

Karetmageren i Bedsted

Christen Krogsgaard

Af Leif Krogsgaard, Morup Møllevvej 11, 7755 Bedsted



*Chr. Krogsgaard i 1910
da edelweissblomsten blev plukket*

Min farfar blev født i Snedsted 26. april 1888, som søn af smed, Lars Fredskild Pedersen Krogsgaard og hustru Maren Kirstine Christensen. Christen Krogsgaard voksede op i en søskendeflok på 5 piger og en ældre bror, Peder Larsen Krogsgaard, der senere fulgte i faderens fodspor som smed.

De første år af farfars barndom havde faderen en smedje lidt udenfor Snedsted i nærheden af Aarup, hvor han gik i skole hos lærer Fibiger. Jeg har her på min væg et skolebillede fra den tid, hvor vi ser læreren stående uden for skolen sammen med alle eleverne. Jeg husker når farfar viste mig billedet stolt pegende på en af sine skolekammerater, mens han fortalte, at det var degnens Wilhelm. Denne dreng hvis navn var Wilhelm Fibiger, blev senere kirkeminister og ejer af gården Øland.

Sin barndom omtalte farfar som værende gode år. Tidligt måtte han hjælpe med at trække blæsebælgen til essen. Her kunne han stå i timevis. - Ind imellem måtte han tillige hjælpe med at slå den anden forhammer. Da smedjen lå

i landsognet, var der landbrugspligtig jord til. Her var der rigeligt brug for hjælp både til markarbejdet og til pasning af et par køer.

Oldefar, Lars Krogsgaard, nedstammer fra en slægt, som langt tilbage i tiden har boet på gården Fredskild i Nørhå sogn. Navnet anvendes endnu i slægten. De første af slægten, som jeg har kunnet spore, var fæstebønder under Nørhågård, men i 1740'erne overtog mine 4 x tipoldeforældre, Lars Jensen Qveiborg og hustru Maren Pedersdatter Krogsgaard, fæstet efter hendes forældre. Deres førstefødte søn, Peder Larsen Krogsgaard købte gården til selveje i 1783 og var således blandt de første her i Thy, der købte sig fri.

Allerede dengang ses det, at disse generationer ved siden af landbruget har beskæftiget sig med smedehåndværket. Dette fulgte gennem alle slægtled, og min oldefar overtog således også hvervet efter faderen, da denne døde som 44-årig i 1864. Dengang lå smedjen i Nørhå, og her begyndte oldefar som 20-årig.

I de første år boede moderen sammen med ham, men i 1870 giftede han sig med Kristen Kokkedals datter, Maren Kirstine, fra Snejstrup.

Tilbage til farfar. Man kunne nu forvente, at han skulle følge i faderens fodspor, men sådan skulle det ikke gå. 10 år gammel kom han ud at tjene den 26. april 1898. Han skulle være hjorddreng om sommeren hos sognefoged, Poul Kjeldgaard i Hørsted. Det ser nu ikke ud til, at mine oldeforældre har haft brug for dette, da oldefar året før har købt et stykke jord inde ved Snedsted station. Her var han i gang med at bygge nyt hus og smedje, men det var måske almindeligt, at børn skulle ud at tjene i den alder. Herefter kom han hjem igen for at gå til hånd i smedjen.

Efterhånden begyndte han at tale med faderen om at lære smedefaget. Med et smil fortalte farfar, at faderen havde frarådet. Han skulle blive karetmager, idet smedefaget var et døende erhverv hvorimod der altid ville være brug for en karetmager. Eftertiden skulle vise, at denne profeti ikke holdt stik. Efter konfirmationen i 1902 kom farfar i lære hos karetmager



Ca. 1915. Chr. Krogsgaard med lærling ved den første forretning
Hustruen Margrete på altanen

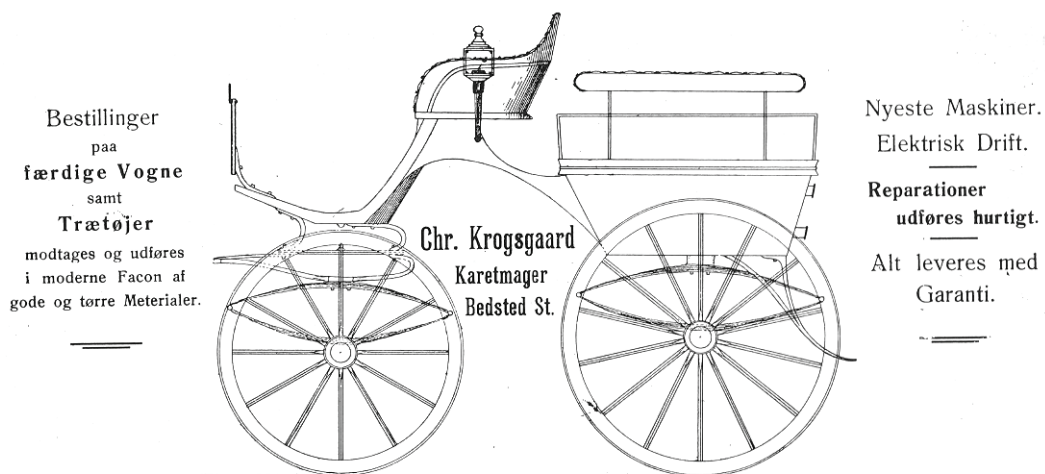
Vestergaard i Hurup, på hvis værksted han lærte faget fra grunden hos en dygtig håndværker. I begyndelsen af 1907 blev mester og lærling enige om, at han nu måtte betragtes som værende moden til at komme ud at prøve sine færdigheder samt indhente nye indtryk andre steder.

Herefter arbejdede han hos karetmager Gertsen i Lemvig. Ifølge anbefaling arbejdede han der et år. I året 1908 finder vi ham hos karetmager Chr. Hansen i Haslev, ligeledes ifølge anbefaling. 26. april 1909 vendte han tilbage til Snedsted kommune for at løse hjemstedsbevis, så han ligesom mange andre af datidens håndværkssvende kunne komme ud at se verden og samle yderligere lærdom under fremmede himmelstrøg. Han lavede en lille rejsekiste, pakkede de mest nødvendige ting deri og sendte den derefter til sit første bestemmelsessted nede i Tyskland. Derefter rejste han selv derned Zu Fus (til fods), som han selv udtrykte det. Hernede traf han en ung smedesvend Nielsen fra Ejstrupholm. Nielsen bosatte sig senere i Ejstrupholm som smedemester.

At rejse som naver vil sige at gå fra sted til sted og straks søge arbejde indenfor sit fag i en kortere periode. Herefter rejste man så videre til næste by. Farfar fortalte, at når man arbejdede, var det skik og brug at få kost og logi ligesom herhjemme, men kom man til en ny by og ikke

havde held med at finde et job, måtte man nøjes med at spise og sove på de såkaldte svendeherberge, hvilket ikke altid var lige spændende. Der sov altid mange sammen, og på grund af utøj var det forbudt at sove med nogen form for beklædning på. En aften da de to havde lagt sig ind på sådan et herberg nede i Tyskland, opdagede smeden om morgenen, at hans støvler var blevet stjålet. Man blev ikke rig af at rejse på den måde, så der var ikke penge til nye støvler. Blandt de logerende fattede man mistanke til en, der trængte til nye støvler. Det fortaltes, at han tidligt om morgenen havde forladt herberget, værten forbarmede sig over smeden og overlod ham et par af hans egne støvler, som smeden til alt held kunne passe, og så gik turen videre.

Ligeså fortalte farfar om dengang, de havde gået i flere dage uden penge til mad på vej til Zürich i Schweiz. I følge skik kunne man i sådanne situationer henvende sig på de danske konsulater, hvor der altid var et gratis måltid hos køkkenpersonalet. Da de nåede konsulatet, gik de op ad bagtrappen til køkkenet og blev rigelig bispist. Resultatet blev dog at farfar i sin hunger på tom mave spiste så meget, at det hele kom op igen, mens han var på vej ned ad trappen. Efter to års forløb havde de to navere taget turen ned gennem Europa og havde arbejdet bl.a. i hovedstæderne i Tyskland, Schweiz, Østrig, Italien og Frankrig. Det var lærerige pladser,



Reklame for charabanc 1914

fortalte farfar. Man byggede stadsvogne af meget stor skønhed og klasse, især i Wien. De vendte nu næsen hjemad igen, og var en del rigere på oplevelser og lærdom, hvilket de aldrig glemte, men tværtimod mindedes, hver gang de var sammen. Det hændte af og til for venskabet holdt livet ud.

Det vil føre for vidt at komme ind på alle deres oplevelser, men i korthed nævne, at de så antikke bygningsværker i Rom, forlystelsesstedet Prateren i Wien og de var på bjergbestigningsfærd i Alperne - dog med fører. Farfar plukkede nogle edelweiss, som han tørrede. Et par af disse eksemplarer satte han ved et ungdomsbillede, som jeg siden arvede.

Alt taget i betragtning må det have været en fantastisk oplevelse for et par unge mænd. Når jeg som barn sad med farfars fine album fra naverårene og lyttede til hans beretninger, sluttede han gerne sin fortælling med at sige: ”Ja, jeg er vidt berejst, men skidt berømt”.

Efter tilbagekomsten arbejdede han en tid på en vognfabrik i Hillerød. Da han sluttede der i 1913, skrev han til broderen Peder Krogsgaard i Snedsted, der havde overtaget faderens smedeforretning. Han bad ham finde en karetmagerforretning i Hørdum, som var til salg, så han kunne starte op. Jeg gemmer stadig disse breve. I svarbrevet ses det, at Peder Krogsgaard mente at have fundet noget, der kunne bruges.

På vejen hjem til Thy, ville skæbnen det anderledes. Der var på samme tid en karetmager, Jens Sørensen Jensen, der var i færd med at etablere sig i Bedsted. Han var i gang med at bygge stuehus og værksted, men var blevet bange for, at det ikke kunne gå. Imidlertid hørte

han om farfar, der ville købe noget heroppe. Derfor gik han ved togtid ned til Bedsted Station for at få farfar med hjem at se stedet.

Det lykkedes, og Peder Krogsgaard, samt Anders Jensen fra Dollerup blev tilkaldt. Købet blev ordnet, og prisen blev 6.200 kr. Købekontrakten er dateret 30. oktober 1913. Ifølge denne skulle farfar overtage ejendommen allerede 1. november.

Byggeriet var ikke færdigt, men farfar gik straks i gang og fik købt værktøj og materiale. Ærmerne blev smøget op og arbejdet begyndt. Det strømmede ind med bestillinger. Alt gik godt. Efter et par år begyndte farfar at se sig om efter mere arbejdskraft. Han havde hidtil boet alene i Bedsted og hver dag cyklet til Gl. Bedsted, hvor han spiste hos søsteren, Kirstine. Hun var gift med Jens Jensen.

Den 29. maj blev farfar og farmor gift i Hvidbjerg v. Aa kirke. Farmor, Margrethe Søndergaard Poulsen, var født 29. marts 1890 i Svankjær. Hun var datter af Poul Søndergaard Poulsen og Birgitte Petrine født Eriksen.

Farmor var dygtig til at skrive og regne, hvilket kom farfar til gode ved det regnskabsmæssige. Hun var tillige en dygtig husmoder, så længe helbredet holdt. Hendes kogekunst huskes endnu af mange her på egnen. Gæstfriheden var stor uanset børneflokkens og de mange medarbejdere.

Forretningen voksede støt. Der blev bygget et lille udstillingshus til nye og brugte hestevogne på den anden side af vejen. Huset byggedes på en grund, der hørte under hovedparcellen, og et skilt blev sat på gavlen med teksten ”Bedsted Vognmagasin”. Herfra drev han en anselig



Chevrolet 1928

handel med vogne. Bygningerne beholdt farfar efter at have solgt selve ejendommen. Som dreng legede mine fætre og jeg tit der, når vi i skoleferien var på besøg hos farfar og farmor. Huset blev brugt til forskellige formål: lagerplads, forretning, selv beboelse en overgang. Der var en maler, som da boede i huset, og skiltet ændredes til "Byens billigste Maler", hvad vi børn morede os over. Bygningen lå imellem den senere ejendom og sadelmager Vestergaards hus og blev først revet ned, efter at kommunen eksproprierede den for at føre Irisvej igennem til Morup Møllevej - eller Nørregade, som den hed indtil kommunesammenlægningen.

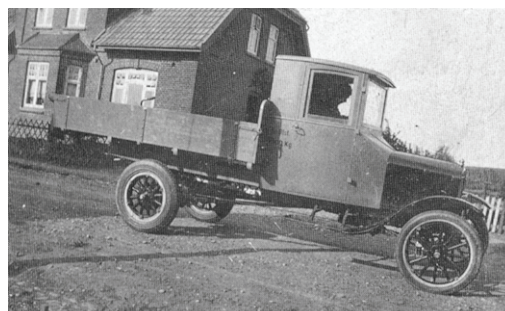
Af andre håndværkere ved vejen kan nævnes, at fra krydset overfor Thylands Bank, senere "Den Danske Bank", boede tømrer P. Chr. Christensen, der efterfulgtes af sønnen Jens Valdemar Christensen. Da huset brændte, opførtes et nyt på stedet med udstilling af møbler nedenunder og beboelse ovenpå. Værkstedet blev i stedet opført på Foldagervej.

Den næste ejendom på samme side ud mod Morup Møllevej, var dengang beboet af smed Gregersen, hvis smedje lå lige skråt overfor farfars. Dette var praktisk, da smed og karetmager havde meget med hinanden at gøre. Det var derfor et tab, da smed Gregersen døde i en forholdsvis ung alder, og hans kone, Kirstine stod tilbage med forretning og en svend, hvilket hun ikke i længden kunne klare.

Farfar talte med en ung svend, Peder Knattrup, der havde været hos Peder Krogsgaard i Snedsted. Denne ville gerne købe forretningen, og handelen blev afsluttet.

For smeden og karetmageren var det praktisk at være naboer men de gav også sadelmageren en del at lave i form af polstring af nye jumber og ponyvogne.

Jeg kan ud fra farfars hovedbog for årene 1913-14 se, at en ponyvogn kostede 18 kr. Selv om det var mange penge, havde de rigeligt at lave. Senere blev det dårligere at være håndværker, idet man begyndte at betragte hinanden som konkurrenter i stedet for som kolleger, hvilket medførte at man gennemgående fik for lidt for arbejdet. Endnu senere dukkede det kollegiale samarbejde atter op, hvilket gavnede økonomien.



1923 - Det første lastvognskarrosseri præsenteres



Familien Krogsgaard, 1 svend og lærling samt en tjenestepige, 1920

Udviklingen tog fart. Da automobilen holdt sit indtog, indså farfar, at han måtte se sig om efter andre markeder. Allerede i 1923 byggede han det første lastvognsførerhus, og flere kom til. Disse første karrosserier blev der ikke stillet så store krav til. De var ret firkantede, og som følge deraf kunne de fremstilles for 450 kr.

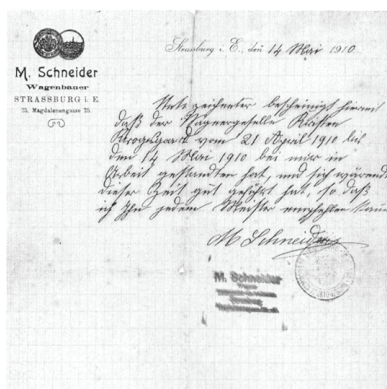
Farfar fortalte, at han i sin læretid begyndte kl. 6 om morgenen og holdt fyraften kl. 20 om aftenen. Denne skik beholdt han i mange år. Først i en sen alder ventede han til kl. 7 om morgenen. Der blev tændt op i kakkelovnen i værkstedet ved dagens start, og mange gange når det var travlt, blev det først fyraften ved 21.30 tiden om aftenen. Det var en lang dag for en mand på 70 år.

Lad os vende tilbage til starten af karrosseribyggeriet. Karetmagerværkstedet var kun bygget til egentlig karetmagerarbejde og blev hurtigt for trangt. Der var nemlig forskel på at bygge en arbejdsvogn og en hel lastvogn, selv om disse var mindre på dette tidspunkt.

I 1924 købtes derfor en grund på modsatte side af vejen umiddelbart i forlængelse af før omtalte vognmagasin. Grunden var ikke særlig god, idet der var et vandhul, som blev fyldt op. Det skulle dog senere vise sig at skabe problemer. I daglig tale kaldtes hullet for Arendals "huel", hvilket skyldtes, at der lidt længere henne ad vejen lå et hus, der var beboet af en mand ved navn Arendal. Dette hus blev senere solgt til Jens Sørensen, og i dag bor dennes søn Ove i huset.

Tømrer P. Chr. Christensen tegnede de planlagte bygninger, og forskellige håndværkere gav tilbud på byggeriet. Jeg bevarer endnu tegninger og samtlige papirer vedrørende byggeriet.

I slutningen af 1925 var det nye byggeri færdigt. Forinden var de gamle bygninger solgt til Anton Julius Jensen, der herefter brugte værkstedet til træskomageri, mens det resterende blev lejet ud. I min barndom havde Chr. Nørgaard cykelværksted i et stykke af de gamle bygninger. Nu ejes bygningerne af Ric. Mikkelsen. Farfar og farmor flyttede nu skråt over vejen og ind i de nye omgivelser. I forvejen



»Underskrevne meddele hermed, at karetmager Kristen Krogsgaard, som har arbejdet hos mig d. 21.4.1910 - 14.5.1910, har i den tid udført sit arbejde så godt, at jeg kan anbefale ham til enhver mester«



Fra venstre: Viggo Christensen, ukendt, Chr. Krogsgaard, Peder Jensen og Marinus



»Chevrolet 1931« - personalet ikke genkendt

havde de flyttet et gammelt udhus fra den gamle ejendom over til den nye, som indrettedes til maskinværksted, og nye maskiner opstilledes, nemlig: en båndsav, afretterhøvl, tykkelsehøvl, søjleboremaskine og langhulsboremaskine. Alle disse maskiner blev dengang trukket af en stor jævnstrømsmotor via en fladrem til hovedakslen. På denne sad to remskiver ud for hver maskine, en som var fastmonteret, og en som løst kunne

køre omkring akslen. Et håndtag var forbundet med et par jernstænger på hver side af remmen. Alt i alt var det et sindrigt system. Oppe på loftet kunne remmen flyttes over fra den løse skive til den faste. Dette system kaldtes forlægstøj. Hele systemet blev opstillet af tømrer Niels Worm i Gl. Bedsted, der var en dygtig håndværker. Systemet virker stadig, men er forlængst forældet. Med det nu langt større værksted



1929 - Familien Chr. Krogsgaard med de ansatte foran 3 biler, der er under opbygning

krævedes også flere medarbejdere, her iblandt et par svende, og der arbejdedes på livet løs. Til tider var der op til 10 mand i arbejde. På et billede taget omme i gården ses 7 mand heraf én havde armen i slynge. I stuehuset var der indrettet forholdsvis store værelser på loftet til svendene, medens lærlingene havde værelser over værkstedet.

I disse år byggedes der mange lastvognsførerhuse, mest Ford og Chevrolet, foruden at der byggedes mange nye, lukkede sedankarrosserier til ældre biler.

De første biler, der kom til Danmark, var næsten alle åbne biler med kaleche, hvilket ikke var det bedste til danske forhold. Efterhånden som det tog form af stordrift, blev det gamle skilt atter skiftet ud med et større med teksten "Bedsted Vogn- og Karrosserifabrik".

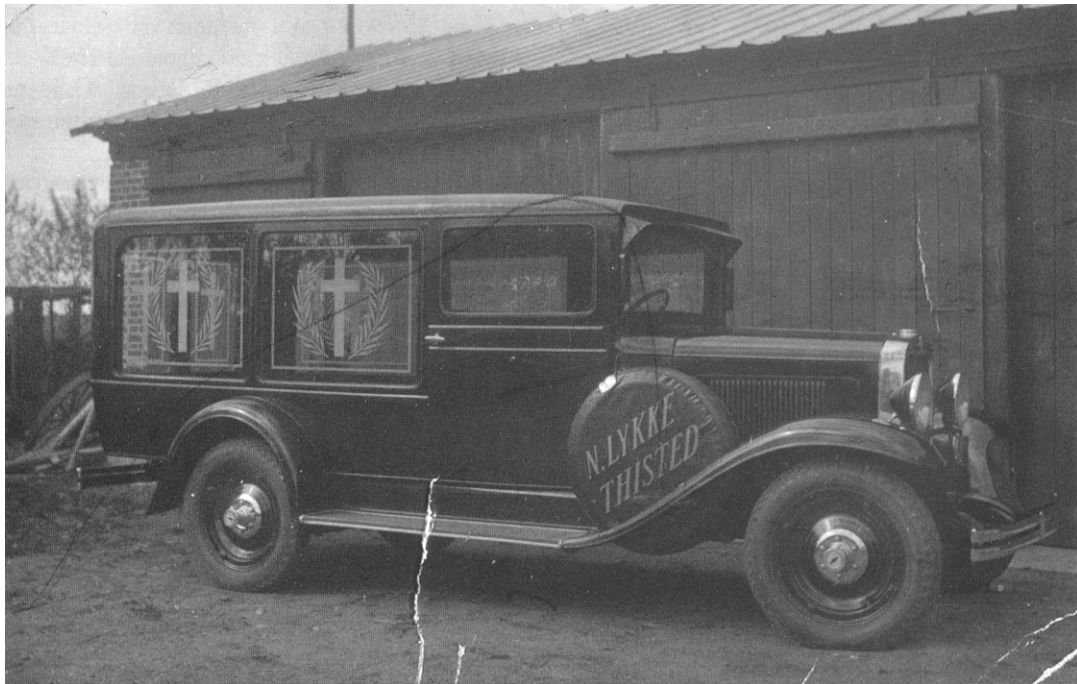
Det hele var nu i god gænge, og farfar satte sig atter på skolebænken denne gang for at lære om nye former for arbejdsteknik og tegning af nye runde karrosseriformer. Dette foregik på Jysk Teknologisk Institut i Århus, der hvor min far ligeledes senere var på kursus.

Man var på dette tidspunkt begyndt at stille krav til mere runde former og bedre komfort, så det gjaldt om hele tiden at følge med udviklingen.

Det hele gik fint indtil krisen i trediverne, der endte med besættelse og anden verdenskrig. Vi kan ane, hvad farfar har følt. Det håndværk, som han havde lært, var næsten ophørt, og hvor han

før altid havde 60-70 vognhjul på værkstedet en uge, kunne der nu være en måned imellem hver. Det kan ses i hovedbogen, at i 1930 byggedes 69 bilkarrosserier. Året efter byggedes kun én. Farfar fortalte da også senere til "Thisted Amts Tidende" i et interview i anledning af hans 40 års jubilæum, at det var et trangt år at komme igennem. Når en landmand kun fik 35 kr. for en gris, gik det ud over håndværkerne. I 1930 kom den ældste søn, Hjalmar, i lære og i 1936 fulgte min far, Herman efter. Han nåede lige at blive udlært inden besættelsen. Hjalmar stod for træarbejdet, medens min far godt nok var karetmager, men mere arbejdede som pladesmed. For at far kunne lære dette fag, blev der ansat en svend ved navn Oskar Mortensen, som var udlært i faget i Ålborg, han var virkelig en dygtig mand.

Hermed følger en kort beskrivelse af, hvordan et førerhus blev fremstillet: Der blev lagt en træbundramme ovenpå chassisrammen på bilen. Som et helt netværk rejstes et skelet, der herefter beklædtes med jernplader. Disse plader blev ved håndkraft hamret i form. Når samtlige plader var formet, det gjaldt såvel sider, bagende og hjørner samt tag og stolpebeklædning, så blev det hele sammensvejsset og sømnet på træskelettet. Dørene blev lavet på samme måde. Alt blev afpudset og var klar til maleren. Dernæst skulle det indvendige laves, sæder, lister o.s.v. Allersidst kom så polstringen, før førerhuset var klar til aflevering.



N. Lykkes ligbil, bygget 1928, som er nævnt

Under besættelsen var der kun lidt arbejde. Vognmændene fik ingen nye biler. Benzin kunne heller ikke købes, så der var kun små reparationer på de gamle hestekøretøjer, der atter kom til ære og værdighed. En overgang lavede farfar ski, som fik stor anvendelse, da vi dengang havde nogle meget strenge vintre. Asketræ var der nok af på værkstedet. Det var nemlig kun denne træsort, der benyttedes til karrosserier, hvilket også er den bedste træsort til ski. Dette arbejde, som han selv udførte gjorde, at han klarede sig igennem besættelsesårene.

Efter krigen måtte der på ny ansættes arbejdere, da salget af nye lastvogne tog fart. Det var dog ikke let at skaffe kvalificeret arbejdskraft, idet en del var gået over i andre fag. Selv om der var meget arbejde, måtte man sige nej tak af mangel på folk.

Efter et stykke tid lykkedes det at få et par stykker ansat. Det gik godt en tid, indtil bilfabrikkerne ændrede bilmodellerne med stadig jævner mellemrum. Oprindeligt brugtes modeller og skabeloner i flere år ad gangen, da det mest var Ford og Chevrolet. Sidst i fyrerne begyndte bilfabrikkerne med standard førerhuse, der var fremstillet helt i stål. Der gik dog lang tid, før danske vognmænd ville acceptere disse førerhuse, som ikke var isolerede og desuden lavede mere støj. Til sidst var det kun ganske specielle mandskabskabiner, som fabrikkerne endnu ikke lavede. Jeg husker farfar leverede det

sidste førerhus i 1954. Det var et stort mandskabsførerhus, der blev bygget på et Bedford chassis. Bilen var solgt af P. A. Andersen i Hurup og leveret til Thy Højspændingsværk. Senere blev der bygget mange lastvognslad. Jeg har selv hjulpet ved dette arbejde.

Farmor døde i 1962 efter mange års sygdom 72 år gammel. Efter at far havde overtaget forretningen, blev farfar stadig ved at komme i værkstedet. Jeg ville godt selv have været karetmager, men blev frarådet dette, da mange mente, det var et uddøende erhverv. Så kan man erindre, hvad oldefar sagde til sin søn, der ville i smedelære.

Farfar døde 23. marts 1971, men nåede forinden at fejre både 40 og 50 års jubilæum som håndværker og forretningsmand. Han havde i årenes løb en del tillidshverv, såsom: formand i en lang årrække for Thisted Amts Karetmagerforening, formand for Bedsted Tekniske Skole, medlem af menighedsrådet, samt af Bedsted Håndværker og Borgerforening. Efter farfars død købte far ejendommen, som han og mor moderniserede, hvilket især gjaldt stuehuset. I værkstedet skete der ikke store forandringer, for det gik tilbage for karetmagerarbejdet, som han havde lært. Det var hovedsagelig reparationer af forskellige art, der blev udført.

Far døde pludselig 28. april 1982.

Forretningen blev herefter afviklet, og dermed var alt historie. D.v.s. i 1986 købte jeg ejendommen af mor, og da alt endnu fungerede, kom det atter i brug, det gamle værksted.

I 1989 købte min arbejdsgiver en Cadillac fra 1925. Den var velbevaret bortset fra træet, som var totalt bortrådnet. Bilen blev klodset op hernede på værkstedet, og alt indmad blev taget ud hvorefter der forestod omkring 1½ års arbejde med at udskifte alt træet. Dette skete naturligvis

om aftenen og gav anledning til, at mange kom ind for at se, hvad der foregik. Således hørte Uffe Larsen også om, hvad der var i gang, og han øjnede som sædvanlig en anledning til at finde noget at skrive om. Han spurgte, om jeg ikke kunne skrive lidt om dette stykke Bedsted historie. Desværre nåede Uffe ikke at se det, men her har jeg prøvet efter bedste evne at efterkomme hans ønske alene.

Kilde: Sydthy Årbog 1991, side 74-83.