En autentisk historie fra det virkelige liv, med uddrag af en bils historie.

Skrevet til Vamdrup Ford A klub, af den nuværende ejer, som selv er en model '48.

Når overskriften er valgt som den er, er det naturligvis fordi det i et blad som dette langt mere er bilen - og i dette tilfælde naturligvis en Ford A - det drejer sig om, end om den person, der mere eller mindre tilfældigt er den lykkelige ejer lige for tiden. Når det så videre i underoverskriften hedder; med uddrag, så er det heller ikke helt tilfældigt, for desværre kender jeg ikke hele bilens historie. Men til sagen.

Den første tid

Ved at rode i forskellige papirer og store bøger, har jeg fundet ud af, at i det mindste motoren i min Ford A, er blevet produceret engang midt i maj måned 1930. Når jeg siger det sådan, så er det fordi det jo ikke er sikkert, at den motor, som er i bilen nu, er den samme, som den bilen blev "født" med, men det er der nu meget, der tyder på, for karossen svarer meget godt til en motor fra den tid. Der er ganske vist lidt med kofangerne - men ellers.

Så vidt jeg kan skønne er der tale om en model 55-B Tudor Sedan til en pris af 490$, hvilket den gang svarede til 1925,00 kr. i Danmark.

Fra Detroit til Hammerum

Hvordan vejen fra Detroit til Hammerum har været, kan jeg desværre heller ikke sige en masse om. Det kunne ellers være spændende at vide lidt mere om, hvordan bilerne er blevet leveret. Ved at læse forskellige bøger om Ford bilerne, kan man se, at der har været en afdeling af Ford i England, og også en samlefabrik i København, men hvor meget og hvor lidt, der er lavet de steder, fortaber sig i det uvisse. Kan andre læsere hjælpe her, kunne det være spændende at få lidt mere at vide om det.

Men det korte og det lange er, at en gårdejer i Hammerum er den første ejer af denne bil. Det fremgår af de registrerings-papirer, som jeg fik, da jeg købte bilen i 1966. Disse papirer er desværre i mellemtiden forsvundet. De forsvandt først i 70erne, under et ophold hos en mekaniker.

Jeg kan forestille mig, at det har været en stolt gårdejer, der har kørt de første mange km i "min bil".

Lidt om manden

Den nuværende ejer er som sagt en model april '48. Han forlod Horsens Private Realskole efter realeksamen i 1965, og fik herefter plads på en gård "Bolund" ved Nim mellem Brædstrup og Horsens. Her var han fra august 1965 til maj 1966, og i den periode tjente han 2000 kr. Han havde lavet en aftale med sine forældre om, at han skulle have kørekortet, hvis han kunne holde sig fra tobakken til han blev 18, og det løfte blev holdt, så i slutningen af marts gik han i gang med at tage kørekort til både bil og motorcykel, for meningen var, at han skulle have en motorcykel, når han nåede skelsår og alder - for det var det der var penge til. Det gik dog anderledes.

Efter nogle få timer i skolevogn, og endnu færre timer på motorcykel oprandt den store dag, hvor der skulle aflægges prøve. Vi var tre unge mennesker, der skulle op sammen. De to andre havde anlagt den på den tid vordende mode blandt unge mennesker med lidt længere hår , og det kostede dem, efter min mening, kortet i første omgang, for det var ikke så velset af den sagkyndige. Jeg bestod dog både teori og den praktiske prøve uden større problemer. Jeg husker dog endnu problemerne ved den praktiske prøve på motorcykel. For det første kunne jeg ikke få den for mig at se store BMW-maskine med boksermotor i gang - jeg havde i spændingen glemt at sætte tændingen til, men det kom mig ikke til last, for som den sagkyndige sagde: "Kan han slet ikke få den i gang, så kommer han da ikke galt af sted med den!". Maskinen kom dog i gang, og vi kom af sted. Min kørelærer til motorcykel var en ældre herre, og vi havde ikke på noget tidspunkt været over en fart på 30 km i timen, på nogen af de ture jeg havde haft, så det var den fart, som jeg lagde ud med, sammen med den sagkyndige. Vi havde dog ikke kørt længe, før den sagkyndige spurgte: "Kan den ikke køre hurtigere?". Jo, det mente jeg nu nok, så gashåndtaget fik en lille drejning ekstra. Den samme procedure fortsatte nogle gange, så vi efterhånden nåede en fart, som jeg bestemt aldrig havde prøvet før, og det var noget skræmmende i den situation, men det gik upåklageligt, og efter en kort tur var kørekortet til både bil og motorcykel i hus.

Anskaffelsen

Nu begyndte så overvejelserne om anskaffelsen af et køretøj. Jeg havde som sagt tjent 2000 kr., og selv om jeg var stolt af de første sammensparede skillinger, var det trods alt hvad som helst, jeg kunne få for disse penge.

Sådan så bilen ud ca. 1965 efter at Poul Hedegaard Laursen havde renoveret den.

Jeg sorterede under fodermesteren på "Bolund", og jeg virkede, når jeg selv skal sige det, mest som udmugningsanlæg på gården i den tid jeg var der, men fodermesteren tog sig godt af mig, og han hjalp mig med mange ting. Også da det gjaldt indkøb af køretøj var han behjælpelig. Han holdt Jyllands Posten, og i den kunne vi holde os underrettet om hvilke muligheder der var, men efter at have pløjet avisen igennem nogle gange kom fodermesteren i tanke om, at han havde en fætter i Hammerum, som var uddannet mekaniker, og han havde lavet en HGF i stand. Nu havde han så imidlertid købt sig en Ford A Coupe, og da han ikke havde råd til begge biler, ville han sælge HGFereen (det er vel her unødvendigt at forklare, at en HGF er det samme som en Høj Gammel Ford). Prisen skulle være 1500 kr. plus 400 kr. i den tids ekstraskat, som hed brugtvognsafgift, og endelig 75 kr. som var en halv vægtafgift, da han for nyligt havde betalt den hele vægtafgift på 150 kr. Altså blev det til en samlet pris på 1975,00 kr. Overvejelserne gik på, at prisen jo for det første holdt sig indenfor det mulige, og for det andet, at man jo da trods alt sad inden døre, når det kunne blive til en bil, selv om den ikke var af nyeste model.

Om det har ligget i baghovedet på mine forældre, at farten nok heller ikke kunne blive overvældende i sådan en bil, ved jeg ikke, men det ville nok være en ting, som jeg i dag vil overveje, når mine børn kommer i samme situation.

Kærlighed ved første blik

Alt faldt på plads. Pengene - gode kontanter - lå i baglommen. Og nu skulle så vidunderet hentes. Det var en lørdag aften først i maj 1966 - i øvrigt den samme dag, hvor flere unge mennesker omkom i Hammerum, da deres skolebus blev torpederet i en jernbaneoverskæring, hvor bommene ikke virkede.

Vi ankom til en større gård lidt uden for Hammerum sidst på eftermiddagen. Blodtrykket steg.

Var det nu et totalt vrag, jeg skulle prakkes på?

Vi fik fat i sælgeren Poul Hedegaard Laursen og kom ud til en stor vognport i gården, som blev

lukket op - og der stod vidunderet.

Den var rød.

Der blev knap tid til at gå en tur rundt om den, før den efter nogle få startvanskeligheder, som snart blev afklaret, sprang i gang. Jeg kan knapt huske, om jeg fik en prøvetur i den - det var nu heller ikke nødvendigt, jeg var solgt, og "Henry" var købt. Det var helt klart kærlighed ved første blik.

Formaliteterne blev hurtigt klaret, og nummerpladen, som vi havde haft med fra Kolding, blev skruet på.

Den gang havde man stadig nummerplader, så man kunne se hvor i landet man kom fra, og når en bil skiftede ejer, skulle den også skifte nummerplader, så nummeret kom til at svare til den nye ejers bosted. Da jeg fra 1. maj havde fået plads i Sdr. Bjert ved Kolding, fik den nummeret YH 37.708. På politistationen i Kolding, hvor jeg hentede pladerne, fik jeg selv lov til at vælge om det skulle være 707 eller 708 til sidst, for det var de plader der lå klar på kontoret, og jeg kan huske, at jeg var ret benovet over, at det på et offentligt kontorkunne lade sig gøre, at får lov til selv at vælge noget som helst

Start procedure

I dag ville man jo nok have sagt, at jeg fik et kursus i opstart af Ford A.

Dengang fik jeg en nøje instruktion, der trin for trin fortalte mig, hvad jeg skulle gøre, for at få motoren i gang.

Først skulle man jo ind i bilen og have nøglen i tændingen.

Var det mørkt, skulle man tænde lyset på instrumentbrættet ved at dreje et lille hus, som lyset sad i.

Så skulle der åbnes for en benzinhane, som sad noget akavet i højre side langt fremme, og det var vigtigt, at man kunne mærke et lille ubetydeligt hak i det jernhåndtag, der åbnede for benzinen, for det lille hak skulle pege opad, ellers virkede det ikke.

Så skulle strålespidsen have to omdrejninger til venstre.

Håndgassen skulle rykkes lidt ned.

Tændingshåndtaget skulle endeligt helt op, ellers kunne der ske frygtelige ting.

Kommet så langt skulle man med højre fod have fundet selvstarteren, en knap som sad for neden for oven til venstre - sådan tror jeg det blev forklaret engang.

Nu kom så det store øjeblik. For nu skulle man samtidig træde på starteren og rykke et par gange i strålespidsregulatoren, som også virkede som choker.

Og det fantastiske skete. Den startede.

Der blev hurtigt taget afsked med min far og en nabo, der var taget med for selskabs skyld, og stolt som få gik turen nu tilbage mod Herning i egen betalte bil.

I Herning skulle der ske to ting.

Jeg skulle med de andre unge mennesker til Kammeratskabsaften i Herninghallerne. Det var en stor ting den gang, og det trak utroligt mange mennesker, så mange, at de lukkede dørene kort efter kl. 20,00, hvor det startede. Jeg tror det var, fordi man ville vænne de unge mennesker til at komme til tiden til den tale eller det foredrag, som disse aftener altid begyndte med, og ikke bare komme anstigende til dansen. Det korte af det lange var, at jeg den aften kom for sent, og trods ihærdige forsøg på at overtale dørvogterne lykkedes det ikke at blive lukket ind, og derfor måtte jeg drive rundt i Herning på må og få, indtil Kammeratskabsaftenen havde ende, for jeg havde lovet de andre, som var kommet til tiden, og derfor var blevet lukket ind, at præsentere min nye bil. Et løfte som jeg kun meget nødigt ville bryde.

Det andet der skulle ske var at bilen skulle tankes, så den var klar til min første længere tur i den.

Første tankning

Målet for den første tur var den nye plads ved Sdr. Bjert, og det var nødvendigt at få tanket, inden jeg begav mig ud på sådan en tur.

Benzinen kostede vel omkring 1 kr. pr liter, og kørte man ind til Uno-X kunne man spare 1 øre/l.

Jeg tænkte, det er nok der Poul også handler, og så kørte jeg ind på stationen i sikker forvisning om, at de der var vant til at se bilen. Jeg stoppede ved en af pumperne, rullede vinduet ned, og sagde meget nonchalant til den unge mand, der kom for at tanke: "Jeg vil gerne have for 30 kr."

Det var hele den rørende formue, jeg havde tilbage.

Jeg tror ikke, den tanke overhovedet havde strejfet mig, at der kunne blive noget galt med bilen undervejs, og at jeg derfor kunne få brug for penge.

Nå, men den unge mand gik en tur rundt om bilen og så noget nysgerrig på den. I første omgang troede jeg naturligvis, at han var noget misundelig og bare gik rundt for at beundre mit nyerhvervede vidunder af en bil. Den vildfarelse kom jeg dog ud af, efter at han havde afsluttet sin tredje runde rundt om bilen, for da kom han hen til mig og spurgte: "Hvor vil du havde det på?".

Se en af grundene til at handle med netop Uno-X var jo foruden, at det var billigt, også at jeg helt sikkert regnede med, at de vidste alt om, hvor man puttede benzin på forskellige biler.

Jeg var helt på den. Nu måtte jeg ud og gå et par runder. Efter nogen søgen fandt jeg ud af, at der var to dæksler foran på bilen. Noget kunne tyde på, at en benzinslange kunne puttes her ned i.

Først blev det aller forreste taget af. Det var varmt, og det lugtede af vand, så vi blev enige om, at det nok ikke var der. Så prøvede vi et noget nærmere forruden, og det lugtede noget af benzin, så vi blev enige om, at han skulle prøve der, mens jeg gik ind i bilen for at holde øje med, om der skulle begynde at ske noget mistænkeligt. Det gjorde der ikke - blot indikerede en mærkelig tingest bag et lille glas, at der var kommet mere brændstof i tanken. Ja, man kunne endog se benzinen inde fra bilen gennem dette lille glas, når benzinen blev hældt på.

Det blev en lang aften i Herning, inden klokken blev 24,00.

Bilen blev forsvarligt låset, og jeg gik en lang tur.

Startvanskeligheder

Endelig blev det midnat.

Spændingen steg. Vejen var flere gange i aftenens løb lagt om ad den parkeringsplads, hvor Henry stod.

Om spændingen skyldtes vennernes reaktion på denne lidt specielle bil, eller om det skyldtes den nu nært forestående længere køretur ved jeg ikke, men spændende var det.

Folk myldrede ud af halerne, og jeg fandt mine venner, og fik dem med hen til vidunderet.

Det var nu min tur til at demonstrere hvor fint sådan en gammel bils motor kunne bringes til at spinde.

Alt blev stillet i den nøjagtigt rigtige position. Lyset på det forkromede instrumentbræt blev tændt, så alle kunne beundre. Så var tiden kommet til at træde på selvstarteren. Og hvad skete? Intet! Jo, lyset gik ud! Både på instrumentbræt og i mine øjne.

Nu var gode råd dyre. Hvad var det for noget som jeg havde investeret min hele min surt sammensparede formue i?

Men fortvivlelsen fik ikke lov at bide sig rigtigt fast, for man vidste jo, at Poul kørte rundt i sin coupé, og den skulle jo nok være til at finde. Så et par karle blev sendt af sted i en nyere bil, og efter en kort men hektisk jagt, blev Poul stoppet, og problemet forelagt. "Nå, ikke andet!" Var Pouls kommentar, og så kom han med for at vise hvordan den slags småting ordnes.

Måbende iagttog vi hvordan han tog gummimåtten under forsædet til side, og fjernede en lille jernplade. Så stak han en stor skruetrækker ned i hullet og sagde: "Prøv nu!", og straks tøffede motoren i gang, da den havde fået ordentlig stelforbindelse.

Første længere tur.

Det var blevet sent, og der var langt til Sdr. Bjert ved Kolding, som var det første mål i nyerhvervelsen, så da bilen var kommet i gang, og den var blevet ordentligt fremvist for kammeraterne, så gjaldt det om at komme sydpå.

Det tog nogen tid at vænne sig til det nye - gamle - køretøj. Det virkede ikke helt så let og præcist, som kørerlærerens Folkevogn, men sammenlignet med de traktorer, som jeg var vant til at køre med, så var det i grunden slet ikke så galt.

En ting var der dog. Det var forbistret irriterende at køre i mørke, for det var næsten umuligt at finde ud af om medtrafikanterne kom forfra eller om de kom bagfra. Det skyldtes at ruderne stod så lodrette, at de andre trafikanters lygter spejlede sig i ruderne.

Lyset fra en modkørende bilist, spejlede sig i den lodrette bagrude, og kastede billedet frem i forruden, så det så du som om bilen kom bag fra - og omvendt med medkørende trafikanter.

Det blev efterhånden så generende, at jeg følte mig nødsaget til at trække ind på en rasteplads, for

om muligt at finde noget, som kunne sættes op i bagruden for at blænde denne.

Endnu engang overraskede Forden. For da jeg fik set mig ordentligt omkring, sad der jo det fineste lille rullegardin over bagruden, og det skulle bare trækkes ned, så var der ikke flere problemer i det, og jeg nåede frem i fin stil.

Et par år på vejen

Der gik nu et par år, hvor jeg brugte HGFereen, som man nu bruger en bil.

Til at begynde med var der naturligvis en del problemer, som man skulle lære at tackle, selv om det ikke altid var lige let.

Billederne her er fra Sommersted præstegård efteråret 1966.

Engang, hvor jeg stod og sled med et problem, som ikke umiddelbart lod sig løse, kom en mand forbi og sagde: "Ja, en Ford A vil nu kun det, den selv vil. Men det vil den til gengæld også!", så jeg måtte indse, at det ikke kun var op til min vilje, at få tingene til at fungere, nej, man skulle pænt have bilens sjæl med i beregningerne, for ellers kunne det være lige meget.

Sæt dog en VW motor i

Mens Forden var på vejen, gjorde jeg det til en regel at tage alle blaffere op. Det blev til ret så mange. Da der var gået en tid, fik jeg anskaffet en "gæstebog", og det var ret spændende senere at sidde og se i den bog.

En sommeraften var det en ung amerikaner, der fik et lift, og efter kort tid var vi inde i en voldsom diskussion om bl.a. biler. Han spurgte lidt til Forden, og jeg måtte jo svare, at i det store og hele var jeg godt nok tilfreds, men der var af og til problemer med motoren. Olieforbruget var lidt for stort efter min mening, og der var andre småting. Det kunne han slet ikke forstå, at jeg gad at bøvle med. På bedste amerikanske vis foreslog han mig, at jeg jo da bare skulle sætte en Folkevognsmotor ind i stedet. Den kunne sikkert anskaffes billigt, den var driftsikker, og endelig var der jo heller ingen problemer med køleren, da den jo var luftkølet.

En håndfuld kul

Efter nogen tid opstod der problemer med dynamoen. Den ville ikke lade. Der var ikke andet at gøre end at komme på værksted. Her kunne man konstatere, at dynamoen var brudt sammen, og at der skulle en ombytningsdynamo til. Regningen blev på ikke minder end 125,00 kr.!

Det var en lille herregård for en land-brugsmedhjælper dengang. Men uden dynamo gik det ikke, så der var igen vej udenom. Dynamoen blev lavet, og der gik ca. en dag, så var problemet der igen. Samme diagnose. Der var ingen vej udenom, men nu måtte bilen stå en tid, og den blev kun brugt til det mest nødvendige.

Vamdrup Ford A klub

På en eller anden måde fik jeg at vide, at der var en klub for Ford Aere i Vamdrup, og da Vamdrup lå lige mellem mit hjem og min plads, blev næste tur lagt om ad Vamdrup.

Jeg fik fat i H. Greve og fik forelagt ham problemet. Hans løsningsforslag var at tage til Kolding Autoelektro: "Der kan du få en håndfuld kul for 2 kr., og dem skal du så bare skifte, når de er brændt ned."

Som sagt så gjort. Jeg fik en håndfuld kul, og så begyndte jeg ellers at skifte kul næsten dagligt. Til at begynde med var det noget bøvlet at få vendt fingrene efter at få placeret disse kul rigtigt, men øvelse gør mester, og efterhånden blev det rutine at skifte kul.

Blødt kul

Der var efterhånden ikke mange kul tilbage. Et af de stykker, som var tilbage var et noget blødt stykke. De andre, som jeg havde sat i i hastig rækkefølge var noget hårdere, så jeg tænkte at, kunne de hårde holde en hel dag, så kunne det bløde nok holde en halv dag - men det er det, der sidder i dynamoen den dag i dag, så der skal altså være et bestemt forhold mellem hårde og bløde kul, for at de ikke skal slides op alt for hurtigt.

Besøg hos Greve

Det første årstid efter at jeg var blevet medlem af Vamdrup Ford A klub, kørte jeg forbi Vamdrup hver lørdag, når jeg havde fri, og skulle hjem. Det var lige kommet på mode, at holde fri til middag om lørdagen, men Gulf i Vamdrup hos Hviid og Greve havde man næsten altid åbent, så det var

meget passende at komme forbi.

Næsten hver lørdag var det med bange anelser, at jeg nærmede mig Vamdrup, for hver gang var jeg sikker på, at hovedreparationen var uundgåelig, men lige så sikkert var det, at Greve kom og lyttede lidt, og han sagde så: "Nåe, jamen det er jo bare ...", og i løbet af kort tid blev der reguleret og justeret, og så gik det ellers af sted igen med en næsten ny bil. Sådan føltes det under alle omstændigheder. Og prisen hos Hviid og Greve, den kunne en landbrugsmedhjælper også være med til.

Ny toppakning

En gang var det dog helt galt fat med Forden.

Det var kun med nød og næppe, at den kunne klare at klatre op af de store bakker udenfor Kolding i 1. gear.

Chaufførens humør var mindst lige så medtaget, som motorens manglende ydelse. Det var lidt et under, at den nåede til Vamdrup overhovedet, men det gjorde den altså, og det skyldtes jo nok, det allerede tidligere omtalte, at en Ford kun vil, hvad den selv vil, men det vil den altså til gengæld også.

Det tog ikke lang tid for Greve at stille diagnosen. Det er en ny toppakning.

Der må have været lidt ekstra travlt på værkstedet den dag, for jeg blev udstyret med en ny toppakning, og fik så at vide, at nu kan du sagtens tøffe videre til Sommersted, og så ellers selv skifte den smule pakning.

På de forskellige kurser jeg havde deltaget i som landbrugsmedhjælper, havde jeg også haft motorlære, og derfra vidste jeg, at det kunne være lidt af en videnskab at spænde et topstykke ordentligt til, og den bekymring blev naturligvis læsset over på Greve, men der hjalp nu ingen kære mor. "Du skal bare huske at spænde lidt på kryds og tværs, og så ikke så meget af gangen", og så kunne man ellers forsøge sig frem. Også den pakning har nu siddet i bilen i mange år.

Koldings klogeste mand

En anden gang var jeg kørt i stå inde midt i et stort kryds i Kolding en lørdag eftermiddag i myldretiden. Det var mens hovedvejen endnu krydsede sig vej ind og ud mellem huse og andre forhindringer.

Der var ikke langt til min foretrukne benzinstation Uno-X på Agtupvej, men der var nu ikke meget hjælp at hente der, for de holdt weekend, og det havde de ikke i sinde at ændre på, bare fordi min Henry ikke ville længere.

Jeg fik dog lov til at forelægge problemet, og jeg fik da også et par gode råd - et af dem var at lade bilen stå, og så gå hjem, så skulle de nok se på den mandag morgen.

Det var ret klart, at det var tændingen, der var problemer med, og jeg fik at vide: "at kan du få den til at køre igen selv, så er du Koldings klogeste mand."

Jeg har aldrig været vild med den slagsudfordringer. Dertil kender jeg mine egne begrænsninger alt for godt, men på den anden side kunne der jo ikke ske alverden ved at prøve sig lidt frem, så med den viden, som nogle timers motorlære giver under et kort ophold på en landbrugsskole, som et obligatorisk element i landbrugsuddannelsen giver, med bl.a. tændingsrækkefølgen og tændingsindstillingen, gik jeg i gang med at skille strømfordeleren ad, så tilpas langsomt, at jeg kunne huske at sætte det rigtigt sammen igen.

Først da jeg kom helt i bund, viste fejlen sig. Der sad en gummiisoleret ledning - uden isolering. Det havde mange års brug af olie ædt væk.

Det lykkedes at få flikket en anden ledning sammen, få samlet, og at få vognen i gang.

At have været Koldings klogeste mand - om det så bare er for en dag - ja det er der også noget ved.

Håndsving

Forden er født med håndsving. Og det er der vel en grund til.

Som tiden gik tabte batteriet sin kraft, og for ikke at tære for meget på batteriets svindende kræfter blev håndsvinget taget i brug.

Man kunne jo selvfølgelig også forsøge at skubbe eller trække vognen i gang, men dels krævede det jo, at man havde adgang til enten et par stærke karle, der kunne skubbe, eller et andet køretøj, der kunne starte, og det var ikke altid at de betingelser var til stede. En tredje mulighed, som man efterhånden blev ganske god til at udnytte, var at parkere på en skråning, så den selv kunne gøre det grove arbejde. Det indebar dog en anden fare, og det var at bremserne skulle virke så tilpas effektivt, at de kunne holde bilen, mens den var parkeret, og så meget stolede jeg ikke altid på bremserne.

Fugt i strømfordeleren

Fugt var et andet problem, der kunne volde problemer. Var der fugt i strømfordeleren, skulle der lægges ekstra kræfter i, og det er ikke så få dåser "Pronto", der er sprøjtet i strømfordeleren for at løse problemet med fugt.

Det var på et tidspunkt blevet mere regelen end undtagelsen, at jeg måtte brugehåndsvinget, når Forden skulle startes, og det var ikke så få gange der skulle rykkes for at få vognen i gang, hvis den overhovedet ville den dag.

På et tidspunkt foreslog en af mine venner mig, at jeg skulle erstatte motoren med en stor ur-fjeder. Han mente, at jeg ville spare ikke så lidt energi, hvis jeg i stedet for at forsøge at starte vognens motor med håndsving, blot trak fjederen op, og så brugte den opsparede energi til at køre med!

Knald - effekt

En anden charme ved Forden var den mulighed man havde for at gøre sig "knald" godt bemærket. Jeg vidste vel, at den spøg kunne overdrives, og at det kunne ende galt.

En anden grund til at passe lidt på med knalderiet var, at vi på min hjemegn, hvor jeg voksede op, havde en karetmager, der havde en Ford A pick up, og han sparede ikke på fyrværkeriet, når han kørte forbi os unger der var på vej til eller fra skole, og jeg husker endnu den skræk, der sad i mig, når han kørte forbi os, og udfoldede disse kunster.

Det var ikke mig selv, der første gang kom galt af sted med knalderiet.

En aften, hvor vi unge som sædvanligt mødtes et eller andet sted i byen, ville en kammerat låne Forden til en kort tur, og det fik han lov til. Han var ikke væk længe, og da han kom tilbage, bemærkede jeg kun flygtigt, at han kom rullende det sidste stykke uden at have motoren i gang. Det tænkte jeg dog ikke nærmere over, før jeg selv senere startede motoren, og næsten ikke kunne være i kabinen for larm.

Han havde på sin tur rimeligvis mødt en person af det andet køn, som han ville gøre indtryk på med et lille knald, men det blev altså så kraftigt, at lydpotten gik sig en tur ved samme lejlighed. Det var sidste gang Henry blev lånt ud til andre.

Sommerens største knald

Selv var jeg dog ikke altid nogen engel.

Jeg husker en sommeraften, hvor jeg alene var kørt en tur op på Skamlingsbanken, for at nyde udsigten og det gode vejr. Efter et kort ophold ville jeg hjem igen, og jeg kørte derfor ned fra hotellet, som er på toppen.

Ved T-krydset - udkørslen til den store vej, skulle jeg have hold på vognen, og det gav lidt problemer, for vognen var jo tung, og bremserne ikke alt for effektive.

Lidt før krydset så jeg en familie, der havde slået sig ned lige overfor krydset. De havde parkeret deres bil lidt inde. Bagagerummet stod åbent og et klapbord med dug og nogle stole var slået op. Manden havde taget plads ved bordet, mens konen gik frem og tilbage mellem bord og bagagerum, for at hente maden frem, og et par børn legede.

Da manden så min bil pegede han grinende på den, så den øvrige familie også kunne få sig et billigt grin over den gamle bil, hvis fører øjensynligt havde problemer med at få hold på den.

Det var for meget at blive til grin på den måde!

På uforklarlig vis lykkedes det mig, at få så meget hold på Henry, at den kunne lempes ned i første gear.

Da der var fri bane, fik den en spand kul af de store, så den accelererede kraftigt, så blev tændingen slået fra. Speederen fik et kraftigt spark. Tændingen blev slået på lav tænding, og tændingsnøglen blev drejet igen.

Henry kvitterede med et af de nydeligste og kraftigste knald, som jeg nogensinde har hørt.

Virkningen, som jeg flygtigt iagttog i forbifarten var uovertruffen.

Hele familiens glade ansigtsudtryk var nu forvandlet til noget der kunne minde om panik. Børn og kone var lamslået og stive af skræk, og manden, der sekunder før havde været så koldhøgen sad på

bagen i det høje græs, og i faldet havde han sparket så kraftigt til bordet, at det var klappet sammen.

Den aften mener jeg, at speedometeret sneg sig op omkring de 90 km i timen ned ad Skamlingsbanken en absolut rekord, og den nødvendige styring skete, når rattet kom forbi på dens voldsomme vandring fra side til side.

Jeg er helt sikker på at den familie tænker sig en ekstra gang om, før de en anden gang griner af en gammel Ford A, og jeg har en fornemmelse af, at Henry hyggede sig mindst lige så meget som jeg.

På tur til Egeskov

Også i 60erne arrangerede Vamdrup Ford A klub turer. En af de turer, som jeg deltog i var til Egeskov på Fyn, hvor der var veteranbil- og veteranflymuseum.

Billederne er fra turen til Egeskov sommeren 1967.

Det var en vældig tur. Vejret var så godt, som det kun kunne være dengang.

En 6 - 8 vogne mødtes i Kolding, og så gik det ellers af sted. Vel ankommet til Egeskov, fik vi linet op, fik kaffen frem, og så gik snakken ellers før vi skulle ind på museet.

En af deltagerne viste med en blanding af sorg og stolthed en rede, som en solsort havde bygget mellem køler og motor. Der var 4 æg i reden. Vognen blev brugt hver dag på arbejde, og solsorten havde lært sig, at den skulle forlade reden på et bestemt tidspunkt hver morgen, og så ellers bare flyve efter vognen til arbejdsstedet, hvor den så kunne fortsætte udrugningen, og det var gået godt en tid, men en morgen var solsorten kommet for sent op, og chaufføren havde først opdaget det, da der lød et smæld under starten. Det var solsorten, der havde fået et slag af propellen, et slag som den desværre ikke overlevede.

På vejen hjem var jeg en af de sidste vogne. Jeg var alene, og havde god plads til et par der tog den på tommelfingeren. De andre så, at jeg stoppede for at tage blafferne op, så de fortsatte ufortrødent. Inden jeg nåede at komme op i fart igen, lød der en mærkelig lyd fra motoren, men jeg anede ikke uråd, før jeg kunne se, at det begyndte at dampe op af kølerproppen. Ventilatorremmen var gået i stykker.

Nu var det min tur til at tage den på tommelfingeren. Det lykkedes at komme til Middelfart, hvor et andet medlem i cupè var på familiebesøg. Jeg kontaktede ham og fik et lift i "svigermodersædet" til Vamdrup. En ny rem blev erhvervet, og det lykkedes mig at lokke min far til at køre mig tilbage til Fyn, hvor Henry trofast stod og ventede på en rem og en chauffør.

Siden den tid har en ekstra rem været fast udstyr under bagsædet.

En mini hovedreparation

Bonden, som jeg var karl ved, var en særdeles reel mand, som havde et godt øje til mekanik - og det gjorde ikke noget, at mekanikken var af ældre model.

På et tidspunkt kom han med en varmemåler, som havde siddet på en gammel traktor. Det kunne fint monteres i Henry, så man kunne holde øje med motorvarmen.

Men det hjalp ikke på utætheder i motoren.

Utæthederne betød, at Henry tabte den olie, som den ikke spiste. De oliepletter som utætheden medførte huede ikke bonden, og det passede da heller ikke mig særligt godt, for det var jo bekosteligt.

På et tidspunkt bragte Henry mig til et kursus arrangeret af KFUM&K i en sommerlejr ved Juelsminde, og herfra var der ikke langt til Glud, hvor der var en berømt mand, der specielt var kendt for sit gode tag på gamle biler.

Denne mekaniker blev besøgt, og problemet forelagt.

Hurtigt blev bundkarret fjernet, og hovedlejerne skilt ad. Med en skruetrækker eller lignende blev der lavet passende riller i det bløde materiale, der var inde i lejet. Ideen var, at det dels skulle lette smøringen, og dels skulle disse riller være med til at lede olien tilbage i bundkarret i stedet for, at det

blev spildt på vejen, eller hvor bilen nu blev parkeret.

Jeg kan ikke mindes, at det havde den store effekt, men fra tid til anden kan den psykiske virkning jo også være tilstrækkelig! Under alle omstændigheder var jeg meget benovet over, at man kunne skille så meget af de ædle dele af en bil ad og behandle dem på den måde, og at den så stadig kunne bringes til at fungere kort efter.

Kofanger af fjederstål

Når vejret bliver koldt, er der samtidig en fare for, at vejbanen kan blive ubehagelig glat.

Specielt i snevejr kan det være en fordel at have en "højbenet" bil, der kan køre over det meste sne, men er det glat, har den vist ingen specielle fordele, bortset fra at den er tung, og at motoren ligger det rigtige sted.

En vinterdag var Henry ude at give sin lidt kåde chauffør en tur. Vejret var for så vidt ganske udmærket med høj sol og næsten ingen vind, men glat var det, og det gav problemer, da et hjørne skulle rundes.

Helt nøjagtigt hvad der skete, opfattede vel hverken Henry eller chauffør, før det var for sent.

Henry havde forsat sin egen lidt skrå bane, der hverken tillod at fortsætte ad den ene eller af den anden vej, men derimod standsede ved foden af skiltet med gadenavnet på.

Lidt forskrækket rykkede chaufføren Henry et par meter tilbage, så chaufføren kunne komme ud og få et overblik over eventuelle skader.

Der var til alt held ikke sket noget med den offentlige ejendom - vejskiltet, men standeren som skiltet sad på havde ramt lige midt på kofangeren, så kofangeren nærmest lignede et "V".

Lidt ærgerlig over dette uheld, men alligevel lettet over skadernes begrænsede omfang, fik Henrys kofanger et ordentligt spark af en træsko. Det var den åbenbart så tilpas utilfreds med, at den forsøgte at sparke igen, for det gav et ordentligt smæk i kofangeren, og så sad den dirrende og sitrende på plads i omtrent de rigtige folder og på det rigtige sted.

Jeg har senere fået at vide, at der kun er to muligheder, hvis man skulle komme til at bøje en kofanger på en Ford A. Enten, at man får den til at springe på plads, som det her skete, eller at kassere kofangeren, for det er umuligt at rette en sådan genstridig kofanger.

Jo, en Ford A vil kun, hvad den selv vil, men det vil den til gengæld også!

Pladerne af

Der var næsten gået et par år, hvor Henry havde delt glæder og sorger med sin unge chauffør, og der havde efterhånden udviklet sig et sæt af stærke følelser mellem Henry og mig som chauffør, følelser der næsten kunne minde om kærlighed. Under alle omstændigheder var det sådan, at mennesker man tilfældigt mødte, der kunne tale med respekt og indsigt om Henry, de blev også behandlet med nogen større hengivenhed, end mennesker, der blot hånede Henry for et lidt bedaget udseende, og en manglende driftssikkerhed. Med den sidste kategori blev samtalen som regel ikke lang.

Hvorfor i øvrigt også ødelægge sin tid med at omgås mennesker, som man af den ene eller anden grund ikke kan lide? Når der er omkring 5mia. mennesker på jorden, så skulle der jo nok være nogle andre, som man anderledes godt kan finde ud af det sammen med.

Penge styrer ikke alt, men meget. Det var blevet tid for mig at aftjene værnepligten. Det var 14 mdr. på minimum løn, og frikort til offentlig transport. Henry var med i overvejelserne. Det ville være en ide at spare pengene til vægtafgiften, og så i stedet bruge dem senere på at få Henry shinet ordentligt op, når soldatertiden var slut, så Henry blev anbragt hos en husmand i en tom lade. Hævet 5 cm over det omgivende terrin på 4 bukke og med et godt dækken over.

Pladerne blev taget af og indleveret til politimesteren den 10. april 1968.

Den første april forfaldt vægtafgiften for det næste halve år. Når nu pladerne var blevet afleveret den 10., regnede jeg med at få noget af vægtafgiften tilbage, men sådan gik det ikke.

Jo, jeg kunne få vægtafgiften tilbage, hvis jeg ville skrive under på, at Henry aldrig ville komme på vejen igen!

Det var en uhyggelig tanke og stik imod den aftale, som jeg havde med Henry, så det blev der ikke noget af.

I stedet måtte Henry stå og hygge sig blandt høns og katte i sin lade, og fik nu kun sjældent besøg. Når det skete, var det for det meste kun for at dreje lidt på håndsvinget, så motoren ikke skulle sætte sig fast.

En kort tur ud af mølposen

Efter soldatertiden begyndte overvejelserne om at få Henry tilbage på landevejen, hvor han jo egentligt hører hjemme, men en gavmild broder havde udstyret mig med en lille Renault 4CV. Den var blevet lidt for farlig at bruge i storbyen København, men den kunne efter hans - og i øvrigt også min mening - fint klare et otium i provinsen.

Det betød en forsinkelse af de videre planer med Henry. En anden god grund var, at pengene ikke sad så løst længere, da det praktiske - og lønnede - arbejde var blevet skiftet ud med det teoretiske - og ganske og aldeles ulønnede, ja rent faktisk skulle landbrugselever betale lidt til kost og logi. Der var derfor ikke meget at slå fra med til en renovering.

På værksted

På et tidspunkt lysnede det dog lidt, og en mekaniker blev kontaktet. Det havde ikke det store hastværk, men en ordning blev lavet, så Henry kunne trækkes ind i varmen, når der ikke var for mange andre biler at arbejde i.

Det var også muligt for mig at komme på besøg, så ofte der var tid og lejlighed.

På den måde åbnedes en helt ny verden.

De fleste kender vel kun et mekanikerværksted fra de store porte, hvor bilen bliver afleveret, og hvor den nogle timer eller dage senere - og man som regel flere hundrede kroner fattigere, kan komme og afhente den igen. Lidt mere pågående typer har været i værkstedet, og set både lifte, værktøj og smøregrav.

Ved jævnlige besøg på værkstedet kom jeg ind i det "Allerhelligste". Det er det sted hvor mekanikeren har samlet de mest almindeligt brugte reservedele, så han ikke er afhængig af først at skulle bestille dem på et større lager med den ventetid det giver.

Nogle reservedele ligger og bliver for gamle. Ikke at de bliver ubrugelige, men som nye bilmodeller kommer til og gamle glider ud, bliver der også mindre brug for reservedelene til de gamle biler.

Jeg har hørt, at der er mennesker, som bevidst har kørt rundt til mange værksteder og til små penge har opkøbt restlageret af disse reservedele.

En gang jeg var i dette "Allerhelligste", som var placeret i kælderen under boligen, faldt jeg over et planche af masonit, hvorpå der var opspændt forskellige dele til Ford A. Der var bl.a. en anti-dør-rasler og en møtrik til det indvendige dørhåndtag. Under hvert emne var der en etikette med blå kant, perforeret i siderne som et frimærke om med klister på bagsiden også som et frimærke - en af dem man i gamle dage brugte til at sætte på syltetøjsglas for at holde rede på indholdet. På denne etiket stod så navnet/beskrivelsen og prisen.

Eksempelvis:

Anti-dør-rasler o,25 kr.

Det var fra en tid, før verden endnu var gået af lave. Sådan forløb en vinter, og man kom så langt, at Henry kunne køres til syn i Haderslev.

Henry var ikke vild med dette pjat efter at have stået i fred og ro så længe.

Der blev konstateret nogle få fejl på bremserne, og så gik turen ellers tilbage, afbrudt af ufrivillige stop. Det var ret tydeligt at Henry ikke var klar til at komme på landevejen igen, eller at "hit the road", som man siger i Henrys fødeland.

Så efter en kort tur ude af laden gik turen nu tilbage til en stille og tilbagetrukket tilværelse blandt hønsene i laden.

Henry får en rival

For ejeren skiftede tiden også.

På landbrugsskolen havde han mødt en, der kunne gøre Henry rangen stridig, og nu begyndte en periode med studier og lille indkomst.

Efter det fulgte år med arbejde, børn og hus.

Kun en enkelt gang blev Henry luftet. Det var, da husmandsstedet skiftede ejer, og Henry ikke længere var så velset i laden. Turen gik fra det sønderjyske til det vestjyske, mere nøjagtigt en staklade ved Struer. Her var mere luft og mindre høns, men til gengæld var der en flok unger, som sikkert har fået mange gode timer til at gå med at køre en tur i "deres egen bil", en leg som Henry sikkert også har nydt i fulde drag.

Speedometer ødelagt

Det har sikkert irriteret ungerne, at de ikke har kunnet få farten ret højt op, for de har jo set, at speedometeret bevægede sig, når de fik bilen til at gynge, så for at få lidt mere gang i den, fik de knust ruden til speedometeret, så de nu selv med en finger kunne bestemme farten.

1982 - nu skulle der ske noget

Efterhånden som tiden var gået, var der igen kommet lidt overskud af tid og penge.

Den "anden" store kærlighed var nu ikke synderlig interesseret i konkurrence, så hun havde flere gange pirket lidt til for at forsøge at få "rivalen" Henry solgt. Dog uden held.

Nu var der som sagt lidt mere tid og lidt flere penge, så nu skulle der igen til at ske noget.

Henry blev hentet hjem til det midtjyske, og parkeret aller længst inde i en dyb carport.

Henry var nu blevet til et sørgeligt syn. Lakken var ikke flot længere. Forruden hang, og kunne ikke godt åbnes. Taget gabte. Dækkene var flade, og mange års støv lå tykt overalt.

Problemerne med speedometeret var ved at tage modet fra ejeren, for hvor skulle man dog finde sådan noget henne?

Jo, der var mange problemer, og det så ikke for godt ud, men som man siger: når nøden er størst, er hjælpen nærmest.

Ved ankomsten til det nye hjem, var der en lille velkomskommite bestående af ikke mindre end 3 naboer, der alle var mekanikere.

Specielt den ene af disse så på Henry, som jeg ikke har set ham se på sin kone længe - heldigvis opdagede konen ikke noget, og Henry har altid haft en evne til at bære den slags med værdighed.

Henry blev nu beundret, og der blev lukket op både her og der.

Ejeren var naturligvis bedrøvet over problemerne med speedometeret, men det blev nu hurtigt løst, for en i modtagelseskomiteen havde et speedometer liggende - uden tilhørende Ford A, så det skiftede hurtigt ejer.

Motoren i gang

"Mon motoren kan gå?", ville en anden vide.

Ret hurtigt fandt man ud af, at det jo da kunne komme an på en prøve.

En havde et batteri, som kunne bruges i en snæver vending, en anden en sjat benzin, og ved fælles hjælp var motoren slået i gang i løbet af omkring 20 min.

"Det kunne min Volvo ikke have klaret, efter så mange år i opklodset tilstand", bemærkede en, og det var med til at rette ryggen på den lykkelige ejer, og Forden gav endnu et par kokette grynt fra sig, før den igen faldt til ro.

Henry som stripper

Nu fulgte et par år, hvor Henry måtte lægge krop til for åben carport stille og roligt at stå og strippe. Skrue for skrue blev løsnet, og stump for stump blev afmonteret. Det blev gjort med nænsom hånd for at indprente sig den rigtige placering, så stumpen efter en grundig rengøring og maling og et stykke tid på lager, mens de øvrige dele fik samme tur, kunne monteres korrekt igen.

Det gik godt med at få skilt Henry ad.

Motoren blev slæbt ind i et redskabsrum, der til lejligheden blev lavet om til værksted, og skilt ad i atomer, og alle dele blev omhyggeligt renset og til sidst samlet igen.

På trods af stor omhu, blev det til flere ganges samling, for det var ikke altid, at første forsøg så rigtigt ud.

Man ved at der er noget galt, når man efter første samling står med en del skruer og andet som øjensynligt et blevet til overs. Så må man på den igen!

Chassiset blev sendt til sandblæsning, og derfra gik det videre til en maler, som grundede og malede det tre gange.

Næste forår var chassiset klar til igen at modtage motoren på rette plads.

En dyr pakning

Under arbejdet med motoren, kom jeg en dag til at mangle en pakning. Jeg var sikker på, at det var umuligt at få sådan en pakning lokalt, men jeg var sikker på, at jeg kunne få pakningspapir, så jeg henvendte mig på et lokalt værksted.

Pakningen var bragt med, og mekanikeren blev drillet lidt med, om han dog ikke havde et fornuftigt lager af de almindeligste pakninger.

Det blev der grinet lidt af. Men kan jeg ikke lige få lov at ringe til den nærmeste Ford forhandler, for at drille ham, spurgte mekanikeren. Det kunne der jo ikke ske meget ved, så der blev straks ringet. Svaret kom hurtigt. "Nej, sådan en pakning har vi ikke, men du kan ringe til Ford i Silkeborg, der har de det!". Det tvivlede vi nu lidt på, men også det kunne jo komme an på en prøve, så der blev ringet til Silkeborg, og problemet blev forelagt. "Hvorfor ikke tage et komplet sæt?", var det eneste spørgsmål fra Silkeborg, og efter en kort overvejelse, blev det bestemt. "Godt, det kommer med posten i morgen!", var den afsluttende bemærkning. Det var en lidt overraskende hurtig ekspedition. Det kom lidt bag på mig, at det var så let at få fat i reservedele.

Lidt senere fandt jeg ud af at Poul, som jeg i sin tid havde købt Henry af, ikke boede ret langt væk, og at han nu næsten udelukkende handlede med reservedele til gamle biler, derfor blev Poul aflagt et besøg.

Jeg fortalte om mit store held med at skaffe pakninger. Nå, det var nu ikke noget specielt mente Poul - hvad var prisen? Det blev fortalt: "nå, men så er du da godt dum, for jeg sælger dem 100 kr. billigere, og så tjener jeg endda på dem.

Nu var jeg jo så kommet i gang igen. Gennem alle årene havde jeg været passiv medlem af Vamdrup Ford A Klub, men nu var det på tide at få gjort lidt mere ved det, for nu manglede der jo viden om

både det ene og det andet, så Hakon Greve blev kontaktet. Han fik historien om pakningerne, og skulle så også vide lidt mere om prisen. "Nåe, det var da ærgerligt, for jeg har et sæt liggende, hvor der kun mangler en pakning, og det kunne du have fået for 125 kr." - det var 275 under den betalte pris.

Siden har jeg lært at se mig for, og så håber jeg i øvrigt, at det er en flok specielt gode pakninger, som jeg har siddende i Henrys motor.

Færdig - hvornår?

Det er utroligt så mange forskellige stumper, der hører til en bil. Det er også utroligt, hvor ringe mange af dem kan være, i betragtning af at de har siddet i en bil, som jo trods alt ikke var så forfærdelig ringe, da den blev sat lidt til side for at få et længere hvil.

Et par år blev meget af fritiden brugt sammen med Henry. Det gik ikke støt fremad. Tiden blev brugt på at skille ad, og gøre rent.

Mange venner og bekendte spurgte deltagende. "Hvornår regner du med at den skal ud at køre igen?". Ja, det var jo ikke så let at svare på, for på den ene side var der jo ikke noget, der hastede. Det kostede ikke noget at have den stående, og de ting, der skulle anskaffes, kunne løbende indkøbes, så det ikke belastede økonomien så hårdt. På den anden side var det jo rart nok, at der skete noget, og at andre end jeg kunne se resultater.

Der var i perioden interesserede købere nok. Det skortede heller ikke på opfordringer fra den nærmeste familie til at sælge, men jeg havde været heldig at sætte prisen så tilpas, at der aldrig blev noget alvorligt ud af de overvejelser.

Det er rigtigt, at gammel kærlighed ruster ikke!

Men et eller andet skulle man jo sige, når spørgsmålet, om hvornår bilen skulle være færdig, blev stillet, men kunne jo ikke hver gang diske op med en lang forklaring.

Med min anden store kærlighed har jeg to piger, så jeg fandt på at sige, at bilen skulle være færdig, når pigerne skulle giftes.

Det slog pigerne og andre sig til ro med og grinede lidt. Pigerne var dengang omkring 4 år.

Den 17. august et år lykkedes det at få motoren i gang igen første gang, efter at den havde været totalt skilt ad.

Der var blevet gjort en hel del forgæves forsøg. Det der gjorde den afgørende forskel var, at jeg i min iver for at gøre det hele så godt som vel muligt, havde haft det lille rør der sidder på manifolden, og som i sin tid har været forbundet til vinduesviskeren, men nu blot var knækket af, den stump der sad tilbage havde været taget af, og røret, der var blevet godt stoppet af skidt var blevet renset med en piberenser.

Da først det hul blev stoppet med en finger, så der ikke kunne komme falsk luft ind, så gik Henry i gang igen.

Det var ikke den store entusiasme Henry lagde for dagen det år den 17. august. Lang tids små dryp af olie ned oven på stemplerne skulle brændes af på en gang. Justeringen var særdeles mangelfuld, så

både lyden og røgen var ulidelig i carporten.

Det blev nu heller ikke til nogen længere afprøvning, men længe nok til, at pigerne, som legede i haven kunne høre, at der var noget alvorligt i gang.

Noget skræmte kom de frem bag hushjørnet for at være med i alt det, der skete.

Men som sagt, seancen var hurtigt forbi, så da man kunne høre noget igen - og lidt senere også se noget igen, kom den største pige frem og sagde: "Nå, du har Forden i gang far?".

Med et kunne jeg se, hvilket spørgsmål, der også stod skrevet i hendes ansigt. - Hvis du nu får Forden klar, før jeg har bestemt mig for at blive gift - hvad så?

Ja, jeg måtte jo indrømme, at jeg ikke havde i sinde at renovere Henry to gange, bare fordi hun ikke kunne bestemme sig, men på den anden side var det slet ikke Henrys tilstand, som hendes giftermål skulle komme an på.

Det lettede!

Ny pause

Som tiden gik, og arbejdet med Henry skred langsomt, men sikkert frem, kom der nye udfordringer. Et offentligt hverv tog så meget tid, at arbejdet med Henry igen blev trængt til side for en tid.
Klubben på sommertur

Med over 100 km til Vamdrup, knapt med tid - og uden en kørende Ford - var engagementet i klubben og dermed også kontakten begrænset.

På et tidspunkt blev der i klubben interesse for at arrangere en sommertur til Midtjylland, en ide, som havde min allerstørste sympati.

Når Moses ikke ville komme til bjerget, så måtte bjerget komme til Moses.

Jeg fik lidt at gøre med arrangementet. Det var spændende.

Der var 8 vogne med. Vi mødtes ved el-museet i Tange. Jeg kunne knapt forstå, at man gad og gå ind og se på gammel "strøm", når man havde de fineste køretøjer at se på udenfor. Udstillingen i Tange er fin, men når man som jeg har været der en del gange, og der står 8 fine Forder udenfor, så virker udstillingen lidt som forstyrrende tidsspilde.

Om aftenen stod den på rundtur i Viborgs gamle bydel.

Det var lykkedes at få Ford i Viborg til at sponsere en guide, og selv om vejret ikke var alt for godt, havde vi en hyggelig aften.

Hvor godtfolk er, der kommer godtfolk til, siger et gammelt ord.

Til rundturen fik selskabet besøg af en mand, som kom med ikke mindre end to biler.

Den ene var en rigtig bil - en Ford A 29 Phaeton.

Den anden en tidligere bunke skrammel, som det var lykkedes manden at få sat sammen til noget der umiskendeligt kom til at minde om en Mercedes Benz - en specialudgave fra 1938. Ved nærmere betragtning var den bil nu også ganske pæn på trods af ,at det ikke var en rigtig Ford bil.

Den besøgende var Lauritz fra Klejtrup, som havde haft en del at gøre i restaureringen af en af de deltagende køretøjer, og nu skulle han lige med for at følge vognens udvikling, nu den var så tæt på.

Det blev et afgørende møde for mig og min Henry.

Jeg kunne ikke mere på egen hånd

Jeg var efterhånden kommet så langt, som jeg kunne ved egen hjælp.

Det mekaniske var kommet nogenlunde på plads. Det var lykkedes mig, at få Henry væk fra carporten, og den stod nu igen i en tom lade. Det vil sige, det var kun det renoverede chassis, der stod i laden, for karossen stod stadig i et hjørne i carporten.

Jeg var nu løbet ind i flere problemer.

For det første var der nu gået så tilpas lang tid siden, at Henry havde måtte strippe, at det var vanskeligt at huske nøjagtigt, hvor og hvordan de forskellige dele skulle påmonteres. En elskelig kusine og hendes mand, bosiddende i Henrys hjemland USA, fulgte med spænding udvikling, og det skortede ikke på opfordringer fra dem om at se til at komme i gang med at gøre noget mere alvorligt ved sagen.

Ved flere lejligheder fik jeg tilsendt særdeles gode bøger fra denne kusine og hendes mand om Fordens rette røgt og pleje. Jeg blev da også efterhånden ret ferm til at læse dem for at finde ud af, hvordan de mange løse dele skulle sættes sammen til et harmonisk og funktionelt hele. Men bøger gør det ikke alene, der skal også værktøj og håndelag til.

Andet og tredje problem var netop disse to ting.

For at komme videre med karossen var det nødvendigt med et svejseapparat, og det var nødvendigt at finde ud af, hvordan det skulle bruges.

Her gav jeg op på forhånd. Det ville blive for stor en opgave, hvis resultatet skulle blive bare nogenlunde acceptabelt.

Et fjerde problem var økonomien. Det er ingen sag, at sende ting på værksted, hvis man mener at have råd til at betale, men alle ved, at det koster.

Fra besøg på værksteder med familiens bil, ved jeg, at selv forholdsvis små ting kan være dyre. Men her var der jo ikke tale om små ting, her var der stort set tale om alle ting.

Det var jo heller ikke ligegyldigt om man på værkstedet havde lidt erfaring i gamle biler, eller om man kun arbejdede i nye biler.

Overvejelserne om alle disse forhold havde været mange og lange.

Ved det første møde med Lauritz fik jeg et visitkort, og vi aftale i vage vendinger, at han engang når han alligevel skulle vejen forbi, min bopæl ville se indenfor og give en vurdering af, om det var

noget, som han ville have med at gøre, og om hvor meget det omtrent ville komme til at koste.

Jeg blev også tilbudt at komme på besøg i Klejtrup, for at se lidt på stedet og det selskab som min Henry eventuelt ville havne i.

Lidt mere gang i sagerne

Vamdrup Ford A Klubs sommertur til Viborg, må have været i 1993.

I løbet af efteråret kom Lauritz på besøg, og han så med interesse på Henry. Der blev set på både chacis og karos, og der blev snakket noget frem og tilbage. Meldingerne skiftede lidt frem og tilbage mellem; "Nåe, jamen det er da ikke helt umuligt" til "Det ser nu ikke for godt ud". Mit humør fulgte udsagnene op og ned.

Nu havde Lauritz set Henry, nu var det min tur til at besøge Lauritz og hans værksted, for jeg kunne da ikke forsvare at sende Henry hen til et vildt fremmet sted uden lige at have sikret mig, at Henry i det mindste kom til ordnede forhold og i et passende selskab.

Det tog ikke lang tid at godkende stedet. Og hvilket sted!

Det skal med det samme siges, at ikke alle biler hos Lauritz er af samme herkomst og af samme fine familie som min Henry, men mindre får jo så gøre det!

Hos Laurtiz

Man behøvede ikke at være på værkstedet længe for at fornemme, at Lauritz havde tabt en del af sit hjerte til en Kissel, som ganske vist ikke havde nogen fremtrædende placering, men dog alligevel stod centralt.

Det er ikke en Ford A, men kan alligevel minde lidt om en HGFer i facon.

Bilen er fra 1928 og udstyret er overdådigt. Motoren med de 8 cylindre er gedigen og flot. Den er udstyret med elektrisk ur som standard i 1928! (Det vejer også det meste af 1 kg), egerne i hjulene er af flot træ, dørene har paneler af træ med ilagt træ i mønstre, bagruden er slebet - bare for at nævne nogle ting.

Lidt længere fremme i lyset står en "kundevogn" - en Aries. Jeg har aldrig hørt navnet før og tror i første omgang, at det er en forkert udtale af motorcykelfabrikken Arial, men bliver rettet, og får at vide, at de to ting ikke har noget med hinanden at gøre. Vognen kommer fra Frankrig, hvor den har fristet en tilværelse i en staklade under en ordentlig mængde halm. Vognen har sikkert stået i laden siden før 2. verdenskrig, og gården er blevet handlet 2 gange, inden den i 1989 blevet købt af en dansker, der efter købet vil rydde op i den gamle lade og fjerne halmen. Stor er den nye ejers forundring, da denne bil toner frem under halmdyngerne.

Bilen er nu restaureret og står og mangler et par småting. Den er meget speciel.

Lidt fransk selskab er vel ikke at foragte.

Så kommer vi til det rigtige. Højt oppe under loftet hænger der et chassis, som ganske bestemt må

være fra en Ford A. Nu skærpes interessen, for er der et chassis, så er der vel også mere. Jo, ganske rigtigt. Op ad en væg står en rå, men flot restaureret karos til en Ford A af samme type som min Henry.

"Der er gået lidt kuk i økonomien," forklarer Lauritz, da jeg spørger til karossen. Det er muligt, at vi kan bytte, hvis du har travlt med at få din bil på vejen. Forslaget var sikkert velment, og det blev da også overvejet, men hvad ville Henry sige til at blive delt. Det må være lidt de samme følelser mennesker, der får et nyt hjerte, står med. For at overleve er det godt nok, men det er nu alligevel bedst, når man har sit eget.

Det er ingen tvivl. Jeg er sikker på, at Henry vil finde sig godt tilpas i de nye omgivelser, og at man vil tage sig godt af Henry i Klejtrup.

1. maj på en trailer

1. maj 1994 var en stor dag for Henry og ejeren.

Først blev en almindelig trailer fyldt med skærme og andet uhåndterligt, bl.a. flere kasser med små stumper, og så gik det ellers af sted. Vejret var lige så fint som humøret. Nu skete der endelig noget. Vejret var rigtig godt med en let vind og megen sol og enkelte skyer.

Vel ankommet til Klejtrup blev der anvist en passende central plads til Henry. Alt gik let, jo nu skulle der en del til at ødelægge det gode humør.

Laurids, der hjalp med alt læsse alle de ting af, som jeg havde brugt uger på at få gjort grundigt rent og grundet, kom dog med en bemærkning, der ret hurtigt gav jordforbindelse igen. "Hvornår kommer du med noget der kan bruges?", spurgte han. Ja, det var jo et godt spørgsmål, for selv ville jeg jo nok have forsvoret, at disse skærme kunne bringes i en forsvarlig stand igen, men efter at have haft besøg af en kyndig mand som ham, gik jeg ud fra at han kunne lave dem - og så kom den bemærkning!

Der skulle dog mere til at tage modet fra en ihærdig ejer, så med 4 reservehjul venligst udlånt af Lauritz, kørte jeg hjem efter chassiset.

En del campingvogne var kommet ud af laden, så Henry var forholdsvis let at bakse ned af de fire bukke på reservehjulene, og rulles op på en autotrailer, som var lånt til lejligheden.

Henrys egne hjul havde længe været afmonteret for at blive renoveret, men de var i mellemtiden blevet så anløbne, at de måtte have endnu en tur.

Turen op på traileren gik fint og så ellers af sted - ikke til 1. maj demonstration i Fælledparken, men til renovering i Klejtrup. Også denne tur forløb uden problemer, og vel ankommet til Klejtrup blev chassiset rullet ned og anbragt i værkstedet.

Der var lidt snak om hvad der nu skulle ske, og lidt overraskende kom spørgsmålet: "Hvornår kommer du med resten?" Karossen til Klejtrup

Det kom lidt bag på mig, at der kunne blive brug for og plads til karossen i Klejtrup allerede. Jeg havde regnet med at chassiset først skulle samles ordentligt, og at det måske skulle bringes til syn hos en motorsagkyndig, før der kunne blive snak om at begynde på karossen, men på den anden side skulle det da heller ikke siges to gange, at der kunne blive plads til karossen.

I de kommende dage blev der arbejdet på at få karossen fundet frem af carporten, hvor den havde stået i en del år. En stor trailer blev lånt, og karossen blev anbragt på traileren.

Før rejsen blev karossen gjort grundigt ren med en højtryksrenser, og det var ikke småting af gammelt skidt, der ved den lejlighed blev spulet af, før karossen kunne køres af sted.

Langsom demontering

Demonteringen af karossen var ikke særlig fremskreden.

Det skyldtes hovedsagelig min angst for at få skilt mere ad, end jeg kunne huske at samle igen. En bekendt her i byen havde haft en Ford A magen til min Henry, og han havde fået strenge påbud om ikke at sælge bilen, for så var der jo en mulighed for at se, hvordan tingene skulle sættes sammen igen. Det er ganske udmærket at have bøger og tegninger at se efter, men langt bedre er det dog at have en færdigsamlet bil at se efter. Men trods strenge ordre solgte han sin bil, da han havde fået et tilbud, som han ikke mente at han kunne sige nej til. Det var en anden god grund til ikke at få skilt for meget ad.

Motoren i gang igen

I løbet af kort tid havde Laurits fået ordnet chassiset. Det var lykkedes mig, at komme til Klejtrup et par dage, hvor jeg fik lov til at hjælpe med dette. En dag havde jeg lavet en udflugt med nogle børn i 14 til 16 års alderen til Klejtrup. Det var lidt med bange anelser, at denne tur var blevet arrangeret, for disse unge mennesker havde en mani med at have fingrene alle steder - også steder hvor de ikke altid var så velkomne, og hos Lauritz var der mange fine ting, som bestemt ikke egnede sig til at være legeobjekter for ukyndige pilfingre.

Men besøget gik over al forventning godt.

Lauritz var kommet så langt med Henry, at han mente, at motoren kunne startes, så besøget startede med, at Lauritz foreslog, at vi skulle forsøge at starte Henry.

I løbet af kort tid var der anbragt et batteri, en interimistisk benzindunk af plastic blev anbragt over karburatoren, og diverse ledninger blev rigtigt forbundet, så man med lidt held ved at trykke på selvstarteren kunne få Henry i gang.

Det lykkedes til alles forundring.

Det gav ekstra blod på tanden.

Karossen monteret

I løbet af sommeren blev der tid til flere besøg.

Der blev købt nye trinbræt og skørter, og skærmene blev løst monteret, og så blev karossen sat på. Nu lignede Henry pludselig igen en bil efter mange års adskillelse - og modet steg.

En anden ting, der gav fornyet mod og håb, var, at Lauritz en sommerdag gav en tur i hans fine Pheaton. Her kunne man virkeligt mærke suset af Ford og landevej - en farlig blanding for en svag og spændt sjæl. Det skulle dog vise sig, at skuffelsernes tid endnu langt fra var ovre.

Selv om karossen var sat på, skulle den skilles ad, så alle skavanker kunne komme for en dag, og dele der var blevet tæret af tidens tand, kunne blive enten udskiftet eller repareret.

Forbroen over forruden var ikke til mere. Det kunne konstateres på lang afstand, og en ny var da også anskaffet, men at begge sidebroer ved nærmere eftersyn heller ikke duede, var lidt af en skuffelse.

En af dørene var pillet af. Den anden sad bedre fast, og nu kom så turen til den. De første forsøg med vinkelsliber, hammer og dorn gav ikke det ønskede resultat, så der måtte skrappere midler til i form af gas og ilt.

Som landmand havde jeg lært et mundheld, der sagde: Brug ikke vold - hent hellere en større hammer! Også den metode måtte tages i anvendelse, før det lykkedes at få døren flået af.

At det var nødvendigt kunne ses af dørsplitternes forfatning. De splitter der ikke var rustet godt sammen var knækkede, så operationen var nødvendig.

Malingen af

Efter jul 1994, var tiden ved at være inde til at tage al malingen af karossen.

Det var lykkedes at lokke at par unge hjælpere med til Klejtrup, og vi blev nu alle udstyret med kedeldragter og åndeværn, og så gik det ellers løs med varmepistol og spartel, om med en boremaskine påmonteret en slibeskive, og så ellers bare i gang i røg og støv.

Sæderne

Det var lidt besværligt at skulle til Klejtrup, hver gang man skulle "lege" mekaniker, men en af de ting, som endnu ikke var kommet af sted var sæderne.

De blev nu halet frem, og langsomt men sikkert blev det ene lag betræk efter det andet fjernet.

Det blev til ikke mindre end 5 lag!

Det var spændende at arbejde sig tilbage i tiden, og fjerne både betræk, polster, træuld og andet fyldstof.

Enkelte fjedre i sæderne var knækkede og "brynjen" nogle lange jerntråde, spundet sammen som en form for brynje, var gået i stykker, og blev fjernet, for at undgå at løse ender af denne skulle arbejde sig op i rumpen, når sædet blev samlet igen. Men ellers så sæderne nu sunde og gode ud, så alt blev skilt ad, gjort rent og malet.

Nyt betræk - og hvilket?

Nu kunne så et nyt detektivarbejde begynde.

Det var klart, at der skulle et nyt betræk til, men hvor fik man sådan et betræk fra, når man også skulle tage hensyn til at det skulle være så nær originalt som vel muligt, og samtidig til en overkommelig pris.

Et medlem af Vamdrup Ford A Klub vidste meget om betræk, så han blev kontaktet, og her fik jeg god hjælp, gode råd og vejledning, han henviste bl.a. til en særdeles god bog på engelsk, som man faktisk ikke kunne undvære, når man skulle restaurere det indvendige af en Ford - når det vel at mærke skulle nærme sig det originale mest muligt

Hos min mekaniker fik jeg at vide, at kunne jeg hos en af forhandler får betræk til 6.000 kr., så skulle jeg købe. Den første opringning til en forhandler gav ikke de store forhåbninger - her var prisen godt 14.000 kr.

Et gammelt katalog fra USA blev fundet frem. Her var prisen 620$. Hovedregning sagde, at det kunne blive interessant. Med en kurs tæt ved 6 kr. blev det 6 gange 620 - altså under 4.000 kr.!

En fax blev sendt til USA, for at høre om den nyeste pris. 1½ time efter kom svaret. Nu var prisen 800$. OK 6 gange 800 - knap 5.000 kr., jo det var stadig interessant.

Gennem snakken med førnævnte medlem af Vamdrup Ford A Klub, var jeg blevet klar over, at jeg måtte eje en bestemt bog om Ford A, som jeg endnu ikke havde i samlingen, og at det måske kunne være forbundet med flere udgifter end lige netop købsprisen, at handle i USA.

For ikke at udfordre skæbnen for meget, ved at bestille et samlet sæt polstring i USA, blev i første omgang bogen samt stofprøver bestilt.

Bogens pris var 26,95$ og firmaet anslog fragten til ca. 15 $ i alt 41,95$ og så måske lidt mere. For at være på den sikre side regnede jeg om til 300 kr.

Tingene blev bestilt, og nu var der bare at vente.

Det tog ca. 15 dage til bog og stofprøver ankom sammen med et nyt katalog.

Prisen havde fået en pristalsregulering i mellemtiden. For fragten var ikke de 15$, men 27$, så den samlede pris var nærmere 60 end 40$.

Oven i prisen blev lagt en mindre told på både varens pris og fragt, og endnu engang oven i alt dette blev lagt moms!, så den samlede pris nu nærmede sig 500 kr.

Retfærdighedsvis bør det siges, at det er en ualmindelig god bog!

Stof til eftertanke

Denne oplevelse gav stof til eftertanke, og det blev igen mere interessant, at undersøge alle muligheder i Danmark inden den endelige beslutning skulle træffes.

De tilsendte stofprøver matchede ikke helt med noget af det stof, som jeg netop havde fjernet fra mine sæder.

Det undrede mig en del. Men der var flere mulige løsninger på den gåde.

En nærliggende løsning var at ingen af de 5 lag stof, som jeg havde taget af, var originale altså helt fra Henrys fødsel.

En anden løsning var, at Henry muligvis ikke var leveret med stof fra fabrikken i USA.

Denne teori blev understøttet af et billede og tekst i den bog, som jeg netop havde købt i USA, her blev der viste en Ford A i USA klar til eksport.

Det tåler ingen sammenligning med vor tids bileksport, hvor den helt færdige bil eksporteres. Dengang blev kun en meget rå vogn sendt af sted, og den blev så færdigmonteret i modtagerlandet.

Det vil sige, at min Ford fint kan have fået sit originale betræk vævet, syet og monteret i Danmark, efter forskrift fra USA.

Næste problem var så at finde stof, der så vidt muligt lignede det der tidligere havde været på sæderne.

En tilfældighed førte mig til nabokommunen Kjellerup efter dog først at have haft kontakt til både Nordjylland og København.

I Kjellerup er der et væveri. En opringning til Kjellerup Væveri afslørede, at det kunne da være spændende, og at de da nok kunne gøre noget ved, hvis de ellers fik noget at se efter.

Straks blev nogle stofprøver sendt af sted, og der blev aftalt et besøg et par dage senere.

Til min store forundring havde man på Kjellerup Væveri lavet en stor stofprøve i lidt forskellige nuancer, som lå klar da jeg et par dage senere besøgte væveriet, så kunne man meget bedre vurdere produktet.

Væveren i Kjellerup var helt sikker på at de fra USA tilsendte stofprøver, var lavet på Herning Klædefabrik, hvor han i sin tid var oplært. Det var også muligt for ham at lave en nøjagtig efterligning, men det ville blive ret dyrt, da det ville kræve en speciel opsætning af væven.

Jeg var nu også ganske fornøjet med det foreliggende resultat, så med det i hånden, ville jeg så prøve at komme videre.

Auto-saddelmageren.

Ved at bruge fag-delen af den lokale telefonbog for Viborg, fandt jeg frem til en autosaddelmager, som blev kontaktet først telefonisk, og senere på værkstedet. Jo, det var lige en opgave for ham.

Han havde mange års erfaring i at polstre biler - han var kommet i lære som auto saddelmager under 2. verdenskrig, så han havde ombetrukket utallige Forder, da man igen kunne få benzin efter krigen, og bilerne blev hentet ud af de gemmer, som de havde været i nogle år. Langt de fleste trængte til en kærlig hånd.

Første besøg hos saddelmageren gjorde et stort indtryk. Han bor i et villaområde, og har sit værksted i den tilhørende garage. Det var langt fra store og prangende forhold. Havde man fjernet alt inventar - stofruller, arbejdsbord og andre løse genstande, så kunne der vel med lidt god vilje presses to almindelige biler ind. Men nu skulle der jo af gode grunde være plads til både saddelmagerne og hans grej, og så var der altså kun plads til et køretøj - men hvilket?

Det var en flot nyrestaureret Ford T, som nu blot ventede på en kærlig hånd fra saddelmageren. Lugten af ny lak, blandet med lugten af stof og nappa var en herlig blanding. Der blev snakket en del om både stoffer og den praktiske gennemførelse, og da prisen ikke var afskrækkende, var det et let valg.

Jeg havde regnet med, at kunne lave forskellige ting selv. Umiddelbart forekom det mig, at jeg med mit overtal af tommelfingre nok kunne slippe hæderligt fra at beklæde siderne i bilen, hvis blot saddelmageren ville tage sig af sæder og loft, og det synspunkt blev luftet for saddelmageren. Da var kontrakten nær røget. Det blev i et særdeles klart og let fatteligt sprog skåret ud i pap, at skulle han lave noget ved den bil, så skulle den efter nærmere aftale leveres på adressen i færdigrenoveret og nymalet tilstand - og så havde ejeren ellers at holde fingrene væk, indtil han var færdig! Han skulle ikke have nogle tilfældige klummermikler til at gå og rode i hans arbejde. Så skulle han have en chance for at aflevere et hæderligt arbejde, så lavede han alt med hensyn til betræk - eller intet! Sådan!

Farvevalg

Kommet så langt var det vel på tide at begynde at beskæftige sig med hvilken farve bilen skulle have. Det ville også være af betydning for valget af farven på indtrækket.

Oprindeligt - altså i den tid jeg havde været den lykkelige ejer - ja, også i den tid jeg blot havde været ejer - havde bilen været rød - mørk rød.

Den farve kunne jeg på mange måder godt lide. Der var blot ét problem. Ikke et eneste sted i alle de mange bøger efterhånden var kommet i besiddelse af om Ford A, stod der at en bil som min kunne være rød - hvis den skulle være original i lakken! Det generede mig.

Jeg er ikke fanatisk i restaureringen. Jeg har f.eks. ikke brugt nye bolte med tomme gevind og firkantede hoveder, som de originale, men almindelige sekskantede med mm gevind, og der kunne sagtens findes mange andre steder hvor en "rigtig" Ford A fanatiker ville rynke på næsen af min Ford, men det gjorde nu efter min mening ikke noget, at farven kom til at ramme nogen lunde.

I den før omtalte fine bog fra USA var der til min model og årgang 5 eller 6 muligheder for farvevalg, og deriblandt ingen rød.

En grøn bil.

Efter mange og svære overvejelser blev enden, at jeg en dag bestemte mig for en fin grøn farve. Næppe havde jeg udtalt farven, til mekanikeren, før han sagde, at så kunne jeg jo lige smutte om i nabogaden, for der holdt en grøn Ford A i den nuance, som jeg havde tænkt på.

Nu ved jeg hvordan kvinder føler, når de kommer til fest og opdager en anden kvinde i samme dragt! Det er en lidt flad fornemmelse. Jeg ved godt at min Ford ikke er speciel. Det mest specielle er vel netop at det er den mindst specielle og billigste af alle Forder, men ligefrem at gå så langt at male den sort, det var næsten for meget, og i et næsten desperat forsøg på at finde en anden farve, som ville skille sig blot lidt ud, valgte jeg grønt, og næppe var det kommet ud af munden, før jeg var blevet henvist til en Ford - som min - med grøn farve, og ikke længere væk, end at jeg sagtens kunne gå hen for at se på den, og det med at gå er ellers ikke min stærke side.

Nå, jeg holdt nu gode miner - trods skuffelsen.

Det viste sig, at den grønne Ford ikke var hjemme, men opstaldet i en lade nogle km borte, så der

skulle i det mindste køres, for at komme frem til den.

Et besøg og et nærmere syn på denne grønne Ford mildnede lidt på den første skuffelse over farven. Den var faktisk rigtig flot!

Personlig udvikling

Vinteren og foråret 1994 går, og selv om der jævnligt laves så det ene og så det andet, er det lige som det ikke rigtigt skrider med restaureringen. Endnu en alvorlig psykisk nedtur venter. For her hvor jeg mentalt havde indstillet mig på, at opbygningen var nært forestående, og det nærmest kun var et spørgsmål om at lukke et par små huller nederst i karossen, så tager mekanikerne fat.

"Skal det gøres rigtigt, eller skal det bare gøres hurtigt og bekvemt?" Ikke helt sådan faldt ordene en dag, hvor jeg endnu engang var på besøg på værkstedet. Jeg stod lidt vantro, og hørte på dette udbrud. For det første troede jeg at vi var kommet til bunds i sagerne, så langt som man nu kunne komme. For det andet mente jeg, at jeg på et tidligt tidspunkt havde gjort mine synspunkter klare - hellere én gang ordentligt, og så tage den tid og koste det, som det nu engang koster, end at få lavet noget fusk, som vil blive en kilde til stadig irritation, og i det lange løb også dyrere.

Sådan er jeg nok ikke helt inderst inde. Inderst inde har jeg enormt svært ved rense ordentligt ud, at smide noget væk der blot har skyggen af chance for at blive til noget fornuftigt. Og det jeg arbejder med bliver heller ikke altid gjort helt ud. Jeg trøster mig lidt med, at det er gode menneskelige egenskaber at have i et job som mit - det med at ikke at smide noget (læs nogen) væk, men at bygge på alt (læs alle). Men her var der jo ikke tale om mennesker, men om en død ting, og fornuftsmæssig var jeg kommet til den erkendelse, at det ville være bedst at gøre det på først omtalte måde. Derfor kom det lidt bag på mig, det spørgsmål. Jeg følte at jeg blev sat på en prøve, uden dog helt at fatte hvad prøven gik ud på, for jeg havde jo netop valgt mekanikeren fordi jeg havde fået at vide, at han var af den type, der gjorde tingene på den rigtige måde.

Kom spørgsmålet fordi han ikke gad min bil længere, og ville være hurtig færdig?

Kom spørgsmålet som en hjælp eller snarere som en udfordring til mig? - har du nu virkeligt råd til at gøre dette ordentligt?

Eller var det et spørgsmål om lønforhøjelse - 'du kan jo nok se, at det er noget lort, og at det vil komme til at koste betydeligt mere, end først anslået, hvis det skal gøres ordentligt!'

Jo, der var flere fortolkningsmuligheder, men lidt til min egen overraskelse, fik jeg fremstammet. "Det skal gøres ordentligt!"

Den bemærkning passede mekanikeren kunne jeg mærke. Den pirrede hans faglige stolthed. Den passede også mig. Der havde været et gran af usikkerhed da den blev sagt, men det blev vendt til noget positivt. Jeg havde lært noget om mig selv den dag, og jeg var blevet bestyrket i en grundopfattelse, som jeg gerne - i det mindste fornuftsmæssig vil leve i - at det betaler sig at gøre arbejdet ordentligt - også selv om det er på døde ting.

Endnu en nedtur

Nu fulgte endnu en nedtur. For fra at være på et stadium, hvor men troede, at enden var i overkommelig nærhed, så blev der sat ind på alle ømme punkter i taget og i bunden af karossen.

Det er som at færdes i den islandske natur. Når man når en bakketop og står og ser ud - f.eks. over

mod en af de storslåede jøkler, så fornemmer man, at man ret hurtigt kan tilbagelægge afstanden dertil, for det ser ud til at være så nært, men kigger man på et kort, eller snakker med en lokal kendt person, kan man få at vide, at der er over 100 km i luftlinje.

Men der var ingen vej uden om. Alt det syge måtte med hård hånd fjernes for at give plads for sunde reservedele.

Et bryllup i sigte

I krig og kærlighed gælder alle kneb. Hvordan kunne man for sig selv og for omgivelserne få sat et klart pejlemærke, så disse op- og nedture kunne dulmes af at målet var i sigte.

Det kom næsten som en gave. I det tidlige forår fik vi at vide, at en af mine gamle elever - en datter af gode venner, havde bestemt sig for at gifte sig sidst på sommeren.

Jeg lod sive, at jeg var godt i gang med restaureringen af en passende brudekaret - blot til efterretning, om det havde nogen interesse?

Meldingen blev positivt modtaget, og nu måtte den retur i systemet til mekanikeren, for meget afhang jo trods alt af ham. Også her var tilbagemeldingen positiv - jo, det skulle nok kunne lade sig gøre.

Det skulle dog i løbet af sommeren vise sig, at pejlemærket lå længere væk end først antaget.

Filmoptagelser

Det er ikke overvældende med feriedage det kan blive til, når man driver egen forretning. Det kan man overbevise sig om, når man jævnligt kommer på et værksted. Der ligger vel også en frihed i at vide, at man kan tage nogle dage fri, hvis det virkelig er nødvendigt, eller hvis der som her kommer et tilbud, som det vil være mere end vanskeligt at sige nej til.

På værkstedet var der, som vist før omtalt, flere fornemme biler.

En af disse biler af tysk oprindelse, blev inviteret til at deltage i en film, som skulle optages i Norge. Her skulle den transportere den menneskelige hovedperson i nogle scener. Det ville være komplet tåbeligt at sige nej til sådan et tilbud, hvor man kunne forene det nyttige med det behagelige, og så endda lidt ussel mammon oven i handelen, så der blev naturligvis slået til.

Bilen, der skulle deltage i filmen om Knut Hamsun, måtte ledsages af min mekaniker, og det betød en naturlig forsinkelse i restaureringen, og som tiden gik blev det klart, at operationen ikke kunne afsluttes denne sommer heller.

Det er dog ikke helt uden problemer, for jeg var jo kommet til at love brudeparret en tur i Henry, og da det ikke kunne blive på dagen, så måtte de naturligvis have turen til gode. Det er der ikke noget galt i, men det er gået sådan, at brudeparret allerede er blevet skilt og har fundet andre partner - det er jo moderne tider vi lever i - og problemet er så om man er løst fra sit tilbud om en tur, eller om man risikerer at komme til at køre til to - altså både bruden og gommens nye erobringer. Nå, den tid den glæde.

Farveskift til mørk rød

Tidligere har jeg fortalt om at jeg havde bestemt mig for at bilen skulle være grøn.

Det irriterede mig faktisk mere end jeg rigtig ville være ved, for så længe bilen havde holdt ved mig, havde den været mørkerød, og det var jeg ikke meget for at ændre på.

Ved et tilfælde fik jeg af en god Ford A ven lov til at en original salgsbrochure fra omkring 1930, hvor de forskellige typer som en Ford A kunne leveres i var afbildet i farver - og hvilke FARVER! Her så jeg en Ford A magen til den der havde holdt sig til mig de sidste 30 år i en flot mørk rød farve. Den skulle gerne være så mørk, at så man bilen i skygge, så ville den se sort ud, og kun hvis den blev beundret i sollys, så skulle man kunne se den røde farve.

Jeg var noget forvirret. For hvorfor afbilde en bil i rød, hvis man ikke kunne købe den i den farve, men som sagt det kunne ikke lade sig gøre - hvis man skulle købe bilen i USA. Flere bøger blev studeret, og pludselig faldt jeg over et billede, som tiltrak sig min opmærksomhed. Jeg vidste godt, at der var blevet lavet en samlefabrik i København, men hvad betyder 'samlefabrik' - og her var det at billedet kastede lys over sagen. De biler, der blev sendt til det skandinaviske marked, og som altså blev samlet i København, blev fragtet over Atlanten i rimelig rå tilstand. Der var således hverken indtræk eller finish i form af maling. Pludselig faldt tingene på plads for mig. Nu var der jo en naturlig forklaring på at stoffet til indtræk kunne være lavet i Herning, og at farverne kunne være anderledes end det der fandtes i USA.

Jeg havde bestilt og fået stof i en grøn nuance, som passede til den grønne bil, men det ville ikke passe til den bil, som havde slået følge med mig, så jeg måtte endnu engang til Kjellerup, for at udvælge de rigtige røde og grå farver, der ville passe til en rød bil.

Endnu et efterår og en vinter gik med jævnlige besøg hos patienten i Kljetrup, og langsomt men sikkert gik det fremad - det kom lidt i perioder, som det nu passede ind i rytmen på værkstedet.

Der er ikke helt let at styre sin spænding og forventning, efterhånden som tingene begynder at tage mere og mere form, og der nu kun synes at være et par mindre detaljer som at skrue et par skærme fast og få sprøjtet det hele til med maling, men ting tager nu en gang den tid ting tager, og det må man lære - både når man kører Ford A og under renoveringen.

Nyt tag

Det gamle tag(pap) var blevet taget af, og det viste sig at både træværk og hønsetråd - eller rettere kyllingnet - havde lidt under tidens tand, så noget kunne reddes og andet måtte fornyes.

Jeg mener selv at være lidt bedre til træ, end til at arbejde i metal, så en dag da vi sad ved kaffen foreslog jeg mekanikerne, at jeg da nok lige kunne lave det træværk der skulle til, hvis jeg fik de gamle stumper med hjem, så jeg kunne lave dem efter det. Det var sådan set i orden, kunne jeg fornemme, men eftersætningen var lige ved at ødelægge det hele, for jeg forklarede, at jeg havde sådan noget godt egetræ liggende, som ville egne sig perfekt. Da var kaffen nær kommet helt galt i mekanikerens hals. "Egetræ! Ikke tale om!". Nå, var egetræ nu heller ikke godt nok længere, tænkte jeg, det var da ellers ikke fordi det vi havde taget væk syntes at være af en bedre slags. Kort efter kom forklaringen. Der er syre i egetræ, og det går ikke sammen med det jern der er i bilen. Nej asketræ skal der til! Nå, det kunne nu også klares, så jeg fik opgaven betroet.

Hen på foråret var stiverne lavet, og træværket i taget kunne samles. Oven på træværket blev der lagt hønsetråd, og oven på det en pæn pude af kunstig vat, der blev skåret til, så det blev tyndere ud mod kanterne, så der ikke kom buler i tagstoffet, når det skulle lægges på.

Jeg blev betroet opgaven - heldigvis under kyndig vejledning og behørigt opsyn.

Alt var bestilt hjem fra Poul Hedegaard i Sunds - stof, tagrender og lister. Først skulle der med 3 cm mellemrum bores en række huller i rillen som tagrenden skulle passes ind i. Så blev vattet passet til og tagstoffet lagt oven på og passet til, og trukket let til. Så skulle man til at passe på, for det var ikke uden betydning, hvordan man fik begyndt. Stoffet skulle strækkes på kryds og tværs, og jeg kunne så begynde at sætte det fast i den ene side. Da det var gjort fæstede vi stoffet en en masse gummistroppe på den anden side, så det kom til at side i spænd - og så var det middag. Træls, for nu var jeg lige klar med hammer og søm. Men nej, nu skulle det hvile, og faktisk havde det ikke gjort noget, at der var gået en hel nat, fik jeg at vide. Da vi kom ud efter middag kunne jeg pludselig se hvorfor. Stoffet havde strukket sig - vel omkring 10 cm - og sad nu glat og flot hele vejen over og rundt. Nu kunne jeg gå i gang med hammer og søm. Det blev rigtig flot!

Maling

Det var blevet tid for maling, og Lauritz tilbød at male. Var jeg ikke tilfreds med resultatet så kunne jeg jo senere tage til en autolakerer, og få et lag på toppen. Det kunne ikke skade. Tvært imod.

Jeg blev tilbudt et kursus i spartling og slibning af veteranbil, altså klargøring til maling. Jeg mente at have set malere med store elektriske maskiner, der på ingen tid kunne jævne enhver ujævnhed, så det skulle jeg hurtigt komme efter, mente jeg.

Nu er der altså bare den lille hage ved det i Klejtrup, at her bruger man kun maskiner til det de er bedst til - og det indbefatter efter mekanikerens erfaring ikke klargøring til maling. Her var kuren spartling og knofedt, spartling og knofedt, spartling og knofedt og så fremdeles, indtil det fandt nåde for mekanikerens kritiske øjne, og det varede lang tid skal jeg hilse at sige. Jeg håber virkeligt at min ven Forden nød det, for så var der da i det mindste en, der havde nydels af det. Det har jeg nu også selv, men det kom først langt senere, da resultatet forelå. Der blev virkeligt gnubbet til den stor guldmedalje og hele værkstedet lå indhyllet i tåger af pudsestøv, der lagde sig i et tykt lag på alt.

Jeg var med ved noget af malingen. Farven skulle rammes, så der blev lavet flere prøver før vi enedes om et resultat. Så skulle så meget støv som vel muligt fjernes fra matriklen. Vejret skulle være perfekt, stille, solrigt, men ikke for varmt. Gårdspladsen skulle vandes, men intet måtte ramme "emnet", som Henry var blevet omdøbt til. Vind kunne bringe støv og pollen, der kunne give en nist her og der. Manglende sol kunne gøre det vanskeligt at se, hvad man lavede. En god varme kunne bringe uvelkomne insekter til at forvilde sig til at sætte sig i den våde lak. Dagen oprandt, og der blev malet til den store guldmedalje. Og bedst af det hele, det kom til at se fantastisk ud. Lidt skulle repareres, men også det blev klaret. Så kunne den endelig montering begynde.

Nej, hvor var det spændende. Det var næsten som en sommerfugl. Jeg havde for mange år siden kendt den som en flyvende sommerfugl. Så havde den forpuppet sig i mange år. Så var der blevet til ukendelighed som en larve der skiller sig af med det den ikke kan bruge, og æder en masse blade, som i dette tilfælde var nye reservedele, så forpupper den sig - og endelig en sommerdag, så udfolder den sig i sit nyeste skrud, nymalet og funklende flot.

Syn

Nu var det tid at bestille tid til syn, og det blev gjort i Hobro, en dag hvor jeg kunne være med. Et sæde fra en anden blev sat ind, og turen mod Hobro Synshal kunne begynde. Der var nogle få finjusteringer af det ene og det andet, og så ellers af sted.

Det er en herlig fornemmelse at komme på vejen, men også utroligt spændende. Alle sanser er vakt, for nu at finde ud af om alt nu også er som det skal være. Og det var det til min store forbavselse. Mange af de minder og erfaringer jeg havde med Henry var ikke lutter lyse og lykkelige. Jeg

mindedes hvordan Henry i mine uge dage kunne gøre knuder og stille sig an. Ja rent faktisk var jeg i 1971 på vej til syn i Haderslev, efter at en mekaniker i Sommersted havde haft Henry stående i nogle måneder, og haft en svend til at arbejde på den, når der ikke var andet at lave på værkstedet. Stempelmærker og det hele var betalt, men den ville åbenbart ikke til syn, for et eller andet gik galt, så jeg måtte slæbes hjem, og pengekassen løb tom så Henry måtte friste endnu mange år i lader, og hvor der ellers kunne findes plads til en rimelig leje.

Turen til Hobro gik fint. Det giver ro at have en passager som Lauritz med. Han var ganske uimponeret af Henrys snøft og stønnen, og mere optaget af at give mig instruktioner i justere og finindstille både det ene og det andet. "Man kan høre og mærke når det hele er i orden", fik jeg at vide af Lauritz, og jeg mener da også selv at jeg er blevet meget bedre til både at høre og mærke når det hele er i orden, men måske endnu bedre til at finde ud af når det ikke er i orden, og kunsten er så at lære sig at finde den rigtige medicin til det 'forkerte' symptom.

Der er ikke meget at fortælle om synet. Bilen blev set efter og prøvet i bremsestanden. Her gjorde den sig bemærket ved at fremvise en forbavsende ens bremseevne på hjulparrene, og så var det ovre. Ved en virkelig kritisk gennemgang kunne man sikkert have fundet fejl - det påstod Lauritz, men på den anden side er der en lang og god tradition for at de biler der kommer til syn efter at have været taget under kærlig pleje og behandling på Klejtrup Autoværksted, de er bare i orden, ja, så skal man jo nærmest være krakiler for at finde eventuelle mindre fejl. Man hører historier om de ting, men med de erfaringer jeg har kan jeg ikke på nogen måde bekræfte dem. Der er ikke nogen ovenud venlig stemning de gange jeg har været til syn, men en reel og fair behandling er det blevet til, og sådan bør det da også være.

Det vel overståede syn blev fejret på behørig vis tilbage på kontoret med højt belagt smørrebrød. Jo, der var noget at feste for den efterårsdag.

Polstring

Næste problem - eller opgave - var polstringen. Det rigtige stof var fundet, og der var truffet aftale med Tage i Viborg. En ualmindelig dygtig autopolstrer. Tages værksted er ekstremt lille. Med god vilje er der plads til to biler på værkstedet. Arbejdet bliver udført med en akkuratesse og omhu som er enestående, og han har et håndelag uden lige. Hans pris er fair og bestemt ikke for høj, men der er et lille problem med aftaler. Jeg havde fået det at vide af omveje, så jeg forsøgte at gardere mig. Da der var kommet tid til syn, blev polstreren kontaktet så sagerne kunne koordineres. Ingen problemer, jeg kunne bare komme. En senere henvendelse gav samme svar, så jeg var fuld af fortrøstning - indtil jeg holdt uden for garagen med den nysynede bil, og der var ikke plads. Problemet blev dog løst i løbet af nogle få dage, og så gik det stærkt. 1½ dag eller noget i den retning, så kunne bilen hentes - og behøver jeg at sige, at den var bare flot. Perfekt polstring!

Nummerplader

Da at var klappet og klart var det vinter! En tåbelig tid at stå med en nyrenoveret veteranbil på. I Vintage Nyt havde jeg læst at en ny lov med tidstypiske nummerplader var under opsejling, så jeg forsøgte at trække tiden lidt ud, men 'også' eller måske især når det gælder min gamle bil, så har jeg en tålmodighed som en femårig! Jeg kunne ikke vente og gik på motorkonteret med de relevante papirer, og fik efter noget bøvl udleveret et sæt nummerplader.

Skal jeg karakterisere mig selv er jeg en rolig og behersket type, der er svær at tirre så jeg bliver gal. Der er dog et par undtagelser. Som soldat havde jeg en kammerat der spillede ishoki i 1. division, og på et tidspunkt var jeg med inde for at se en kamp. Det var spændende og kunne virkeligt til min store overraskelse ophidse mig. Den anden undtagelse er besøg på motorkontoret i Viborg. Blot tanken kan få blodet til at løbe hurtigere gennem årerne. Jeg skal ikke gå i detaljer, men jeg har

ganske ualmindeligt svært ved at bevare roen og tale pænt til fruentimmere der fremturer i bedrevidende, rethaverisk og nedladende tiltale, til en uskyldig kunde der ikke kender den nøjagtige og præcise arbejdsgang et sådant sted, og derfor med foragt først anses som fredsforstyrrer og som tiden går udvikler sig til terrorist. Her må man sande at taler du til kongen i et menneske, får du kongens svar, men taler du til gadedrengen i et menneske, får du gadedrengens svar. Det er jeg sådan set ikke stolt af, men jeg må indrømme at jeg ikke evner at tackle problemet, og har derfor valgt at enten at bestikke min kone til at besøge ovennævnte kontor, eller at besøge den lokale landbetjent, hvor man får en ganske anden behandling.

Tidstypisk

Jeg ved ikke hvilken nummerplade der blev sat på bilen da den første gang blev indregistreret i november 1930, men de sidste fire kender jeg, og heraf har jeg selv fået tre forskellige. Nummeret jeg fik i Kolding var YH37 708, og det sad på til 2. april 1968. Ved genindregistreringen i 1996 fik jeg nummeret DR66 480 og af gode venner fik vi i sølvbryllupsgave 23. august 1999 det nuværende nummer T440. Nummeret er tidstypisk, og det betyder, at havde jeg boet i Frederiks i november 1930 hvor Henry første gang blev indregistreret, så havde nummeret været T som bogstav og mellem 400 og 500 eller mellem T1100 og T1500. T440 er et godt nummer som passer fint til Henry. Henry er ikke noget nummer - han har et nummer, og det er to forskellige ting. Henry er en ganske almindelig tudor sedan. Sådan var han da han forlod fabrikken i USA, for at blive fragtet til færdig montering i Sydhavnen i København, og sådan var han da han forlod samlefabrikken i København. Det har været lidt fristende at lave ham til en de luxe model med plys og lamper, men Henry og jeg er enige om at man ikke skal gøre sig til noget som man ikke er. Det har vi det begge godt med.

Rivalen

Der er indgået en våbenstilstand mellem pigen og bilen. Karen har affundet sig med Henrys tilstedeværelse, og selv om Henry ind i mellem har været et dyrt bekendtskab så har jeg en mistanke om at pigen også har udviklet en veneration og måske næsten kærlighed til Henry. Pigen har dybe rødder i Vestjylland, så man skilter ikke med sådan noget, men det er blevet stedse lettere at lokke pigen med ud, når Henry skal luftes.

For nogle år siden kom vi med til Grænsetræf i Sverige arrangeret i samarbejde mellem Norsk A Modell Klubb, Svenska A Forderne og Københavns Ford A Klub, der nu hedder Dansk Ford A Klub. Grænsetræf holdes hvert andet år i et af de tre lande, og det er blevet en god tradition at tage med til Grænsetræf der samler godt 130 Ford Aere hver gang. Selv om jeg nu bor lidt langt væk fra klubben i Vamdrup, er det nu stadig Vamdrup Ford A Klub der er min klub, og det fællesskab som jeg gerne vil være med i, og her fornemmer jeg at Henry har det rigtig godt, og har han det bare godt så finder vi andre vel også ud af det.