

Historie om Auly

Fortalt af Johannes Kristiansen, Ans

Jeg vil her fortælle lidt om fabrikationen af letvægtsmotorcyklen "Auly".

Hvordan det hele startede kan jeg jo kun gætte mig til. De personer som ved det er døde og borte, men ved hjælp af en artikel i *Skandinavisk Motor Journal* i 1948 og en artikel i *Jyllands Posten* fra 1949 kommer vi nok alligevel ret tæt på.

Første gang vi hører om "Auly" motorcyklen er i *Skandinavisk Motor Journal*'s August-nummer i 1948, der er hele forsiden prydet af en smuk ung dame der sidder på en "Auly" letvægtsmotorcykel, inde i bladet findes et interview med en mekaniker ved navn Elo Sørensen fra Lundtofte der fortæller om hvordan cyklen er indrettet m.m.

Interview gengiver her:

Den Danske Letvægts-Motorcykle "Auly"

En dansk Letvægts-Motorcykle paa 120 ccm kommer paa Markedet omkring 1. September

Mine Herrer, tag Hatten af i Ærbødighed. Det er lykkedes et dansk Firma at fremstille en Letvægter trods alle Tidens Vanskeligheder. Den 1. September er den danske Letvægts-motorcykle AULY paa Markedet, idet 1. Serie kommer til at omfatte 500 Maskiner. Maskinen er næsten 100 pCt dansk Arbejde, idet kun Karburatoren, der stammer fra den kendte engelske Amalfabrik, og Hjulnavene er fremstillet i England, og Svinghjulsmagneten komme fra Italien.

Der er her Tale om en Letvægter, der paa alle Maader er billig i Drift, idet Reservedelene bliver meget billige, og Konstruktionen betinger hurtige og lette Reparationer, om saadanne skulde blive nødvendige. Der har imidlertid kørt flere Prøvecykler daglig i de sidste to Aar, og Erfaringerne viser, at man her staar overfor en enestaaende driftsikker Maskine. Motoren er en tværskyllet Totakter med 3 Kanaler. Kubikindholdet er 120 ccm med en Boring paa 51 mm og Slaglængde 60 mm. Hele Motoragregatet er fremstillet i Aluminium med aftageligt Topstykke og udskiftelig Cylinderforing i Staal. Plejlstangen gaar i et Kugleleje og Krumtappen i Rullelejer. Disse Lejer er Standard og vil kunne faas overalt. De hurtigt udskiftelige Lejer i Forbindelse med den løse Cylinderforing muliggør en hovedreparation paa 5 timer for meget smaa Omkostninger.

Tændingen faar sin Kraft fra en Svinghjulsmagnet, der er sammenbygget med Dynamo, og Tænderet er et 18 mm AC Rør. Maskinen er forsynet med almindelige Pedaler til at træde, naar man kun skal en kort Tur i Byen, og samtidig bruges de, naar Motoren skal startes. Der er to Gear af Planettypen, og disse aktiveres gennem Koblingsgrebet, idet det lave første Gear træder i Funktion, naar Koblingen slippes halvt, og naar Haandtaget slippes helt, kører man i højt Gear – lettere kan det ikke være. Stellet er fremstillet af heltrukne Staalrør, og Kørestillingen er meget behagelig, selv for høje Mennesker. Forgaflen er af presset Plade, fæstnet til Stellet ved Lasker og affjedret ved en Spiralfjeder samt forsynet med Støddæmpere. Tanken er fremstillet i presset Staalplade og rummer 7 Liter.

Sadlen er af den almindelig Motorcykeltype, og der er i det hele taget tænkt paa en Komfort, der svarer til det, de store Maskiner kan byde paa. Cyklen er forsynet med Værktøjskasse og Bagagebærer. I modsætning til mange andre Letvægtscykler reguleres Gassen i Haandtaget som paa en almindelig Motorcykel. Gummimonteringen er 26x2,00.

Det er for saa vidt ikke noget epokegørende nyt, der ligger til Grund for hele Konstruktionen, men rent bortset fra det beundringsværdige Initiativ er det en Realitet, at Fabrikken er i Stand til at forsyne det danske Publikum med Letvægts-Motorcykler i en udstrakt Grad. Netop nu, hvor Spørgsmålet om Transport til og fra Arbejde er blevet et Problem for mange Mennesker, fordi de ikke selv kan bestemme, hvornaar de vil flytte, og hvor de vil flytte hen, vil det betyde en uhyre Lettelse. I mange Tilfælde vil en saadan Maskine tilmed betyde en Besparelse af Rejsepenge, da Maskinen kører 45 km paa en Liter Benzin, hvilket betydeligt billigere end Togkort for Folk, der bor uden for Byen.

Nu mangler vi blot, at Myndighederne faar er andet Syn paa Letvægterne. Der er ikke noget at sige til, at de skal forsynes med en Nummerplade, og der er heller ikke noget at sige til, at man skal aflægge en Prøve for at bevise, at man i det hele taget er i Stand til at køre Maskinen paa forsvarlig Maade, men der er alt muligt at indvende mod, at der skal betales de høje Omsætningsafgifter. En Maskine som den danske Auly kommer til at koste Kr. 1875 indregistreret og køreklar, men den kan komme ned under Kr. 1500, saafremt Omsætningsafgiften bortfalder. Endvidere bør man kunne anskaffe Kørekortet mod en Afgift af 5 kroner, og Prøven skal kunne aflægges paa den letbetjenelige Letvægter. Der raabes op om Genopbygning, men er der da ingen, der kan indse, at det er til uvurderlig Gavn, at Folk kommer friske til deres Arbejde i Stedet for, at S-Tog og Sporvogne hver Morgen udspyr en Masse Mennesker, der er

blevet gjort halvondskabsfulde af at blive klemmt og mast i et Tog. Er der ingen, der kan se den uvurderlige Nytte i, at Bygningshaandværkere og andre, der stadig skifter Arbejdsplads, kan paatage sig Arbejde hvor som helst? Vaagn dog op, I høje Herrer i Justitsministeriet og Handelsministeriet, der ganske vist aldrig kunde tænke jer at sætte jer paa en Motorcykel. Det er Tempo, der skal til, hvis vi skal faa lidt Skik paa dette Land, og Letvægts-Motorcyklerne er et Middel, man ikke skal undervurdere men selve den Tanke, at Folk skal betale Skat af deres transport til og fra Arbejde, er paa alle Maader frastødende. Dertil vil de kloge Herrer maaske løfte en streng Pegefinger og bemærke, at disse Mennesker ogsaa vil bruge deres Køretøj til Fornøjelsesudflugter om Søndagen. Ja, hvad saa? Jo før vi kommer bort fra Fælleparkkoncerterne og faar de stakkels Menneskebørn sendt ud i Naturen, hvor de for en stakket Stund kan glemme det trættende, forpligtende, møgkedelige Samfundsmaskineri, des bedre for hele Samfundet. Tilbage til vor Letvægter. Vi vil foretage forskellige Prøver med Maskinen, som vi allerede har fundet i Besiddelse af glimrende Køreegenskaber og i et senere Nummer bringe Resultaterne.

Elo Sørensen fortæller her i interviewet at motorcyklen er dansk produceret, han fortæller intet om hvor i landet den bliver produceret, ligeledes fortæller Elo Sørensen om et gear, der påtænkes monteret på cyklen, men dette gear blev nu aldrig nogensinde monteret på en "Auly" motorcykel, det minder meget om et gear, som nogle år senere blev anvendt på BFC knallerter. Elo Sørensen siger også at der senere vil komme yderligere oplysninger i Skandinavisk Motor Journal vedrørende "Auly", disse oplysninger er nu aldrig kommet, ligesom Elo Sørensens navn overhovedet ikke nævnes mere i forbindelse med "Auly" motorcyklen.

Det næste vi kan finde på tryk angående "Auly" findes i Jyllands Posten af 5. maj 1949, hvor der er et interview med en værkfører Jens Nielsen samt installatør Jens Frederik Sørensen, interviewet gengives her:

Jyllands-posten den 5. maj 1949

Den første danske Letvægts-Motorcykle på Markedet

Maskinen er konstrueret af en 48-aarig jydsk Værkmester, og den fabrikeres i Ans. Foreløbig bevilling til to Serier paa hver 500 Motorcykler.

For første Gang bliver der nu fremstillet en Letvægts-Motorcykle her i landet, og det er en jydsk Virksomhed der har haft Mod til at tage Fabrikationen op. Den første Serie bliver paa ca. 500 Stk., og de begynder at komme paa markedet i disse Dage. Prisen bliver ca. 1750 Kr., og efter alt foreliggende at dømme faar Køberen en virkelig god Maskine for de Penge. En af Finesserne er udskiftelige Cylinderforinger. Det er der ikke andre Motorcykler i Verden, der har.

Motorcyklerne er blevet døbt Auly, og de fremstilles paa Ans Autolager, hvis Indehaver er Installatør Jens Fr. Sørensen. For tiden beskæftiges en Snes mand i en nyindrettet og velforsynet fabriksbygning, og hvis alt udvikler sig, som man maa haabe, har den hyggelige lille By mellem Aarhus og Viborg Chancer for at blive Industriby.

Værkmester i den unge Motorcykelfabrik er den 48-rige Jens Nielsen fra Gjerrild, og det er ham der har udtænkt, tegnet og konstrueret den nye Letvægter. Jens Nielsen er en udmærket Haandværkertype, maaske lidt mere levende og gestikulerende, end man ser dem flest, men maaske kommer det af, at han i lange Tider har maattet slide Myndighedernes Trapper for at bevise, at det virkelig var første Klasses Kram alt det, han medbragte i Tegninger og som Modeller. Den slags giver Fremstillingsevner og Fantasien Næringen, for det Embedsmændene i København ved om Motorcykler, kan jo i Reglen "staa paa et meget lille Sted", for at bruge Jens Nielsens eget Udtryk.

Greb Tanken i flugten

-Det begyndte altsaa saadan, fortæller han i en Samtale med Jyllands-Posten, at jeg arbejdede som Mekaniker i København. Saa en Dag i 1946 læste jeg i en af Aviserne derovre, at man opfordrede til at sætte en Produktion i Gang af Letvægts-Motorcykler. Det var vist bare saadan noget, Bladet havde sat i Gang for egen Regning, men jeg greb Tanken. Jeg snupede den i Flugten, vil jeg sige, og en Dag i Marts 1946 startede jeg op i Varedirektoratet for at høre om hvordan og hvorledes. Kort sagt,

jeg vilde have at vide, hvordan man skulde bære sig ad for at faa en Tildeling af de nødvendige Materialer.

Jeg fik den Besked, at jeg skulde gaa hjem og lave Tegninger og Modeller samt en færdig Motorcykle. Den Slags er jo saa let at sige, ikke sandt. Man regner med, at saa er Manden slaaet ud paa Stedet. Ned med ham og videre til næste Afslag.

Naa, men jeg lavede altsaa Tegningerne, Modellerne og den første Motorcykle, og saa gik jeg igen op i Varedirektoratet. Det var den 18. November 1946. Her er jeg saa igen, sagde jeg til dem, og nu er Cyklen færdig! ”Ja det er jo meget godt” sagde de deroppe, ”men vi maa nok hellere spørge Handelsministeren, om den Slags i det hele taget maa fremstilles”

100.000 Kr. i Farezonen

Saa gik jeg til Handelsministeren. Det var dengang Axel Kristensen, og han var min gamle Skolekammerat, fra Buddinge a'. Naa, det kunde han vel ikke huske saa farlig meget til. I hvert Fald sagde han, da vi havde sludret lidt, at Danmark ikke havde Raad til Fabrikationer af den Slags. Det havde ellers kostet mig et Par 25-Ører, dette her, forklarede jeg ham. Over 100.000 Kr. har mig og saa `en halv Snes Kammerater sat i Køretøjet her!

Men der var jo ikke noget at stille op, og saa gled jeg hjem til Lyngby og stoppede hele Biksen. Der stod jeg! Det var min store Idé, at jeg vilde lave en Letvægtsmotorcykle, dér kunde blive alle danske Arbejderes og Haandværkeres Ejendom, men der var lukket for Vandet. Der kom ingen Finansfyrster af den Slags, der kan finde Vej gennem Varedirektoratet. De havde alle sammen for travlt med at stavle Penge op, den ene Bunke større end den anden.

Og jeg var paa Enden. Det var hvad jeg var! Men saa kom Jens Fr. Sørensen fra Ans, og det var vel nok et stort Held for os alle sammen, for vi kom i Gang, og jeg er glad for at være i Jylland igen. Det er jo alligevel her, det foregaar.

-Vi haaber jo, at der kommer til at foregaa et og andet gavnligt her i Ans, siger Installatør Sørensen. Det har kostet dyrt at naa saa vidt som hertil. Mere end 300.000 Kr. Havde jeg vidst det forud, var jeg nok ikke gaaet om Bord i Fabrikationen, hvor meget saa ellers Jens Nielsen roser mig, men

nu er den første Sending Letvægtene klar til at gaa på Markedet. Motorerne er paa 119 Kubikcentimeter, og de har alle udskiftelige Cylinderforinger. Alt med Udtagelse af Magneter, Karburatorer og Kæder er lavet herhjemme. Jeg vil mene, at den samlede Valutaudgift pr. Motorcykle er 110 kr., og den kommer nok ned paa under 100.

-Hvor mange Letvægtene tænker De paa at fremstille?

-Vi har Tilladelse til to Serier, hver paa 500 Maskiner, men vi haaber selvfølgelig at faa nye Materiale-Bevillinger, naar man har set, at de er noget ordentligt, vi laver.

Som det fremgår af interviewet er Jens Nielsen jo ikke bange for at bruge de store ord, måske ikke altid korrekte hvilket fremgår af, at i den korte tid Jens Nielsen var her i Ans var kendt under navnet "Jens løvnhal".

På et tidspunkt efter krigen må Jens Nielsen jo være kommet i besiddelse af den tyske letvægtsmotorcykel "Ardie" for "Auly"en er en tro kopi at den tyske motorcykel, både i konstruktion, mål og opbygning er den fuldstændig overensstemmende med Ardien, dog er det således at foringen er 51 mm, slaglængden 60 mm, det giver så på den tyske Ardie et kubikindhold på 122 cm³, hvorimod man på Aulyen har fundet ud af at det skulle være 119 cm³.

Jens Nielsen må så på en eller anden måde have fået fremstillet en prototype, ligeledes har han fået indkøbstilladelse til de dele som skulle købes hjem fra udlandet, det drejer sig om stempler fra Tyskland, kæder og karburatorer fra England, magneterne fra Italien. Skærme, dæk, fælge og øvrige dele var danskproduceret.

I tiden op til 1948 var Jens Nielsen indehaver af en lille virksomhed i Lyngby som han kalder Autogården, deraf kommer navnet "Auly", altså de 2 første bogstaver i auto og de 2 første bogstaver i Lyngby.

I 1948 forsøger Jens Nielsen så at sætte en produktion i gang af "Auly". Han får de forskellige dele fremstillet rundt omkring på småværksteder i København.

På et tidspunkt må hans kapital jo så være sluppet op, for i 1948 afhænder han Autogården, sandsynligvis for at skaffe kapital, den har jo så nok ikke været stor nok, for omkring sidst i 1948 må han indse at kapitalen ikke slår til, han skal have fundet en person der er villig til at skyde mere kapital i foretagendet, det er så her Jens Frederik Sørensen kommer ind i billedet.

Og hvem er så denne Jens Frederik Sørensen.

Jo Jens Frederik Sørensen har i sine unge år fået en uddannelse som elektriker hos firmaet Fisker og Nielsen, i 1924 bliver han gift, og bosætter sig i en lille landsby, Ans, mellem Viborg og Århus.

Der var jo ikke meget for en elektriker at gøre midt i tyverne så han forsøger sig både som installatør og som cykelhandler. Jens Frederik Sørensen har selv fortalt at han dengang stod ude ved vejen i et par lappede bukser, og ventede på at der skulle komme en med en punkteret cykel han kunne komme til at lappe og derved tjene 35 øre, Der må jo nok være kommet en del cykler, for efterhånden driver Jens Frederik Sørensen en voksende handel med biler, foruden det at han passer sin installationsforretning, i 1930 bygger han et 2 etagers hus, samt et lille værksted, tæt ved Ans Kro og i trediverne erhverver han sig en hjørnegrund midt i byen.

På grunden opfører han i 1939 et mekanikerværksted, hvor der bliver repareret såvel kundebiler som hans egne biler, han driver en ret omfattende handel med biler. Under krigen arbejder han mere eller mindre tvunget på de tyske militærkøretøjer, dog ikke så meget, at han nogensinde bliver anklaget for værnemageri. Han havde også erhvervet sig en tørvemose, desuden havde han købt et par gårde som han drev ved hjælp af bestyrer.

Da krigen var slut, havde tyskerne efterladt sig en del materiel, så som lastvogne og personvogne, som staten så solgte på auktion, Jens Frederik Sørensen opkøbte en del af disse, såvel lastvogne som personvogne, som han satte i stand og derefter solgte.

Jens Frederik Sørensen var en driftig mand, han var ikke bange for at investere, han var således en overgang indehaver af en persiennefabrik i København, men det var nu en af de mindre givende foretagender.

Forhandlingerne mellem Jens Nielsen og Jens Frederik Sørensen må være foregået i slutningen af 1948 og i begyndelse af 1949, belært af erfaringer med persiennefabrikken var Jens Frederik Sørensen klar over, at skulle der blive noget givende ud af motorcykelfabrikationen, så skulle fabrikker ligge i Ans hvor han dagligt kunne følge med i udviklingen. I det tidlige forår 1949 gik rygterne i Ans at nu skulle man til at fabrikere motorcykler, det blev jo så bekræftet af interviewet i Jyllands Posten af 5. maj 1949.

I foråret 1949 opfører Jens Frederik Sørensen så en fabriksbygning på 600 m², lige bag værkstedsbygningerne.

Jens Nielsen havde fået påbegyndt fremstillingen af 250 motorcykler på værksteder forskellige steder rundt omkring i København.

Bogholder Sigvald Eskildsen var nu med Jens Nielsen i København for at aftale leveringen af de forskellige dele som var under arbejde, samt betale de regninger der var rundt omkring på disse værksteder, det blev så aftalt at de færdige og halvfærdige dele skulle leveres i Ans, der blev nu indkøbt præcisionsmaskiner, cylinderboremaskiner, rundslibere samt en fræser, almindelige søjleboremaskiner, slibemaskiner og hvad der ellers var på almindelige værksteder, men cylinderboremaskinen var dog indkøbt, således at den også kunne bruges til automobilmotorer. Der blev indrette bure til værktøjer og reservedele og produktionen kunne således starte. Der blev ansat 10 – 12 mand, som skulle samle de dele der nu kom fra København og Jens Nielsen skulle jo selvfølgelig forestå fabrikationen og ledelse af arbejdet. Der blev nu samlet nogle få maskiner af de dele der kom, men da man så selv skulle begynde fabrikationen af de manglende dele opstod problemerne, især krumtappen voldte mange vanskeligheder, det hele gik nærmest i fisk, og i efteråret 1949 blev Jens Frederik Sørensen således klar over, at skulle han redde blot nogle af sine penge, så måtte han have fat i en mand der var i stand til at lede fabrikken og arbejdet. Jens Frederik Sørensen kom nu i forbindelse med en ung mand i København, ved navn Erland Poulsen, han startede på fabrikken omkring 1. januar 1950. Jens Nielsen må på en eller anden måde være købt ud af foretagendet, vi så ham ikke mere på motorcykelfabrikken.

Til fabrikken hørte en forholdsvis ny VESU-drejbænk, men Erland Poulsen havde ved ansættelsen forklaret Jens Frederik Sørensen at denne maskine var for lille når vi selv skulle begynde bearbejdningen af godset til de næste serier på 250 motorcykler. Der blev så indkøbt en ny 1 meter Ohio-drejbænk fra Danish Maskinkompagni i Århus, på denne maskine var der ca. ½ års leveringstid, men det kunne man jo godt leve med, det var jo først når de dele der kom fra København var brugt op, man virkelig fik brug for den nye maskine.

Erland Poulsen viste sig at være en særdeles dygtig værkfører, han gik straks i gang med at fremstille hjælpeværktøjer til samling af krumtapperne og motoren i det hele taget. Det var især med samlingen af krumtappen og motoren man havde problemer men i løbet af en månedstid havde Erland Poulsen fået styr på de dele. Man gik i gang med at samle delene og nu gik det stærkt, så kom problemet med at få dem solgt.

I de første mange år efter krigen kunne man ikke købe biler eller motorcykler. Danmark havde simpelthen ikke valuta til sådanne indkøb fra udlandet. Der blev fabrikeret ”Nimbus” motorcykler i Danmark, men det var jo også afhængig af materiale fra udlandet. Og der blev indført et meget begrænset antal biler og motorcykler fra England, som man så kunne søge varedirektoratet om indkøbstilladelse til, men det var næsten udelukkende Polisi, læger og dyrlæger som fik det.

Til en motorcykel skulle man jo kunne dokumentere et vist kørselsbehov og man skulle søge varedirektoratet om tilladelse til at købe en sådan maskine, når man så endelig havde opnået en indkøbstilladelse til en ”Auly”-motorcykel, kom problemet jo at en sådan indkøbstilladelse gjaldt såvel til en ”Auly” som til en hvilken som helst anden motorcykel, og nu var det jo fristende, når man endelig stod med indkøbstilladelsen i hånden, at bruge den til en af de dyrere, fine engelske motorcykler end at købe en ”Auly” letvægter. Gennem ihærdigt arbejde og utallige rejser til København, til Varedirektoratet, lykkedes det Jens Frederik Sørensen at få varedirektoratets tilladelse til at man kunne udstede en indkøbstilladelse specielt til en ”Auly”, en sådan indkøbstilladelse krævede ikke slet så meget dokumentation som den indkøbstilladelse som gav mulighed for at købe en større motorcykel.

Nu skulle der så sælges motorcykler, Jens Frederik Sørensen var jo en formidabel sælger, så han antog forhandlere til motorcyklen, det var hovedsagelig cykelhandlere der fik tilbudt til at være forhandlere af ”Auly”-motorcykler. Men i realiteten var det jo egentlig Jens Frederik Sørensen og bogholder Sigvald Eskildsen der solgte motorcyklerne. De skulle jo have udarbejdet disse dokumenter og papirer til indkøbstilladelsen og hertil var Sigvald Eskildsen jo nærmest ekspert. Motorcyklen var jo let solgt, en hel del unge mennesker ville jo gerne købe en sådan maskine og det var indenfor de økonomiske rammer som de mente at kunne klare. Man skulle jo dokumenter et vist kørselsbehov, havde man arbejde i en tørvemose ja så var den jo fuldstændig sikker og havde man ikke det så måtte man jo konstruere nogle andre, der var utallige måder man kunne gøre dette på, Sigvald Eskildsen kendte dem alle.

I flere tilfælde foregik salget på den måde, at den stedlige cykelhandler averterede i avisen, at der f.eks. søndag formiddag var demonstration af ”Auly”-motorcyklerne, alle var velkomne til at få en prøvetur. Når søndagen oprandt, så kom Jens Frederik Sørensen og Sigvald Eskildsen,

fra fabrikken, i bus, medførende 1 eller 2 motorcykler, på prøvenummerplader og med skrivemaskine og de nødvendige papirer. Det var ikke ualmindeligt, at der blev skrevet både 15 og 20 slutsedler på sådan en dag. Ansøgningerne blev så selvfølgelig ikke indsendt på én gang til varedirektoratet, men indsendtes lidt efter lidt.

Nu kom så problemerne med indregistreringen, det var jo således den gang, at selv om motorcyklen var typegodkendt så skulle den i hvert enkelt tilfælde forevises for den motorsagkyndige ved indregistreringen og "Auly" motorcyklen kunne altså ikke bremse, den var bagtil forsynet med et ganske almindeligt cykelnav og fortil med en lille tromlebremse også beregnet for almindelige trædecykler.

Erland Poulsen viste nu sine evner som opfinder og konstruktør, han fremstillede værktøj til presning af bremsetromler samt værktøj til sænksmedning af en pedalarm hvorpå der blev sat et friløb, ligeledes var der friløb på bagnavet, når man så trådte tilbage på pedalerne påvirkedes bremseudvideren i bagbremsen, fortil var bremsen jo forsynet med bremsehåndtag på styret, som på alle andre motorcykler.

Midt på sommeren 1950 blev så den nye drejebænk leveret og man skulle have ansat en mand til at betjene den. Jeg var dengang en ung mand, 23 år, ansat på Ans Auto- og maskinværksted, jeg syntes jo det ville være dejligt at komme til at betjene en splinter ny drejebænk, det var jo ikke så almindeligt dengang, herude på landet, så jeg søgte stillingen, blev antaget og begyndte således på motorcykelfabrikken "Auly" omkring 1. august 1950. Min første opgave blev at bearbejde støbegods til ca. 350 cylinderforinger men jeg skulle jo også fremstille hjælpeværktøj til det aluminiumsstøbegods som var undervejs. Godset til de første 250 maskiner var støbt hos Ulriks metalstøberi i Næstved, men vi havde fået et fordelagtigt tilbud fra et metalstøberi i Langå, der var blevet foretaget visse ændringer af modellerne til støbegodset, nogle steder var det forstærket, den største ændring blev gjort på koblingsdækslet, på de første 250 maskiner var koblingsdækslet højglanspoleret, det var jo en meget tidskrævende og dyr opgave. På de nye, blev navnet "Auly" støbt med ophøjede bogstaver med en ring omkring, således at det kun var toppen af bogstaverne plus denne ring der skulle højglanspoleres.

Det lykkedes ikke metalstøberiet i Langå at fremstille cylinder og topstykke, altså de dele med køleribber på, dem måtte vi så have fra Ulriks metalstøberi i Næstved.

Nu var delene til krumtapperne ved at være opbrugt, vi skulle så have nye fremstillet, det fik vi gjort på Lysbro fabrikkerne ved Silkeborg, som sænksmedede krumtaphalvdelene og plejlstængerne samt den nykonstruerede venstre pedalarm, som så blev bearbejdet her på fabrikken. Konstruktionen af krumtaplejet med løse ruller viste sig nu at være for dårlig, der var meget stor vanskelighed med at finde på en ny, idet der var for lidt plads i krumtaphuset men det lykkedes os at finde et Ida-nåleleje som der var plads til og vi opnåede nu en mere acceptabel levetid på krumtappen. I August 1950 var der ca. 15 ansatte på fabrikken, ligeligt fordelt mellem faglærte og ufaglærte, de faglærte foretog jo bearbejdning af maskindelen samt opsvejsning af stellet, de ufaglærte forestod så samlingen, naturligvis under behørig kontrol af de faglærte, indtil de var lært op. Vi havde problemer med opspændingen og isætning af eger i hjulene, der var på fabrikken kun 2 der kunne klare denne opgave og det var værkfører Erland Poulsen og mig (Johannes Kristiansen) men vi havde jo mange andre opgaver der skulle klares. I Ans var der dengang en meget dygtig cyklehandler ved navn Henry Jensen, han fik overdraget opgaven med isætning af egerne, som han løste utrolig hurtig og med en præcision man skulle tro umulig. Nu gik det stærkt, salget gik strygende og vi producerede maskinerne i en lind strøm.

Når motoren så var samlet, blev den sat på en prøvestand, hvor dens ydeevne blev afprøvet, ligesom den blev finjusteret, når så motoren var monteret i stellet og cyklen var færdig til aflevering, blev den prøvekørt på landevejen, hver maskine blev prøvekørt ca. 10 km. Vi kørte altid to og to således at hvis en maskine skulle sætte ud, så kunne man hjælpe hinanden hjem.

Vi måtte løbende forbedre konstruktionen, således befæstigelsen af udstødningsrøret til cylinderen der viste sig for svage og blev ændret, ligeledes med beskyttelsen på udstødningsrøret som viste sig at være for korte, således at kørerens benklæder kunne komme ind bagved mod de varme udstødningsrør, hvorved der brændtes hul i buksebenene, man havde et fænomen som kaldtes "Aulybukser", det var sådan et par bukser der havde brændt hul, og når man mødte op i et par bukser der var lappet på indersiden af knæene, så vidste man hvordan det var gået til, det var de bukser der gik under betegnelsen "Aulybukser".

På et tidspunkt i 1951 fik vi problemer med indregistreringen i en bestemt by, det var den motorsagkyndige der havde fået den ide at han stillede sig på skrævs over forhjulet, tog i styret med begge hænder og vred til, så kunne han dreje styret i forhold til forhjulet, det mente han absolut ikke kunne godkendes. Styrene var dengang sat fast som på en almindelig cykel med et ekspanderende stykke i selve kronrøret, det siger sig selv at man ikke kunne spænde det så hårdt at det ikke kunne lade sig gøre at dreje det, men vi måtte ændre konstruktionen således at det ikke mere var muligt at dreje med styret på den måde.

Vi konstruerede så et nyt styr der var fastgjort med 2 lasker til forgaflen og nu sad styret urokkelig fast. I 1951 var ønsket om gear og kickstart blevet særligt stort, værkfører Erland Poulsen konstruerede derfor en gearkasse med 2 gear og kickstarter.

Gearboksen var af almindeligt støbegods og blev støbt på Gyro i Skive. Gearhjulene blev drejet her på fabrikken og derefter sendt til en tandhjulsfabrik i Århus, hvor de blev fortandet og slebet.

Hjulene kom så tilbage hertil og blev monteret i den her på fabrikken bearbejdede gearboks.

Denne gearkasse blev indbygget i cyklen umiddelbart bag motoren, vi fjernede så pedalarmene og isatte i stedet et par fodhvilere og en bremsepedal.

”Auly” i den version er aldrig nogen sinde blevet typegodkendt.

Salget af dem foregik på den måde at man fik Aulyen indregistreret med pedaler, altså den gamle version man kørte så på den i 8 dage hvorefter man så kom og fik gearkassen monteret, det var selvfølgelig lidt i strid med loven, men det gik jo ikke så nøje til dengang.

Vi fik nu en begyndende konkurrence fra nogle fabrikker rundt omkring i landet, som begyndte at fremstille en lille 50 cm³ hjælpemotor som blev sat på en ganske almindelig trædecykel, det foregik ved at man fjernede bagagebæren og skar et stykke af bagskærmen væk. Der blev så monteret en lille hjælpemotor med benzintank og en rulle der gik ned og trak på dækket. De gik under navnet ”Røvskubbere” det var jo egentlig en

særdeles farlig maskine for de kunne godt løbe op i nærheden af 60 km i timen.

Til disse maskiner krævedes ingen indkøbstilladelse, der var ingen registreringsafgift, man skulle blot tegne en forsikring, så gik man på motorkontoret og fik udleveret en lille nummerplade samt et bevis på at man havde ret til at køre cykel med hjælpemotor indtil 50 kg.

Nu var denne konkurrence ikke ødelæggende for ”Auly”, det skyldtes at disse køretøjer ansås for at være meget farlige at køre på, hvad de jo i virkeligheden også var.

Når der alligevel solgtes en del af disse ”motorcykler” skyldtes det jo den lette adgang til at få et motorkøretøj, der skulle jo ikke søges om indkøbstilladelse, der var ingen registreringsafgift og man skulle ikke have førerbevis.

Til at køre ”Auly” krævedes førerbevis til motorcykle. I den forbindelse kan nævnes en pudsig episode: En ældre mand her fra byen havde søgt og fået indkøbstilladelse til en ”Auly”. Maskinen var også indregistreret. Manden skulle nu erhverve sig et førerbevis men trods flere ihærdige forsøg lykkedes det aldrig. Han opgav så at få førerbevis, stillede ”Auly”en ind i cykelskuret og købte så en Bantam røvskubber gik på motorkontoret og fik de nødvendige papirer, herunder tilladelse til at føre cykel med hjælpemotor indtil 50 kg., han kørte nu en tid på denne Bantam men en dag væltede han og slog sig ret slemt. Han turde nu ikke køre mere på Bantamen. Han kom så i tanke om at han jo havde tilladelse til at føre cykel med hjælpemotor indtil 50 kg. Og da ”Auly”en kun vejede 49 kg, kørte han trøstigt videre på den.

Jens Frederik Sørensen foretog mange rejser til Varedirektoratet i forsøg på at få ”Auly”en fritaget for indkøbstilladelse, den var jo trods de lempede regler stadig en hæmsko for salget. Jeg husker ikke om det var i 1951 eller 52 han kom glædesstrålende hjem fra København og fortalte at nu blev ”Auly”en frigivet, for en af de øverste i Varedirektoratet havde sagt til ham, at han jo kunne lægge 10.000,00 kr. på bordet, så skulle ”Auly”en nok blive frigivet. Jens Frederik Sørensen var sikker på det blot var et nummer for at franarre ham pengene og at det nok i forvejen var

bestemt at man ville frigive ”Auly”en. Jens Frederik Sørensen troede dog ikke der var korruption i de kredse, men det var et fejlskøn, hvilket Edderkoppesagen også senere viste.

I 1951 og 1952 producerede vi på fuld kraft.

Indimellem kom der så enkelte opgaver til værktøjsmaskinerne. Det var jo den eneste virksomhed her i byen der havde sådanne maskiner så der kom jo småopgaver, blandt andet fra Jens Frederik Sørensen’s eget bilværksted. Der kom også opgaver fra Ans Auto- og maskinværksted ligesom vi havde forskellige andre der fik nogle småting lavet. Der kan blandt andet nævnes at for Auto- og maskinværkstedet fremstillede vi en krumtap og en aksel til en stenknuser.

Vi fremstillede også nogle store kileremsskiver og stempler til en formbrændselsfabrik.

Ligeledes udborede vi også nogle motorblokke til automobiler på vores cylinderudboringsmaskine.

I begyndelsen af 1952 kom den helt store konkurrence idet man havde opfundet 30 km knallerten, der var mange fabrikker der lavede dem, der var Disella, BFC, Derby, for blot at nævne nogle men den store konkurrence kom jo egentlig fra Tyskland med den tyske NSU quickly. Det var jo virkelig en lille fin maskine. Den kunne køres uden kørekort, uden indkøbstilladelse og uden vægtafgift, man skulle kun have forsikring dengang og endnu mere, den måtte køres af personer helt ned til 16 år.

Vi var klar over, at skulle vi have en fremtid i produktion af motorkøretøjer måtte vi gå helt andre veje, for det første skulle vi jo have fremstillet en motor der virkelig var robust, dernæst skulle vi have fremstillet en maskine på mindst mulig timer og den skulle være så enkel at alle damer også kunne køre på den, idet damerne nu så småt var begyndt at komme ud på arbejdsmarkedet.

Værkfører Erland Poulsen og jeg lavede så en aftale med Jens Frederik Sørensen om at vi skulle forsøge at fremstille en maskine. Det var noget vi gjorde i vores fritid, vi havde den aftale med Jens Frederik Sørensen, at når det hele var klar og maskinen var færdig til produktion, så skulle vi hver have en maskine for arbejdet.

Vi byggede et pladekarosseri af form som en vanddråbe, altså rund fortil, skrånende bagud, hjulene var forsynet med 12 x 4" dæk og fortøjet ophængt i gummifjedre, vi konstruerede nu en meget robust 125 cm³ motor og gik så i gang med at få fremstillet gearet. Vi ville fremstille et gear der var trinløs og ved hjælp af standard kileremme, det viste sig særdeles vanskeligt.

Adskillige konstruktioner viste sig at have et kolossalt krafttab, til sidst lykkedes det at fremstille et trinløst variabelt gear, ved hjælp af 2 standard kileremme. Det virkede i store træk på denne måde: Når motoren gik i tomgang skete der ikke noget, når man drejede gashåndtaget og motoren gik op i omdrejninger aktiveredes en centrifugalkobling og maskinen begyndte at køre i lav gear, efterhånden som farten øgedes, pressede centrifugalkraften gearet op i høj gear, denne konstruktion havde et meget lille krafttab og virkede ganske fortrinlig.

Vi havde nu en maskine der var ganske speciel og meget let at fremstille og med et lavt timeforbrug og betjeningen var i realiteten kun gashåndtag og fodbremse, forhjulsbremse var som sædvanlig med håndtag på styret, derudover havde den tudehornskontakt og nedblændekontakt.

Maskinen blev prøvekørt i efteråret 1952 og i begyndelsen af 1953 således at vi fik den prøvekørt både i glat føre, med snesjap og lignende, man sad jo dejlig beskyttet for snavs fra hjulene.

Maskinen er meget stabil og med et meget lavt tyngdepunkt.

Tidlig forår 1953 var Erland Poulsen så i København for at få maskinen typegodkendt. Det foregik ved at man fik den beregnet på svejsecentralen, derefter var man ovre i typeudvalget med maskinen. Man kunne faktisk ikke finde noget at udsætte på maskinen, alt var som det skulle være men selvfølgelig kunne man jo ikke komme derover med sådan en maskine hvor de ikke kunne finde noget, det endte så med at man nægtede godkendelsen fordi tudehornskontakten var placeret på stellet i stedet for på styret.

Der skete nu ikke mere i den sag, idet Jens Frederik Sørensen tilsyneladende havde mistet troen på motorcykelfremstilling i Danmark, det skyldtes sikkert at sidste halvår af 1952 var meget ugunstig for salget af "Auly", det lykkedes aldrig at slippe fri for indkøbstilladelsen, der opstod en række danske knallertfabrikker, men især den tyske NSU quikly gav konkurrence.

Derudover kom der fra Italien 2 scootere, nemlig Vespa og Lambretta, så salget af ”Auly” var næsten gået i stå.

Der var også stigende arbejdsløshed.

Da vi nåede til julen 1952 var der afsat ca. 420 maskiner, vi havde omkring 15 færdige maskiner på lager og vi havde 65 maskiner der kun manglede ganske få ting plus samlingen.

Vi var dengang kun 4 mand tilbage, der var værkfører Erland Poulsen, en lærling, der var en arbejdsdreng og undertegnede (Johannes Kristiansen).

Desuden begyndte Jens Frederik Sørensen's helbred at vakle i begyndelsen af 1953, så alt i alt havde tingene udviklet sig ugunstigt.

Vi fire tilbageværende færdiggjorde så de sidste 65 cykler og hen omkring slutningen af marts var vi færdige hermed.

Jens Frederik Sørensen begyndte nu at afvikle det hele.

Værkfører Erland Poulsen blev opsagt, med fraflytning den 1. Juli, han havde 3 mdr's opsigelse.

Desuden solgte han autoværkstedet til overtagelse den 1. maj. 1953, han solgte ligeledes installationsforretningen til overtagelse den 1. august, med installationsforretningen solgtes også hans privatbolig og han kunne så flytte ind i den lejlighed der blev tom, da værkfører Erland Poulsen flyttede.

Det nåede han nu aldrig, for han døde lige i begyndelsen af august måned. Det var kun hans enke der flyttede ind i lejligheden. Hans enke og hans søn, Poul Verner Sørensen, skulle nu føre motorcykelforretningen videre, det vil sige at sønnen jo faktisk kun fabrikerede reservedele men vi lavede så også en hel del kunde arbejde for maskinfabriker.

Efter Sørensen død blev lærlingen opsagt og der var nu kun undertegnede og en arbejdsdreng tilbage på fabrikken.

I de første år efter Sørensen død lavede vi en hel del arbejde og reparationer på de igangværende motorcykler men efterhånden som årene gik blev der mindre og mindre og i løbet af 1955 var det faktisk gået helt i stå, vi lavede dog en del underleverandørarbejde, især til landbrugsmaskiner.

Omkring 1. oktober 1955 blev jeg så lånt ud til en landbrugsmaskinfabrik, Samson i Tange, og jeg vendte faktisk aldrig tilbage til motorcyklefabrikken igen og Poul Verner Sørensen begyndte så at afvikle forretningen, han solgte maskinerne, derefter udlejede han bygningen.

Omkring 1957 stod der ca. 45 nye maskiner tilbage, som faktisk er usælgelige.

Dem solgte han (Poul Verner Sørensen) så til Låsby-Svendsen.

Svendsen havde ingen problemer med indkøbstilladelser, han solgte motorcyklerne som knallerter og jeg ved at nogle af dem kørte rundt, blandt andet, i Århus, uden indregistrering.

Det var først når maskinerne var solgt og skulle indregistreres, at der blev hugget motor- og stelnummer i dem, så skulle en eller anden komme i besiddelse af en "Auly" uden motor- og stelnummer er det jo nok en der er solgt af "Låsby-Svendsen".

Motorcykelfabrikken "Auly" gik jo ikke konkurs, man betalte enhver sit, men dette eventyr må jo have kostet Jens Frederik Sørensen en utrolig masse penge, når vi tænker på at der var planlagt en produktion af 1000 maskiner, der blev kun fremstillet 500 og heraf blev der kun solgt 450, det siger jo sig selv, at det langt fra har forrentet og tilbagebetalt de store investeringer der blev foretaget i begyndelsen.

Jens Frederik Sørensens forsøg med persiennefabrikken og motorcykelproduktionen kostede ham dengang ca. 1 million kroner, d.v.s i 2002 priser ville det vel være 25 – 30 millioner.

Selve produktionen af ”Auly”-motorcyklen varede jo kun 3 år, nemlig fra den 1. januar 1950 og til den 31. december 1952.

Værkfører Erland Poulsen, som havde æren for at produktionen overhoved kom i gang, fik således kun 3 ½ år på fabrikken, nemlig fra 1. januar 1950 og til 30. juni 1953.

Jeg fik således den længste ansættelse af alle på fabrikken, nemlig fra august 1950 til oktober 1955, men disse 5 år var de bedste læreår jeg nogensinde har haft.

I interviewet i skandinavisk motorjournal i 1948 nævnte Elo Sørensen at han forventede at Auly motorcyklen kunne koste 1.800,00 kr. på gaden, så dyr blev den nu aldrig.

Den kostede hos forhandleren 1.250,00 kr. dertil kom så 25 % omsætningsafgift altså 312,50 kr. det blev så til en pris af 1.562,50 kr.

Forhandlerrabatten var på 25 % d. v. s. at motorcykelfabrikken ”Auly” kun fik kr. 1.000,00 pr. stk.

Det var i store træk hvad jeg husker fra min tid på motorcyklefabrikken Auly.

Jeg takker Michael Thygesen, i Hvidovre for oplysninger om Jens Nielsen’s færden i Lyngby, i tiden op til 1948.

Ligeledes en tak til Eva Moeslund, Ans Skole, for oplysninger om nogle datoer.

Også en tak til Eva Nielsen (Kristiansen) for renskrivningen af mine erindringer omkring ”Auly”.

Med venlig hilsen

Johannes Kristiansen
Ans