store høst gik i gang.

Og det hele var kommet: motor, tærskværk og presser — PLUS JOHN! Han var taget med som blind passager og var nået derned på 16 timer. 4 timer hurtigere end os. Og de timer var brugt til at undersøge, hvad de 13 andre nationer kunne stille op med. Efter John's mening var vi alt for dårlige, men det gik nu alligevel.

Lørdagen var hurtigt til ende, selv om den var gået med at vente.— Vente på at spise (råt oksekød! — på fransk — føj!!)— Vente på at blive instrueret (på fransk — føj!!)

Kl. 22.30 tilbage på hotellet og på hovedet i seng — og så vente igen — denne gang på at falde i søvn — for der var et nybagt ægtepar i brudesuiten ved siden af vores værelse (og de sku' have prøvet noget — på fransk).

Og så kom den store dag. Vi skulle være der kl. 9.00. Men det havde regnet hele natten, så alt var forsinket. Der holdt 130 sættevogne med paller, hvor hveden groede på, og lige så mange lastbiler med græsplæne, i hundredvis af arbejdere og sikkerhedspoliti og masser af gaffeltrucks. Og os, ja vi måtte vente igen til kl. 11.00. Så var alt på plads, og vi kunne gå og finde det danske flag og vente på vores materiel. Det kom kl. 12.00, og vi var køreklare kl. 1.00 — præcis til den tid, det hele skulle gå i gang.

De første 500.000 parisere var dukket op. Der var ca. 1,5 millioner mennesker, som nåede at se Den Store Høst.

Motoren startede over den første kompression. Tærskeholdet gik i— gang, og maskinafdelingen kunne tage den med ro. Men, som det gamle ord siger: For mange mekanikere fordærver motoren” (eller noget i den retning). For sådan gik det også her. Efter 10 minutters kørsel begyndte motoren at hamre, og vi måtte stoppe. Motoren, der lige var renoveret blandt andet med ny krydspind og bøsning, havde det ikke så godt. Den fik ingen olie, der var olie i smøreglasset og nåleventilen var åbnet, men justerskruen var drejet i bund, så der kom ingen olie. Vi fik så smurt rigtig godt og startet igen, men efter 2 minutter var det, det samme igen. Vi stopper igen og gør kort proces. Motoren bliver skilt ad, og krydspinden taget ud. John bliver udnævnt til skruestik, og Henrik filer krydspinden glat og rund, og jeg fortæller tærskeholdet om det

historiske i at renovere en B.L.A. motor i skyggen af Triumfbuen. Motoren samles igen, og kører så upåklageligt de sidste 5 timer.

Kl. 18 skal vi læsse vort materiel. Kl. 20 starter Fiat Agri deres mejetærskere, pressere og vogne, og det sidste korn høstes, og halmen køres væk. Vejfolkene læsser paller og fjerner spærringer, og den mest befærdede gade i Paris kan igen benyttes. Det var fantastisk, og det kostede kun 30 mill. fr.

Set og oplevet af Motormanden fra Buddum.

NB!

Der findes billeder fra oplevelserne i Paris. På Lokalarkivet har vi nogle meget, meget dårlige kopier af billederne.

Skulle der være nogen som har billederne, vil vi være meget glade for at få kopier af dem.

“Tærskværk” i Guldbæk (Før arbejdstilsynet kom ind i billedet). (Motor og traktorklubbens medlemsblad nr. 5-1995)

Landbrugets mekanisering begyndte så småt i sidste halvdel af forrige århundrede, men kom først rigtig i gang efter 1900 med “eksplosionsmotorens” indførelse. I Guldbæk startede man omkring 1905 en slags “Fællestærskværksforening”, hvor de fleste af byens gårde, både “Østerside” og “Vesterside” var med. (Der havde vist ellers fra gammel tid været et vist modsætningsforhold mellem disse “geografiske” områder).

Foreningens oprindelse fortæller sig i det dunkle, men man tager næppe fejl, om man tilskriver “Skovkredsen”, gårdejer Chr. Axelsen Jensen, Skovgården, en stor del af æren.

En vægtig grund til at vove sig ud i eksperimenter havde man i maskinpasseren, Jens Nielsen, også kaldet den gamle smed. Han boede i det lille stråtekte hus, øst for Guldbæk skole, og var noget af et matematisk og især mekanisk geni. I mange år passede han nidkært det indkøbte materiel: En stor petroleumsmotor med glødehoved og et skrummel af en halvrenser med pigtromle, begge mærkede “Buaas”.

Kr. Dollerup, som i dag bor i ovennævnte hus, har fortalt, hvordan lærer Vold tog eleverne fra Guldbæk gl. skole med til Skovgården.

Det må have været et eventyr! Ja, jeg behøver ikke at skrive hvordan det må have været, for det var stadig et eventyr, et storslået sceneri, som mine kammerater og jeg oplevede det i årene op mod 1920.

“Tærskværket kommer”. Var vi ikke samlede, så blev vi det hurtigt - det var vort “Cirkus i by”.

Først kom, trukket af stærke heste, selve tærskværket på små hjul og med ilæggerbrædt m.m.

læsset oven i halmrysteren. Derefter et nyt spand slæbende den vældige motor, der var forsynet med et kanonløb og et svinghjul, bitte børn! At det var tungt, kunne vi se på “vognen”, svære træbjælker båret af 4 karetmagerhjul, der ellers var de sværeste, vi kendte af den slags.

Nået til gården, der skulle holde for, blev skytset kørt i stilling.

Kornet, det drejede sig om, var gerne sat i stak tæt uden for laden, så halm og avner let kunne bringes i hus, men naturligvis måtte der heller ikke være for langt at bære de fyldte kornsække.

Hjulene på de to uhyrer blev dels gravet ned dels spændt fast med bjælker. Der blev målt ud, vatret af og banket pløkker i. - Alt under Smedens Argusøje. Havde der ikke været en vandtønde med i optøget, blev et par af hestene nu spændt for en ajletønde, der skulle øses op i vandtårnet.

Vi drenge, som hidtil kun var blevet gennet væk, når den gamle fandt os for nærgående, blev nu beordret helt ud i periferien. - Nu blev det jo direkte livsfarligt!

Der blev hældt petroleum på tanken og sprit på blæselampen; lampen blev pumpet og begyndte at hvæse og blev anbragt, så dens varme ånde ramte glødehovedet. Smeden, der havde sin mørkeblå snorefrakke af vejen og nu optrådte i blåstribet lærredstrøje, gik rundt og “tryllede” med en smørekande, alt imens han skævede til det snart havde den rigtige farve. (Som gammel smed kunne han jo af glødende jerns farve bedømme temperaturen ret nøjagtigt).

Når den gamle fandt øjeblikket inde, blev et par stærke karle kaldt frem. Håndtaget blev sat på svinghjulet, og efter et par omdrejninger gik motoren som regel i gang, og man åndede lettet op.

Man vidste jo, at motoren kunne slå tilbage og lemlæste de modige og stærke karle eller rive håndtaget fra dem og kaste det langt bort til stor fare for de omkringstående!

Men nu havde troldmanden med smørekanden tingene under kontrol; han sneg sig ind på det buldrende og gungrende uhyre og stillede på Watts regulatoren. Disse snurrende kugler, der for os drenge måske var det mest spændende ved maskineriet. - Det var jo dem, der bestemte farten.

Når farten var tilpas, kom næste farlige situation: Remmen skulle sættes på. Denne gang var det ikke den rå styrke, det kom an på.

Mandskabet til "Rempåsætning" udvalgte efter et helt andet princip. En af de tilstedeværende gårdmænd eller i det mindste en forkarl fik et nik fra smeden. Den, der blev nikket frem, som medhjælper, var heller ikke noget ansvarligt brushoved. Der gik jo da historier om folk, der havde mistet både arme og ben ved sådan et remtræk.

Men var remmen først på, og farten reguleret op igen, så pigtromlen derhenne i tærskemaskinen havde det rigtige omdrejningstal, kunne tærskningen begynde. Hver mand var på plads - et mandskab på 8-10 mand fra de implicerede gårde.

Vigtigst var "Ilæggeren". Dvs. i virkeligheden var han lige så underordnet som manden i stakken, og den der lagde på bræt, eller dem, der bar avner og halm fra eller "gulvede" halmen, eller dem, der passede sækkene og bar det dyrebare korn fra. -Den der styrede det hele, var og blev den gamle smed. Han var jo den, der kunne beregne, hvor meget det kunne gå at putte i maskineriet under hensyn til stråets og kærnernes beskaffenhed, renhed mv.

Det demonstrerede han tydeligt ved af og til, at tage uret op af lommen og tælle hvor mange neg, der blev puttet i pr. minut, og stemte tempoet ikke med hans beregninger, fik "Ilæggeren" skam besked.

De sidste par år smeden levede, måtte han om end nødtvungent give sine hemmeligheder fra sig; dog havde han den triumf, at den gamle motors nykker blev så slemme, at han måtte tilkaldes et par gange.

Men smeden døde, og motorens nykker blev efterhånden så slemme, at ikke engang han ville have kunnet klare dem.

Tiden var også ved at løbe fra foreningen. Nogle af medlemmerne havde selv fået kraft, vindmotor eller petroleumsmotor, nogle havde endog bedre og mere moderne tærskværker.

Omkring 1925 blev motoren for sidste gang kørt i hus bag Niels Abildgaards lade, hvorfra den få år senere blev kørt bort som 'gammelt jern'.

Niels Christensen (smed), Sørup, der på den tid havde anskaffet traktor og vel egentlig begyndte egnens første maskinstation, overtog tærskværket og de sidste kunder.

Hans søn Holger har fortalt mig, at kort efter byttede de tærskværket med et større og mere moderne.

Dette er fortalt mig af Jens Mark Guldbæk.

Venlig hilsen fra

Motormanden. Jens Lauritsen.

Hvordan jeg fik min Ruston motor.

Af medlem nr. 1. Jens Lauritsen.

Ruston HRG. 28Hk.

Jeg hørte om Rustonen første gang i 1975, da vi boede i Skivum Krat. Der havde vi eng langs Sønderup å. En af dem, som kom og fiskede, havde været i lære som kommis i Sønder Onsild Brugs, og i kælderen stod der en stor motor, som havde trukket mølleriet i foderstofften.

Foderstofften var bygget sammen med Brugsen, og var i 2 etager foruden kælder.

Jeg så den flotte motor gennem kældervinduet, da jeg en aften kom igennem Onsild.

Dagen efter ringede jeg til uddeleren. Han kunne dog ikke tage stilling, det skulle være bestyrelsen.

Han lovede at forelægge det. Men jeg hørte aldrig noget fra bestyrelsen, derimod kom der stadig folk og fortalte om motoren i Onsild Brugs. Så en gang mere kontaktede jeg en ny bestyrelse, som dog mente, den skulle på et museum på egnen.

Det var først i firserne, så jeg opgav nu motoren, men tipsene om en motor i Sdr. Onsild kom stadig. Så i 1987 læste jeg i avisen, at Onsild Brugs skulle lukkes lige før 100 års jubilæet, og FDB, som nu ejede bygningerne, ville sætte dem til salg.

Firmaet A. Enggård, som jeg arbejdede for, var på samme tid ved at lave en stor udvidelse ved FDB i Skalborg. Der traf jeg FDB bygningsinspektøren, og spurgte ham, hvad der skulle ske med motoren. Hvis jeg var interesseret kunne jeg sende et tilbud ind, der var allerede kommet flere. Det vil jeg gøre, sagde jeg til ham, og du kan nemt kende mit tilbud, da jeg ikke vil tilbyde penge for den, men et godt hjem.

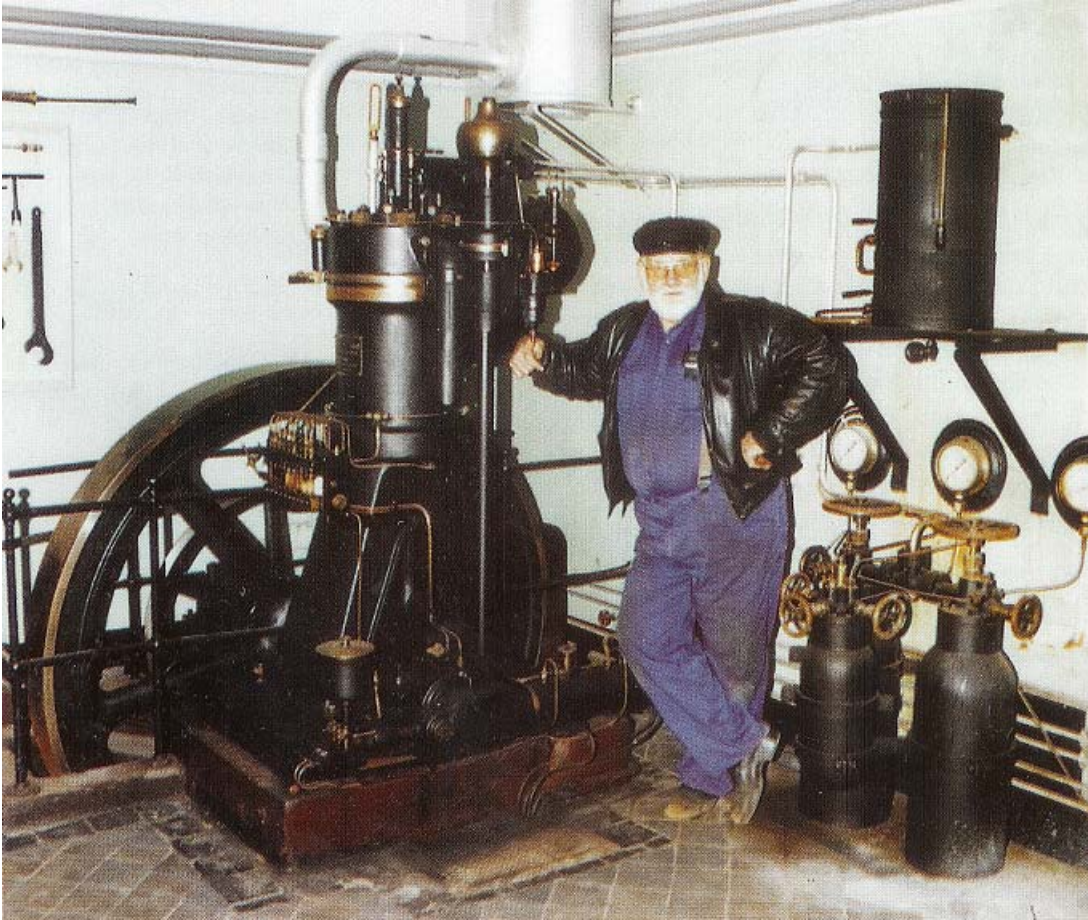
Jeg sendte så mit tilbud og en artikel fra Hobro Avis fra samme uge, og havde ikke mange forhåbninger om at høre fra dem. Men det gjorde jeg allerede ugen efter. Der kom en mand fra FDB og så mine motorer. Vi kørte så til Sdr. Onsild og så motoren, og jeg fik nøglerne til bygningen. Så kunne vi gå i gang 12 år efter, jeg havde hørt om motoren første gang.

Nu var uheldet ude, jeg begyndte at få mere ondt i ryggen. Det var en diskosprolaps, der var ved at udvikle sig, og som blev værre time for time, så jeg måtte tilkalde vennerne, min nabo nr. 53 Hans Ibsen, nr. 8 Henrik Høyer, og nr. 7 John W.. Da motoren stod i kælderen, og ikke kunne komme ud ad døren, måtte vi tage krumtappen af, og hejse delene op gennem et hul, som vi savede i gulvet over motoren. Taljen blev så sat fast i en 6' bjælke i loftet over motoren. Men bjælken bøjede ned i stedet for at hæve krumtap og svinghjul. Vi måtte så en etage højere op, hvor kværnene stod. Der var 12" bjælker, og vi hentede en jernbjælke i Svenstrup, som vi kunne lægge på tværs over bjælkerne. Vi kunne så hejse op og skubbe en jern- plade over hullet, vi måtte lægge jernplader hele vejen til porten, hvor kranbilen holdt, så det var noget af en opgave.

Trængslerne var dog ikke forbi dermed. Stemplet sad fast i cylinderen og toppakningen var lidt utæt. Da motoren var kølet af centralvarmen, så havde vandet sivet ind i cylinderen til alt var rustet fast, men det er en hel anden historie.

Venlig hilsen

Motormanden.



**Skørping Sanatorium 1997.
Motoren fra Skørping Sanatorium. (Motor og traktorklubbens
medlemsblad nr. 1-1998)**

En søndag i 1980 besøgte min søn mig i Skivum Krat, hvor jeg boede dengang. Han fortalte mig, at han og en kammerat havde været på sygebesøg på Skørping Sanatorium. De var kommet lidt for tidlig, og gik rundt og kiggede på bygningerne. Der mødte de maskinmesteren, som inviterede dem ind og se sanatoriets gamle motor, som var monteret da hospitalet blev bygget i 1904 - 1905.

Det var en spændende oplevelse, så de spurgte, om jeg måtte komme og se motoren. Det måtte jeg gerne, men der gik et par år eller tre, inden jeg fik mig taget sammen til besøget. Det var virkelig en oplevelse at høre den gamle motor i gang. Maskinmesteren var en spændende mand at tale med, han kunne huske alt fra han tiltrådte stillingen i 1945.

Jeg fortalte selvfølgelig, at jeg var meget interesseret i motoren, hvis den en gang skulle flyttes. Tiden gik, og bygningerne blev solgt, og nogle af dem udlejet til privathospital. Tiden gik til 1997. Så manglede kommunen en børnehave, og det var lige sagen at få den indrettet i den gamle servicebygning, som lå i skovkanten, og som indeholdt bl.a. motorrum, maskinværksted, vaskeri og transformator mm..

Hovedsagen var jo, at motoren skulle ud, og jeg vidste ikke noget, men det var der jo mange lokale, der gjorde, så der var mange om budet. Men ejerne bestemte nu, at den skulle overdrages til B & W Museet i København. Men heldigvis for mig skrev de tilbage fra B & W Museet, at hvis de ville gøre noget godt for deres motor, skulle de overdrage den til Nordjysk Motorsamling, så blev den på egnen og kom i gode hænder.

Jeg fik så besked om at motoren var min, og vi fik grønt lys for nedtagning d. 5. november. Jeg kontaktede medlem nr. 9 Svend Olesen til at gennemfotografere motoren og omgivelserne inden vi begyndte at skille motoren ad. Billederne blev fine. Svend er en god fotograf.

Da det var overstået gik jeg i gang med mine 4 hænder (mine egne to, og min højre hånd Knud og venstre Ole, som de benævnes når vi omtales i aviserne). Alt, som kunne afmonteres, blev det, idet motoren skulle ud at et vindueshul, og det kom den, og alle løse dele også, den 110 volt jævnstrømsdynamo med tilhørende instrumenter, så alt er nu hjemme i god behold.

Der var dog nogle ting ved motoren, som undrede mig. Der var monteret et Hans Jensen smøreapparat, det brugte B & W ikke på det tidspunkt, de brugte Mollerup apparater, og ikke mindst kompressoren, som er vandretliggende, det har jeg aldrig set eller læst om.

En B & W har altid lodret kompressor, og så var der nummeret no. 52, det passede ikke rigtigt. Da B & W motoren på Aalborg Vandværk var fra 1907, og havde no. 57. Så jeg måtte have fat i maskinmesteren igen, og høre om han havde svar på nogle af spørgsmålene.

Det havde han. Angående motor nr. kunne han fortælle, at motoren var tysk, og det originale skilt havde lagt der engang. Det var skiftet ud med et B & W nr. fordi de brugte det tyske nr. ved henvendelse til B & W. Derfor det høje B & W no..

Næste spørgsmål var, hvad hed den så? Det kunne han dog ikke huske, kun at det var den fabrik Rudolf Diesel var medejer af og hvis navn for øvrigt stod på de tre trykluftmanometre, så fabrikken hed Forenede Maskinfabrik og Maskinbygningselskab Værk Augsburg.

Jeg kan i bogen om Rudolf Diesel se, at det var på det værksted han eksperimenterede og byggede sine første motorer. Han har uden tvivl også set denne motor blive lavet, han levede til 1913. Smøreapparatet vidste han intet om, men der var lavet nogle forbedringer i 1936, så det var sikkert skiftet dengang.

Forresten var grunden til at B & W havde solgt en tysk motor, at de i 1904 kun lavede 3 størrelser, en 23 HK, en 30 HK og en 100 HK, og min motor er kun på 12 HK og vejer ca. 3 tons og har et svinghjul på 2 meter i diameter.

1904 var det første år B & W var på markedet med sine dieselmotorer. Jeg kan ikke se hvor mange de har lavet, da de kun opgiver at have fremstillet 496 HK i 1904. Det kunne jo f. eks.. være: 2 stk. 23 HK, 5 stk. 30 HK og 3 stk. 100 HK. Altså 10 motorer i alt. Derfor undrede B & W no. 52 mig på en årg. 1904.

Da denne motor er en af de første, er det en kompressor- diesel, hvilket betyder at diesel- olien pumpes op i et kammer med olie pumpen, og på tændingstidspunktet trykkes det ind i kompressionsrummet med et lufttryk på 60 atm.

Kompressoren på denne motor er meget speciel, den er vandretliggende, 2 trins og vandkølet. Den er trukket af krumtappen.

Det er hvad jeg kan fortælle i dag om en af verdens ældste dieselmotorer. Jeg håber, at jeg inden alt for længe kan skrive om, hvordan den er stillet op, og invitere jer til at høre den i gang.

Venlig hilsen
Motormanden.

Jens Lauritsens mor Betty boede Bakken 10. Hun vaskede for folk, og man kunne også få rullet sine duge her.

Hun havde det, man kaldte fransk vask og strygning. D.v.s. en der vasker hvidt kravetøj og manchetter. Selve vasken foregik på en speciel måde, med soda og sæbe iblødsætning. Men man måtte ikke gnide, hverken på mancherterne eller på flipperne. Særligt snavsede flipper og manchetter kunne således ligge i blød længe og bagefter i blegevand evt. klor.

Bagefter skulle de stives. Det foregik oftest med kartoffelmel eller det finere risstivelse. Skjorterne havde førhen (for det meste) løse flipper og manchetter. Og ofte havde man flere til en skjorte.

Hun drev blandt andet også en ishytte / pølsevogn i midten af 1960'erne. Den var placeret op mod den gamle børnefestplads med udsigt ud over stranden og Kattegat.

Her var der altid en god og venlig betjening og stor søgning af byens ungdom. Især efter en hård gang fodboldtræning om aftenen, var hendes pølser meget populære.

Man kunne næsten altid være sikker på, at hendes hjemvendte sønner, enten Henning eller Jens også var til stede. Så gik snakken, og der var altid en god historie, der skulle fortælles.

Både Henning og Jens havde jo været vidt omkring for at arbejde. De var begge to gode fortællere. De havde kunderne i deres hule hånd. Det kunne godt blive noget sent, og det var ikke altid, Betty



fik lukket før midnat.

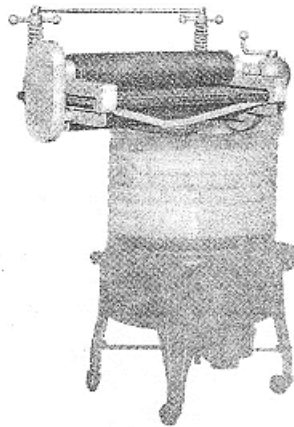
Lauritsen. Født 21.03-1907. Død 13.08-1992.

Betty



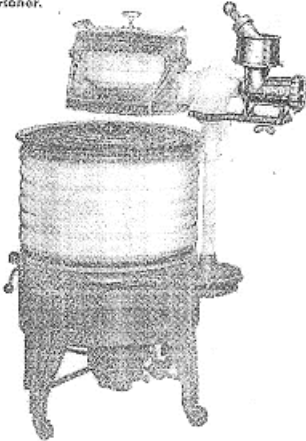
„Ferm“ Vaskemaskine

den helt ideale Husholdningsmaskine.
Passer i Størrelse til Husstande fra 2—40
Personer.



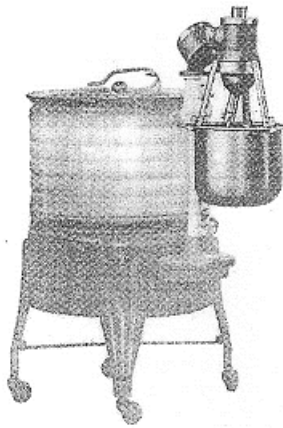
„Ferm“ Rulle

har en meget stor Ydeevne og ruller Døres
Vask hurtigt og behageligt. De vil forbausset
over Resultatet.



„Ferm“ Kødhakker

er uundværlig i den mellemstore Hushold-
ning. Hakker ca. 50 kg Kød paa 1 Time.



„Ferm“ Røremaskine

betyder Frikken over 70t og gør, at „Ferm“
Vaskemaskine bliver Husmoderens bedste
Modhjælpec.



Bror entreprenør Henning Lauritsen. Født 14.04-1936. Død

02.09-1991.

Henning Lauritsen var en af initiativtagerne for oprettelsen af Lokalhistorisk forening for Als & Omegn, og foreningens første formand da den blev stiftet i 1980.



Harald Frederik Vilhelmsen. Født

13.04-1906. Død 01.02-1992.

Betty udlejede også vaskemaskiner.

Hendes medhjælper Harald Vilhelmsen ”Syveren” bragte og hentede maskinerne på motorcykel med sidevogn. Senere dog i en lille varevogn.

Om Betty udlejede maskiner med kødhakker eller røremaskine, vides ikke. Vridemaskine var mere normalt. Her kunne man bogstavelig talt "Få armen i vridemaskinen".

"Ferm" vaskemaskinen fra Ulstrup Maskinfabrik blev et meget kendt produkt. Den var opbygget efter "vaskestol" princippet. Foruden den "store Ferm" som er vist her, fandtes der også en "lille Ferm". Den var forsynet med vridemaskine til håndkraft.

Om det ekstra tilbehør (kødhakker, røremaskine og rulle) blev særlig udbredt vides ikke, men det var en mulighed allerede i fyrerne, og det var vel før de meget udbredte husholdningsmaskiner kom frem.

Bragt i Medlemsbladet for MOTOR OG TRAKTORKLUBBEN ” JYLLAND ”. December 1999.
Af Kaj Woelke.

Efter Jens Lauritsens død og begravelse, har jeg genfundet en artikel om Jens og hans samling, som har været bragt i fagbladet “Ingeniøren” den 20/2. 1987.

Lad os mindes Jens, ved at gengive hans historie fra dengang:

REDDET FRA RUSTEN.

Dette er historien om, hvad et ordentlig los bagi for fyrré år siden kan føre til. Det er historien om en enestående samling af antikke og uvurderlige landbrugs- motorer, der står så tæt som svin i en stald. Det er også historien om det utrolige sammentræf af tilfældigheder, der genskabte en af Verdens allerførste forbrændingsmotorer.

“Specialværksted for Petroleumsmotorer. Kun åben mellem halv et og 12.30. Ærbødigst Jens Lauritsen.”

Et stort skilt på gavlen af den hvide længe er ene om at signalere, at der bag det kraftige gitterhegn bor en mand med en usædvanlig interesse for motorer. Faktisk udgør hans gård i det bakkede landskab ved Aars i Himmerland en fornem dansk kulturarv, for der har tusinder af arbejdstimer reddet 120 stykker gammel teknik fra den rustede undergang.

Mobilt kraftværk.

Hårdt og træls arbejde blev gennem den første halvdel af dette århundrede erstattet af motorer, der på gårdene rundt omkring trak tærskværk, vandpumper og meget andet. Ofte var flere bønder gået sammen om at anskaffe sig de hjælpsomme maskiner, som af elementære transport-hensyn blev sat på et par hjul. På den måde var det muligt for en firebenet havremotor med en hestekraft at slæbe det lille kraftværk fra gård til gård.

Brændte varm.

Trods evnen til at flytte sig kaldes den slags motorer for “stationære”, for de står på det samme sted, når de arbejder. Netop denne type har på snurrig vis bevæget Jens Lauritsen. Mere end 100- (heraf ca. 50 danske eksemplarer) har han gjort køreklare, siden han for 10 år siden brændte varm på sin tids - og energiforbrugende hobby.

Men hvad fik egentlig en mand til at begynde at tilbringe mange daglige timer og weekender med at pudse og polere, smøre og justere, makke og regere? Vi skruer tiden tilbage til sidst i 40’erne. Jens Lauritsen var teenager og i lære som “landbrugsmaskinmekaniker”. Han fortæller selv:

Fem kolbøtter.

“Det var en af de allerførste gange, jeg var alene på en opgave. Dengang var der stadigvæk nogle, der havde motorer til at trække forskellige redskaber, og det var sådan en, jeg skulle reparere. Jeg var kommet lige i middagspausen, så bonden sad og spiste sammen med konen og et par karle, men de holdt øje med, hvad jeg lavede. Arbejdet skulle gerne overstås i en fart, for jeg ville selv gerne hjem og spise, men i skyndingen glemte jeg alt om høj og lav tænding. Man skal starte motoren i “lav”, og så slå den over på “høj”, når den kører - ellers kan håndsvinget slå tilbage.

Jeg talte kun tre selv, men bonden sagde, at jeg slog fem kolbøtter ud gennem døren til det skur, hvor motoren stod. Og siden grinte han ad mig, hver gang vi stødte på hinanden”, siger Jens Lauritsen, med en mine, som afslører, at nordjyder trods alt bedst kan lide at more sig over andres

dumheder.

Motor i træerne.

Næsten 30 år senere - for godt 15 år siden - mødte jeg ham igen, og han hentydede atter til en vis hændelse.

- Godt det skidt er væk nu, sagde jeg.

- Næh, den ligger hjemme mellem træerne. Du må få den hvis du vil, svarede han, og på den måde fik jeg den første motor”.

To årtier udsat for regn og blæst fornægter sig ikke, og motoren var både i stykker og manglede en del stumper. Jens Lauritsen forsøgte at få hjælp på Teknisk Museum i Helsingør og på Landbrugsmuseet Gammel Estrup på Djursland, men uden held.

Men da Lauritsen er maskinformand i et stort Ålborg-firma og har været det i mere end 20 år, kunne han nemt få sine 30 maskinførere til at spørge sig for, når de kom rundt på byggepladser. Konkret blev han ikke meget klogere om den motor, han allerede havde, men han fik fem mere. Grunden til samlingen var lagt.

Pyt med nullerne.

I dag suppleres samlingen for eksempel ved, at folk enten direkte - eller gennem Teknisk Museum i Ålborg - ringer ham op, hvis de selv synes, de har noget spændende stående, som bør bevares. Men Lauritsen tager også ud og snuser, hvis jeg hører om en cykelhandler eller lignende, der vil lukke. Han investerer meget mere tid end penge, og reservedele laver han selv eller bytter han sig frem til, blandt andet på de stumpemarkeder, som holdes fire gange om året for folk, der ligesom han er bidt (eller sparket) af gammel mekanik. - Muligvis er der en, der vil have 800 kroner for en magnet eller karburator til en speciel motor. Så har jeg til gengæld måske en stump til netop den motorcykel, som han arbejder på. Det kan være, at jeg kun har givet 8 kroner for den, så nullerne på beløbet, kan vi selv sætte, siger Jens Lauritsen.

Efterhånden er han blevet ekspert udi historien om landbrugs- motorer. Og det er faktisk nødvendigt, for overhovedet at få samlet en kasse med rustne dele til velsmurt rotationskraft.

Fra smed til smart.

Som eksempel følger nu fortællingen om, hvordan detektiv-arbejde og ganske almindeligt lykketræf har betydet, at en af samlingens fineste klenodier - en uvurderlig B&W - motor, i år kan fejre sit 100 års jubilæum med at køre, efter en pause på 65 år.

I den vestjyske flække “Ørre” boede der før århundredeskiftet en smed, der opfandt en praktisk fjeder-tand til harver. Produktionen gik strygende, så i 1880’erne købte han en motor fra Burmeister & Wain, som kunne trække en forhammer til at banke på jernet.

Ved siden af den driftige smed lå der en slægtsgård, som en søn fra Amerika kom hjem for at overtage ved faderens død i 1902. Som en rigtig frisk-smart amerikaner købte han motoren af smeden, da den efterhånden var blevet for lille til hammer- brug, Sønnen brugte så de halvanden hestekraft til tærskværket.

Hans søn igen overtog gården, og motoren stod og prustede helt frem til ca. 1920, da den ikke længere var til megen nytte, men ejeren var af den type, der aldrig kastede noget væk. Som gammel ønskede han sig atter at høre motoren køre, men ingen museer kunne leve op til hans krav om at restaurere den på et halvt år.

“Åben og Lukket”.

Den lokale købmand havde flere gange hørt den gamle mand fortælle om sin motor, og fordi købmanden var med i en veteranbil-klubs udflugt til Jens Lauritsens samling, kom motoren fra Ørre for Lauritsens øre.

Lauritsen ville godt lave den på et halvt år, så han skrev til ejeren, men hørte intet i lang tid, - det viste sig at den gamle mand ikke længere var ved sine fulde fem.

Men da han døde, kom der pludseligt et brev fra skifteretten. Man havde fundet Jens Lauritsens brev, og motoren kom på den mekaniske intensiv-afdeling ved Aars.

Det kunne kun være en dansk motor, opdagede Lauritsen, for ved luftindsuget var hanens yderstillinger markeret med "A" og "L"- denne kombination af begyndelsesbogstaver for åben og lukket findes ikke på andre sprog.

Kopi - Bingo.

Han ringede rundt og bad folk om at sende materiale om danske forbrændingsmotorer, og blandt andre eksperten i landbrugsmaskiner, Tom Christensen, Køge, ville gerne hjælpe. Da han på det lokale bibliotek stod og ventede på at komme til at fotokopiere, hvad han havde, blev der afleveret en bog - "Det gamle Gilleleje", som Tom Christensen som tidsfordriv bladrede lidt i. I bogen var der et billede af en B&W motor, som han lige tog med, da han alligevel skulle kopiere. Bingo, det var netop den motor.

Nu var Lauritsen på sporet af B&W, og den nu pensionerede ingeniør Friis Petersen sendte tegninger og patenter af modellen fra fabrikken arkiv.

- Så kunne jeg genkende en masse dele, som jeg havde set i en kasse på gården, hvor jeg hentede motoren. Af sted igen efter resten, udreder Jens Lauritsen.

Min store svaghed.

Mange steder i motoren er der præget et "2", og Friis Petersen mener, faktisk det er den anden forbrændingsmotor, som B&W overhovedet producerede. I dag mangler den kun ti arbejdstimer, før den kan genskabe et 80 årigt lydbillede fra arbejdsmiljøet på en dansk gård.

- Det er min store svaghed. Når jeg bare mangler at gøre en motor helt færdig - når alle problemerne er klaret - mister jeg lidt af interessen. Men i år, hvor jeg regner med at den præcis bliver 100 år, skal den startes, siger Jens Lauritsen med overbevisning i stemmen.

Motoren har præcis den samme farve, som da den forlod fabrikken. Under lejerne bliver malingen beskyttet af kager af snavs og smøreolie, og derfor er det muligt at ramme nøjagtig den originale farve - det gør naboen, som er pensioneret malermester.

Aldrig sagt nej.

Jens Lauritsen er 55 år, og er begyndt at tænke på, hvad der engang skal blive af den enestående samling. Måske skal den tages vare på af en selvejende institution, men i hvert fald Teknisk Museum i Ålborg og Landbrugsmuseet i Gammel Estrup er - naturligvis - interesserede.

Foreløbig bliver klenodierne i stalden på gården ved Aars. Og Jens Lauritsen vil meget gerne høre fra folk, der ved, hvor lignende motorer gemmer sig.

Åbningstiderne på gavlen skal tages bogstaveligt.

- Jeg får ikke lavet noget, hvis hele egnen kører her forbi på søndagstur, når der kommer gæster.

Men jeg har aldrig sagt nej, hvis nogen har ringet i forvejen og spurgt, om de må kigge forbi, lover Jens Lauritsen.

For nogle år siden til min fødselsdag, fik jeg af Jens en gammel elektrisk kontakt og et fødselsdagskort.

Nederst i kortet skrev han: "Hold kontakten" hilsen Jens. Vi holdt kontakten i mange år, men så døde Jens den 6/9 1999.

Men det er jo i virkeligheden ikke nok at holde kontakten, den må også være tændt, for når den først er slukket, kan man ikke tænde den igen.

Kaj Woelke, Åbenrå.

Jens Lauritsen - in memoriam. (Motor og traktorklubbens medlemsblad nr. 8-1999)

Motormanden er død i nat. - Sådan lod ordene i telefonen den mandag morgen, hvor Jens om natten havde fået hjertestop.

Den slags meddelelser værner jeg mig aldrig til, selv om jeg vidste, at Jens havde døjet med helbredet, og vi vel alle vidste, hvor det bar hen.

Jens Lauritsen var blandt de allerførste samlere af vor slags her i landet, og meget tidligt syslede han med tanker om en veteranklub.

Et af de første tiltag var RUSTY WHEELS, en gruppe på 4 personer, som arrangerede et par træf, bla. i Skivum på Jenses tidligere adresse. Det førte over DVTK til 3. forsøg, som må betegnes som lykkens gang, hvor Jens igen var medstifter, og påtog sig hvervet, som vor første formand og følgelig fik medlemsnummer 1.

Jens blev bla. kendt for sine lune bemærkninger, som flere gange har reddet en tilspidset situation. Vi har med fornøjelse læst hans små lune historier her i bladet. Jo, Jens vil blive husket for meget, men nok mest for sin fine samling, som han har opbygget sit museum omkring. Utallige er også dem, som har fået et råd, eller er blevet hjulpet med en stump, som han kaldte sine reservedele. Jens vil blive savnet, men også mindet med taknemmelighed af dem, som fik fornøjelsen af at kende ham.

Æret være Jens's minde.

04 Hans Larsen.

Mindeord.

Disse mindeord til minde om no. 1, som ikke er blandt os længere.

Jens Lauritsen, som alle, der læser bladet kender enten personligt, eller efter talrige artikler og lune historier om motorverdenens underfundigheder, døde pludseligt på hospitalet i ugen efter sin hjerteoperation.

Han efterlader sin store motor- og traktorsamling som en fond. Samlet på sit private museum, som mange af os vil mindes med en dyb grad af ærbødighed.

Museet havde i år åbent på 9. sæson i hjemmet på Buddumvej i Hadsund. Det har været under stadig og rivende udvikling under Jens' kyndige vejledning.

De første maskiner blev allerede monteret omkring 1988, og var en stor Bukh dieselmotor (1950) der trak en generator. Den stammede fra Upernavik på Grønland, og var senere stillet op forskellige steder i Aalborg. Dens sidst kendte arbejdsplads var Gistrup Fjernvarmeværk. Anlægget blev monteret i et ledigt rum på gården med eltavler og kompressorer, og efter at Knud O. Hansen var tiltrådt som medhjælp i 1993, blev motoren skilt ad, renoveret og malet, og fremstod i sin nuværende form.

Bortset fra en periode med sygdom, har Knud Hansen siden været i teamet, der har frembragt museet i sin nuværende form.

Jens Lauritsens privatøkonomi har været den drivende kraft, men der er ydet uvurderlig hjælp fra en endeløs række af støttepersoner og -instanser. Det er således ikke alene en enkelt mands værk, vi mindes her i dag.

Jens Lauritsen er egentlig uddannet som traktormekaniker, og blev siden ansat som maskinformand ved A. Enggaard A/S.

I 80'erne flyttede han med sin hustru Elly til ejendommen Buddumvej 4, 9560 Hadsund. Her havde han mulighed for at varetage sin hobby. At istandsætte gamle motorer, og hurtigt voksede samlingen.

Motorerne blev på eget værksted adskilt, renoveret og samlet, og stod nyistandsatte og funktionsdygtige på rad og række i stalden. Den blev ombygget til formålet med udstødningssystem og køling for hver enkelt maskine.

Museet blev udvidet med smedje, arbejdsredskaber og landbrugsmaskiner. Jens byggede en maskinhal til ly for de talrige motorer og forskellige vej- og arbejdsmaskiner. Maskiner som det lykkedes ham at redde fra skrotning, når de havde udtjent deres funktionsdage. At det i det sidste år kneb med overdækket plads, nødvendiggjorde realisering af en del materiel til andre interesserede samlere. Specielt er traktorsamlingen mindsket, hvilket bekymrede Jens en del.

At nyistandsatte motorer måtte stå udendørs, havde han besluttet sig for at gøre noget ved. Der måtte skabes mere plads i den store maskinhal.

Før sin død nåede Jens således at få ryddet op, så vi dag kan beundre hans livsværk.

Som museumsmand blev han mere og mere erfaren, og et ønske om autenticitet blev mere udtalt.

Ved Skørping hospital skulle det gamle originale maskinrum ryddes, da servicebygningen skulle laves om til børnehave. Jens tilbød selv at nedtage den gamle dieselmaskine, for ikke at noget skulle gå tabt eller itu. Alt blev gennemfotograferet på stedet og minutiøst nedtaget. Hele den forløbne vinter er gået med den gennemgribende restaurering af det gamle motoranlæg. Det er nu monteret fuldstændig autentisk på en specialfremstillet sokkel, og brændstofrør, manometre, trykflasker, tank og værktøjstavler er placeret i et separat nyrenoveret afsnit af museet.

Jens Lauritsen var stolt af sit værk og med rette. Da han fik en stor artikel, om denne ældste kørende dieselmotor optaget i et førende engelsk motortidsskrift, viste han stolt denne frem for os andre interesserede.

Han nåede således, at blive kendt langt udenfor Danmarks grænser, hvilket også de talrige besøgende specialinteresserede fra udlandet var et levende bevis på.

Personligt var Jens dog beskeden, gæstfri, lun og altid hjælpsom. Talrige er de, som er blevet hjulpet med et godt råd til at løse et problem, eller en stump der har været umulig at fremskaffe.

Tabet af Elly og sønnen Knuds død for nogle få år siden, tog Jens sig meget nær, men forsøgte ikke at lade sig mærke med noget, og talte kun sjældent herom. Museet og samlingen krævede fuldt ud hans kræfter, der trods hans mangeårige hjertesygdom var imponerende. Mange har følt sig inspireret af hans selskab, og museets gæster har ofte været skuffede, når motormanden ikke selv var til stede og kunne fortælle dem en god historie.

Hans egentlige modstander var bureaukratiet og følelsen af manglende opbakning til sit projekt fra offentlig side.

Det lykkedes ham således ikke, at få bindende tilsagn om nogen offentlig støtte, skønt økonomien i projektet ifølge sagens natur altid måtte være anstrengt. Men det lykkedes Jens og medarbejdere, at bringe det hastigt voksende "barn" på fode. Vi andre har, i denne sæson, kunnet glæde os over et enestående seværdigt museum, der danner rammen om motor- og traktorsamlingen.

Det var en stor skuffelse for Jens, at ikke flere benyttede chancen dette år for at få denne oplevelse og dele den med ham. Samtidig følte han det som en stor økonomisk belastning, at museumsdriften ikke kunne hvile i sig selv, på et tidspunkt, da Jens med sine 68 år netop var gået på folkepension. Som den foregangsmand og medstifter Jens var med hensyn til opstart og lederskab af traktorklubben, startede han sit eget private museum. Han har vist vejen til, hvorledes dette kan gøres og føres ud i livet.

Der knytter sig en historie til de fleste maskiner, og der er en stigende grad af autenticitet, efterhånden som restaureringen og projekterne blev mere og mere komplekse. F.eks. er opbygningen af museets sidste store B&W diesel en tro kopi af opstillingen på Skørping sanatorium, hvorfra maskinen skulle nedtages. Nedtagningen foretog J. L. selv nænsomt efter omhyggelig affotografering af den oprindelige installation. Opbygningen er foretaget med en sådan

akkuratesse, så kun udstødningsrøret er placeret anderledes, nødvendiggjort af bygningernes konstruktion.

En nyere opsat 220 volt generator er udskiftet med en oprindelig model. Ifølge den nu 92 årige tidligere maskinpasser på Skørping Sanatorium "ligner den næsten den der var der fra "ny"

Så, ikke bare var Jens tro mod det autentiske og fortiden, men også en habil museumsmand, der ikke er her mere. Han gjorde, hvad han kunne for at sikre samlingen, og førte adskillige forhandlinger med det offentlige for at sikre den økonomisk- dog uden samme held.

Den var og forblev opbygget på hans private økonomi, og det var en stor skuffelse, da han følte, at besøgstallet svigtede på dette specielle museumsområde, og der fortsat måtte indskydes penge i projektet.

Han følte sig fristet til at lefle for folkeligheden ved at oprette cafeteria og diverse forlystelser. Det blev dog kun til en legeplads for børnene med minibiler og traktorer i lilleputformat. Samt steder, hvor de besøgende kunne spise medbragt mad.

Han savnede, at kunne beskæftige sig med sin hobby, som var at restaurere motorer.

Rygterne og ryet var internationalt. Motormanden havde ry for, at der ikke fandtes den motor, han ikke kunne få til at køre igen.

Talrige er eksemplerne, hvor han er blevet hidkaldt langvejs fra på grund af en genstridig maskine efter råd fra en, der kendte motormanden fra Buddum ved Als.

Jens havde en hjertesygdom de sidste år af sit liv, der de sidste måneder i betydelig grad indskrænkede hans livsudfoldelse. Han kunne ikke længere starte de store motorer op, og var besværet, når han færdedes på grunden.

Med udsigt til en bedring af tilstanden, besluttede Jens at lade sig operere, men døde pludseligt på hospitalet 1 uge efter vel gennemført operation.

Han nåede inden sin død, at indsætte sin utrættelige hjælper og højre hånd Knud O. Hansen som sin efterfølger i bestyrelsen for Jens Lauritsens fond, der ejer den omfattende motor- og maskinsamling, som udgør ryggraden i museet, der hørte til Jens Lauritsens private ejendom.

Da museet har en enestående uddannelsesmæssig værdi, og som museum fremtræder som et hele og et autentisk minde om en svunden tid; gøres der et forsøg på at bevare dette og samlingen for eftertiden.

Alle, der brænder for sagen om at bevare en flig af fortiden med interesse for ældre motorer specielt petroleumsmotorer og gamle dieselmotorer, bør føle sig forpligtet til at støtte op om og yde et bidrag til etableringen af en selvejende institution, der kan rumme Jens Lauritsens store samling og museum i dag kaldet "Nordjysk Motor- og Traktorsamling".

Der er nogle, der straks tænker på, hvordan de kan flytte samlingen. - Jeg vil med ærbødighed for Jens Lauritsens minde sige, hvor dyrt vil det ikke blive og hvor meget vil derved ikke gå tabt i autenticitet og "liv".

Maskinerne er produceret til brug i landbrug og industri og hører til på en gård! Og der er masser af plads!

Omgivelserne giver en smuk ramme om "Motormandens Museum", i hvilket det er blevet skabt.

Der er tilmed en nærliggende flyveplads for taxaflyvning og små maskiner. Hvilket især kan have interesse for udenlandske motorinteresserede. Så sig ikke, at Jens Lauritsen ikke var forud for sin tid!

Til minde om ham, der stadig kan kalde sig no. 1.

Girokort og girokontonummer samt fundats til Fonden for bevarelse af "Nordjysk Motor- og Traktorsamling" kan fås hos Knud O. Hansen, Tlf.: 98573232, eller på adressen:

Buddumvej 4. 9560 Hadsund.

Helge Skeltved, Horsens

Medl. nr. 1198.

Erindringer om Jens og Elly v./ Dave Croft, England.

Det var ca. 2 år efter, at jeg var begyndt at samle på stationære motorer, at jeg så en annonce i "Stationary Engine". oktober 1981. Den sagde, at 15 danske motorer var til bytte med engelske motorer ved kontakt med Quist og teleformummer.

Da jeg ringede til nummeret, fortalte manden, at han agerede for Jens Lauritsen, som talte meget lidt engelsk. Jeg spurgte hos venner i Nordvest Stationær Motor Klub, om nogen var interesserede i handelen, og på den måde blev 8 motorer byttet - tre var mine, og fem fra andre medlemmer.

Vores næste problem blev så transporten, som viste sig at være temmelig dyr imellem vores lande. Grundfoss Pumps blev vores redning. De har en afdeling tæt på mit hjem, og de var villige til at transportere motorerne, når de havde plads i deres lastbiler. Deres eneste betingelse var, at en tak til dem skulle skrives på fremtidige udstillingsskilte.

Bytningen skete til alles tilfredshed, og jeg besluttede, at jeg måtte møde Jens og se hans samling. I juni 1983 rejste min kone og jeg til Danmark i vores gamle autocamper og besøgte Jens og Elly i hans gamle museum i Skivum.

Vi blev budt meget velkommen, og selv med sprogvanskeligheder kom vi godt ud af det sammen. David Rimmer og hans familie ankom en uge senere.

Jens tog os med rundt på besøg til nogle af de mest interessante samlinger. Bla. til to traktormuseer på Mors, Aalborg Vandværk og en træskofabrik, som stadig brugte de gamle maskiner.

I Haderup besøgte vi Sørensen brødrene, som viste os en meget interessant og omfattende samling.

Mens vi var på besøg, havde Jens arrangeret foredrag og viste lysbilleder for os fra Nordjysk Vintage Motor Klub i Ålborg. Vi blev forbavsede over at blive præsenteret som engelske sagkyndige angående restaurering af veteranbiler, da vi skulle holde tale. Der var en ung mand, som viste os en John Deere åben krumtap motor, som han medbragte med besvær.

Selv om jeg kun besøgte Jens og Elly tre gange i løbet af de 18 år, følte jeg, at tillid og venskab imellem os voksede støt trods sprogforskellen. Vi vekslede information, fotos og reservedele pr. post. Senere skete udveksling pr. telefon, som Jenses engelsk og mit dansk langsomt udviklede.

Jens havde altid ønsket at besøge England, men pga. Ellys frygt for skibe blev det ikke til noget. Efter hendes død planlagde Jens at besøge Tatton Park udstilling, men måtte desværre erkende, at hans helbred forhindrede det - og nu bliver det aldrig!!

Alle deres engelske venner vil altid mindes Jens og Elly med stor affektion og glæde.

Dave Croft.

Barry Timnis, som også var en god engelsk ven af Jens og Elly, vil også gerne udtrykke sin store sorg over Jenses død. Han besøgte dem næsten hvert år omkring Kongensbro træf, og vil savne det samvær, de havde sammen.

Oversat af Jenni og Keld Christensen (05).

Han er specialist i det stationære

Af OLE BERGH
Foto: PREBEN VEIBY

Man får sine ting på de mest forbløffende impulser. Jeg var ude efter en håndtrukket boremaskine fra sidst i 1800-årene, men manden ville ikke af med den. Han havde en lille maskinstation og var tilfreds med den gamle boremaskine. En dag kunne jeg mærke på ham, at han pludselig var interesseret i at sælge.

Har du ødelagt den? Kan den ikke bore mere? Jo, jo, den var så god som ny. Men mor vil ikke blive ved med at trække den!

Hans kone var over 80, så det var rimeligt nok, og jeg fik maskinen ind i samlingen.

Den er en af perlerne i maskinformand Jens Lauritsens samling af landbrugsmotorer og landbrugsredskaber i Skivum Østerkrat ved Suldrup.

Jens Lauritsen er specialist

Samlingen ligger så afsides som man kan komme af sted med det i vore dage. Man kører ad vidtløftige bi- og markveje. Der er et stort skilt på gavlen, og det fortæller, at man på grund af travlhed kun har åbent mellem halv et og 12.30, men interesserede kan komme tidligere. Med interesse er Jens Lauritsen i særdeleshed folk, der selv har gamle maskiner. Det er et hobbyforetagende, ingen entre, men en kvalitet, der er enestående på dansk plan. Jens Lauritsen er specialist, han koncentrerer sig om stationære landbrugsmotorer, men gør dog få undtagelser. Hans ældste stykke er en hestegang fra midten af forrige århundrede, men den arbejdede på en lille gård på Århus-kanten til længe efter Anden Verdenskrig. En hestegang er et drev, som en hest trækker i cirkel-gang. Denne her var beregnet bl.a. til at pumpe vand op i beholderen på loftet. En lille islænder klarede arbejdet uden særligt opsyn, men den trak langsomt og længe. I sommeren 1981 - indtil manden bankede på ruden inde fra haset. Så gav det et lille spjæt i den, og den trak rimeligt igen.

Motoren smed ham ud ad døren

Hvordan kommer man i gang med sådan en specialitet at samle på stationære landbrugsmotorer?

Jens Lauritsen kom som 14-årig i traktor-mekanikerlære hos Jens Lübeck i Helsingørskov - far til den Lübeck, der købte Overgaard. En dag skulle den unge Lauritsen starte en stationær motor med håndsving uden at have større forstand på det. Maskinen gik kontra og smed med hånden Jens Lauritsen ud ad døren og midt ud på gårdspladsen.

Mange år efter mødte jeg en mand, fortæller Jens Lauritsen. Han spurgte: «Ka do houe, da maskinen smed dig midt ud i gården?» Det grinede vi ad, og så sagde manden, at maskinen var kapot for længe siden. Den lå ude i træerne, og jeg måtte gerne få den.

Jeg tog den med hjem for de gamle minders skyld og opdagede, at det var meget sværere at få den i stand, end jeg havde troet. Jeg fik fat i fire gamle motorer for at skaffe reservedele, men først med den femte lykkedes det. Så havde jeg en, der kunne gå og fire vrage. Det var begyndelsen på samlingen.

Kørte rundt til medlemmerne

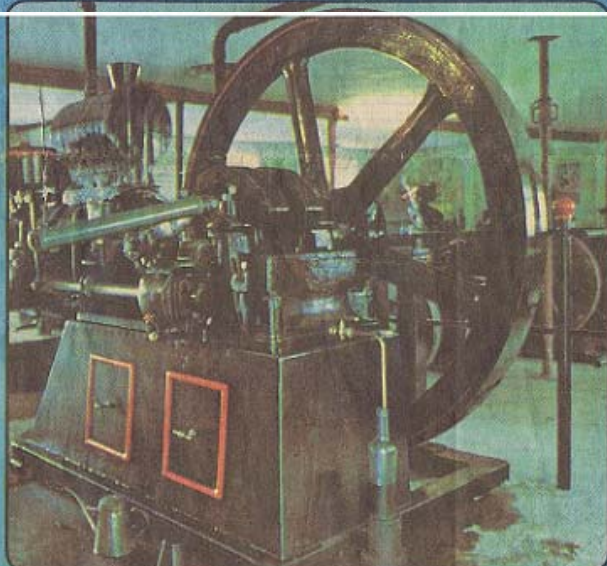
Men hen ad vejen havde jeg opdaget, hvor lidt der er gemt af mekanikken fra de pionerer i dansk landbrug. Jeg er maskinformand i entreprenørfirmaet A. Engsgaard i Svenstrup, det er jeg nødt til at prale med for at man kan forstå sammenhængen. Vi har haft så meget at gøre med Aalborg Historiske Museum, når de skulle grave ud. Marsen var den første i Danmark der brugte mekanisk afskrabning af jorden i papirtykkende lag - med en af vores



Jens Lauritsen med den gamle hestegang, som en gang blev trukket af en islænder, der passede arbejdet selv. Gik det for langsomt, bankede manden på ruden.



Samlingens eneste lokomobil. Motoren kører på ræle og blev med hestekraft trukket rundt til landmænd, der var medlemmer af tærskeløberingen.



En Deutz fra 1906. Den har stået på en maskinfabrik i Aalborg, indtil den i 1926 blev afløst og havnede som landbrugsmotor i Saltum.

Specialværksted for Petroleumsmotorer
Åben mellem halv et og 12.30
Erbødigt Jens Lauritsen

Usædvanlig fagmand med landets bedste og mest afsides samling på sit felt: Jens Lauritsen i Skivum Østerkrat, der begyndte, fordi en motor smed ham ud ad døren



En petroleumsmotor fra 1930. Rolls Roycen den gang inden for danske landbrugsmotorer. Bygget i Holstebro

skrabere. Jeg gik til museet for at få besked om de gamle motorer, og de sagde, at jeg skulle spørge på statens landbrugsmuseum på Gammel Estrup. De har siger og skriver to. Det gav lyst til at gå i krig med maskineriet. Nu har jeg 29 forskellige fabrikater repræsenteret plus diverse løsere, 75 stykker ialt. Hestegangen og håndboremaskinen hører til de sidste.

Jens Lauritsen har mange

pragtstykker. Der er lokomobil her, en af de få ting i samlingen, der ikke er stationær. Den er fra 1907 og kører på ræle, en vældig forbedring i forhold til damplokomobiler, der gik forud. Det var den gang, landmændene lavede tærskeselskaber for at slippe for at tærske med plejl. Selskabet ansæftede et lokomobil og et transportabelt tærskværk, der kørte rundt til medlemmerne.

Jens Lauritsen fandt eksemplaret her på Mors, men kun motoren var tilbage. - Gennem i Københavns stadsarkiv, hvor jeg kender en, hvis far er fra Nibe, sporede jeg lokomobil til maskinfabrikken Tuxholm i Valby og ved hjælp af tegninger fra dem kunne jeg bygge hele lokomobil op. Jeg er knap færdig med den, men det kan allerede køre - ligesom de andre motorer, som jeg har

shinet op til og med malingen. Jeg er ikke alene om det. Gode venner med sans og håndslag for hver deres detaljer, hjælper til. Meget af det må vi lave i hånden eller få specialstøbt - eller sådan en enkelthed som den korrekte farve. Min nabo Gunnar Christensen, tidligere malermester i Hobro, kigger under lejligheden på det sted her til stadsighed dryppet olie, og der er den originale farve som

regel bevaret. Så blander han i det rigtige forhold, og vi får det gamle grej til at se ud som nyt. Nostalgi blæser vi på. Vi vil vise, hvordan tingene så ud, og hvordan de gik, da de var i deres bedste alder.

Lige så meget som en funet knallert

Der står en Deutz her fra 1906. Den starter på stedet og

går blødt og dejligt med sine 315 omdrejninger i minuttet. Den vejer 1500 kg - og udvikler samme energi som en tånet knallert! Det var med hjælpstændingen de fik omdrejningerne op i tal, en af forudsætningerne for større energiuudvikling. Jeg er særlig om over en dieselmotor så ung som fra 1948. Den er bygget på Aså Jernstøberi og har aldrig været repareret. Den går bare - i

al sin rørende enkelhed. Vi har den fine historie om de avancerede amerikanske landbrugsmaskiner, der blev sendt til udviklingslandene. Men de var så indviklede, at der skulle en hel del værktøj og kundskaber til for at reparere dem. Desuden var folk slemme til at pille kobberet fra starteren af. Det var så værdifuldt i andre sammenhænge. Man kunne f.eks. få en kone for det. Hvad skulle man desuden med alt det maskinpumperi, når hun var god til det?

En mand fra DANIDA så sådan et vrage efter en avanceret maskine og kom i tanker om den gamle Aså-diesel hjemme i rosen. Den har to store drivhjul og ikke ret mange andre dikkedarer. Den var som skabt til en overgangsperiode i udviklingslandene - og jeg har stående en magen til. De laver dem stadig i Aså.

Centralvarme af den gamle Deutz

Der er gode sidehistorier om næsten alt det, jeg har stående. Vi talte om den siddige Deutz fra 1906. Det år blev den stillet op i en maskinfabrik i Aalborg, nævnet på den har jeg desværre aldrig kunnet finde. Men i 1926 kom den ud på en gård i Saltum. Værkføreren var bror til manden på gården. Da jeg fik den mange år efter, var manden død, men naboen kunne historien om, hvordan de onfandt centralvarme i fabrikken takket være den gamle Deutz. På en kold vinterdag, da de sad med deres mellemmadder i det kolde rum med cementgulv, fik en af de kvikke en ide ved at se på det dampende kølebasin ude i gården. Deutz'en skulle bruge meget køle-vand. Hvorfor fører vi ikke køleret ind under bænken? Det gjorde de efter lyftaten, og så havde de centralvarme på en tid, da det var en næsten ukendt luksus i Aalborg.

Herlighederne i Skivum Østerkrat har et flot navn: «Nordjysk Motorsamling». - Det kan jeg takke Aalborg Historiske Museum for. Jeg beklagede mig til Jan Koch over, at de store maskinfabrikker aldrig svarede mig, når jeg bad om gamle kataloger og oplysninger. «Hvordan skriver du til dem - hvad slutter du med?» «Venlig hilsen Jens Lauritsen. Hvad ellers?»

Nu svarer de på brevene

Jan Koch forklarede mig fålmødt, at jeg skulle få trykt noget brev på et flot navn. Nordjysk Motorsamling for eksempel. Nu får de sådan nogle fine breve og en korrekt og ikke spor venlig underskrift. Til gengæld svarer de, og det er dejligt.

Jeg får tingene foræret eller køber i konkurrence med skrotprisen - og somme tider bliver jeg snydt, men aldrig med maskinerne. For en fuldstændigheds skyld må jeg nævne, at jeg har en interesse til, og det er fjerkræ. Jeg tror, at jeg er den eneste herhjemme, der har fremavlet en fuldstændig hvid påfugl, og det begyndte med en, der havde søkt hvide fjer i den ene vinge. Det varede 36 år, men så var den der - hvorefter vi mistede den. Så opdagede vi til vor begejstring eller ærgrelse eller begge dele, at der var en hvid påfugl til salg nede på Fyn. Vi købte den for alt for mange penge, besatte som vi var af eksperimentet. Da vi fik den hjem, opdagede vi, at den havde røde øjne, altså en albino, som slet ikke har hvide egenskaber. Den avler ganske almindelige brogede påfugle.

Motorene må aldrig sælges

Jeg fortæller det, for at man kan forstå lidt af besættelsen bag dette at ville være special-samler. Det er noget andet med maskinerne, selv om det godt kan minde lidt om den hvide påfugl. Man skal ikke lade sig narre, og man skal ikke tjene på det. Samlingen her går til landbrugsmuseet på Gammel Estrup, når min kone og jeg ikke kan trække et håndtag mere. Vi vil ikke risikere, at motorerne bliver solgt og delt. Indtil da er du og alle de andre altid velkomne mellem halv et og 12.30.

Jens i Krattet vil vise landbrugets første mekanisering

- Jeg holder af at lave det, som ikke kan laves! Det er Jens Lauritsens motto. Han bor i en øde beliggende landboejendom ved Skivum Krat i Himmerland, hvor han har samlet over 80 motorer og redskaber, som engang var i brug i landbrug og små fabrikker i Vendsyssel, Mors og Himmerland, og han har sat dem alle i stand, så de kører som nye.

Tekst og foto: Viggo Vandkræ Thomsen

Landsbyen Skivum ligger smukt omkring den 800 år gamle kirke. Den ligger også noget for sig selv, midt mellem byerne Aars og Nibe, men ældgamle snoede veje fører fra kirkepladsen videre ud til store marker og høje bakker, hvor der er endnu mere ro, ud i »krattet«, som egens folk altid har sagt. Marker går her over i skov og skrænter ned mod Sønderup å,

og herude ligger det lille husmandssted »Frydendal«, hvis stald rummer Danmarks mest ejendommelige samling af gamle motorer fra danske landbohjemms første, spæde forsøg med overgang til mekanisering.

Manden bag den usædvanlige samling er Jens Lauritsen, en stiftfærdig himmerlending, som de jo er, de folk fra Himmerland. Også med et stille lune, som da også viser sig, når han viser rundt mellem sine mere end 80 gamle motorer, vist nok Danmarks største motorsamling.

- Det hele begyndte med, at en motor smed mig ud af værkstedet, så jeg landede på gårdspladsen, fortæller Jens Lauritsen. Som 14-årig

mekanisering, siger han og viser hen til en »maskine« i udstillingens ene hjørne.

- Det er det første forsøg med et tærskværk. Nu om stunder kører landmænd med mejtelærkere, som både høster og tærsker kornet, men i århundreder havde landmænd brugt plejle til at slå kærerne fra stælene. For hen ved 100 år siden blev denne »høstlærker« konstrueret. Det er et tærskværk, som blev trukket med et håndtag. Det var et tungt arbejde at få kærerne af på den måde, men det var lettere end plejlene. Det her håndtærskværk blev oprindeligt brugt på et husmandssted her i Skivum, så sat væk, men nu kan det bruges igen, om det skulle være. Det skal det jo nok ikke.

Samme motor i 44 år - uden mekaniker!

Vi går hen til en vældig motor med stort svinghjul. Det er en Deutz fra Köln. Den er fra 1906, men står fulstændig som ny, skinnende i oprindelige farver.

- Min nabo, Gunnar Christensen, er till. malermester, og han hjælper med malerarbejdet. Vi finder de oprindelige farver, der er som regel en smule under lejterne, beskyttet af olier, og så kan vi få motorerne lavet som ny.

- Kan den også køre?
- Vi kan jo prøve, siger Jens Lauritsen. Han henter en oliekanne, rører her, så der ... og så går motoren, blødt, roligt, 315 omdrejninger i minuttet. Den vejer 1500 kg.

- Den stod først på en fabrikk i Aalborg, i 1926 kom den til en gård i Saltum i Vendsyssel, hvor den var i brug lige til 1951. Men den kører lige så godt i dag som i 1906.

- Det var jo i det hele taget noget »godt kram«, der blev lavet. Det var amerikanske eller tyske motorer, en del blev lavet på fabrikker her i landet. Som nu motoren her, siger Jens Lauritsen og går hen til en motor med hjul til rem, der har ført til en kværn eller et tærskværk. Denne motor blev opstillet på en gård i Gl. Hassers ved Aalborg i 1905 og blev brugt lige til 1978, altså i 44 år - uden nogen sinde at have haft mekaniker!

- Og nu kan den køre i samlingen ude i Skivum Krat.

Reserverdel fra storebæltsfærge

Jens Lauritsen viser rundt i den tidligere kostald og fortæller med samme glæde, som hvis det var dyr, han havde stående. Der er et af de første elektriske hegn, som gjorde det muligt, at kærerne kunne gå løse i en indhegning, så landmanden ikke skulle gå og flytte kø efter kø. Der er en håndbo-remaskine med en særlig historie.

- Den er fra tiden omkring århundredskiftet, og jeg havde længe haft kig på den, men manden ville ikke sælge. Så en dag kunne jeg mærke at han godt ville af med den. »Duer den ikke mere?« ville jeg godt vide. Jo, sagde manden, men min kone vil ikke mere trække den, forklarede han. Så fik jeg den!

Vi går over i en anden bygning. Her står en vældig maskine, en såkaldt »lokomobil«, en motor, som omkring år 1900 blev brugt til at trække tærskværk.

- Denne her går på ræolte, og det var et vældigt frem-

skridt i forhold til de første, som gik ved damp, fortæller Jens Lauritsen, men de er næsten væk allesammen. Motoren her fandt jeg på Mors, men de øvrige dele måtte jeg finde alle mulige andre steder. En pumpe til afkølingen fandt jeg i en storebæltsfærge, som var under opbygning i Aalborg.

Fik brevpapir med »hoved« - og fik så svar!

Ude ved staldlængens ene gavl står en »hestegang«. En lang stang blev »kørt rundt« af en hest, derved blev kamhjul holdt i gang og kraft overført til laden, hvor der kunne være maskiner, som brugte energien, eller der kunne være en pumpe, som pumpede vand op i en stor beholder, et første forsøg med »indlagt vand«. Den slags hestegang var almindelige helt op mod 2. verdenskrig. Den hos Jens Lauritsen stammer fra Århus-egnen. Sådan har han enkelte gamle landbrugsmaskiner, men langt flest motorer. Og han finder dem vidt omkring i landet, sætter dem så i stand.

- Men det er jo nu altså min fritidsinteresse, forklarer han. Jeg har mit daglige arbejde som maskinformand hos entreprenør A. Enggård i Aalborg. Når jeg kommer hjem, går jeg ud til mine maskiner.

- Kan det ikke forekomme, at en motor umuligt kan løses?

- Nej, jeg holder af at lave det, som ikke kan laves! - det er mest spændende.

Men tit må jeg spørge virksomheder eller arkiver om oplysninger. Førhen fik jeg sjældent svar, når jeg skrev, men så fik jeg det råd, at jeg skulle få brevpapir med »hoved« og kalde min samling »Nordjysk Motorsamling«. Det gjorde jeg så, og nu får jeg altid svar...

Det rygtes på enen, at »Jens i Krattet« har skabt noget særligt. Folk begynder at kigge ind, også langvejs fra. Er der tid til turister?

Jens Lauritsen peger mod et stort skilt på staldgavlen. Der står: Specialværksted for petroleumsmotorer. Kan åben mellem halv et og 12.30. Ærbødigt Jens Lauritsen

- Og jeg kan nok få tid mellem halv et og 12.30, mener han, smiler lunt og følger til:

- Hvis folk kan finde ud af at komme, når jeg er her, så vil jeg gerne vise samlingen frem. Selvfølgelig vil jeg det.

- Har du bestemt samlingens fremtid?
- Det er knapt nok, fortæller Jens Lauritsen. Engang tænkte jeg meget på Gl. Estrup landbrugsmuseum på Djursland, men de har vist pladsmangel og kan nok ikke tage så stor en samling uden at skulle bygge til. Noget andet er så, at der jo kommer mere og mere interesse for sognehistorie over hele landet i de her år, og dermed kommer også flere lokalhistoriske museer. Så det er slet ingen umulighed, at min samling engang kommer i et lokalmuseum. Det ville på sin vis være rigtig, om det kom så tæt på landbohjem som muligt, for det var jo ude på landet, motorerne og redskaberne blev brugt.

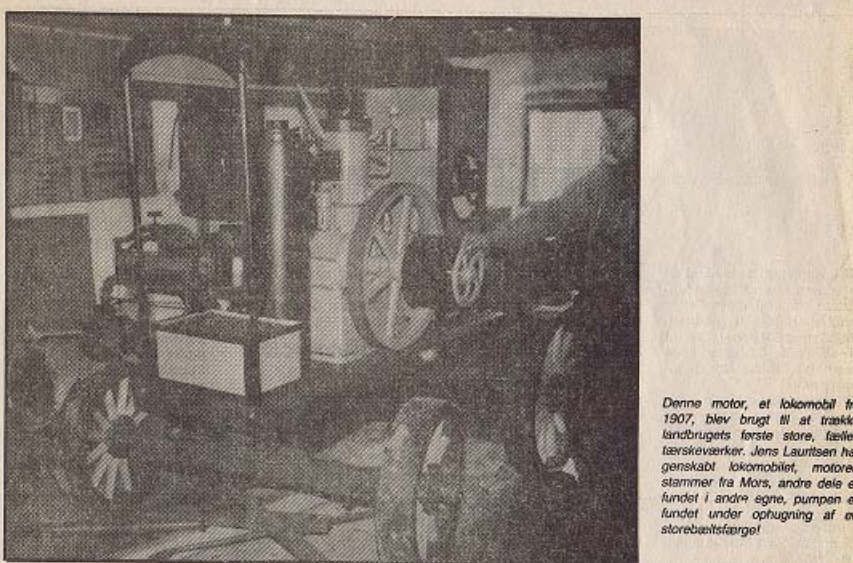
Men, siger Jens Lauritsen, lad os nu se. Foreløbig viser jeg rundt mellem halv et og 12.30, men det kan jeg nok klare endda nogle år endnu...



Jens Lauritsen foran sin ejendom »Frydendal« ved Skivum mellem Nibe og Aars i Himmerland. Han peger på skiltet, hvor han ærbødigt fortæller, at han modtager besøgende mellem halv et og 12.30 - det kan jeg nok klare, siger han med et lunt smil, og tilføjer, at han gerne viser sin samling frem, når han er hjemme.



I Årtena helt op til 2. verdenskrig havde mange gårde landet over en hestegang, men så at sige alle er nu væk. Jens Lauritsen har fundet denne på Århus-egnen. En hest blev spændt for, gik i en stor cirkel og overførte derved kraft til kamhjulene, som dermed kunne holde et redskab, f. eks. en pumpe, i gang.



Denne motor, et lokomobil fra 1907, blev brugt til at trække landbrugets første store, fælles tærskværker. Jens Lauritsen har genskabt lokomobilen, motoren stammer fra Mors, andre dele er fundet i andre egne, pumpen er fundet under opbygning af en storebæltsfærge!



Den halvanden ton store motor »Deutz« fra Köln stammer fra 1906. Den stod først på en fabrikk i Aalborg, i 1926 kom den til en gård i Vendsyssel, hvor den var i brug til 1951. Nu har Jens Lauritsen sat den i stand, så den kører blødt og roligt som i 1906.



I et husmandssted i Skivum stod dette »håndtærskværk«. Stråene blev lagt i maskinen, håndtaget drejtes, og så blev kornet skilt fra balmen. Et primitivt tærskværk fra ca. 1900, men bedre end plejlene.

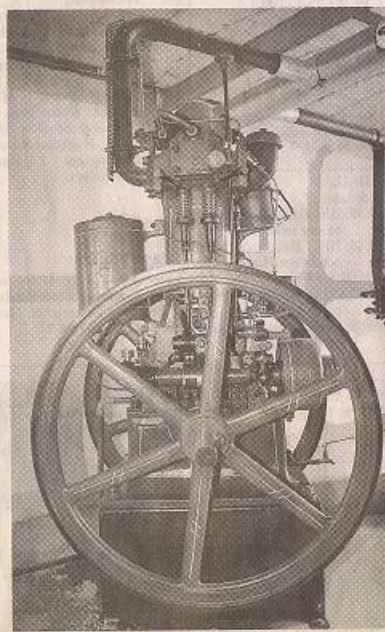
Motor-museum i Buddum:

Jens er bidt af en gammel motor

BUDDUM — Det gænger godt i gulvet i den gamle stald i Buddum, når Jens Lauritsen dyrker sin hobby. Selv om det to motorhøje svinghjul fra den gamle Ruston & Hornsby motor er perfekt afbalanceret, er der så meget bevægelse i

stemplet fra den én-cylindrede motor, at det kan mærkes under fødderne...

Jens Lauritsen, netop rundet de 60 år, har i snart 30 år samlet på entreprenørmaskiner, stationære forbrændingsmotorer og forskellige sager af den slags, der kan snurre.



Støbegods, rør og bevægelige dele står velpudset og smurt på det flotte, gamle maskiner. Alt, hvad Jens Lauritsen udstiller, kan snurre...



Den store Ruston & Hornsby motor fra Onsil Brugsforening — gulvet gungrer, når den én-cylindrede motor trækker svinghjulet rundt.

den selvfølgelig interessant — men ikke så sjov mere... Det er fire år siden, Jens Lauritsen — der er fra Als — fik mulighed for at flytte ind på den gamle slægtsgård, »Sophielund«. Siden da er stalden blevet indrettet som det store udstillingsrum, hvor de fleste stationære motorer er opstillet. I et mindre rum er bl.a. indrettet et komplet el-værk med en Bukh-motor fra 1950 og en Titan 56 kW vekselstrømsgenerator fra 1920'erne. Generatoren var først opstillet i Upernavik i Grønland, men den blev for lille og den tilhørende motor slidt op. Siden blev den så koblet sammen med Bukh-motoren og solgt til Aalborg Kommune, hvor den senest har stået som nød-generator på fjernvarmeværket i Gistrup.

Ældste motorsav

I rummet ved siden af el-værket er der indrettet en lille samling af maskiner med landbrugs-tilknytning — med en gammel motor indendørs og en hestegang udendørs tilkoblet som kraftkilder.

Også laden er ved at blive »befolket« med maskiner. Her kan man bl.a. se et »petroleumløkomobil« fra 1914 — altså en motor på hjul, der kunne trille fra den ene opgave videre til den næste. Her er også Danmarks ældste motorsåvede sav — fra 1922.

Snart går et byggeri i gang udenfor. En hal skal gøre det muligt at få selv de største sager under tag. En vejhøvl (1924) og en vejtrømler (1916) er blandt de restaurerede sager, og i den urestaurerede del tæles bl.a. en stor Pedershaab-gravemaskine fra brunkulsløjterne, flere tromler, entreprenørløkomotiver og andre gode sager.

Derudover står smykket af restaurerede motorer og maskiner stille på en hal i nærheden. Det er der, udfordringerne ligger for Jens Lauritsen. Og ikke i hallen med de istandsatte motorer.

Selv om det er så sjovt at se dem snurre, er

Han er bidt af en gammel motor. At gøre skrot til velsmurt mekanik er sagen for ham — og resultatet kan enhver fra 15. juni og sommeren igennem komme indenfor og kikke på.

Da åbnes motor- og maskinsamlingen for første gang for offentligheden — og det er tillige tanken, at de gamle maskiner af og til skal vises kørende.

En på skrinet

Hver enkelt af de over 50 motorer og maskiner, der udstilles, har Jens Lauritsen med egen, kyndig hånd gennemgået og repareret. Den første fik han fat i, efter at den i hans læretid ved Jens Lübeck, Hadsund, havde givet ham en ordentlig én på skrinet. Jens Lauritsen huskede historien, og da motoren var udfjernet, kom den hjem til Jens. Han fik smag for at lade den stå i stand, og siden er det i fritiden blevet til adskillige restaurerede motorer og maskiner.

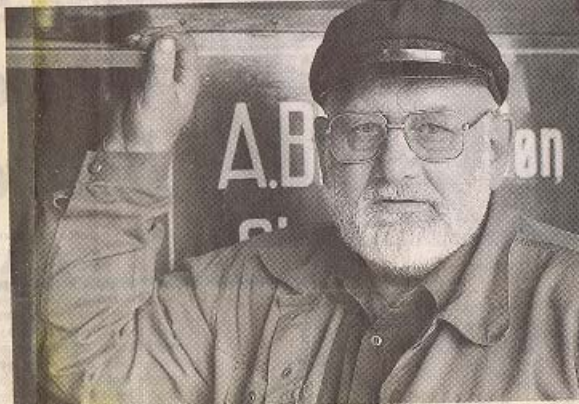
Oftentimes udgangspunkt i noget, der i årtier har stået gemt af vejen, begrævet i rust, skidt og mag.

Flere af motorerne er op mod 100 år gamle — ja, en enkelt nafta-motor er bygget af det københavnske skibsværft Burmeister & Wain så tidligt som 1887.

Fra Brugs til stald

Hver har sin historie — som f.eks. den store Ruston & Hornsby, der formentlig er godt 50 år gammel. Den én-cylindrede motor har i sin tid brugt sine kræfter i foderstof-afdelingen ved Onsil Brugsforening. Jens Lauritsen kender til maskinens eksistens, og da Brugsen for et par år siden lukkede, var han på pletten — og fik lov til at hente maskinen.

Det var dog ikke så ligetil: Der var kun en smal der ind til maskinrummet, og man måtte save loftet op, skille maskinen ad og hejse den ud af rummet, den vej...



Jens er bedst tilpas, når han roder med de gamle maskiner.

rigt en lille overraskelse: Den havde i sin tid været med til at varme brugsen op — kølesystemet var koblet på centralvarmeanlægget. Herfra er vand i årenes løb piblet ind i cylinderen og forårsaget store grubetæringer.

En grim sag — men ikke det store problem: Med selvudledning og finslibning er motoren i dag atter klar til at køre — ligesom de

mange andre. Til slægtsgården Det er netop det at få mekanikken til at snurre, der er Jens Lauritsens store interesse. Når den kører, er

Foto: Søren Pagter

Hobby og fag er samlet i motorer

af JOHN LAURITSEN

Spiltebrøderne sag bare i kælderen. Det er Gud, under, at de hele ikke slipper dem. Det er Danmark, som med dengang kun havde en halv »spiltebrød« (en dansk brøder, fortæller Jens Lauritsen). Men på den gamle, benyttede motor er tanketret faktisk et langt mere avanceret og moderne stykke end de gamle motorer, som blev brugt til at drive møl og andre maskiner. Det er en af de mange maskiner, som Jens Lauritsen har samlet i sin stald i Buddum. Han har i sin tid brugt sine kræfter i foderstof-afdelingen ved Onsil Brugsforening. Jens Lauritsen kender til maskinens eksistens, og da Brugsen for et par år siden lukkede, var han på pletten — og fik lov til at hente maskinen.



Publikum kigger størresøst med, når Jens Lauritsen starter en af de gamle motorer. Med denne får de ro på de gamle motorer.



Løen fra et fastholdt brød i Hønegården er opbevaret på Nordby Motorsamlings. På næste dag vil Jens Lauritsen hente det, og det vil blive vist på et klattebælt.



Den gamle motor fra Brd. Larsen i Asser er kommet til ans og værdighed. Den er så enkel, at den er til brug i skole. Og så er den køber...



BUDDUM: Her hvor roder alle de gamle motorer og maskiner. Det er netop det at få mekanikken til at snurre, der er Jens Lauritsens store interesse. Når den kører, er det selvfølgelig interessant — men ikke så sjov mere... Det er fire år siden, Jens Lauritsen — der er fra Als — fik mulighed for at flytte ind på den gamle slægtsgård, »Sophielund«.

BUDDUM: Her hvor roder alle de gamle motorer og maskiner. Det er netop det at få mekanikken til at snurre, der er Jens Lauritsens store interesse. Når den kører, er det selvfølgelig interessant — men ikke så sjov mere... Det er fire år siden, Jens Lauritsen — der er fra Als — fik mulighed for at flytte ind på den gamle slægtsgård, »Sophielund«.

Det kører bare på nyt museum



Humorbombe i Buddum viser sine prægtige gamle motorer frem

BUDDUM: Her hvor roder alle de gamle motorer og maskiner. Det er netop det at få mekanikken til at snurre, der er Jens Lauritsens store interesse. Når den kører, er det selvfølgelig interessant — men ikke så sjov mere... Det er fire år siden, Jens Lauritsen — der er fra Als — fik mulighed for at flytte ind på den gamle slægtsgård, »Sophielund«.



Humorbombe i Buddum viser sine prægtige gamle motorer frem

Gasgenerator og -motor er klar på Nordjysk Motorsamling i Buddum

VETERAN-HOBBY

ALS — Den gittige røg pulser ud af prøvebanen, mens Knud Hansen med stor energi drejer på et håndsving.

— Først at starte nu, råber han til Jens Lauritsen, der sidder klar ved gearstangen på den nærmest antikke BM-traktor med remstræk til svinghjul på den gamle dieselmotor fra Brødrene Larsen i Assa.

Remmen driver, så traktoren begynder at trække svinghulet rundt. Jens Lauritsen hopper af traktoren og går hen til motoren, som lige nu faktisk ikke er en dieselmotor.

— Nu er det spændende, om den vil gå i gang. Om der er gas nok.

Stedet er Buddum ved Hadsund. Tiden er 1994, men situationen kunne være 50 år ældre. Fra beuelsteds-

den.

Kan få alt til at snurre

En motor, der kører på gasgenerator, er ikke verdens mest pålidelige sag — og det har Jens og hans medhjælper, Knud, lært sig på den hårde måde. Normalt kan Jens Lauritsen — manden bag Danmarks største samling af stationære motorer — få alt til at snurre, men gasgenerator og motor fra krigens tid er ret genstridige. Den vil — måske, måske ikke — gå i gang. Til sidst bliver de to mænd nødt til at opgive forsøget. Det er anden gang, de prøver, efter at motor og generator var klar.

Årets store nyhed

Gasgeneratoren med tilhørende motor er en af årets store nyheder i motor-museet i Buddum mellem Hadsund og Als.

Generator-kvalerne med bilæns under krigen var en af de krigs-sæmper, der berørte danskerne mest, og derfor er det også helt historisk, at motoren i 1994 ikke optøder sig eksploderende.

— Under krigen lykkedes det med snilde, tilfældighed og en stor grad af erfaring at få motoren til at virke, sådan da. Men vi har jo slet ikke det håndlag, konstaterer Jens Lauritsen.

Dyst om generator-start

— En gang under krigen var jeg i Hadsund, hvor nogen havde arrangeret en konkurrence i, hvem der hurtigst kunne rigge en gasgenerator på en lastbil til — og få lastbilen i gang. Vinderen brugte seks minutter, og det var det. Et kvarters tid var nok mere normalt, beretter han.

Enestående motor-samling

Gennem de seneste tre årtier har



B.L.A. — tre bogstaver, som Jens Lauritsen nok kender betydningen af bedre end de fleste. Forkortelsen står for Brødrene Larsen i Assa, og det er herfra, den gængs-drevne motor kommer. Jens Lauritsens forskellighed for gamle motorer startede faktisk med en B.L.A.-motor, og på museet i Buddum kan man se talrige motorer fra Assa-fabrikken — fra 1920'erne og helt op til årgang 1993.



— Når man nøje iagttaget nærværende Brugsanvisning, arbejder der ligeså pålideligt med Sugegasmotoranlægget som med det bedste Dump en gasgenerator-lyst motor «Gideon» helt tilbage fra 1908...! Udstyret motorer, skabt af Jens Lauritsen på hobby-basis.



Jens opbygget en enestående samling af stationære motorer, entreprenørmotorer, vognmaskiner og en del landbrugs-ditto. Fra en ende af har han med egne hænder istandsat og renoveret motor efter motor, og i dag omfatter Nordjysk Motorsamling i Buddum omkring 300 udstillede numre. De ca. 150 numre er benzin-, petroleum- eller dieseldrevne motorer, fortrinsvis 4-cylindrede. Men også traktorer, dampmaskiner, slipvogn-motorlokomotiver, en komplet, gammel smedje med kongrende remstræk til værktøjet, en gravemaskine fra brunkulsløjern, vejtrømler og et par elværks-omformere har fundet vej til museet. Det meste er renoveret og kørelært, og stammer fra perioden fra 1880'erne og frem til lige efter anden verdenskrig.

Til det mere kuriose hører en maskine til fremvisning af levende bil-løder, der formodentlig en kross giver en kikkelse-oplevelse af de mere specielle.

Sådan begyndte lidenskaben

Jens Lauritsens lidenskab for gamle motorer begyndte, da han fik en ferieværet. En petroleumsmotor årgang 1930 fra Brødrene Larsen i Assa.

— Den var ikke helt komplet, og jeg vidste ikke, hvordan det, som manglede, skulle se ud.

— Jeg kontaktede Teknisk Museum i Helsingør, men de vidste ikke noget om den type motor. De sendte mig videre til Landbrugsmuseet, som heller ikke vidste noget.

— Som maskinforstand i entreprenørfirmaet A. Enggård i Ålborg havde jeg lært, at intet er umuligt — så jeg nikkede selv ganske lidt ved det. Jeg sendte bud med alle maskinforstandere og sælgere, og efter et par måneder kunne jeg høre ud og hente syv motorer — alle sammen forskellige fra den, jeg havde. Men det var starten, fortæller Jens Lauritsen.

De seneste år har hans samling, der nu er overtaget af en almenyttig fond, været åben for offentligheden hver sommer fra 15. juni til 11. august — mandag undtaget. Og er man heldig, kan man også se Jens Lauritsen sætte en eller flere af de gamle motorer i gang.

Om det bliver tilfældet med gasgenerator og -motor i denne sæson, lo- ver han imidlertid ikke.



Første akt i opfyringen af en gasgenerator skal udføres med omhu: Nederst skal der være et lag trækul, og ovenpå det bageklodser i tilpas små stykker. Fire- seks cm på hver led er ifølge instruktionsbogen den helt rigtige størrelse. Her kommer vi ind i anden akt: Tændingen. Jens Lauritsen er klar med en specialbygget tænder, der fulgte med de stationære motorer, mens Knud Hansen drejer på ventilatoren for at skabe træk.

Tredje akt: Når gløderne indeni generatoren er kommet godt i gang, SKULLE de i princippet lave gas, og så starter motoren, når den drejes i gang. Måske.



De genopliver krigens gas-kvaler

R. A. 14. FEBRUAR 2000

Motorsamlingen i Buddum skal måske til Års

Jens Lauritsen er ved at miste tålmodigheden

Af Martin Bavngaard

HADSUND – Hadsund-området risikerer nu at miste en samling på 300 motorer og landbrugsmaskiner, indsamlet gennem 30 år af Jens Lauritsen i Buddum ved Als.

Efter at han i tre år har ventet på en afklaring omkring kommunens planer i det tidligere Ø. Hurup Sommerland, er han ved at miste tålmodigheden. Han har taget kontakt til Nutidsmuseet i Års, hvor man er parat til at tage mod samlingen.

– Hvis der ikke sker noget inden for længe, flytter jeg samlingen til Års, siger han til avisen.

Årene går

Flytningen skal sikre samlingen for eftertiden:

– Her går vi jo alene to mennesker til at passe det, og den dag, vi ikke kan mere, hvad så, spørger den nu 65-årige Jens Lauritsen.

– Jeg stoler mindre og mindre på, at Hadsund Kommune får gjort noget ved det, siger han rent ud.

– Der blev nedsat et udvalg af daværende borgmester Jens-Erik Bech for to-tre år siden. Om det har holdt noget møde, ved jeg ikke. Jeg har intet hørt.

For en halv snes år siden forsøgte Jens Lauritsen sig hos Hadsund Museum for at få sin samling i faste rammer:

Jeg tilbød museet alle maskinerne, men mødte ingen interesse.

Fem eller ti

Motorsamlingen var det afgørende element ved kommunens køb af det fallerede Ø. Hurup Sommerland. Et byrådsflertal besluttede at skille Nykredit af med den klods om benet - i tillid til, at kommunen kunne tjene store penge, hvor det ikke var lykkedes for andre.

Med »Landsbyen Himmerland« som partner skulle skaffes EU-penge i stor stil til opbygningen af en slags kulturhistorisk museum med motorsamlingen som knastaksel.

Den ville tiltrække andre udstillere, som kunne afregne med rådhuset i klingende mønt.

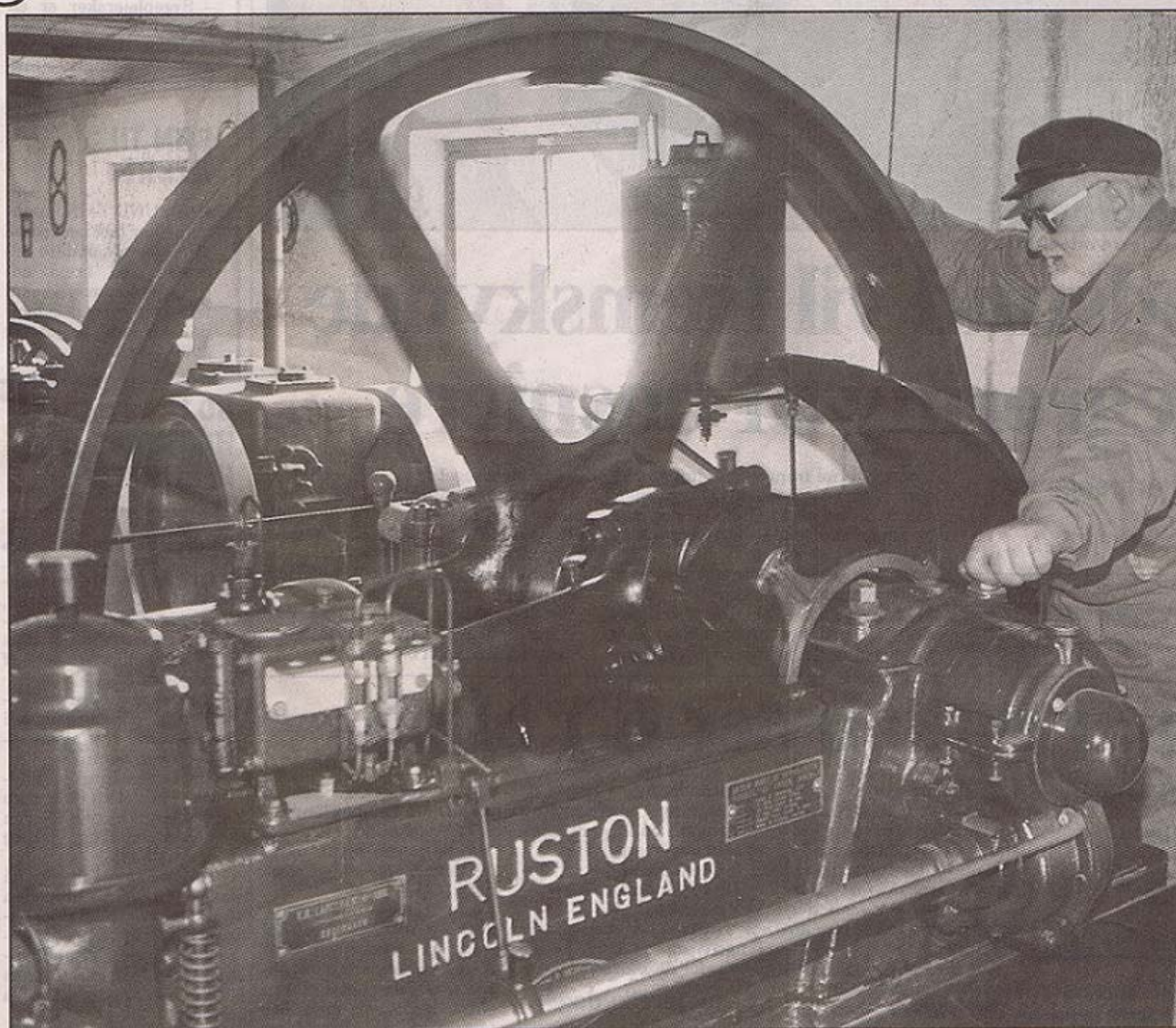
Afslag

Siden er glansen gået af Sankt Gertrud, for der blev givet afslag på Landsbyen Himmerlands første ansøgning til EU. Man fik bare penge til at udarbejde en ny.

Og der står sagen nu, og mister Jens Lauritsen tålmodigheden, mister Hadsund hans enestående samling af ca. 300 landbrugsredskaber, maskiner og stationære motorer fra første halvdel af dette århundrede.

– Jeg kan flytte til Års når som helst, men jeg vil helst til Ø. Hurup, siger han.

Han startede sin samling for 30 år siden, og siden 1991 har den været tilgængelig for offentligheden på hans ejendom i Buddum.

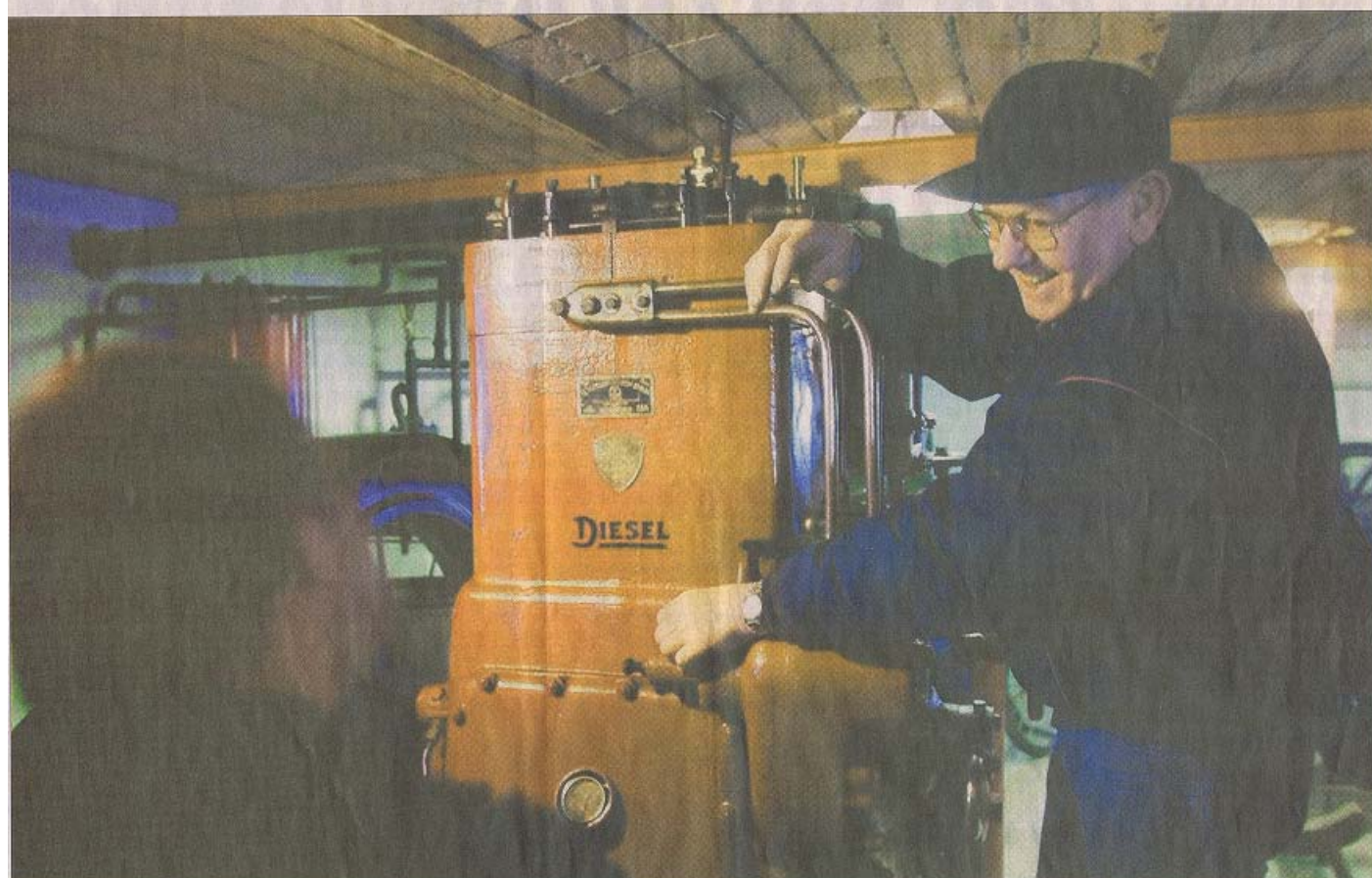


Jens Lauritsen: – Der må snart ske noget.

NORDJYSKE STIFTSTIDENDE MANDAG 14. FEBRUAR 2000 LOKALSEKTION

Himmerland

D
Udviklingshæmmede
Side 6



Knud Hansen fra fonden, der ejer motorsamlingen, får gang i en gammel BUKH-motor fremstillet i 1933 i Kalundborg. Den startes med trykluft og en masse herlig lyd, som avisen desværre ikke er i stand til at videregive. Motoren trak i sin tid Slukefter Savværk.

FOTO: JESPER DALL

Motorsamling op i omdrejninger

MUSEUMSKAMP: Folk strømmede i weekenden til den flytningstruede motorsamling, og en anonym redningsmand med penge har meldt sin interesse

Af Margit Sig

BUDDUM: Humøret var i går steget betydeligt hos de lokale entusiaster, som prøver at bevare Nordjysk Motorsamling i de nuværende bygninger i Buddum ved Als. I løbet af weekenden strømmede det nemlig til med folk, som nødtigt ser landets største motorsamling forsvinde fra egnen.

Lørdag kom der 236 gæster, og søndag nåede man op på ikke færre end 500.

Det skal sammenlignes med, at der hele sidste år var knap 1100 besøgende.

- Det er så dejligt og fantastisk. Folk har virkelig bakket op bare ved at vise sig her. Jeg er helt rørt over det, siger Vita Zaar, som er datter af Jens Lauritsen, der grundlagde samlingen.

Han døde i september i fjor, og nu står og falder det hele med, om der viser sig en køber til bygningerne. Vita Zaar har ikke råd til at beholde dem.

I den forløbne uge har en anonym dog vist reel interesse for at blive redningsmanden, der kan sikre, at samlingen ikke flyttes til Grenå, som er nedplanen.

- Vi forhandler nu lidt frem og tilbage, siger en optimistisk Vita Zaar og anslår, at der skal indskydes næsten en million.

Fonden, som ejer samlingen, har ingen penge til at købe bygningerne og har derfor været indstillet på at flytte de op mod 250 gamle motorer til Grenå, hvor fondsbestyrelsesmedlem Henrik Højer i forvejen har

en motorsamling.

- Det ville være så forfærdeligt, hvis det hele skulle flyttes, siger Vita Zaar, som er meget forhåbet på at blive på stedet og være med til at drive museet videre.

Hun flyttede 4. december hjem på gården i Buddum efter at have boet 13 år i København. Med sig har hun to

dotre på 13 og 18 år, masser af gå-på-mod, men derimod ikke overdreven forstand på motorer.

- Min far har godt nok forsøgt at forklare mig meget, og han ville jo gerne have haft, at jeg blev traktormekaniker. Men det blev jeg nu ikke. Jeg bliver nok nødt til at tage et kursus, hvis vores plan lykkes, siger Vita Zaar med et smil.

Hun har dog allerede slået et stort slag for sin fars livsværk i den forløbne uge ved at skabe opmærksomhed om situationen i diverse medier.

- Det er måske også det, der skal til i fremtiden, lidt mere reklame, siger hun.

Ene mand og to hænder

Pladsen var trang i de kolige museumsbygninger i går, hvor folk dagen lang gik og nød synet af de fine, gamle motorer - måske for sidste gang i Buddum.

Der var både motorentusiaster fra nær og fjern og almindelige nysgerrige, mændene i overalt.

De faste kommentarer var, at det er fantastisk, at Jens Lauritsen ene mand kunne opbygge så stor og fin en samling.

- Han var jo dog kun én mand med to hænder, siger Erik Otte fra Øster Hurup.

Han har selv været husmand gennem et langt liv og har brugt mange af den slags stationære motorer, der stammer fra tiden før elektriciteten vandt indpas.

- Og han har ikke bare samlet tingene, det er også perfekt, siger Erik Otte fuld af beundring.

Knud Hansen, Hadsund, er medlem af fondsbestyrelsen og gik i går ret fornøjet rundt og viste herlighederne frem for det store publikum.

- Jeg tror på det nu. Vi venter bare på en mand med penge, men ham har vi vist fundet nu. Jeg vil i hvert fald blive utrolig forbavset, hvis det ikke lykkes nu, siger Knud Hansen glad.

Han er oprindelig udlært smed og maskinmester, og han omtaler sig selv som "fast inventar" på stedet gennem syv år.

- Vi vil også gerne have fat i en flok pensionerede smede og mekanikere, som kunne have lyst til at gå herude og hjælpe med at vedligeholde motorerne, siger Knud Hansen.

Han mener også, at fonden i fremtiden må prøve at få mere gang i den eksisterende støtteforening, og så skal der nok noget mere reklame til og en udvidet åbningstid.

Hidtil har samlingen kun været åben fra 15. juni til 31. august.

- Måske skal der også være åbent i påsken og i weekenden. Skal det køre, skal der penge til, og så skal der folk ind, fastslår Knud Hansen.

Jens Lauritsen samlede og restaurerede motorer gennem mere end 25 år, og i 1991 åbnede han samlingen for offentligheden.

I de senere år har museet dog kørt lidt lavere omdrejninger på grund af Jens Lauritsens sygdom.



Over 700 mennesker strømmede i weekenden til for at se Danmarks største motorsamling, før den måske er nødt til at flytte fra Buddum.

Jens Lauritsens

datter, Vita Zaar,

er flyttet hjem på

gården efter sin

fars død og vil nu

gøre alt for, at

hans livsværk

kan blive i

Buddum. Denne

store BUKH-

motor er fra

1950 og har

arbejdet 25 år i

Grønland, før den

kom til Aalborg

Kommune, hvor

den sidst var i

tjeneste på

Gistrup

Fjernvarme. Her

blev den

paradoksalt nok

ramt af en

frostsprængning

og blev så

pensioneret i

1980 hos Jens

Lauritsen.



Smede tænder gnister i tændrørene

HÅNDVÆRK: Nordjysk Motorsamling ved Buddum er et arbejdende museum, fra man slår portene op 15. juni

Af Asbjørn Hansen

asbjorn.hansen@nordjyske.dk

HADSUND: Sidste år ved denne tid kunne bestyrelsen for Nordjysk Motorsamling i Buddum ånde lette op, efter at maskinhandler-virksomheden Jens Lübeck A/S, Hadsund, havde spændt redningsnettet ud.

Indtil da var samlingen omgærdet af usikkerhed, fordi ejeren og grundlæggeren Jens Lauritsen døde, og hverken hans efterkommere eller fonden, der ejer samlingen på over 250 aldrende maskiner, kunne drive den videre.

Men Jens Lübeck A/S købte den del af boet, som fonden altså ikke ejede, og nu har fondsbestyrelsen tre år til at samle de nødvendige penge for at købe Jens Lübeck A/S ud.

Niels P. Lübeck drømte højt, da han og bestyrelsen i går havde indbudt pressen, om et besøg på 5000, hvilket skal ses i forhold til de 900, der sidste år kom forbi.

- Ganget med 30 giver det

150.000 kroner, siger han med henvisning til den beskudte entré.

Skulle det blive mindre, lader han dog forstå, at man ikke behøver tage det så nøje med de tre år.

- Skulle det ikke lykkes, så laver vi bare en ny aftale. Det vigtigste er, at samlingen kører uden udgifter. Når der kun er indtægter, så er vi sikre på at kunne bevare samlingen her, siger han, der kendte grundlæggeren godt og også deler interessen for motorerne.

Gratis-princippet er bevaret hele vejen igennem. Således har Lisbeth Farmer fra Farmer-Andersen Communications fremstillet plakaten, der skal lokke flere gæster til. Den er foreløbig trykt i 100 eksemplarer, som skal sættes op i nabolaget.

Liv i samlingen

Ideen er at få flere mennesker ind at se samlingen, og Niels P. Lübeck har til den kommende sæson allieret sig med en håndfuld pensionerede smede, der løbende vil sætte liv i samlingen.

Kontakten til smedene er skabt gennem formanden for Dansk Metal Assens-Hadsund, Finn Frandsen, der ikke tøvede med at bistå, da han hørte om ideen.

Når udstillingen åbner 15. juni, er der altså eksperter til rådighed, som kender maskinerne og kan betjene dem. Faktisk kender flere af dem maskiner fra deres tidligere arbejdspladser. Alle samlingens 150 færdigrestaurerede maskiner er fra før Anden Verdenskrig, og nogle af dem er over 100 år gamle. Kun tre af dem kan ikke køre.

Der er tale om solidt kram, så besøgende får også mulighed for at afstillet deres pifingre tilfæds.

- Hvis folk er virkelig interesserede, så vil vi da også gerne starte maskinerne for dem, siger Knud Hansen, der roligt har stået for samlingen de seneste fire år, efter at grundlæggeren Jens Lauritsens kone i 1997 blev syg.

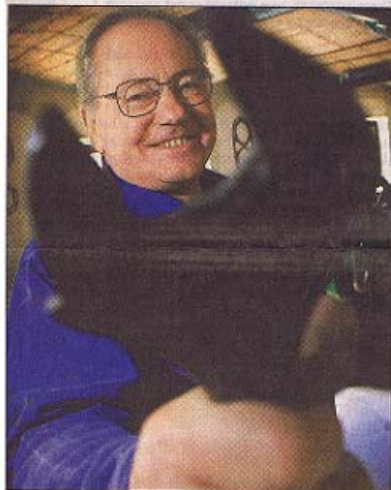
Da Jens Lauritsen selv døde for to år siden, var der kun Knud Hansen til at varetage den daglige drift som billetsalger, "kustode", maskinreparatør og altnuligmand på ejendommen. Så han ser frem til at få selskab af kolleger.

- Jeg har selv et hus på 150 kvadratmeter og en have på 600 kvadratmeter, og til sidst måtte jeg erkende, at jeg ikke kunne nå det hele. Og jeg kender de folk, der har meldt sig, og ved, at de brænder for det, ligesom jeg gør, siger Knud Hansen, der stadig vil være hovedansvarlig for den daglige drift.

- Det er også helt sikkert, at har jeg et ledigt øjeblik, så kommer jeg herud, siger han.

Hvæsende esse

Bortset fra, at smedene får deres faglige interesse kildet, så får de også værkstedsfaciliteter til deres produktion af møller til Afrika. Noget, det hidtil har knebet med. Desuden er det meningen, at de skal påbegynde restaureringen af de cirka 100 maskiner, som står på mo-



Knud Hansen har siden 1991 været med til at drive motorsamlingen - reelt har han været ene mand om jobbet de seneste fire år - nu får han selskab af en håndfuld kolleger.

torsamlingens lager og venter på en kærlig hånd.

Smedenes medvirken sikrer, at man hver dag - undtagen mandag, hvor samlingen er lukket - kan fremvise et arbejdende værksted, hvor man kan se nogle af smedefagets hedengangne discipliner demonstreret,

blandt andet ved en hvæsende esse.

Det med lukketiden ser man nu ikke så nøje på, lader Knud Hansen forstå.

- Hvis et større selskab gerne vil komme om aftenen, kan vi da finde ud af det, siger han.

Niels P. Lübeck, Ole Lauritsen, formand for bestyrelsen, og Knud Hansen håber, der kommer rigtig mange gæster til motorsamlingen i Buddum. Givet er det, at der bliver nødt til at se på, når en håndfuld smede gør Knud Hansen selskab i det daglige.

FOTO: LUK

Åben strid om motorsamling

LUKNING: Et flertal i bestyrelsen vil flytte det meste af samlingen til Grenå 2003

af Asbjørn Hansen
asbjorn.hansen@nordjyske.dk

BUDDUM: Fonden bag Nordjysk Motorsamling ligger i åben strid om samlingens fremtid.

Et flertal på tre af fondens bestyrelsens fem medlemmer ønsker at flytte de mange gamle maskiner og motorer til Grenå, mens de to sidste medlemmer mener, samlingen skal blive, hvor den altid har været, på Buddumvej 4, hvor grundlæggeren, afdøde Jens Lauritsen i løbet af mange år samlede den uhyre mængde maskiner.

Striden har været behandlet i Civilretsdirektoratet, fordi mindretallet mener, flytningen strider mod fondens formålsparagraf, men direktoratet har afgjort, at formålet er overholdt, da stifteren Jens Lauritsen blot lagde vægt på, at fonden skulle sørge for at udstille motorer og maskiner, men ikke nævnte, at det nødvendigvis skulle foregå i Buddum. Så flertallet med grundlæggerens nevø, Ole Lauritsen, i spidsen har altså fået grønt lys derfra.

Dermed er sagen dog ikke slut, for forsøgene på at få flyttet samlingen er hidtil strandet.

I går mødtes parterne igen, denne gang i fogedretten i Terndrup, fordi bestyrelsesflertallet mener, at de bliver forhindret i at føre beslutningen ud i livet.

Tanken er at flytte motorerne til en lignende samling i Grenå, der ejes af et andet af bestyrelsesmedlemmerne, Henrik Høyer Nielsen.

Han forklarede i retten, at han for noget tid siden havde været i Buddum, hvor han

havde afmonteret en motor og bragt den til Grenå.

Det var om søndagen. Da jeg vendte tilbage om tirsdagen, var låsene skiftet, og jeg kunne ikke komme ind, sagde han.

Samtidig blev Henrik Høyer Nielsen anmeldt til politiet for at have taget motoren, fordi stedets daglige bestyrer, Knud Hansen, mente, at den tilhørte Niels Peter Lübbeck. De to bestyrelsesmedlemmer er begge imod flytningen.

Politiet har siden opgivet sagen, da man mener, motoren er fondens rettmæssige ejendom. Men et af de store problemer i sagen er netop at få afgjort, hvilke maskiner der tilhører hvem, for Niels Peter Lübbeck købte gennem sit firma, Jens Lübbeck A/S, en del af maskinparken, da han efter Jens Lauritsens død købte ejendommen. Derved reddede han fonden, der på det tidspunkt havde en gæld på cirka 100.000 kr.

Niels P. Lübbeck sagde dengang, at han på baggrund af medicintale af motorsamlingens uvisse fremtid syntes, at det var lidt trist, og at det spillede ind, at Jens Lauritsen engang stod i lære i firmaet. Fonden har siden benyttet ejendommen

levit og frit, og hensigten har aldrig været, at firmaet eller Niels Peter Lübbeck selv skulle tjene penge på samlingen.

Faktisk ved Niels Peter Lübbeck ikke selv, hvilke maskiner firmaet ejer. Det har ikke været interessant, så længe tingene blot blev udstillet i Buddum, men nu da bestyrelsesflertallet vil flytte, er det også blevet et spørgsmål om penge.



Niels P. Lübbeck (tv), Ole Lauritsen og Knud Hansen stod sammen om motorsamlingen, men nu må de have rettens hjælp til at få afklaret den indbyrdes uenighed. ANS/FOTO LARS PUKLI

- Jeg lavede en aftale i sommer med Ole (Lauritsen, red.) om, at de kunne købe rub og stub, men den aftale holdt jo ikke, forklarede han i fogedretten i går.

Her lagde han ikke skjul på, at han grundlæggende er uenig i beslutningen om at flytte motorerne. Niels Peter Lübbeck mener, det strider mod grundlæggeren Jens Lauritsens ånd, og udtrykker over for NORDJYSKE harme over, at dennes nevø, Ole Lauritsen, nu er med i det flertal af bestyrelsen, som ønsker samlingen flyttet.

I retten afviste han dog, at han havde lagt hindringer i vejen for bestyrelsesflertallet, og fortalte, at han ikke

selv ejer en nøgle til samlingen.

Heller ikke firmaet Jens Lübbeck A/S, der i retten var repræsenteret af sin nye direktør, Morten Lübbeck, har nogle.

- Det er jo bestyrelsen, der disponerer over bygningerne, så de har vel en, mente han.

Men det gør tilsyneladende kun Knud Hansen, det eneste medlem af bestyrelsen, der ikke mødte i retten i går.

Fogedretten træffer sin afgørelse på fredag, men allerede i går eftermiddag indløb der en fax hos Jens Lübbeck A/S om, at flertallet ved hjælp af en læsesmed ville søge beslutningen udført

omgående.

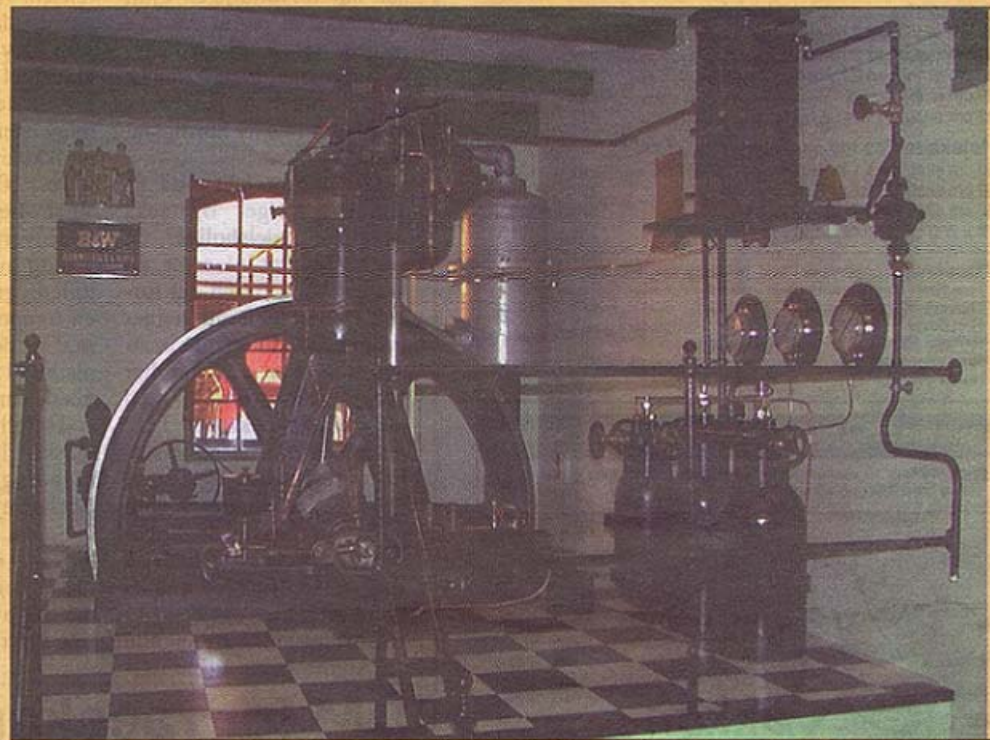
Hverken Ole Lauritsen eller Henrik Høyer Nielsen ville kommentere sagen over for NORDJYSKE. Men Morten Lübbeck anså i går slaget for mere eller mindre tabt.

- Det er en skam for egen, og jeg synes stadig, det er en ejendommeligt beslutning at flytte Nordjysk Motorsamling til Grenå. Specielt efter, hvad der vist er den bedste sason nogensinde, siger han.

Nu står firmaet tilbage med ejendommen og nogle motorer.

- Men der er ikke nogen basis for at føre udstillingen videre, slår Morten Lübbeck fast.

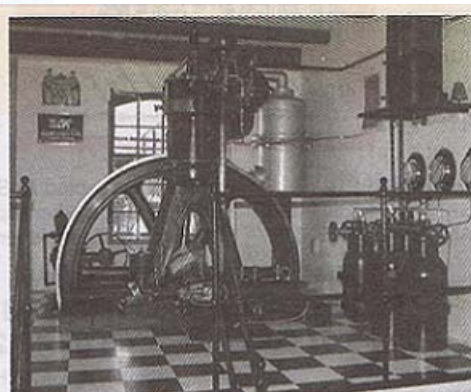
Lyset slukkes måske på Nordjysk Motorsamling



Nordjysk Motor- og Traktorsamling i Buddum, Danmarks og måske Skandinaviens største samling af stationære motorer, har måske haft åbent for sidsta gang, på den nuværende adresse. Flertallet af Fondens bestyrelse har besluttet, at samlingen flyttes til Grenå, hvilket er meget imod datteren, Vita Zaars vilje. Hun siger samtidig, »At stod det til Jens Lauritsen, skulle samlingen blive i Hadsund kommune«.

På billedet ses en af de prægtige motorer, Danmarks ældste og kørende dieselmotor. 2/2-2000 foto: sund. Læs også inde i bladet...

Nordjysk Motor og Traktorsamling



Nordjysk Motor- og Traktorsamling

Måske sidste chance!

Åbent: lørdag den 12. og søndag den 13. januar kl. 10.00 - 17.00

Benyt dig af chancen, det er måske sidste gang udstillingen vil kunne ses i Hadsund.

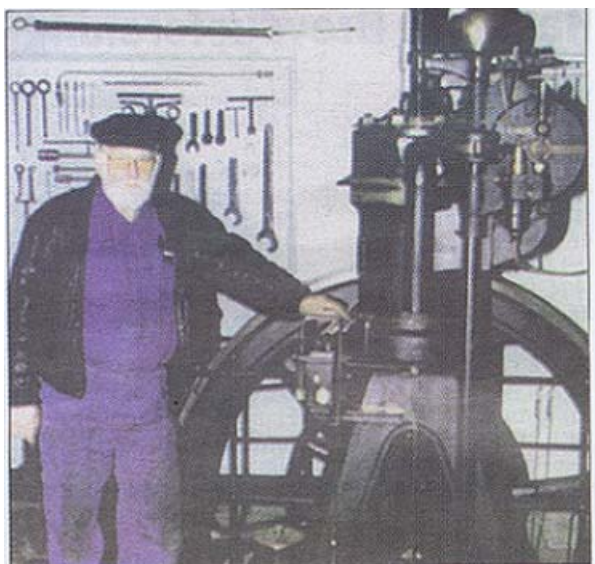
Kommer der ikke en køber, vil hele samlingen om ca. 14 dage blive flyttet til Grenå.

Entre: Voksne 20 kr.
Børn 5 kr.

Der kan for et beskedent beløb købes hjemmebakket kage, kaffe og sodavand.

Nyd bl.a. synet, af Danmarks og måske verdens ældste og bedst bevarede dieselmotor.
Restaureret og samlet af Jens Lauritsen i 1998/99.

Arr. Fonden bag Nordjysk Motorsamling



Her er manden, der skabte den nordjyske motorsamling i Buddum: Jens Lauritsen. Han var fra 1931, og han døde i '99.

†
Vor gode ven
JENS LAURITSEN
Nordjysk Motorsamling
er død den 6. september 1999
Jens, Dorte, Nina, Hanne og Anders
Begravelsen finder sted fra Als Kirke fredag den 10.
september kl. 14.00.



Vejtrømler

Vejhøvl

Stenknusere

Traktorer

Båltetraktorer

El-værk

Ca. 150 stationære motorer



Nordjysk Motorsamling

Nordjysk Motorsamling

*Danmarks eneste museum for stationære motorer.
Over 150 stk er udstillet.*

Komplet lade fra 1930 med pigtærsker kværn, hakkelsesmaskine, renser og motor, som kører ved at trykke på en knap.

Der er også et 56 kW elværk med en 3 cyl. Bukh og et 220 volt jævnstrømsværk med en 2 cyl. Aså diesel.

I entreprenøraftdelingen er der en tromle, vejhøvl, skærveknuser, traktorer, pumper, kraner m.m.

Af landbrugsmaskiner kan nævnes selvbinder, vogne, plove, harver, roeoptagere og malkemaskiner.

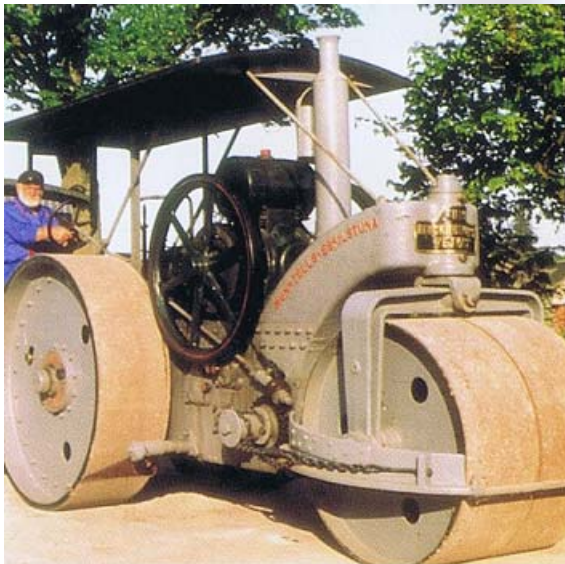
Af dampmaskiner kan nævnes damplokomobil fra 1897, som den største. Der er 7 forskellige dampmaskiner i alt.

Der er også udstillet ca. 100 primusser og blæselamper.



Jens Lauritsen, stifteren af Nordjysk Motorsamling.

Sats og tryk: MS, Bogtryk/Offset, Hadsund
Repro: Scangaarden, Skørping
Foto: Svend Olesen
Forsidebilled: No. 27 (Læs side 12)



No. 202. Munktells motortrømler årgang 1916

Motorsamlingen er nu flyttet til "Dansk Motor - og Maskinsamling".

Kristiansmindevej 14, 8500 Grenaa.

Se links: <http://www.motorsamling.dk/>

INDLEDNING

Mange spørger, hvordan har du fået alle de motorer samlet sammen, hvor har du fået dem fra og hvor længe har du samlet og hvorfor?

For at tage det sidste først, fordi jeg ikke kan lade være.

Det er ca. 25 år siden jeg begyndte at kigge lidt på en gammel motor som jeg var blevet foræret. Den var ikke hel komplet, og jeg vidste ikke hvordan det skulle se ud som manglede, så jeg kontaktede Teknisk Museum i Helsingør for at spørge der, men de vidste ikke noget om den type motor, jeg skulle høre på Landbrugsmuseet, da det var en motor fra landbruget.

Landbrugsmuseet var også meget flinke, men måtte beklage, de vidste heller ikke noget, så jeg tænkte, det må du selv gøre noget ved, og da jeg var

maskinformand i entreprenørfirmaet A. Enggård fra Aalborg og der havde lært at intet er umuligt, gik jeg i gang

Først sendte jeg bud med alle vore maskinførere og alle sælgere, som kom på kontoret, og da der var gået et par måneder kunne jeg køre ud og hente 7 motorer som selvfølgelig var forskellige fra den jeg havde, men det var starten på de 200 motorer og maskiner, som er udstillet i dag.

I 1990 blev samlingen lavet til en Almennyttig Fond.

Venlig hilsen
og god fornøjelse