

*V. Holm Jensen*

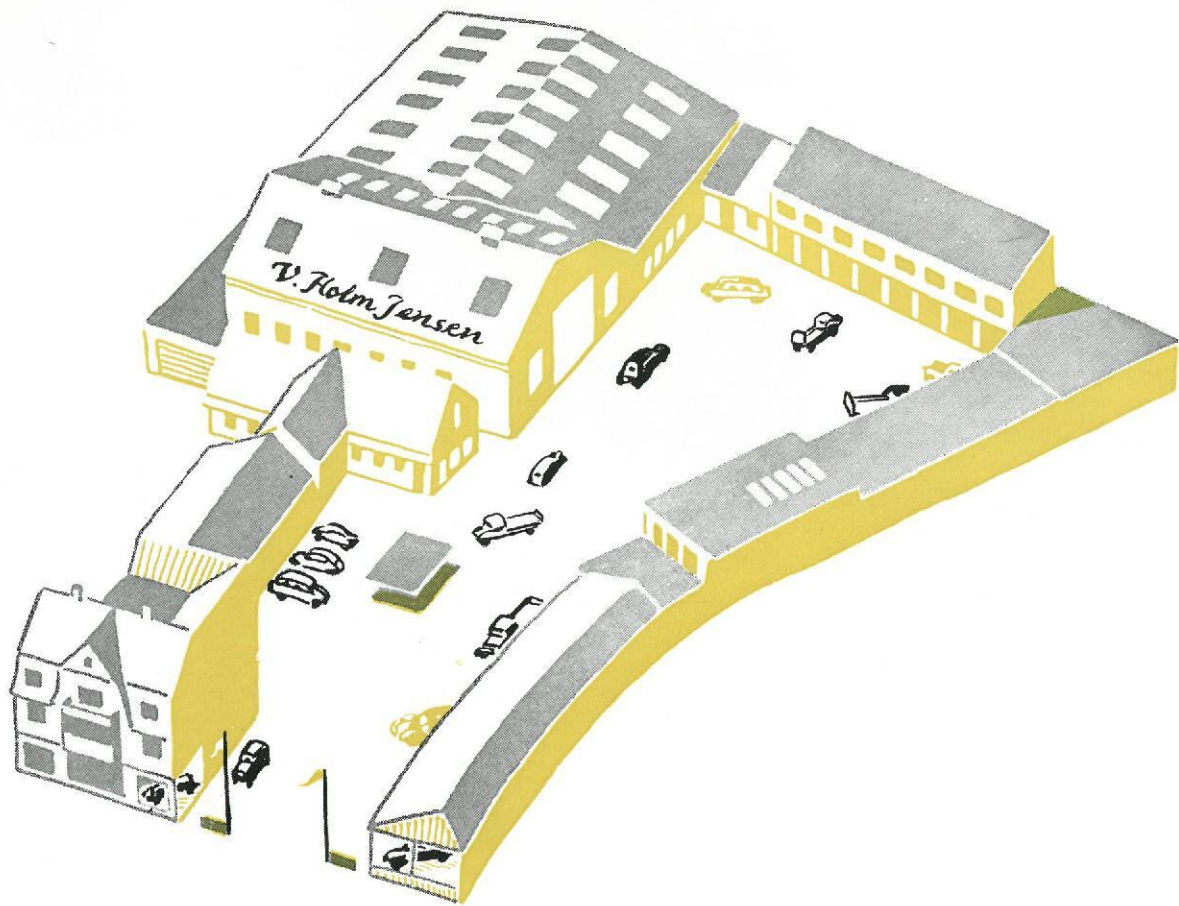
- med hilsen.

*A. Holm*

Ikke for sin egen, men for andres skyld, bør man standse op ved en milepæl og kaste blikket tilbage. I 25 års fremgang ligger der noget livsbekræftende, som man efter min opfattelse har pligt til at dele med andre og for mit vedkommende først og fremmest med virksomhedens store kundekreds, leverandører og medarbejdere, som jeg er tak skyldig for den tillid, man har vist mig gennem et kvart sekel.

Lad det derfor med dette skrift være sagt, at heldets vej staar enhver åben. Selv har jeg fulgt denne vej i motorfolkets tjeneste, flere kan følge den samme vej, og der er stadig mange andre veje med fri indkørsel.





1929  
*V. Holm Jensen*  
1954





De første hjulpar, der skrumpede fra hovedlandet over det smilende Fyn til kongens by, fulgte gennem Odense det samme spor, som bilerne trækker i dag. Gennem hundreder af år var Vesterbro den fynske hovedstads velkomst og afsked med rigets gennemgående trafik, og for blot 25 år siden rystede køretøjerne over et brolagt Vesterbro, hvor toppede fortove foran de gamle rønner rundede sig ned til den knudrede vejbane.

Målt med historiens alen er 25 år en bagatel. Men 25 år skiller ynglingen fra manden med det nøgterne overlæg. 25 år er skellet mellem den modne mand og oldingen. 25 år omkalfatrer et menneskes liv. På 25 år kan en rig udvikling finde sted.

Selv drengens dristigste drømme og hans hedeste forventninger kan blive overfløjet, når han som yngling får kraft og udsyn til at realisere dem. Held må der til, når man ønsker at gøre synerne til levende virkelighed, og held er et produkt af menneskelige egenskaber: flid,

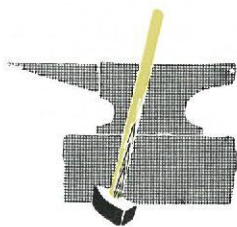
udholdenhed og sans for perspektivet og de muligheder, der skjuler sig omkring fremtidens nærmeste hjørner.

Men selv ikke den, der har heldet med sig, eller rettere sagt disse menneskelige egenskaber boende i sig, kan gå den slagne vej mod målet. Det er ikke mennesket givet at forcere den korteste afstand mellem udgangspunkt og opfyldelsespunkt. Der er hindringer og vanskeligheder på vejen for at hærde de enkelte dristiges vovemod og initiativ.

Den, der vil, har chancen, og det er netop dette, der kendetegner automobilforhandler V. Holm Jensen, at han ikke et øjeblik er i tvivl om, at det, han begyndte den 20. april for 25 år siden, det kan gøres igen på trods af alle de vanskeligheder, der måtte hobe sig op. Er man én gang begyndt som pioner, vil man altid være blandt dem, der hjælper nye fremskridt videre, og man vil leve op til denne position, fordi andre venter det.



En dreng, der bikser med mekanik — og det måtte for V. Holm Jensens vedkommende først foregå i en gammel vindmølle, siden i det for den tids landbodrenge så dragende huggehus — har nok drømme om fremtiden, men selvom disse drømme er strålende og farverige, så savner de form og karakter.



Det var nok lidt af en misforståelse, men dog med de bedste hensigter, at denne 14-årige temmelig spinkle dreng blev sat til at svinge forhammeren hos smeden i Ubberud fra kl. 5 morgen til kl. 7 aften. For den lille tekniker, der allerede i huggehuset havde konstrueret en virkelig arbejdende miniature-rensemaskine, som han høstede fortjent bifald for, har det været som at komme i paradys, da han to år senere pludselig befandt sig i maskinlære i Odense, omgivet af drejebænke, fræsemaskiner og med elektrisk kraft for hånden.

Det gik, som man kunne vente. Den unge mekanikerlærling legede sig gennem sit arbejde. Han brugte fritiden til mekanik, og allerede da han var 16 år, gjorde han sin første motor-forretning. Drengen investerede en kapital på 60 kr.

i en „Allright“ motorcykle, hvis tilstand så nogenlunde svarede til prisen. Motoren og de øvrige ædle dele blev hjemført i en sæk, der blev læsset op på cyklen, og fra Dræby, hvor handelen var gjort, kom hjul og stel et par dage efter med banen.

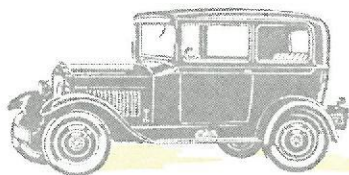
Da fabriken for længst var holdt op med at fremstille originale reservedele til den bedagede motorcykle, måtte køberen selv optræde i rollen som reservedels-fabrikant, og på forbløffende kort tid var han så vidt fremme, at det istandsatte og nylakerede motorkøretøj kunne averteres til salg. Det indbragte 450 kr., og denne fortjeneste gav blod på tanden. Den ene handel blev til mange, og samtidig skred uddannelsen frem, svendebrevet blev erhvervet, der blev læst til konstruktørexamen, men den nåedes knap nok, da V. Holm Jensen blev ramt af en alvorlig sygdom, der har generet siden da.



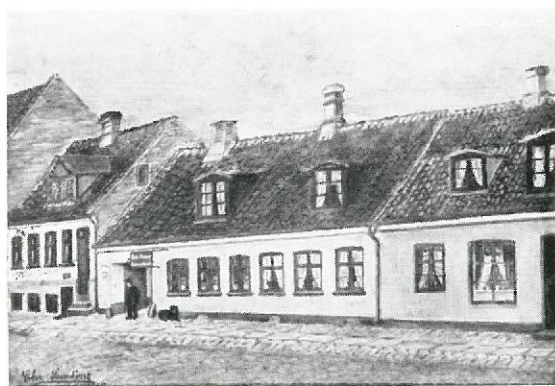
Den unge mand lod sig imidlertid ikke slå ud. Havde han hidtil kunnet sejle med fyldte sejl, måtte han herefter krydse sig frem, og for overhovedet at slå sig igennem startede han med 300 kr.

som kapital og uden nogen som helst fagkundskab en mindre detailforretning. Den kom hurtigt i god gænge, men dette uanset var det nu en gang mekanik, den unge mand måtte have mellem hænderne. Han anskaffede sig en åben Ford model T 1925, bilen blev repareret, penge tjent, en ny vogn købt, og så gentog historien sig atter og atter. Valget kom snart til at stå mellem en større detailforretning eller starten af en virkelig automobilforretning.

Den 20. april 1929 rykkede den nyslåede automobilforhandler ind i et lejet lokale i ejendommen Vesterbro 45, og her begyndte det eventyr, der efterhånden gjorde det omliggende område — en hel tønde land, grænsende til nitten naboer — til automobilcentrum i et sådant format, at firmaet i dag med en meget betydelig millionomsætning er en af provinsens førende og største automobilforretninger.



Næsten samtidig med starten fik V. Holm Jensen overdraget Opel-salget for hele Fyn. Ganske vist var det sin sag at sælge Opel i 1929, da den lille 4-cylindrede vogn kostede mere end en 6-cylindret Chevrolet, men da General Mo-



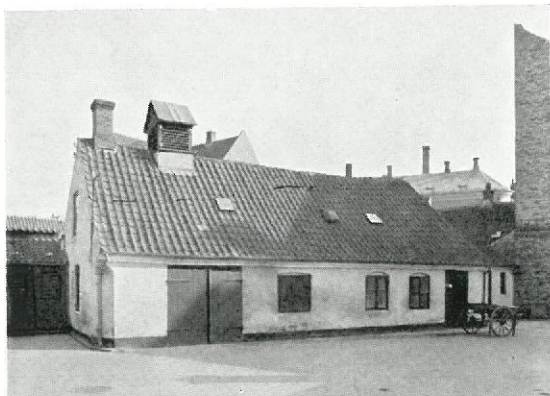
*Sådan så der ud på Vesterbro omkring 1920.  
Hvor det gamle hus lå dengang, står virksomhedens hovedbygning i dag.*

tors netop på dette tidspunkt havde overtaget de tyske Opel-fabriker, var det indlysende, at man stod over for en rig udvikling for dette mærke.

I mellemtiden blev der handlet livligt med brugte biler. En kundekreds blev skabt, fordi det blev et princip, at bilerne skulle sælges i bedst mulig stand, og da kunderne stillede krav om et righoldigt udvalg, måtte alt sættes ind på at skaffe kapital til forretningen.

Året 1931 bragte den lille ny Opel-model, og den unge forretningsmand blev — først på prøvekontrakt — ansat som General Motors forhandler. Hans kapitalforhold svarede ikke netop til det, man i almindelighed forlangte, men hvad der manglede i dette stykke, viste sig hurtigt at blive opvejet af den kolossalt hurtige omsætnings-hastighed, der fra starten havde været det unge Oden-se-firmas finansielle hemmelighed.





Storre er afstanden mellem 1929 og 1954 ikke, end at man med dette billede kan se sammenhængen mellem starten og dagen i dag.

Indtil 1937 lå denne gamle stald i baggården til et af de forsvundne huse — Vesterbro 45. I dag giver dette areal plads for indkørselen, der ved sin størrelse falder enhver passerende bilist i øjnene.

Odense Kommune har gentagne gange kunnet glæde sig over dispositionerne i forbindelse med opførelsen af det fynske automobilcentrum. Sådant så der indtil 1937 ud i baggården til Vesterbro 43. I disse uhumske omgivelser boede der mennesker til det sidste, og de var faktisk vrede, da de måtte flytte hen i sundere omgivelser.

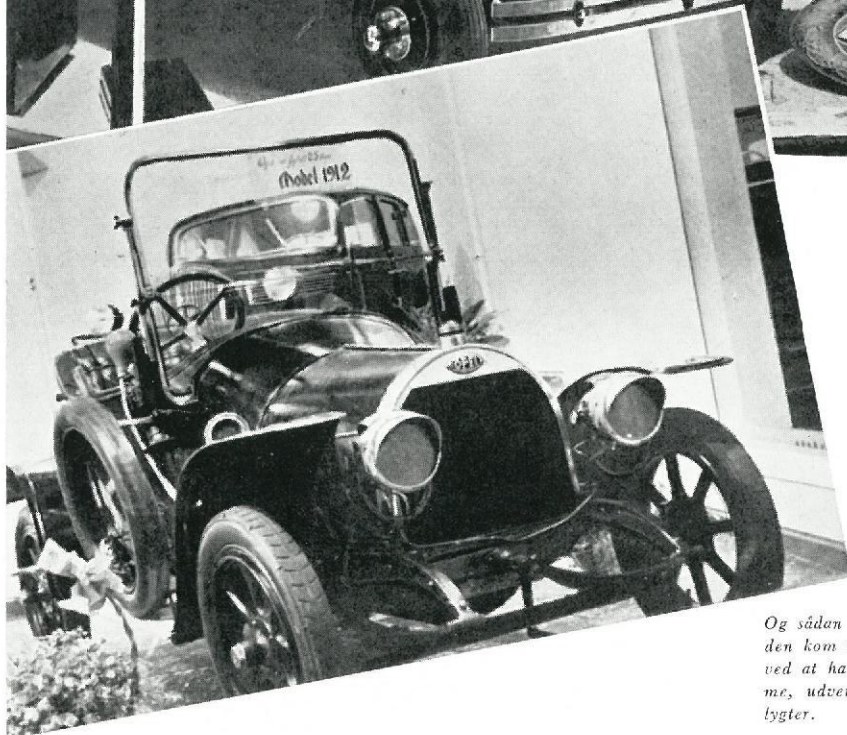
Andre transportmidler har tidligere holdt til på det areal, hvor det fynske automobilcentrum nu ligger. I hjørnejendommen Vesterbro 35 var der i gamle dage kro. Her rastede militærets ridende ordonnanser, og i den gamle lade til venstre i billedet blev hestene opstaldet.



Sukcessen strålede over de første forretningsår. Personligt nåede V. Holm Jensen i en enkelt måned op på et salg af 18 nye og 15 brugte vogne, men allerede på dette tidspunkt var de økonomisk sorte år på fremmarch. Den ene forretning efter den anden måtte standse, men det unge Odense-firma red stormen af. Det gik fremad på ny. Arbejdsstyrken nåede op på 10 mand, kontorerne blev udvidet, der lejedes flere lokaler, og i 1934 kom vendepunktet med de nye Opel-modeller uden trinbrætter og med den individuelle affjedring gennem de

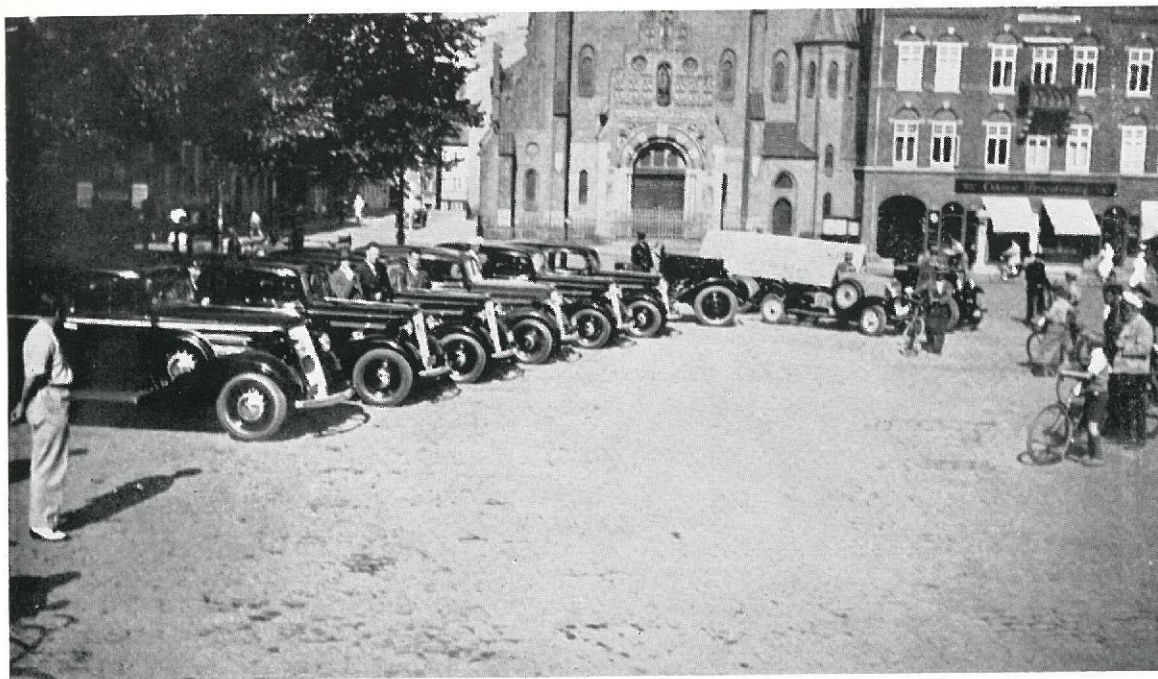
såkaldte knæled. 1936 blev et år, der stod i udvidelsernes tegn. Den første Olympia med indbyggede lygter dukkede op, og salget voksede. Året blev et mærkeår.

Virksomheden købte først den ene og så den anden, tredje og fjerde ejendom på det sted, hvor man hidtil havde arbejdet på lejebasis. Forberedelserne til opførelse af en decideret automobil-by, som man kendte dem fra USA, var under udvikling. Og mens der blev revet ned, bygget op og bygget om, fortsatte udviklingen.



Det var tider i 1932, da Opel som et af verdens billigste automobiler kunne købes for halvtredie tusinde kroner. Benzinforbruget begrænsede sig til 2 ore pr. km, og i det økonomiløb, som General Motors gennemførte i 1932, nåede Opelvognen op på 12,90 km pr. liter. Det var noget ganske exceptionelt på det tidspunkt.

Og sådan tog den gamle Opel 1912 sig ud, når den kom rullende imod en. Den udmærkede sig ved at have støbte hjul og aksler, høje forskærme, udvendigt tudehorn, håndsving og karbidlygter.



*I de vanskelige år først i treddiverne blev der sendt salgskavaler ud over hele Fyn, og ideen førte hurtigt til resultater. Salget steg på ny.*

I 1938 blev udstillingslokalerne, værkstederne og de mange specialafdelinger taget i brug, og projektørlys på hovedbygningens gavl skabte fest i gadebilledet. Salget steg, men skyerne trak sammen, og da krigen i 1939 brød ud, var bilbranchen blandt de første, der blev ramt. Benzinrationeringen kom allerede den 2. september, og personbilerne blev med det samme afskåret fra at få benzin. Salgstallene gik den anden vej. I september blev der kun solgt ni vogne, i oktober syv, men da man havde indstillet sig på den nye situation, rettedes

salgskurven op. Salget kom i stand under mottoet: „Køb en vogn og sæt den hen til bedre tider“. Mange kunne siden glæde sig over den gode sparekasse, de på denne måde havde fået anvist, thi den gang kostede en Opel Kaptajn endnu kun 8350 kr. og en Opel Olympia 5600 kr. på gaden.



Så slog krigen alle beregninger omkuld, og man hjalp sig, som man bedst kunne. Store dele af den danske vognpark var på dette tidspunkt godt på vej



*Det unge firma voksede sig hurtigt stort. Allerede i 1934 disponerede man over et anseligt lager af biler, nye og brugte.*

til at blive ødelagt af billige, men tilsvarende mangelfulde gas-generatorer. Syre, tjære og anden dårlighed havde mishandlet adskillige motorer, før man kunne træde til med General Motors' Imbert generator.

Generatoranlæggenes succes begrænsedes i øvrigt ikke til bilerne. Efterhånden lykkedes det virksomheden at oparbejde en større montageforretning. Man kom ind på at fremstille generatorer til stationært brug, og frem for alt lykkedes det at få store leverancer til dieselbetjente elværker og fabrikker med det re-

sultat, at de pågældende virksomheder selv i brændstoffattige tider kunne fortsætte driften uden at sætte sig i større udgift end nødvendigt.

I 1946, hvor forhandlingen kom til at omfatte alle G.M.s mærker, kom de første nye biler til landet. Chevrolet, Vauxhall og Bedford dukkede op i begrænset antal og blev modtaget med begejstring af de få heldige. Årene 1947, 1948 og 1949 stod stadig i begrænsningens tegn, men i 1950 vendte Opel tilbage til det danske marked, som igen begyndte at antage normale former.





*Gennem mange år var V. Holm Jensen repræsenteret på fællesskuet, hvor de mange mennesker delte interessen mellem dyrene og de sidste motornyheder.*

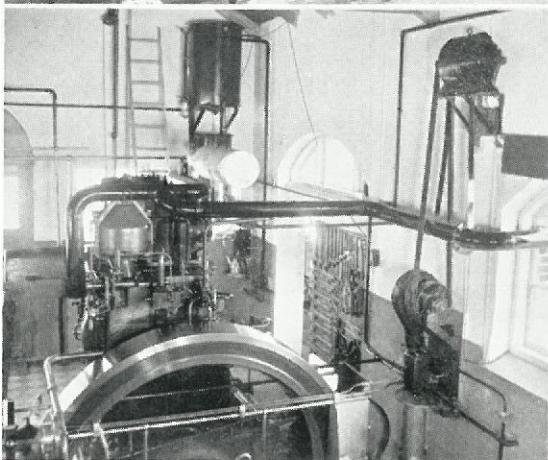
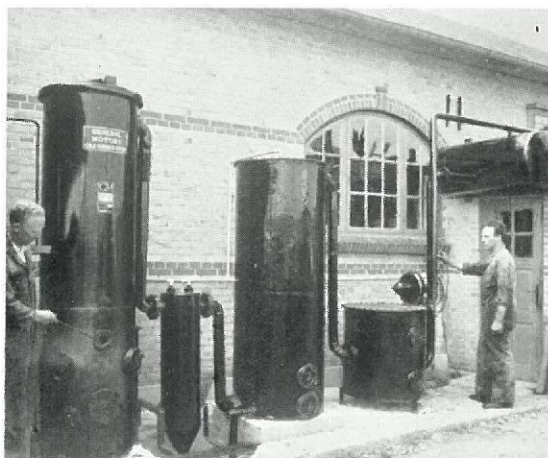
I 1951 viste det sig, at virksomhedens omsætning var fordoblet i forhold til 1946, og 1953 viste en yderligere stigning i omsætningen på 3 mill. kr. i forhold til 1951. I 1952 kom Vauxhall's meget smukke model på markedet, og denne vogn har i de sidste par år i høj grad præget de danske gader og veje.

1953 blev det første nogenlunde gode bilår efter krigen med mange nye modeller og en glidende strøm af amerikanske personautomobiler, deriblandt General Motors verdenskendte mærker Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick og Cadillac.

Samme år kom en af Opels hidtil stør-

ste sensationer — Opel Rekord — der i løbet af forbløffende kort tid blev den mest solgte vogn i Danmark. Nu er også for længst den nye 1954 Opel Kaptajn i handlen. Det rige væld af nye, strålende modeller har skabt en købelyst, man ikke tidligere har oplevet magen til.

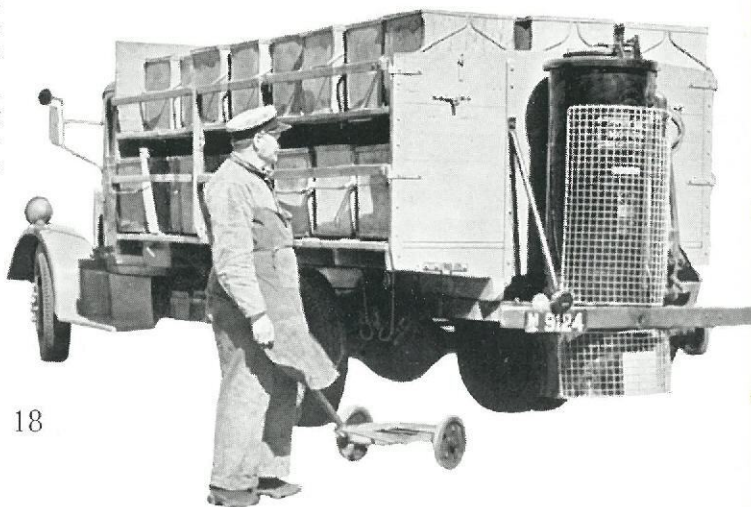
Ved virksomhedens 25 års jubilæum har virkeligheden overfløjet de dristigste forventninger. På det een tønede land store areal breder sig nu et omfattende automobilcentrum med en stab af dygtige mekanikere og sælgere, eksperter på alle områder. Direkte og indirekte er

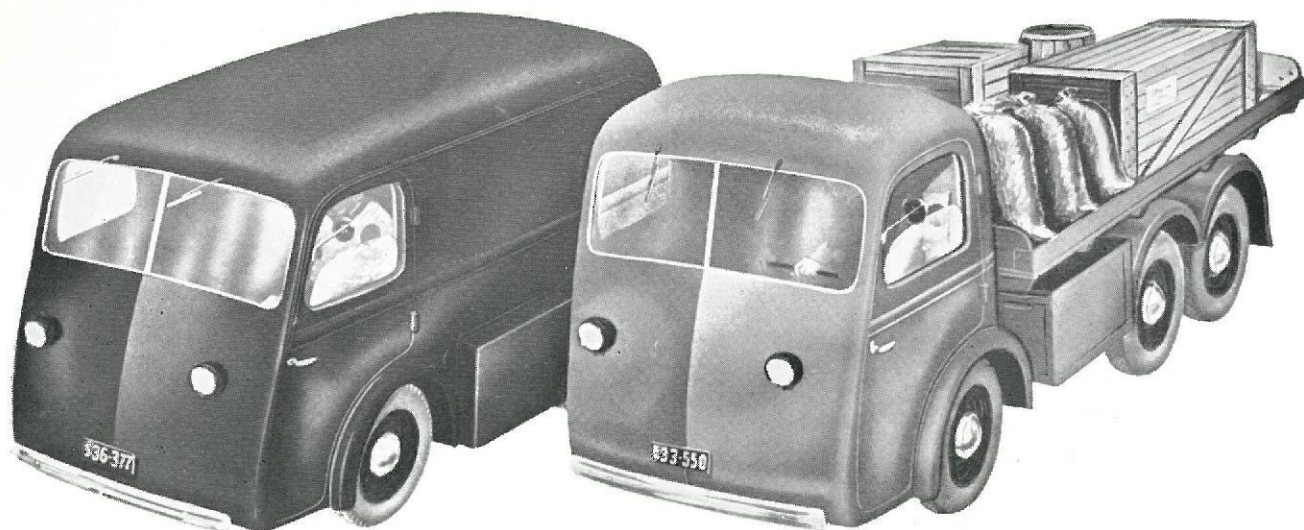


*Odense Kommune tog under krigen Imbert generatorer i anvendelse. De blev monteret på renovationsbilerne, og på denne måde kom man over et problem, som under de givne betingelser hurtigt kunne have vokset sig stort i en by af Odenses størrelse. Adskillige elværker og fabrikker kunne takke generatoren for fortsat drift. — Dieselmotoren viste sig straks at være velegnet til gengas og med den rigtige montering, som V. Holm Jensen påtog sig, opnåedes der overraskende resultater såvel med hensyn til økonomi som driftssikkerhed.*

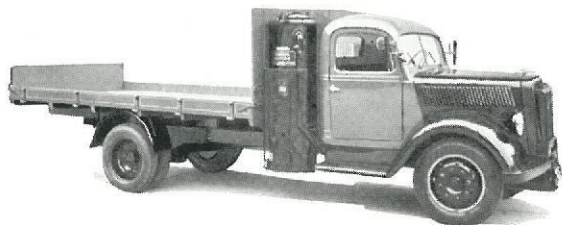
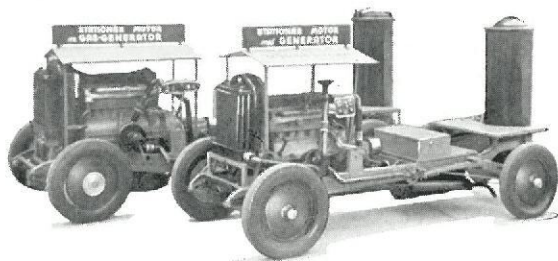
ca. 100 mennesker beskæftiget i denne virksomhed, der ligger med sine strålende udstillingsvinduer og sin brede indkørsel ud til Danmarks stærkest befærdede hovedvej, hvor 4—5000 bilister hver dag passerer.

Det er en pioner med en selvskabt virksomhed, der fejrer jubilæum. Firmaet er bygget op på den bredest tænkelige basis. Grundlæggende er salget af biler, og i de 25 år, der er gået, har man solgt ca. 10.000 vogne. Udenom denne salgsvirksomhed har der rejst sig et hele af moderne specialværksteder. Det store hovedværksted, der dækker samme areal som 12 mellemstore villaer, er i kraft af sin konstruktion et mønster på et tidsvarende automobilværksted, og til dette pulserende hjerte i virksomheden føjer sig de talrige specialafdelinger: værkstedet for knæled- og støddæmperreparationer, elektromekanisk værksted, ducolakeringsværksted, blikkenslagerværk-





*Under de vanskelige forhold i krigsårene gjorde de elektriske biler god fyldest, men det blev dog trods alt en kort æra. Når benzinen rinder rigeligt, er disse vogne for kostbare i drift og deres aktionsradius for kort.*

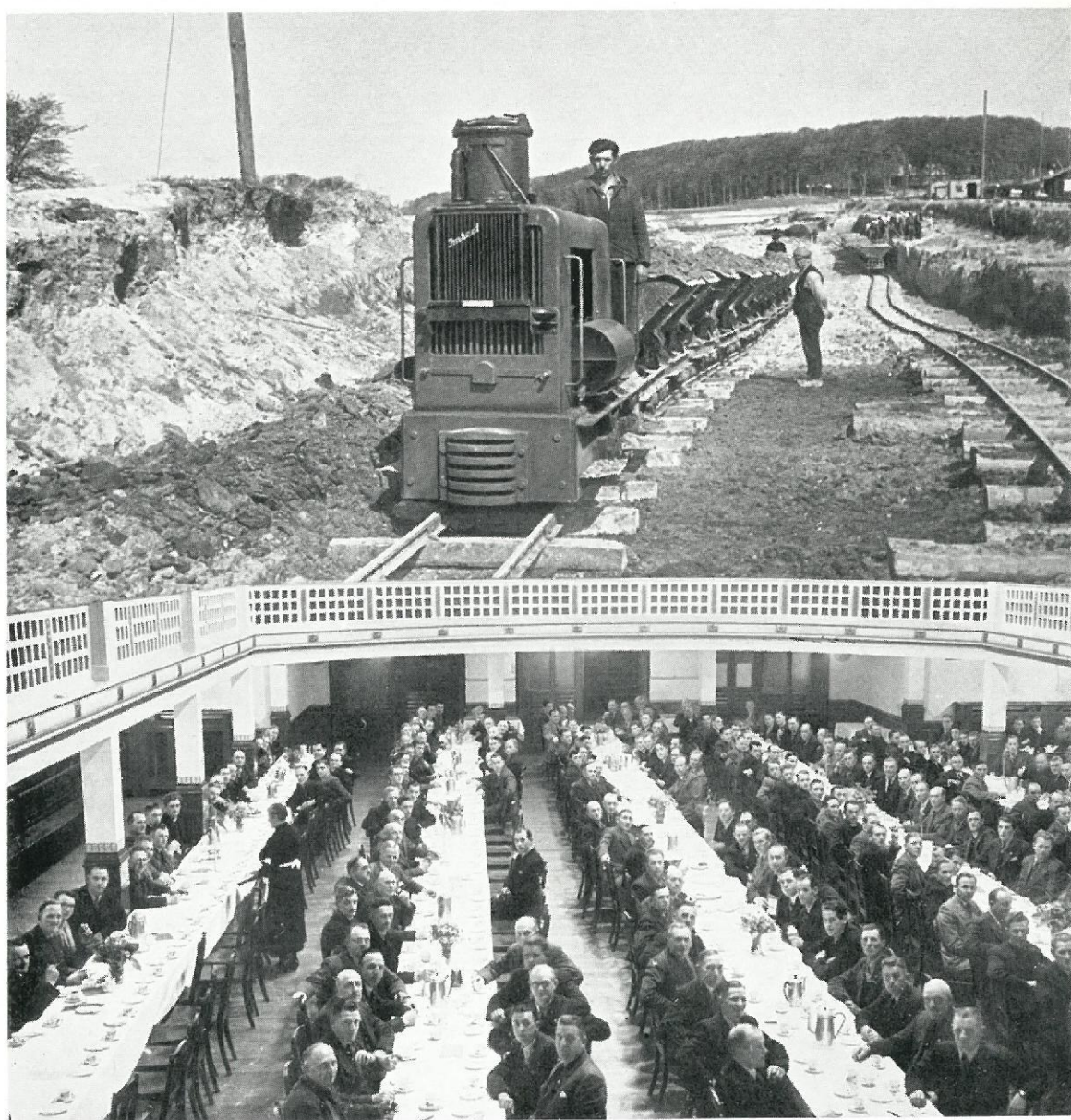


*Bilchassis'er påmonteret gasgeneratorer var meget anvendte til landbruget og i industrien. (Almindelig lastbil med generator).*

sted, maskinværksted, smørchal og vasketal, benzinstation, udstillingslokaler og kontorer.

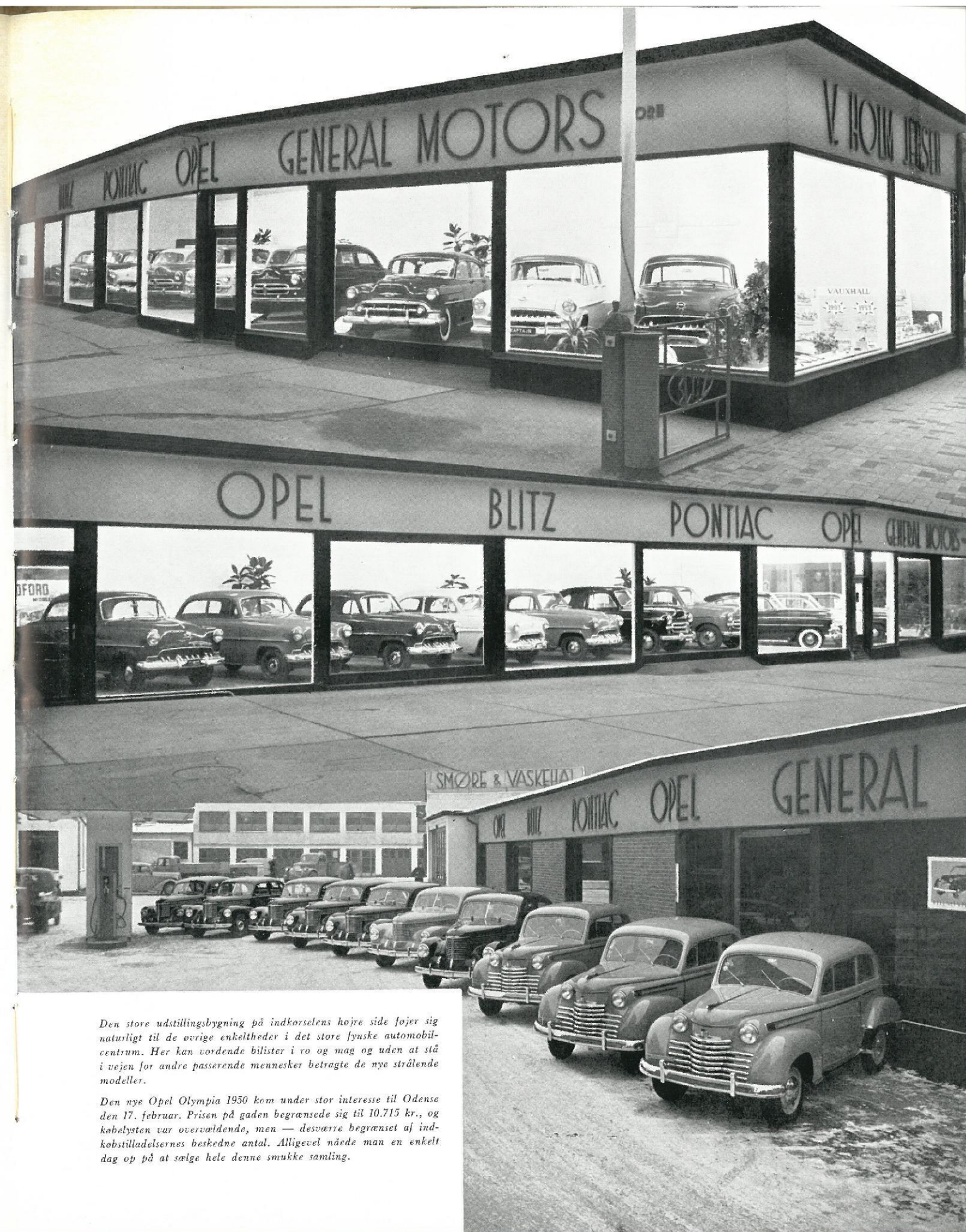
Og i morgen begynder fremtiden. Det er ikke uden årsag, dette firma har en af de største indkørsler i landet. — Den evige trafik af nye ideer fra udlandet, som i løbet af årene er rullet gennem denne indkørsel, vil næppe tage af i den fremtid, der først og sidst tilhører det motoriserede element. Ubevidst er denne virksomhed blevet indrettet med det mål for øje at opnå de bedst mulige resultater uden hensyn til anstrengelserne, og under dette indtryk vil man aldrig standse, men altid være på vej — i motorfolkets tjeneste.





Odense havn byder i dag skibsfarten og Odenses importører betydeligt større muligheder end før krigen. Med havneudvidelsen nåede man et langt skridt frem, og under det store udgravningsarbejde ydede Imbert-generatorerne foran tipvogns-lokomotiverne en nyttig indsats. På samme sted, hvor billedets generator-tog er under fremdrift, klukker vandet i dag fredeligt mellem bolværkerne.

Under krigen var det ikke blot landmændene, der samledes om de lange kaffeborde paa Fyns Fersamlingshus. Ogsaa vognmændene havde instruktion behov omend i en anden retning. For deres vedkommende gjaldt det generatorernes virkemåde. Det var General Motors, der arrangerede dette møde, hvis afbildede deltagere blev budt velkommen af V. Holm Jensen, og det var tilrettelagt af de to odenseanske GM-forhandlere.



Den store udstillingsbygning på indkørselens højre side fojer sig naturligt til de øvrige enkeltheder i det store lyske automobilcentrum. Her kan vordende bilister i ro og mag og uden at stå i vejen for andre passerende mennesker betragte de nye strålende modeller.

Den nye Opel Olympia 1950 kom under stor interesse til Odense den 17. februar. Prisen på gaden begrænsede sig til 10.715 kr., og købelysten var overvældende, men — desværre begrænset af indkøbstilladelsernes beskedne antal. Alligevel nåede man en enkelt dag op på at sælge hele denne smukke samling.



Lys farver i forbindelse med hjemlige massive møbler har i indehaveren, V. Holm Jensens chef-kontor, skabt en atmosfære af optimisme og soliditet. Med kontorerne foran sig og de arbej-

dende værksteder bag sig og med udsigt gennem vinduet til trafikken på det imponerende gårdareal har Holm Jensen sit virke i de daglige begivenheders centrum.

*Salgsdirektor H. Holm Jensen, der leder salgsafdelingen, har været med i tyve år. Til venstre for salgsdirektøren statistiktavlen, der registrerer de enkelte sælgers månedlige salg.*



*Hovedkontoret, hvor trådene fra alle firmaets afdelinger løber sammen, er udstyret med alle moderne hjælpemidler.*



*Et specielt værkstedskontor tager sig af de mangeartede problemer, der er daglig kost i en virksomhed med ca. 100 medarbejdere.*

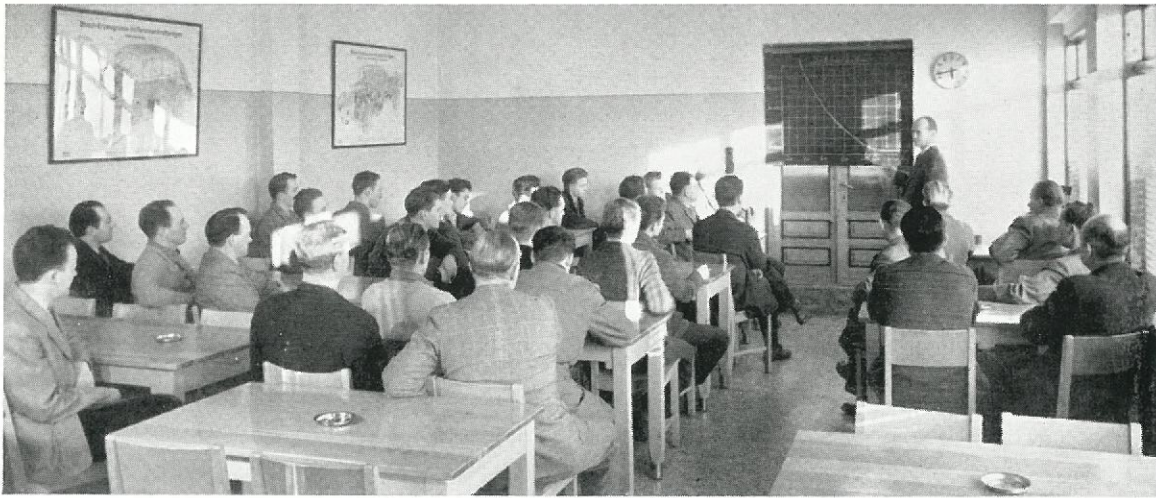


*Sælgerne er et vigtigt element i den store virksomhed, hvor sælgerens opgave for øvrigt er uhyre taknemlig. De sælger bl. a. det bilmærke, der landet over er kendetegnet ved det højeste antal indregistreringer.*





*Det jubilerende firma er ikke blot en Odenseforretning. Dets domæne strækker sig over store dele af Fyn, og derfor er det naturligt, at domicilet med den store reklamegavl og de oplyste udstillingsvinduer ligger ud til alfarvej — hovedvej 1.*

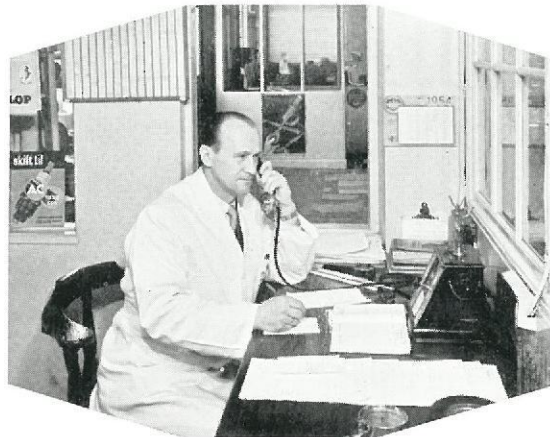


*Den store virksomhed holder hver måned i vinterhalvåret et service-møde. De tilvettelægges og ledes af overværkføreren, og her drøfter man de problemer, der opstår ved reparationerne og de nye modellers fremkomst på verdensmarkedet, et led i bedre kundebehandling.*



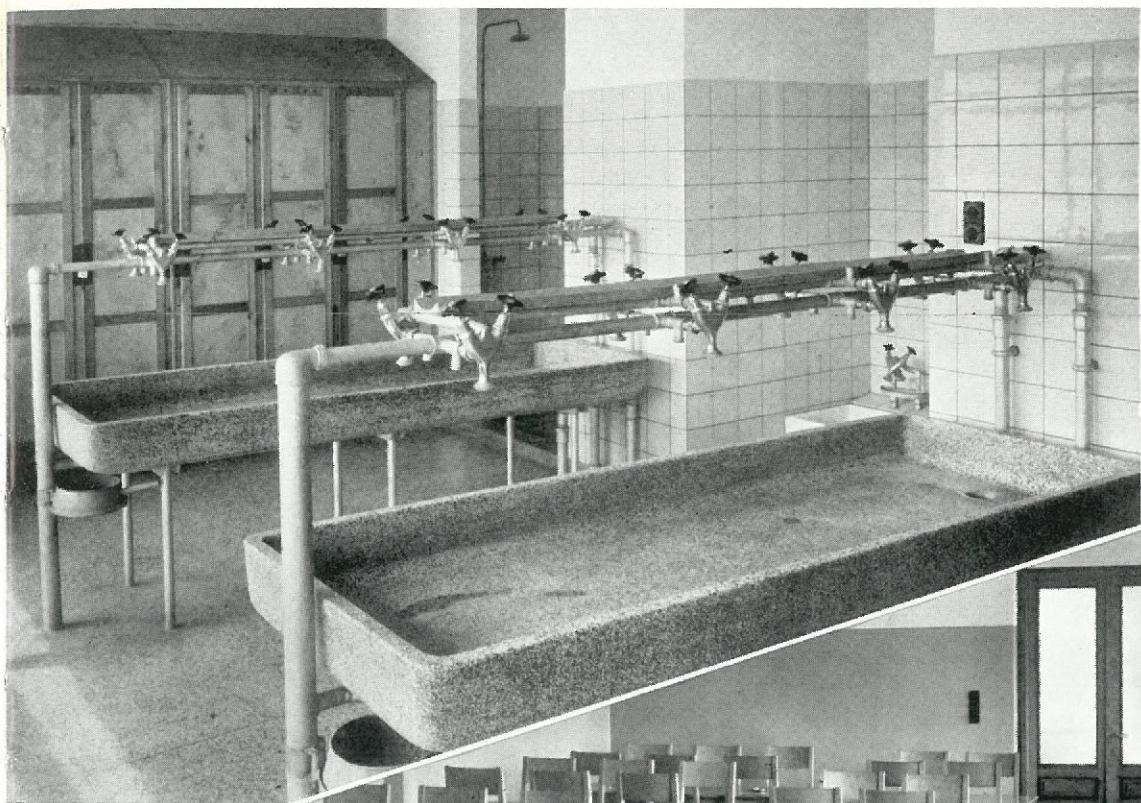
*Gæsten i venteværelset læser om biler, men han drømmer om en ganske bestemt, og få minutter efter at dette billede blev taget, var han på vej ud på den første prøvetur.*

*Fra dette skrivebord dirigeres arbejdet i værkstederne. Her residerer overværkføreren med udsigt til det pulserende arbejde.*





*Den overvejende del af personalet samlet op til  
jubilæet. Virksomheden beskæftiger direkte og  
indirekte op mod 100 mennesker.*



*Mekanikerarbejde er ikke det reneste arbejde, man kan opsøge, men ingen kan se på de mennesker, der forlader det fynske automobilcentrum efter fyraften, at de dagen igennem har stået på hovedet i en bilmotor. Fliseklædte moderne indrettede vaskerum står til disposition for virksomhedens medarbejdere.*

*En moderne udstyret frokoststue står til disposition for medarbejderne, der tilbringer hele deres dag i det fynske automobilcentrum.*





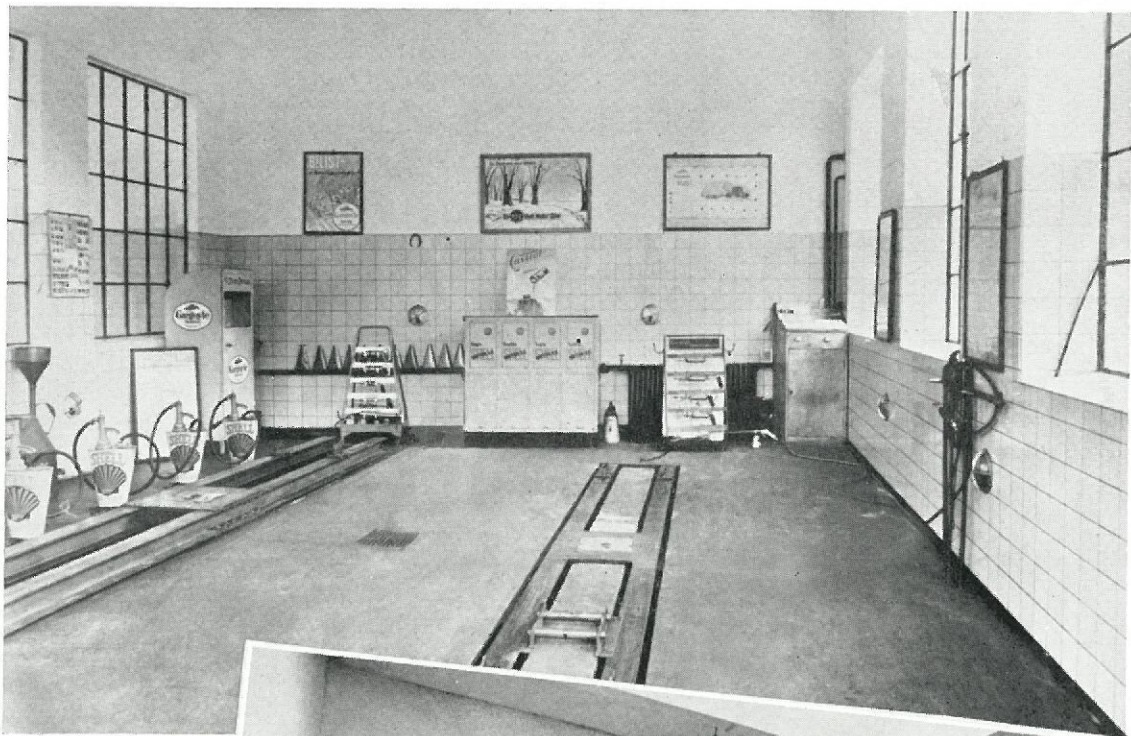
*Der er til at komme til i de store reparationsværksteder, hvor løbekraner og søjler ikke er i vejen for dagens pulserende liv. Moderne principper er lagt til grund ved opførelsen af denne bygning, og rullende kraner har afløst de tidligere så generende løbekraner.*

*Virksomheden har grund til at være stolt over sine store velmonterede værksteder. Dette er det rummelige værksted II.*







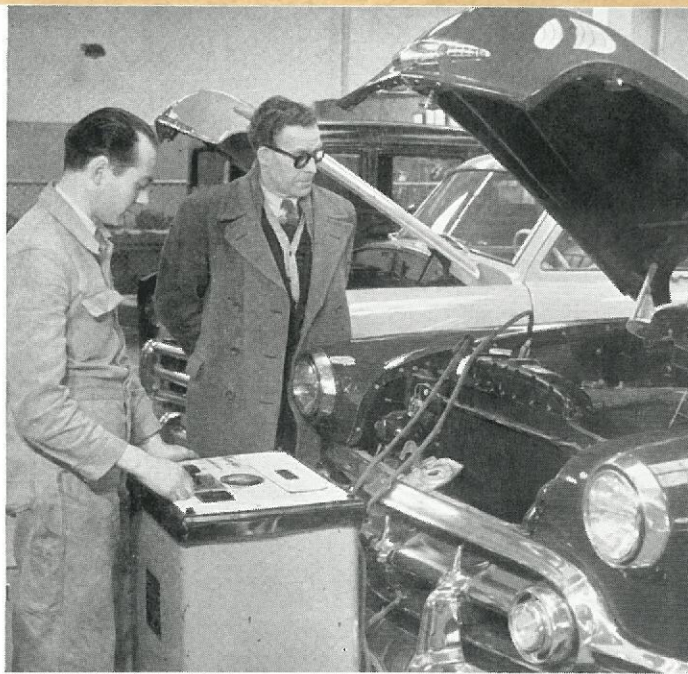


Med sine store vinduer og de hvide fliseklædte vægge giver smørehallen et lyst og luftigt indtryk. Den har dobbelt lift og er udstyret med alle moderne smøreapparater.

Også en vaskehal har sit udstyr. Der skal lift til ved rensning af undervogn, og i det fynske automobilcentrum disponerer service-manden over varmt og koldt vand med blandingskammer — og specielt vandtryk.



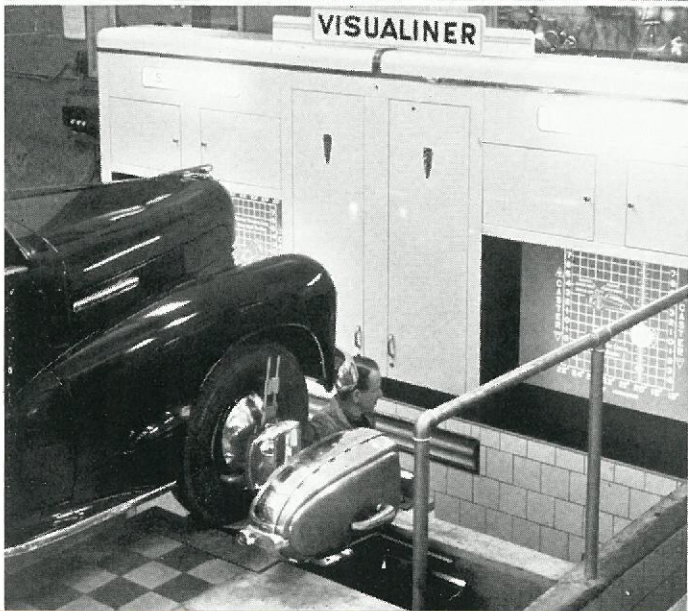
Hurtigløderen måler batteriets kapacitet og oplader det på ca. en time, mens denne proces almindeligvis strækker sig over et døgn.

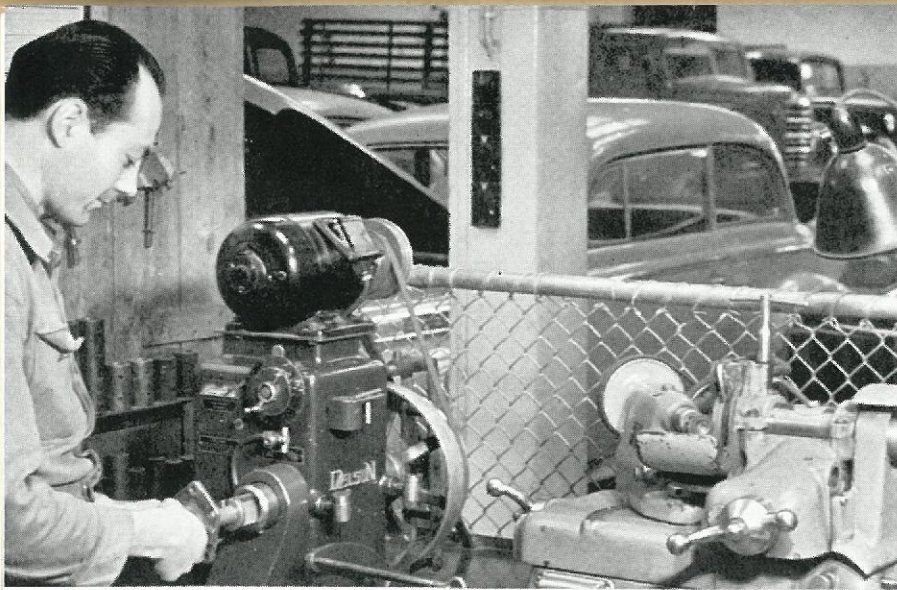


Lygterne må være i orden. Her måler man lysstyrken og justerer lygterne, så de ikke virker blændende.

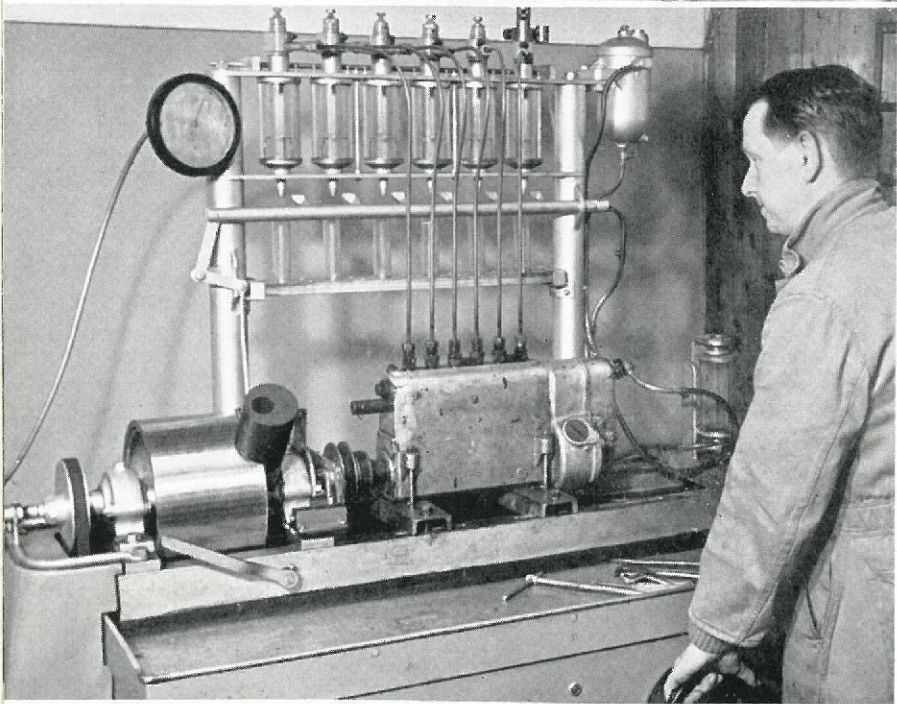


Visualineren er det eneste anlæg i sin art her hjemme. Den udmåler styretøj og chassisramme og er særlig påkrævet efter kollisioner. Eventuelle fejl bliver forstørret indtil 14 gange på tavlen.

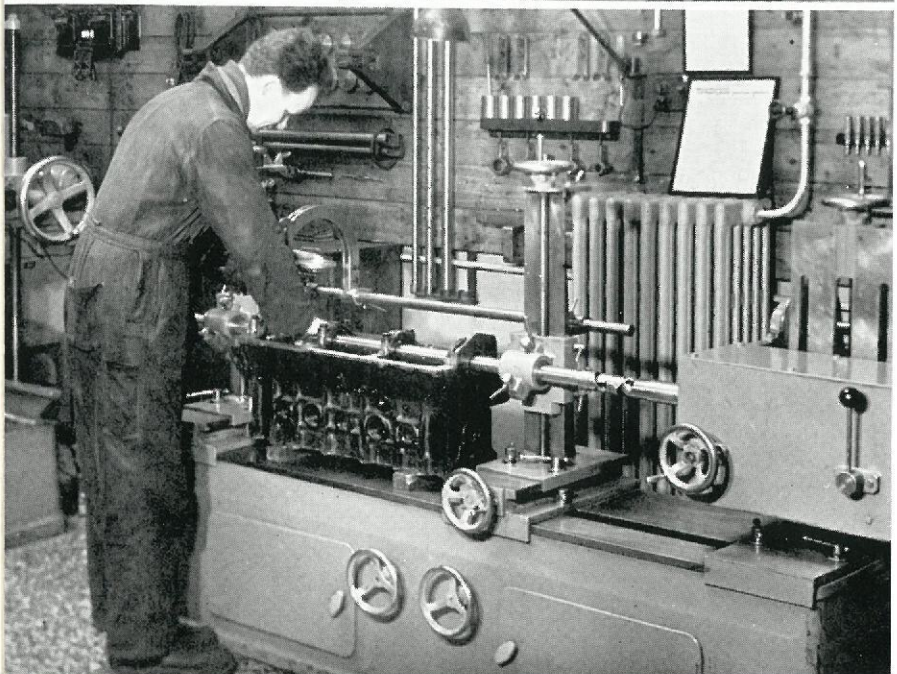




Billedet viser et Honc-apparat, der polerer plejstangsbøsninger, efter at de er tilpasset med en rival, et uundværligt apparat i reparationsafdelingen, hvor man kræver den yderste præcision.



Dieselmotoren spiller en stadig større rolle i trafikken, og også på dette felt udfolder det fynske automobilcentrum en reparationsvirksomhed. Her er en af mekanikerne i færd med afprøvning af en indsprøjtningpumpe på et moderne prøvebord.



En mekaniker ved et moderne linieboringsapparat, der anvendes til udboring af hovedlejerne, hvor pinlig nøjagtighed er et ufravigeligt krav.

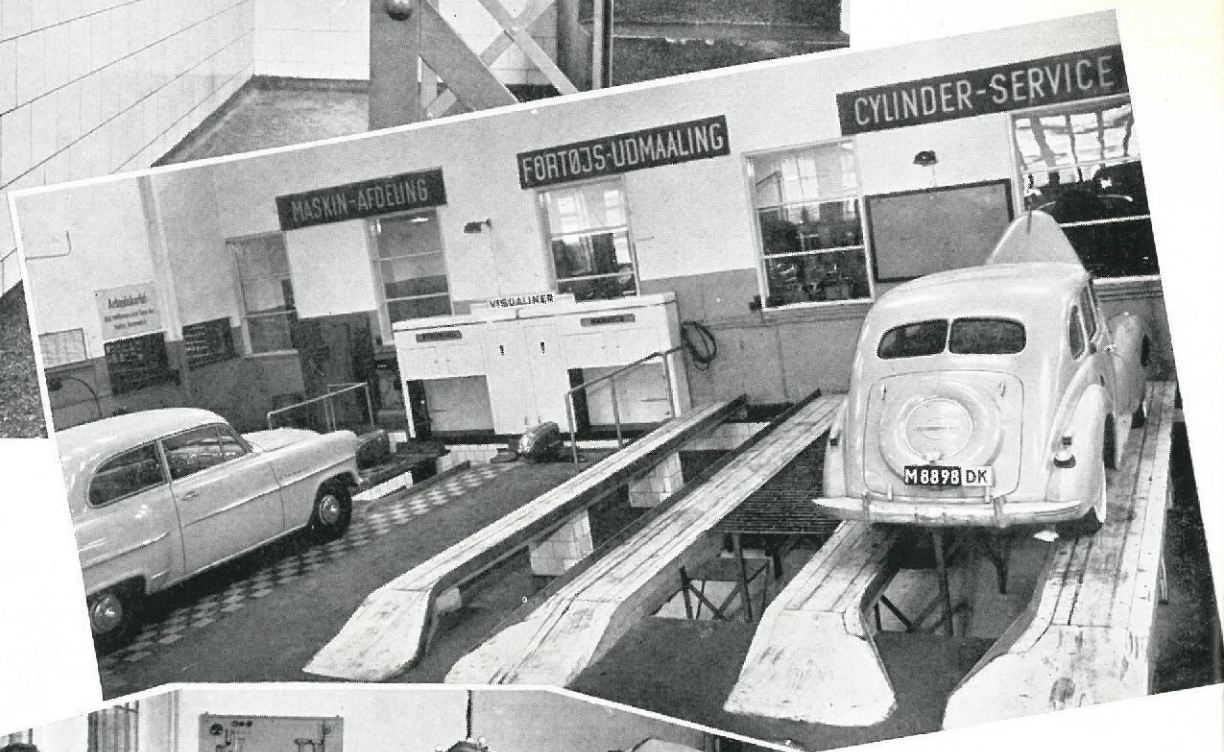


*Den skærende kontrast mellem sort og hvidt giver dramatik i et billede fra elektrosvæjsningen.*

*Når det rykker og slider i vognen, er det oftest hjulafbalanceringen, det er galt med, og så må dette apparat i funktion, thi den rette hjulafbalancering er forudsætningen for blød og behagelig kørsel og sikkerhed for, at styretojet ikke slides for hurtigt.*

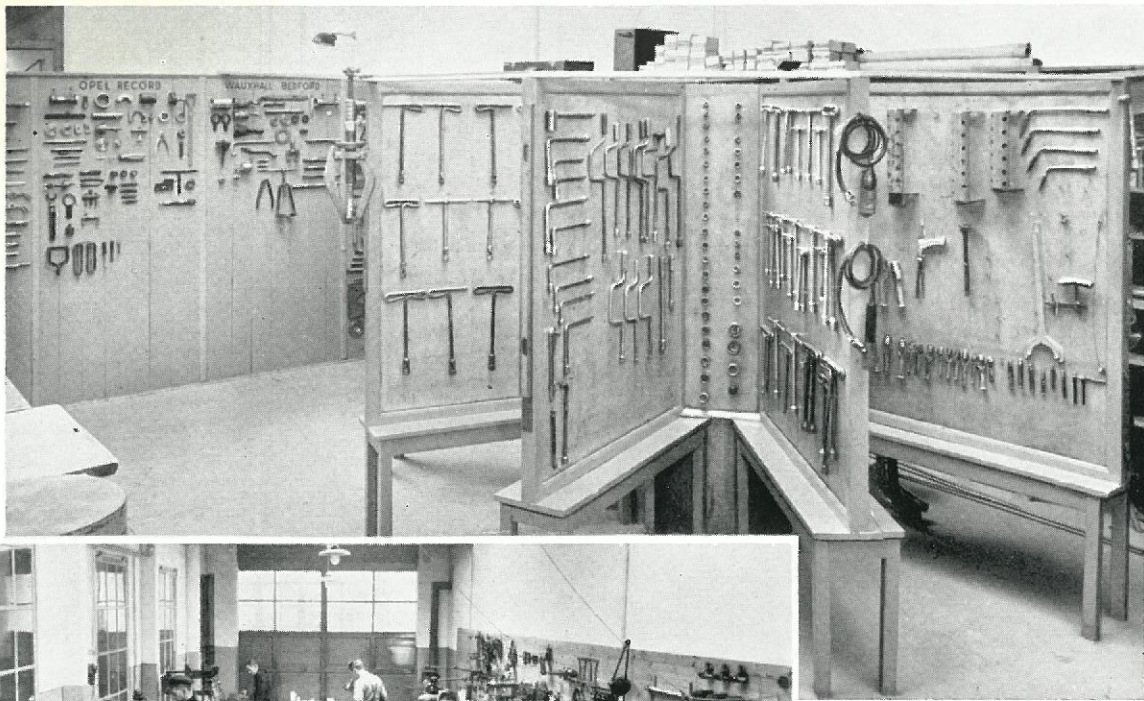






— Lobegravene er en særdeles praktisk foranstaltning. De giver mulighed for, at der samtidig kan arbejdes både ved og under vognen.

De værst medtagne „patienter“ går direkte til blikkenslagerværkstedet, der er forsynet med alle moderne hjælpemidler, og som tager sig af både små og store skader. Heldigvis hører det dog ikke til dagens orden, at det er gået så hårdt til på landevejene, som dette billede bærer præg af.



*I værktøjsburet, der er en selvfølge i enhver større velorganiseret automobilvirksomhed, kommer man sjældent ud for overraskelser. Her findes specialværktøjer til mange bilmærker.*

*Maskinværkstedet, hvor man foretager udboring af cylindre, afdrejning af stempler, udboring af hovedlejer og ventilslibning m. m. Knæled- og støddæmperreparationer har man udført på vogne fra store dele af landet.*

Til reservedelslagerets expedition indløber alle ordrer til „salg ud af huset“. 55-60 pct. af reservedelene går denne vej.

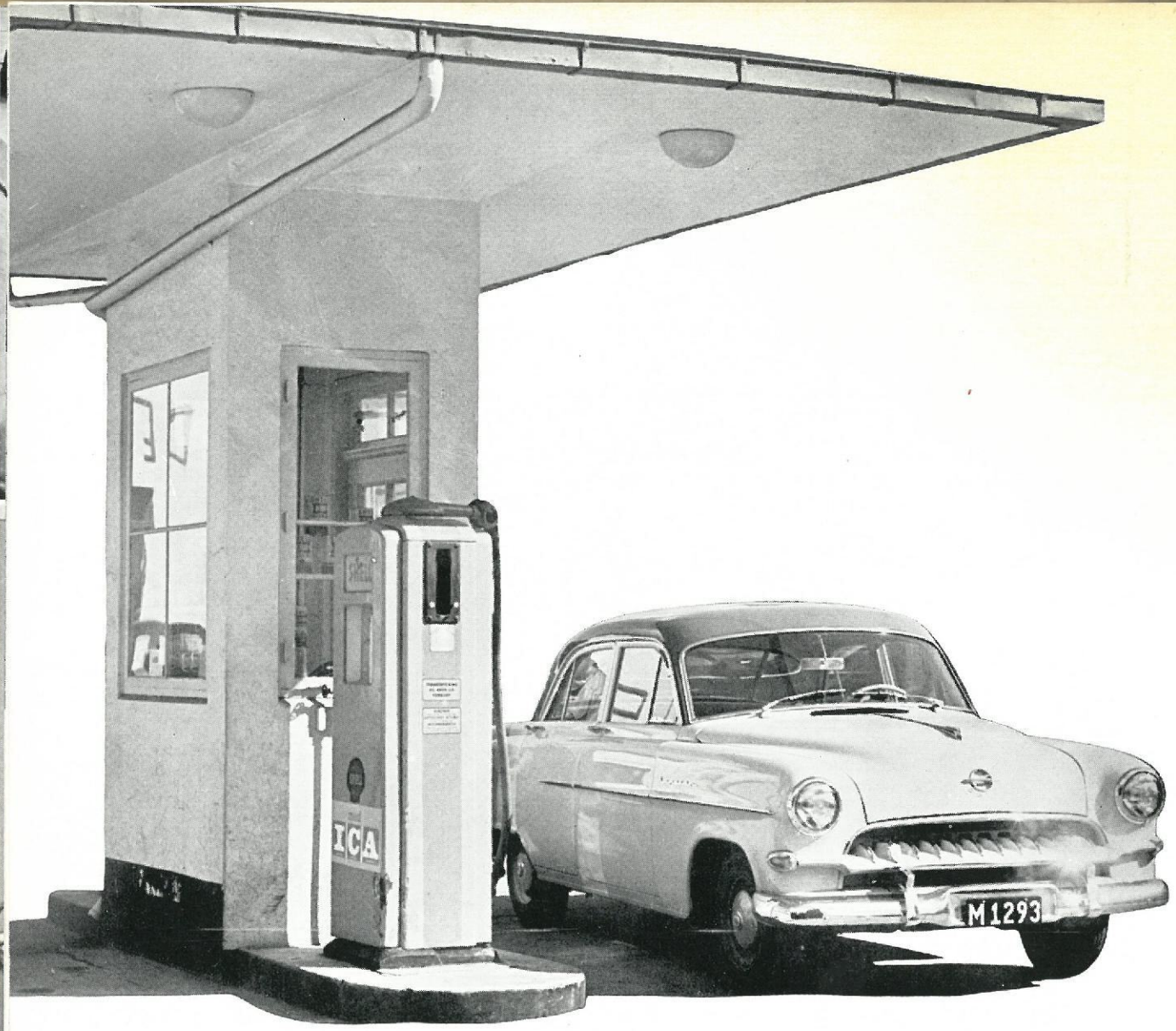


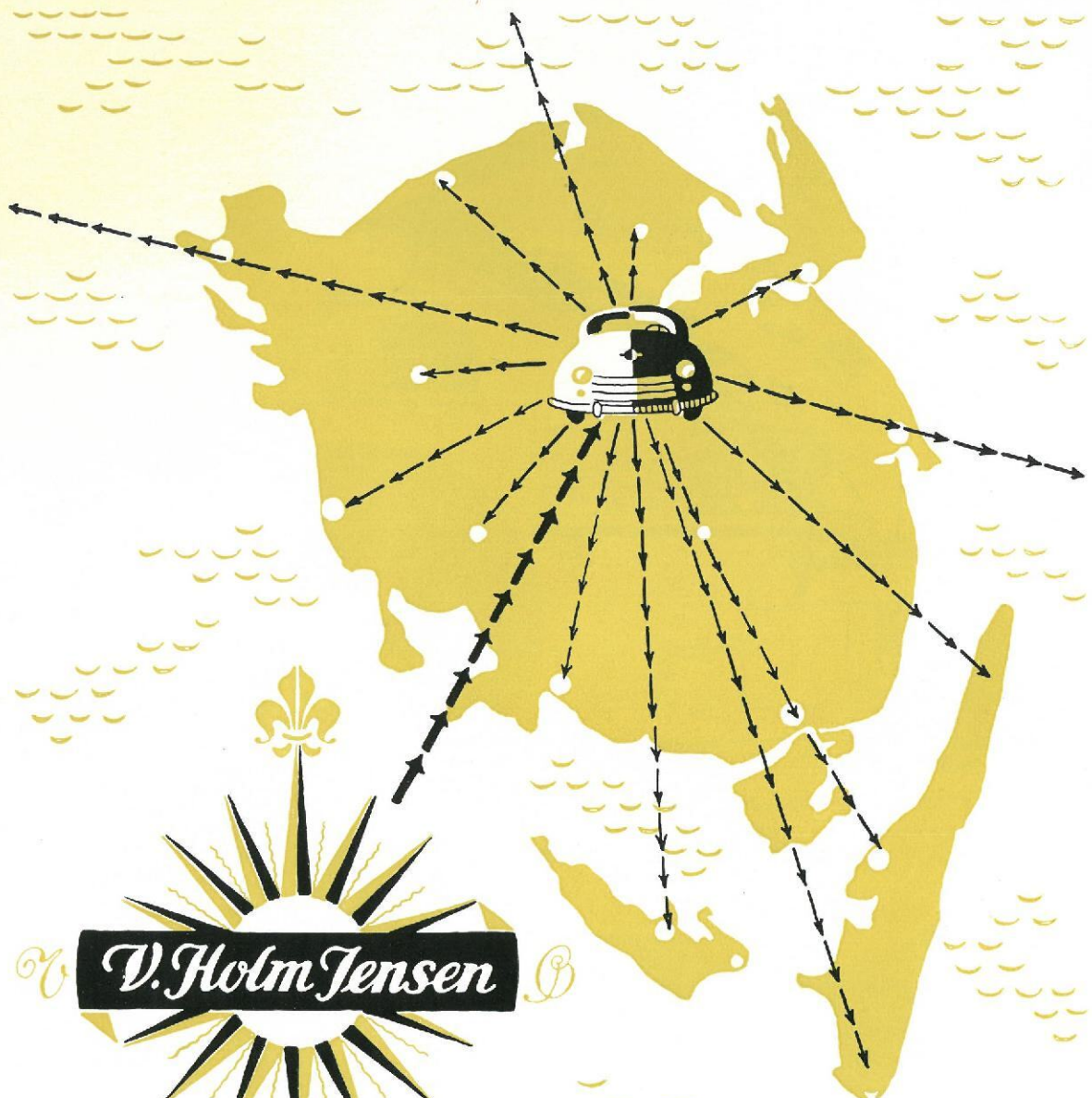
Virksomhedens reservedelslager råder over ca. 10.000 nr. i reservedele til et beløb af  $\frac{1}{2}$  mill. kroner, og det omsættes 3 gange om året.

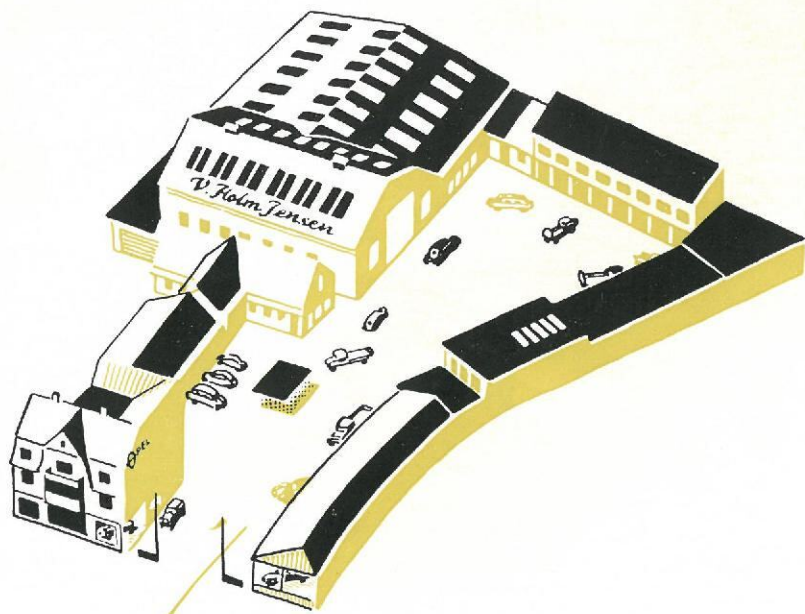




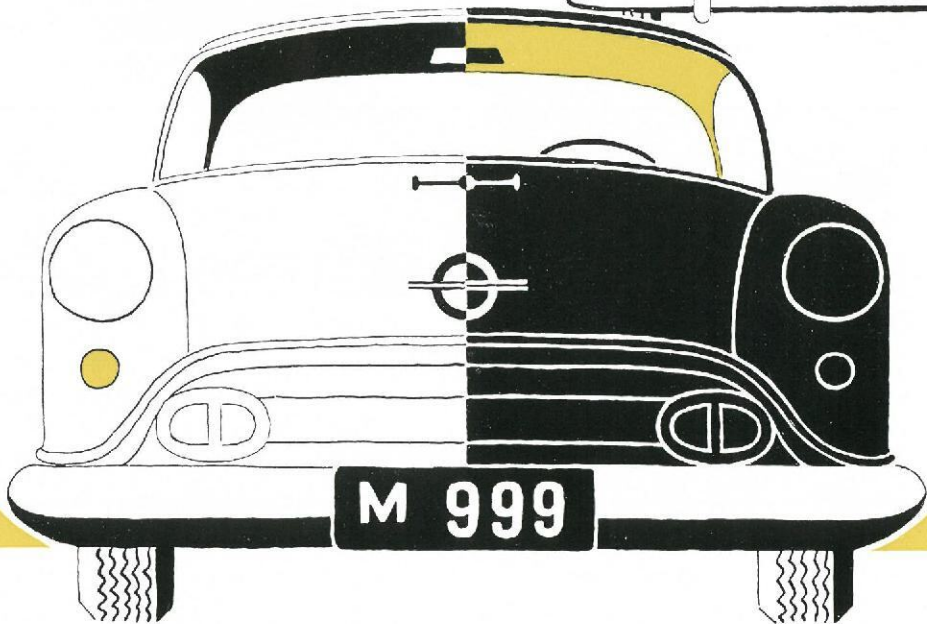
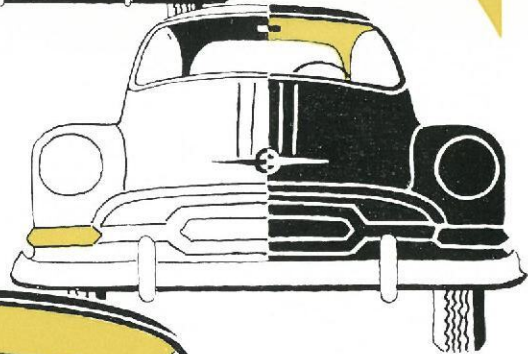
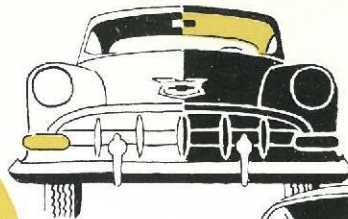
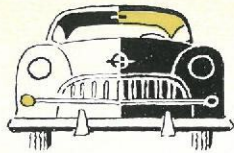
*Reservedelslageret udgør en selvstændig afdeling i den store virksomhed. Her er et lille udsnit af de mange tusinde reservedele, der skal til for at gøre et lager i dette format komplet.*







1954





Trykt hos H. HANSENS BOGTRYKKERI, Odense

