

FRA BILENS BARNDOM I HOLSTEBRO



AF ESSEN GRAUGAARD OG BENT HOLM

Her gik Holstebroerne nok så fredeligt lige efter århundredeskiftet og troede verden alligevel ikke var helt af lave, selv om det havde taget nogle år at vænne sig til det nye fænomen kaldet for "cyklen", som nogle åbenbart betragtede som et stort fremskridt indenfor persontransporten. Men så skete den næste revolution på byens og egnens veje; det fik cyklen til at forekomme at være noget af det fredeligste og venligste teknikken endnu havde frembragt. Automobilene - de første år oftest kaldet "tøf-tøf" - dukkede larmende og anmassende op på de lokale veje. Ingen havde fantasi til at betragte det nye køretøj som andet og mere end et modefænomen blandt teknik- og fartgale sportsentusiaster. Som så meget andet overflødigt ville også dette mærkelige fænomen en skønne dag forsvinde af sig selv.

Forbrændingsmotoren, der blev opfundet i 1870'erne, var forudsætningen for udviklingen af bilen, der så småt dukkede op i løbet af 1890'erne. I 1899 forsøgte avisen "Politiken" med en konkurrence at sætte fart i bestræbelserne på at få en dansk bilproduktion sat i gang.

Maskinfabrikant Julius Brems i Viborg, der gik under det manende navn "Ørnen", har fået æren for at have bygget den første danske bil i år 1900. Dette pionérkøretøjs skelet skal have været fremstillet af det bedste Holstebro-jern, for ifølge overleveringen fik Brems støbegodset til sine biler leveret af jernstøber Heinrich Birn i Holstebro. Vidunderet produceredes i otte eksemplarer, så var eventyret slut. Ingen turde købe, endsige køre i denne kasse på fire hjul.

I 1903 fik Danmark sin første lov om automobiler. Farten blev fastsat til 30 km/t på landvej og 15 km/t i bymæssig bebyggelse. Mødte man en hest, skulle bilen sættes helt i stå, og man skulle dytte i hornet ved ind- og udkørsler, noget som ofte forskrækkede mere end det gavned. Ligeledes i 1903 gennemførtes den første motorlov, ifølge hvilken føreren af en bil skulle være fyldt 18 år, ligesom man skulle have et bevis for at man besad de "fornødne" egenskaber, bl.a. kendskab til motoren og dens behandling. Et ganske praktisk krav.



I 1920 erhvervede R.Færch sin første lastvogn, af mærket Nash; det var begyndelsen til motoriseringen af byens erhvervsliv.

Hotelomnibussen og ligvognen

Naturligvis var der masser af vogne i Holstebro før bilen kom hertil; den altafgørende forskel var og blev motoren. Redaktør Axel Welsch, søn af redaktør og dyrlæge V.F.Welsch, erindrede fra sin barndom i Holstebro, hvorledes der trods alt kørte en del vogne i byens gader ud over bøndernes gammeldags, stive vogne. De mest markante var hotelomnibussen og ligvognen.

Hotelomnibussen, der som alle andre vogne var hestetrukket, var en firkantet kasse med rundbuede vinduer og imiteret læder på de hårde sæder, der var anbragt langs sidevæggene. Ti passagerer kunne fragtes i køretøjet, hvis ruder klirrede så meget, når vognen kørte ned ad Nørregade på de ujævne brosten, at passagererne i vognen ikke kunne tale sammen. Det fik de til gengæld i rigt mål lejlighed til, når de velbeholdne nåede frem til Hotel Schaumburg. Ud over kusken var hotelkarlen Salmansen som regel med "omnibussen", hvor han stod bag på vogntrinet, hvorfra han med en vis værdighed hilste på byens borgere.



Fra sidst i 1920erne fik stadig flere af byens borgere egen bil; her anlægsgartner Regnar Holm fotograferet foran Struervej 34 med sin nyerhvervede Ford Touring model 22. 1930.

Holstebros gamle ligvogn var et ikke mindre bemærkelsesværdigt transportmiddel. Vognen var nærmest at sammenligne med en himmelseng på hjul. Himmelen var overdådigt prydet med sorte, hvidfrynsede draperier og kvaster. På bukken tronede Andreas, der på køreturen med byens afdøde borgere var iført en sort kappe i to-tre lag, sorte handsker og ikke mindst en trekantet, sort hat, der konsekvent faldt ned over Andreas' ører. Også de to heste, der trak ligvognen var formummede i sort klæde. At erstatte ligvognens heste med en larmende motor måtte forekomme enhver rettænkende borger det rene blasfemi. Inden udviklingen gik så meget af sporet, havde holstebroerne dog haft rig lejlighed til at vænne sig til byens første automobiler.

Byens første bilist - N.F. Nielsen eller Tronhjem?

Hvem var han så, Holstebros første bilejer? Sagen er alt andet end let at afklare til vished. Ved at sammenstykke oplysninger fra overleveringer, den officielle fortegnelse over indregistrerede motorkøretøjer fra Holstebro politikreds samt arkivalier fra Holstebro byfogedembede (motorpapirer) fra først i 1900årene, tegner der sig et billede.



Anlægsgartner Regnar Holm købte i 1930 sin første bil for 300 kr., en Wanderer model 1912. Bilen havde tidligere tilhørt læge Heiberg, hvis chauffør var senere brandchef Einar Christensen. Denne bil var tosædet på den usædvanlige måde, at sæderne var anbragt bag hinanden. Topfarten var ca.75 km/t. Holms Wanderer er her fotograferet foran Struervej 34 med Anders Holm på bagsædet og ferie børn fra København på forsædet.

Den 21. september 1905 kunne man i Holstebro Dagblad læse, at en flot automobil var set i Lemvig, hvor en stor menneskemængde stimlede sammen. Samme år - den 19. juni - stiftedes i Skjern Vestjysk Automobilforening, og den motorcykelglade vejassistent Frellesvig fra Holstebro blev valgt ind i bestyrelsen. Vestjysk Automobilforenings formål var at varetage regionens få bilisters interesser i forhold til nærgående hunde og vrangvillige kuske. Alene oprettelsen af denne forening

viser, at der må have været en del biler i Ringkøbing amt. Der er imidlertid ingen kilder, som nævner biler i Holstebro på et så tidligt tidspunkt. Det sker først i 1909.

De første førerbeviser til motorkøretøjer i Holstebro blev udstedt til dyrlæge Nørklit Jensen og læge Viktor Faber henholdsvis den 26.januar og 5.maj 1909, men det drejede sig kun om ret til at køre på motorcykel. Den 9.juni opnåede to af byens borgere imidlertid samme dag at få førerbevis til automobil; det var tandlæge Folmer Tronhjem og installatør P.M. Poulsen, der nu han var i gang, også fik førerbevis til motorcykel. Knap en måned senere - den 2.juli 1909 - fik kaffegrosserer Julius Gytkjær som den tredje i Holstebro førerbevis til automobil. Ingen af disse tre fik imidlertid den første nummerplade til en automobil, den gik til hotelejer Niels F. Nielsen i Postgården.



Anlægsgartner Regnar Holm på campingtur i 1930 sammen med venen Jens Jensen. Fordbilen har fået udskiftet kalechen med en "Topsy Top", som Holm havde købt for 10 kr. af jernhandler Laursen.

Ved fordelingen af numre til automobiler i Ringkøbing amt fik Ringkøbing politikreds numrene 1-199, Herning 200-299, Holstebro 300-399 og endelig Lemvig 400-499. Det første Holstebro-nummer var således Ø300, og det blev som nævnt tildelt den legendariske Niels F., der også drev omfattende vognmandskørsel, bl.a. jernbanernes oplandskørsel, ligesom han havde en fast rute til København. I april 1910 købte Niels F.Nielsen en automobil, der skulle bruges til vognmandskørsel. Den var købt hos Brdr.Stoewer i Stettin i Nordtyskland. Men selv om Niels F., der var kendt for sin teknisk interesse, således fik reserveret sig byens første nummerplade, så var han ikke nødvendigvis byens første private bilist.

Tandlæge Folmer Tronhjem fik da også indregistreret sin private bil allerede den 1.september 1909, altså otte måneder før Niels F., men måtte nøjes med nummer Ø 301. Tronhjem fortalte selv senere, at han ikke havde været Holstebros første bilist, idet han havde købt sin første bil af en af byens træhandlere, men da der ingen registre findes så langt tilbage, kan dette ikke afklares, og vi må fortsat betragte tandlægen som byens første privatbilist. Et gæt på hvem den nævnte træhandler kunne være går på Johannes Madsen, der drev butik i Nørregade 41. Madsen drev samtidig cykelhandel, og afhændede i 1906 træhandelen til Johannes Lauridsen, for at fortsætte med cykelhandelen til sin død i 1910.



Tandlæge Folmer Tronhjem var Holstebros første rigtige privatbilist, og som et par andre pionerer erhvervede han kørekort i 1909. Tandlægens første bil var en Oldsmobile med styrestang og karbidlamper. Her er Tronhjem fotograferet i sin anden bil sammen med sin hustru, Esther f.Falbe-Hansen, på Viborgvej i 1910.

Tronhjem etablerede tandlægepraksis i Nørregade i 1908 - endnu kan man på hans ejendom i Nørregade lige syd for slagtermester Bertelsen se navnet Tronhjem i første sals højde. Hans første bil var en Oldsmobile med styrestang og karbidlygter. Da han skulle have sit "styrebrev" henvendte han sig til direktør P.K.Simonsen på Holstebro Jernstøberi, der var udnævnt til "køreprøvesagkyndig" - vel fordi han havde forstand på mekanik. Tronhjem inviterede Simonsen på en køretur for at vise sine færdigheder, men Simonsen skal have betakket sig med en bemærkning om, at "jeg skal ikke nyde noget". Tronhjem kørte gerne en tur med sin onkel, den kendte købmand Jeppe Schou, og

på en sådan tur kom de til Handbjerg bakke. En hestevogn kom kørende imod dem, men da manden i kuskæsædet så det faretruende fænomen nærme sig, smed han skrækslagen tømmerne og løb ind på den nærmeste mark, hvor han gemte sig bag nogle kornneg. Hestene blev dog uanfægtede stående, hvorefter konen i vognen gav sig til at skælde de to billister ud. Manden kom nu tøvende tilbage fra kornmarken, og fik konen dæmpet ned med en bemærkning: "tys-tys, det er Jeppe Schou" - som så mange andre bønder skyldte også han Jeppe Schou penge.

På landevejen med fabrikant F.L.Hansen

Da Tronhjem og Niels F.Nielsen havde taget skridtet ind i bilismens tidsalder, fulgte de følgende år en række af byens borgere. Julius Gytkjær erhvervede sig en trehjulet bil, der kun kunne køre op ad bakke, hvis passagererne stod ud og skubbede bagpå. Gytkjærs passagerer var ofte andre medlemmer af byens Hjertefriklub, heriblandt cigarfabrikant Martin Schmidt og ovennævnte hotelejer Niels F. Også isenkræmmer Melgaard fik som en af de første i Holstebro privat bil, en tysk produceret Brandenburg med messinglygter og rigelig plads til seks personer. Først havde Melgaard dog en Ford, som han fik den leveret i en trækasse, der anbragtes i gården i Nørregade, hvorefter en mekaniker blev tilkaldt for at få samlesættet til at blive til en bil.



Isenkræmmer Eduard Melgaards anden bil - en tysk Brandenburg med de obligatoriske messinglygter og plads til seks personer. Før denne bil havde Melgaard haft en Ford, der leveredes i en trækasse ved ejendommen i Nørregade, hvorefter en mekaniker blev tilkaldt for at samle vidunderet, der vakte lige dele beundring og skræk blandt byens borgere og heste.

At en teknisk begavet mand som fabrikant Frederik L. Hansen på Skivevej også hørte til bilismens pionerer i Holstebro kan ikke undre. Her havde han en fællesinteresse med genboen overfor, jernstøber Valdemar H. Birn, der i en diskussion med F.L. Hansen ivrigt skal have hævdet, at man altid skulle øge hastigheden ved vejkryds for at reducere muligheden for sammenstød. Teoretisk var Birns synspunkt ganske logisk - men måske også en smule risikabel at realisere. F.L. Hansen agerede også af og til "motorsagkyndig" sammen med P.K. Simonsen. Så tidligt som i 1906 underskrev de to mænd sammen en attest på, at mekaniker Jens Knudsen Sørensen af Haderup, der var ejer af en motorcykel mrk. Minerva nr. 20217, opfyldte de i "Automobilernes første Afsnit nævnte og forlangte Betingelser". Fabrikant Hansen første bil var en åben Hansa Lloyd med seks siddepladser, idet der var to klapsæder bag førersædet. Denne bil var højrestyret, og gearstang og håndbremse sad udvendig, ligesom den var udstyret med de obligatoriske karbidlygter. Speedometer havde den tids biler ikke - den slags måleudstyr var der ganske enkelt ikke brug for. Det fortælles dog, at maskinhandler Nikolaisen på et tidspunkt fik installeret speedometer i sin bil, men det blev tilkoblet gearkassen - foran den vel at mærke - så speedometeret viste den højeste fart, når Nikolaisen kørte i det laveste gear!



Omkring 1912 kom manufakturhandler Frederik Melgaard fra Randers på besøg hos familien i Holstebro, der bl.a. talte isenkræmmer Melgaard. Det blev naturligvis til en køretur i det sjældne fænomen, der her er fotograferet på Struervej, hvor isenkræmmer Melgaard dengang havde sin have. Man bemærker, at de fine messinglygter var beskyttede med overtræk mod vejr og vind ligesom tudehornet bestod af en lang slange, der endte i et frygtindgydende gab.

Hansens bil havde som så mange andre af tidens vogne svært ved at holde farten op ad bakke - dertil var de 8.2 Hk trods alt for beskedne til en forholdsvis tung vogn. Der skete det, at trykket blev mindre i karburatoren, og for at kompensere herfor installerede den snilde smed en luftpumpe, der ved manuel betjening af en af bilens passagerer kunne øge benzintrykket ved at pumpe luft ind i tanken, der lå under førersædet. Når der lød et bump i tanken, betød det, at låget bulede opad, og at væskestanden i karburatoren nu var et par millimeter højere. Herefter gik det over stok og sten i fuld fart - måske med 50 km/t! Hansa'en var en åben vogn, hvorfor fru F.L. Hansen havde en kørepose foret med lammeskind for at kunne holde varmen, men det var trods alt for koldt at køre om vinteren, så i vinterhalvåret deponerede F.L. Hansen sine nummerplader på politistationen for at spare vægtafgiften. Som andre af tidens bilister oplevede også fabrikant Hansen pudsige episoder.



Punkteringer har lige siden bilismens start hørt til de kørendes mest almindelige uheld. Såvel vejene som dækkene var af meget dårlig kvalitet. Her overvejer gartner Regnar Holm situationen mens broderen Erik letter på hatten for fotografen, ca.1930.

Engang han og familien havde været i Varde for at besøge sønnen, fabriksinspektør Sigurd Hansen, var det blevet mørkt, da de nåede til Sønderland. Hansen kunne ikke få karbidlygterne til at lyse, så han fik fat i en hjælpsom politibetjent, der herefter spadserede foran bilen vogn op gennem Nørregade med en petroleumsluchte i hånden for at advare andre vejfarende mod det, der nærmede sig. De mødte nu ikke andre vogne endsige automobiler. Senere installerede "Vulcan-Knudsen" elektrisk lys og selvstarter i den gamle bil, som F.L. Hansen i 1928 udskiftede med en moderne Chevrolet Sedan.

På dette tidspunkt havde de fleste af byens bedrestillede borgere egen automobil, mest prominent var naturligvis tobaksfabrikant Søren Færch's "Silver Ghost". Også erhvervslivet motoriseredes stille men sikkert - siden 1920 tøffede R. Færchs Nash-lastvogn dagligt op gennem Nørregade med tobaksvarer, der skulle sendes med toget. I løbet af 15-20 år var trafikmønsteret i Holstebro som i det øvrige land således ændret afgørende. Bilen var på vej til at blive om ikke hver mands eje så dog hver mands drøm.



Flot så den ud, Søren Færchs "Silver Ghost", i profil foran villaen på Sønderland. Vognen var bygget på et "Alpine Eagle" chassis, nr. E22. Da Færch overtog den i 1923, fik den indregistreringsnummer Ø 704. Den eksklusive vogn kørte på Dunlop trådhjul.