

Koldingbogen

ÅRSTAL:	2001
FORFATTER:	Niels Ladegaard, Erik Faurby
TITEL:	Fabrikant H. H. Nielsen og Kolding Maskinfabrik.
KORT RESUME:	Erindringer fra forfatterens lærlingeår 1938-45 på Kolding Maskinfabrik.

FABRIKANT H.H. NIELSEN OG KOLDING MASKINFABRIK

AF NIELS LADEGAARD OG ERIK FAURBY

LÆRETIDEN

To tidligere lærlinge finder, at lærlingeårene 1938-1945 på Kolding Maskinfabrik, tidligere kaldet Skovmøllens Maskinfabrik, har været så betydningsfulde for dem og så forskellige fra uddannelsen i dag, at de sammen har forsøgt at skabe et billede af forholdene dengang og ikke mindst af grundlæggeren fabrikant H.H. Nielsen.

Mange vil nok erindre, at der på hjørnet af Marielundsvej og Ndr. Ringvej, hvor nu Birks Bolighus ligger, fandtes nogle bygninger, der rummede Maskinfabrikken og vinkelret på den en bygning, der rummede Børstefabrikken Dan. Der var tre driftige brødre Hans Henrik på Maskinfabrikken og Albert og Richard Nielsen på Børstefabrikken. Endnu en bygning rummede Kolding Stålbørstefabrik, hvis ejer Kai Maltarp var gift med en søster til de tre brødre. Det var faderen til de fire søskende, der i sin tid startede det hele, og han må have lært godt fra sig, for drengene blev driflige mænd, som udviklede nye tanker og ideer, først alene, senere ansattes medarbejdere.

Skovmøllens Maskinfabrik ved Ndr. Ringvej blev skabt i det små og klarede sig i de fattige 1930ere først og fremmest takket være H.H. Nielsens faglige dygtighed, hans fornemmelse for forretning og hans evne til at præstere dristige og driftsikre konstruktioner.

Hans fremsynethed var stor, men vel ikke tilstrækkelig anerkendt, hvilket vist ikke er et ukendt fænomen.

H.H. Nielsen var en god mester at være lærling hos. Han var en mand, vi havde stor respekt for både menneskeligt og fagligt. Han sørgede for, at vi blev oplært i alle de færdigheder, der var nødvendige for, at vi kunne stå godt rustet til fremtiden.

Det første år som lærling var nu ikke det mest interessante. Overgangen fra skolen til en lang arbejdsdag var hård. De ældre medarbejdere (svendene) forlangte meget, og vi kunne forvente en på hovedet, hvis vi f.eks. glemte at sige „De“. Arbejdet som første års lærling bestod også i oprydning, rensning af støbegods med hammer og mejsel og kørsel med trækvogn fra fabrikken gennem byen til De Danske Mejeriers Maskinfabriks støberi for at hente støbegods. Samme trækvogn var i brug hver lørdag efter arbejdstids ophør, for først da skulle der ryddes op, og affald (jernspåner m.v.) køres til lossepladsen på Nordhavnen.

Arbejdstiden var dengang 48 timer om ugen. Fordelt med 8,5 timer de fem første dage og 5,5 timer om lørdagen. Lønnen var det første år 10 øre i timen, 2. år 12 øre, 3. år 15 øre og 4. år 25 øre.

En dag lige før vi skulle køre på lossepladsen, kom H.H. Nielsen ned i fabrikken, fami-



Frokosten indtages udenfor Kolding Maskinfabrik på Ndr. Ringvej, ca. 1940. Siddende fra venstre: Erik Faurby, Poul Hansen, Henry Kuntz?, Arthur Hassel, ukendt, Niels Ladegaard.

lien boede dengang på 1. sal og bad os hælde et par tønder med affald ud på gulvet. Han gennemgik det hele og tog forskellige ting fra. Inden det igen blev skovlet op, viste han os de ting, han havde sorteret fra og nævnte prisen på hver enkelt ting. Der var et knækket bor, et par spændskiver, møtrikker m.v. Der var i alt for 85 øre. Det glemmer jeg aldrig.

Den ene lærling afløste den anden, og vi begyndte at blive indført i den svære kunst at lave et perfekt stykke arbejde. Det var tit en

bestemt opgave f.eks. en bådmotor, der manglede en enkelt del, der til sidst skulle gå op i en højere enhed, så hver eneste arbejdsopgave skulle udføres meget præcist. Vi blev afhængige af hinanden og kunne glæde os sammen over et godt resultat.

H.H. Nielsen var en god pædagog. Han var meget imødekommende, hvis vi lærlinge gerne ville arbejde med vore egne ideer efter fyraften. Det kunne f.eks. være en smedjærnslampe, som skulle bruges som gave. Vi skulle ikke betale for materialer, men inden vi tog det med hjem, ville han se, om det var ordentligt udført.

Forholdene på en fabrik på den tid var meget anderledes end i dag. Der var ingen bademuligheder, rengøring af hænder og an-

sigt var besværligt, kun koldt vand i hanerne over en lang vaskerende, sæbe var rationeret. Den bedste blanding lavede man selv af brun sæbe og savsmuld. Frokoststuen var smedien, hvor vi satte os på filebænken med vore medbragte madpakker. Om vinteren var der varmt, da den store dieselmotor, der ved remtræk trak hovedakslen til samtlige maskiner, afgav en god varme. Om sommeren, når vejret tillod det, sad vi udenfor. Disse forhold blev væsentligt forbedret i Nr. Bjert.

I 1938 blev der vedtaget en lov om 14 dages ferie til alle lærlinge med løn, men i øvrigt er lærlingeforholdet beskrevet i Lov nr. 120-1937 af 7. maj 1937. Der var undervisningspligt på Teknisk Skole om aftenen. I elevernes meddelelsesbog indførte læreren eventuelle forsømmelser, og bogen skulle underskrives af mester hver uge.

SVENDEPRØVEN

Vi var to, der skulle aflægge svendeprøve samtidig, og vi kunne vælge, om vi selv ville komme med forslag og tegninger eller lade Svendeprøvekommissionen bestemme. Vi valgte det første og brugte den sidste del af året på Teknisk Skole til at udarbejde de nødvendige arbejdstegninger, som så skulle godkendes af kommissionen. Bestemte sværhedsgrader og flere bearbejdningsmaskiner skulle indgå i arbejdet.

Vi valgte hver sit emne. Den ene en stålholder til en drejebænk, den anden et stilbart vingjern. Vingjernet holder gevindtappen, når der skæres gevind i et hul. Prøven omfattede også færdighed i værktøjssmedning. På dagen fik vi udleveret de nødvendige materialer til arbejdet, og under opsyn af skuemester

bearbejdede vi udvalgte steder på materialet. Han stemplede et mærke til senere kontrol, så vi ikke bare kunne tage et nyt emne, hvis noget gik galt undervejs. Da vi efter nogen tid var færdige, kom skuemestrene driftsleder M. Sørensen og Svend Andersen og kontrollerede, om alt var i orden. Der blev målt og vurderet, og vore svendeprøver var udført til alles tilfredshed. Senere fik vi tilsendt et svendebrev. Vi fejrede dagen med en sammenkomst, hvor vi måtte spendere en øl eller vand til de andre medarbejdere. Fra den dag var vi officielt dus med de gamle svende. De gamle skel var dog forlængst borte efter de mange gode års samarbejde. Svendeprøverne blev afholdt i juni 1943 på den nye fabrik i Nr. Bjert.



Den nybagte svend, Erik Faurby, med sit svendestykke, en stålholder, 1943.



Kolding Maskinfabrik efter udflytningen til Nr. Bjert, 1942. Fra venstre ses H.H. Nielsen, Haakonsen, sønnen E. Nielsen, Georg Gross, Frants Fabrin, Arthur Hassel, Poul Hansen, Verner Haakonsen, Niels Ladegaard, Henry Kuntz, Bent Bendixen, Erik Faurby.

UDFLYTNINGEN TIL NR. BJERT I 1941 OG PROBLEMER SOM FØLGE AF KRIGEN

H.H. Nielsen havde i 1941 flyttet sin fabrik til Nr. Bjert. Fabrikken blev bygget på en grund,

der lå i forlængelse af daværende Nr. Bjert Mejeri. H.H. Nielsen havde som nævnt to brødre, Richard og Albert. Også de havde set rigtigheden i at flytte, og de etablerede Børstefabrikken Dan i en selvstændig bygning i umiddelbar forlængelse af maskinfabrikken.

Under krigen var der knaphed på fødevarer. Alt var praktisk taget rationeret. Især kød, æg, brød og mælk var vanskeligt at skaffe. Hvad gør man så? Brødrene Nielsen byggede et lille husmandsbrug, hvor man kunne opfodre grise, have høns og have samt lidt kornavl. Det ville nok flere have gjort, hvis de havde været så fremsynet og haft mulighederne.

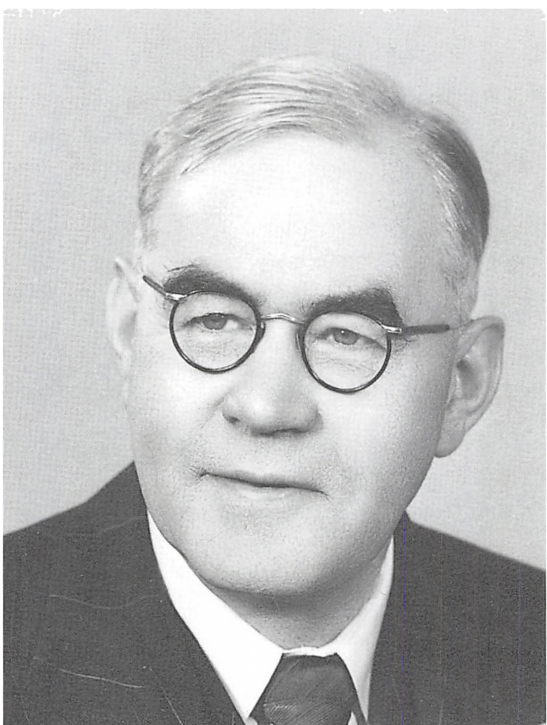


De tre brødre Nielsen byggede tre huse ved siden af hinanden i Nr. Bjert. Bagved Kolding Maskinfabrik og Børstefabrikken.

Men der var mange andre problemer pga. krigen. Mangel på elektricitet, mangel på materialer af enhver art, og transportvanskeligheder for de ansatte. Fabrikant H.H. Nielsen var „krumtappen“, det hele drejede sig om. Som tekniker var det ham, der skulle holde den lokale vindmølle i orden, holde landbrugsmaskinerne i driftklar stand, sørge for hjælpestrøm til maskiner og husholdning. Vi,

der var ansatte på maskinfabrikken, havde indtrykket af, at det var „venstrehåndsarbejde“ for ham, hvad det selvfølgelig ikke var, men produktionen på maskinfabrikken interesserede ham mest.

Arbejdstiden var dengang som nævnt 48 timer om ugen. Men krigsudbruddet bevirkede, at man, af hensyn til brændselsituationen, fandt det nødvendigt at fordele forbruget over flere dagtimer for at undgå spidsbelastninger på strømforsyningen. Virksomhederne blev derfor beordret til at tilrettelægge arbejdstiden således, at man den ene uge begyndte tidligt og den næste arbejdede sent. På



H.H. Nielsen fotograferet i USA, ca. 1950.

Kolding Maskinfabrik betød det, at vi måtte begynde klokken fem om morgenen hver anden uge og den efterfølgende uge klokken tolv middag. For os, der stod i lære, betød det, at vi i vinterhalvåret skulle møde på Teknisk Skole kl. 18.15, og den næste uge kl. 9. Når vi „rubbede neglene“ kunne vi lige nå det, men der var ikke megen tid til pjat og pjank. I øvrigt var vi som regel dødtrætte, og havde let ved at finde sengen.

Det var et stort problem, når cyklerne punkterede eller dækkene sprang. Det var vanskeligt at få nye dæk, og de var af dårlig kvalitet. Gummien var dårlig, og lærredet indeni var fremstillet af cellulid, der bestemt

ikke var særlig holdbart. Dæklapper var meget almindelige, men ubehagelige at køre på. Lygteføringen var elendig. Man måtte kun have en åbning i lygteglasset på 1 x 5 cm, og det kunne man dårligt se ved. I snevejr ville dynamoen ikke virke. Sne og is fik den til at glide af dækket.

Da jernbanesabotagen satte ind for alvor, blev tyske vagtposter placeret på viadukterne. Første gang, vi blev standset en mørk morgen, var vi ved at falde af cyklerne, da der pludselig lød en kommando: „Halt! Ausweiss!“. Så måtte vi standse og finde de forhadte legitimationskort frem. Efter et par gange at have standset os, havde soldaterne åbenbart lært os at kende og også min helt specielle reflektor, for pludselig lød et råb: „Ist es Gross?“. Da jeg svarede bekræftende, blev der svaret: „Passieren!“.

GENERATORBILER

Kørsel med privatbiler var for længst stoppet. Bilerne stod opklodset i garagerne, men lastbilerne måtte køre, men deres brændstoffdeling var så lille, at den ikke rakte langt, og så blev gengas-bilen løsningen.

Gasgeneratoren havde været kendt siden 1863, men i de skandinaviske lande var det krigsudbruddet i 1939, som var tilskyndelsen til at anvende indenlandsk brændsel som drivkraft i biler, og fra 1941 fungerede genganlæg til biler helt driftsikkert.

På det tidspunkt fandtes der ca. 9000 gengasdrevne automobiler i landet, og myndighederne fandt det nødvendigt at sætte en foreløbig stopper for nyindregistreringer, indtil brændselsproblemet kunne løses tilfredsstillende. De 9000 gengasdrevne biler var ble-

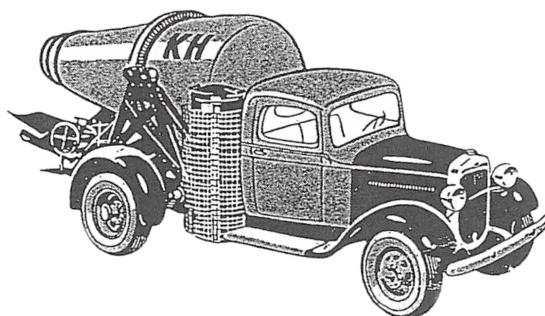


H.H. Nielsen og medarbejdere på en stak generatorbrænde.

snavset arbejde, og ufarligt var det heller ikke, idet kulilteforgiftning let kunne forekomme, hvis man ikke passede på.

vet konstrueret på forskellig måde. Også fabrikant H.H. Nielsen lavede sin konstruktion, som slet og ret hed „system Kolding Maskinfabrik“.

„Kolding-Generatoren“ blev fremstillet i tre modeller: en for større lastvogne og rutebiler, en for mindre lastvogne, traktorer og kassevogne og en for personvogne, hvor generatoren monteredes på konsol. Fremstilling og vedligeholdelse af disse anlæg gav en del arbejde til fabrikken, men det var et meget



Kolding-Generator påmonteret betonkanon.

PRODUKTION AF BÅDMOTORER, SPECIALMASKINER OG OPFINDELSER

Kolding Maskinfabrik fremstillede selvkonstruerede moderne bådmotorer fra 3 til 30 HK til lystyachter og fiskebåde, og motorerne kunne for øvrigt også anvendes på land. Programmet for specialmaskiner omfattede bl.a. Radial slibe- og polermaskiner og skære- og kantslibemaskiner til marmor og granit samt maskiner til børsteindustrien. På Kolding Havn lå der i den tid Krøllers Tarmrenseri, der anvendte maskiner fra Kolding Maskinfabrik. Det var ikke særlig spændende arbejde, når en maskine derfra kom til reparation.

Der var ikke tale om produktion af større serier af maskiner, derfor blev arbejdsdagen aldrig kedelig og ensformig. Vi fik virkelig lært at arbejde med alle typer af maskiner i fabrikken – på nær den store langhøvl, der kun blev betjent af en mand, Henry Kuntz.

Som den venlige og iderige mand H.H. Nielsen var, tog han ofte tid til at tale med håbefulde opfindere, der ønskede hans vurdering af deres projekter. Vi oplevede en enkelt gang, at H.H. Nielsen kunne se noget i en opfinders ide og gik med til, at der blev lavet en mindre maskinmodel til forsøgskørsel.

H.H. Nielsen var altid selv på vej med at omsætte ideer til virkelighed. Bl.a. konstruerede og tegnede han en langhøvl til afhøvling af jerndelev. Modeller og støbning af de enkelte dele måtte fremstilles på De Danske Mejeriers Maskinfabrik, der også forarbejdede alle de større dele, men samlingen kunne foretages på Kolding Maskinfabrik. Høvlen havde et langt plan, d.v.s. en vandret plade, som kunne bevæge sig frem og tilbage. Over planet, der var ca. 6 m langt og 1 m bredt, var

stålet, der „skar“ spåner af. Planet blev drevet frem og tilbage af en el-motor med påmonteret gearkasse. Høvlen gav os mulighed for at afhøvle store emner.

Det bør erindres, at elektricitet dengang bestemt ikke var noget selvfølgeligt. I flere ældre boliger benyttedes endnu bygas til belysning, ligesom gadebelysningen mange steder var lygtepæle, der udsendte gaslys. Lygtepælene blev tændt om aftenen og slukket om morgenen. Petroleumslamper var meget anvendte, især til gangbelysning. 110 Volt jævnstrøm var det mest almindelige, så man skulle passe på ikke at bytte ÷ pol til + pol. I mange virksomheder anvendte man forlags-træk, d.v.s. en langsgående aksel placeret oppe under værkstedsloftet og forsynet med remskiver ud for hver maskine. H.H. Nielsen ønskede dette erstattet af selvstændige elmotorer med gearkasse monteret på hver maskine. Gearkasserne var fra gamle automobiler. De blev tilpasset el-motorerne og opsat, og det fungerede fint.

Da strømforbruget, som tidligere nævnt, var stærkt rationeret, supplerede Nielsen med selv at lave strøm. Han installerede en opretstående, encylindret 25 HK Bukh dieselmotor, der selvfølgelig som drivmiddel havde gengas leveret fra et stationært gengasanlæg. Dieselmotoren trak en omformer, der leverede strøm til værkstedsmaskinerne og til belysning. Overskydende kraft blev opmagasineret i et stort antal akkumulatorer. Det blev kombineret med kraft leveret fra en vindmølle placeret i nærheden.

H.H. Nielsen opfandt også et køretøj, bestående af en chassisramme med fire gummihjul, en gearkasse og en 2-takt encylindret benzinmotor. Mester kørte selv køretøjet ind

til Kolding og parkerede foran Posthuset ved Banegården, hvor der hurtigt samlede sig et lille opløb af nysgerrige.

En mindre lastvogn, som fabrikken havde anvendt til transport, og som var forsynet med en 4-cylindret benzinmotor fik benzinmotoren erstattet med en dynamo. I vognladets bund monteredes et antal akkumulatører, som kunne drive dynamoen, og så trillede vognen næsten lydløst afsted. Selvfølgelig vakte også den opsigt, hvor den kom frem, og i 1944 var den involveret i en episode med tyske vagtfolk.

På Kolding Havn lå der dengang en mindre virksomhed, som fremstillede brændselsbriketter. De blev fremstillet af en blanding af savsmuld og tørvesmuld, der blev tørret i et anlæg, hvor en lang roterende tromle langsomt rullede blandingen rundt, medens varm luft blæstes ind gennem tromlen. Den tørrede blanding blev derefter blæst op i en lodret stående cylinder anbragt på taget, hvorfra så blandingen af savsmuld og tørvestrøelse gled ned i en tragt over et frem- og tilbagegående stempel. Der dannedes herved en cylindrisk formet „pølse“, som knækkede af i flager og derved dannede briketterne. Tilførselsrøret fra tromlen til den opretstående cylinder var udsat for en kraftig erosion og skulle derfor med mellemrum udskiftes. Det gjorde Kolding Maskinfabrik, der både fremstillede røret og monterede det.

En sommeraften i 1944 skulle røret udskiftes. Røret var ca. 40 cm i diameter og ca 5 m langt. For at kunne transportere det fra Nr. Bjert til Kolding Havn måtte det fastspændes oven på ladet og førehuset på den ombyggede lastvogn. „ På strækningen mellem transformatorårnet og Petersbjerggård på den

gamle Fredericiavej sprang der pludselig en tysk patrulje frem, og råbte: „Halt“. Vognen blev nøje undersøgt, sådan en havde de aldrig set før – af gode grunde. Den tyske patrulje havde i mørkningen troet, det var en hjemmelavet kampvogn, der kom kørende. Men vognen nåede frem, og røret blev monteret i den lyse sommernat.“

FABRIKANT H.H. NIELSEN UDVANDRER TIL AUSTRALIEN

Fabrikant H.H. Nielsens navn blev landskendt, da han i 1947 udvandrede til Perth i Australien sammen med hustru og børn. På det tidspunkt var hans maskinfabrik i Nr. Bjert i god drift, men fabrikant Nielsen, der havde levet de første femten år af sit liv i Amerika, havde udlængsel og hertil kom, at han var utilfreds med restriktionspolitikken herhjemme efter krigen og med beskatningsforholdene.

Hans fabrik i Australien blev en ganske god forretning, men det australsk-danske samarbejde var ikke bæredygtigt. H.H. Nielsen følte sig svigtet af de australske myndigheder. Børn og medarbejdere vendte tilbage til Danmark. H.H. Nielsen og en svigersøn fik lavet en børstefabrik i Perth, og da de var uden australsk kompagniskab, gik det bedre.

Men fru Nielsen længtes efter Danmark, og i 1955 vendte de tilbage, efter at have realiseret alt i Australien. Et par måneder efter rejste parret til Californien, hvor H.H. Nielsen sammen med en svoger startede et nyt firma. I deres senere år boede ægteparret sammen med to døtre i Rose Mead uden for Los Angeles. H.H. Nielsen blev som 68 årig dræbt ved en trafikulykke i Californien.