

# Aksel Andreasen bliver selvstændig

**Aksel Andreasens Vognfabrik.**

**Luxusvogne**  
i alle Brancher  
leveres efter  
danske, tyske  
engelske og franske  
Modeller.

\*\*\*  
Fineste Materiale  
anvendes.

\*\*\*  
Fineste Arbejde  
udføres.

Telefon 393.

**Fra Nytaar har jeg aabnet  
en ny Vognfabrik i Sorø  
og anbefaler mig med  
alt Vognarbejde.**

**Reparationer udføres  
= hurtig og godt. =**

**A. Andreasen.**  
Priorgade 9. — Sorø.

**Stærke Arbejdsvogne**  
og  
**Rejsefjedervogne**  
i alle Størrelser.  
Fixe, praktiske,  
lukkede og aabne  
Forretningsvogne.

\*\*\*  
Bedste Materiale  
anvendes.

\*\*\*  
Bedste Arbejde  
udføres.

Telefon 393

I løbet af januar måned 1918 annoncerede Aksel Andreasen i de lokale dagblade om, at han havde åbnet vognfabrik.

I lejede lokaler i gården til Priorgade 9 i Sorø etablerede Aksel Andreasen fra 2. januar 1918 et lille karetmagerværksted. Lokalerne havde tidligere huset Sorø Dørfabrik, og den beskedne opsparede startkapital ó et beløb der kun-



Den første ordre, den ny-etablerede karetmager fik i januar 1918, var på fremstilling af en trækvogn.

ne skrives med et trecifret tal ó samt et mindre driftslån blev investeret i de nødvendige træbearbejdningmaskiner såsom en båndsav, en afretter og en hjulmaskine.

I Europa rasede første verdenskrig, så mange af de materialer, der var nødvendige i det daglige, stod på mangelisten, ligesom det ikke var muligt at importere benzin, hvorfor bilkørslen var gået i stå. Derfor indløb der ikke ordrer på karrosserier til biler lige med det samme. Den første dag i Priorgade fik Aksel Andreasen en forespørgsel fra agent Alfred Hansen, om han kun lave en ekstra fin trækvogn. Trækvognen blev lavet og leveret, men det forlyder, at kunden var ved at falde om, da han fik regningen præsenteret. Den lød på 100 kr. I 2016-kroner svarer det til lidt over 3000 kr.

I den første tid var Aksel Andreasen ene mand i foretagendet, men hans ry som karetmager bredte sig hurtigt, og



## Bussektoren efter 1945

Den tyske besættelse af Danmarks op-  
hørte i maj 1945, og alle troede nu, at  
de besværlige tider var forbi. Forvent-  
ningerne til fremtiden var store ó også  
inden for busbranchen. Efter mere end  
fem år uden tilgang af nye køretøjer  
stod sektoren i 1945 med en komplet  
udslikt vognpark. Nye køretøjer var i  
den grad tiltrængte, men det lod sig  
foreløbigt ikke gøre at anskaffe nye  
køretøjer på grund af valutarestriktioner  
og rationeringer.

Beskæftigelsen på Sorø Karosserifabrik  
kom derfor kun langsomt op i tempo  
i de første efterkrigsår. Opgaverne  
bestod i første omgang i ombygning og  
modernisering af alle typer køretøjer.  
Ofte skete det ved genanvendelse af  
dele af ældre karrosserier, eller ligefrem  
ved montering af et ældre karrosseri  
på et andet chassis, hvis stand var  
bedre, end det vognmanden i forvejen  
havde önderö sin bus. Nogle vogn-  
mænd var heldige at få myndigheder-

*Rutebilejer Erik Frederiksen, Sorø, havde under hele krigen anvendt en Chevrolet årgang  
1933. Det havde tæret hårdt på karrosseriet, men en ny bus var ikke umiddelbart inden for  
rækkevidde. I stedet fik Frederiksen monteret et andet karrosseri på sin Chevrolet-rutebil; ikke  
et nyere, men et i en bedre stand! På billedet til venstre ses det oprindelige karrosseri med  
foldedør, mens det nye karrosseri med hel klapdør og lidt længere bagudhæng ses på billedet  
til højre. Samtidigt blev der udført nogle tekniske ændringer ved chassiset, f. eks. fik det forbed-  
rede bremses og dobbeltmonterede dæk på bagakslen. Og således kunne rutebilen i endnu en  
halv snes år indtil 1956 betjene ruten Sorø-Gyrstinge-Ringsted.*



## Fra træ til stål – nye materialer

Allerede i 1930'erne havde det været tydeligt, at træets rolle som det bærende i karrosserifabrikation var på vej ud. Sorø Karrosserifabrik havde været på forkant med udviklingen, og havde i 1939 som en af de første danske karrosserifabriker bygget det første karrosseristel i stål. Men anden verdenskrig og den tyske besættelse af Danmark havde sat en stopper for den videre udvikling af stålkarrosseriet (se side 44). Og efter 1945 var det ó som for så mange andre ting ó valuta- og importrestriktioner, der var skyld i, at stålkarrosserier ikke straks blev det almindelige. Træ kunne hentes i de danske skove, mens stål skulle hentes i udlandet. Man måtte derfor i en periode efter

1945 igen foretage opbygninger med træskelet.

Valutasituationen var i begyndelsen af 1950'erne lettet så meget, at det igen var til at købe stål, og Sorø Karrosserifabrik begyndte fra 1954 at tilbyde karrosserier opbygget i stål. I begyndelsen kunne kunden vælge frit, om det skulle være et træstel eller et stålstel. Selvom stålkarrosseriet var dyrere, indebar det mange fordele. Det gav både et stærkere og et mere holdbart karrosseri med en betydelig længere levetid samt en betydelig lavere egenvægt. Den lavere egenvægt betød noget for både antallet af pladser, som den færdige bus kunne indregistreres til, og ikke mindst betød det noget for driftsøkonomien, både

*Ved et første øjekast ses to næsten identiske karrosserier monteret på Bedford A4,5-chassiser årgang 1954. Imidlertid er karrosseriet leveret til Poul Poulsen, ruten Holsted-Ribe (til venstre) opbygget af træ, mens karrosseriet til Knud Hansens Bedford er opbygget i stål . som det første efter at fremstilling af karrosserier i stålprofiler blev genoptaget.*



## Nyt bilhus – ned ad bakke

Aksel Andreasen døde 10. december 1973 i en alder af 86 år, og Børge Andreasen, der formelt siden 1. januar 1956 havde ejet Sorø Karosserifabrik og Automobilforretning ligeligt med sin far, blev eneejer. Selv om Aksel Andreasen lige til det sidste havde haft sin daglige gang i virksomheden, havde det været Børge Andreasen, der havde tegnet virksomheden ud ad til. Under hans ledelse ændrede virksomheden sig fra at være en ren karosserifabrik til i lige så høj grad at være en salgsvirksomhed.

Gik det tilbage med salget af busser, var der til gengæld godt salg i VW'erne op gennem 1960'erne, og de krævede mere plads. Der blev derfor planlagt opført et helt nyt bilhus med værksted og salgsafdeling i Sorø's nye industri-kvarter på Industrivej. Det skulle afløse værkstedet på Ingemannsvej, hvor forholdene efterhånden var blevet lidt trange og umodeme. Byggeriet faldt uheldigvis sammen med den første oliekrise i 1973, og byggeriet blev derfor indskrænket til kun at omfatte et værksted. Det havde også været tanken at karosserifabrikken skulle være flyttet til Industrivej - grunden var stor nok - ikke mindre end 11.000 m<sup>2</sup>. Værkstedet på 770 m<sup>2</sup> var indrettet efter de allermost moderne principper og blev i september 1974 taget i brug af de



14 medarbejdere, der var beskæftiget med VW. Totalt talte medarbejderstaben nu 43 ansatte.

Det forhenværende VW-værksted på Ingemannsvej blev lukket, og blev i 1981 solgt til ny ejer. Efterfølgende blev det revet ned, og på grunden blev der opført et antal rækkehuse.

To oliekriseer i 1970'erne og en generelt dårlig samfundsøkonomi betød at bilbranchen ikke var særligt godt kørende. Værkstedet på Industrivej vedblev at være en møllesten om halsen og i slutningen af 1982 modtog Børge Andreasen et købstilbud på bygningen på Industrivej. Det var fra en anden Sorø-virksomhed, Datagraf, der havde brug

*Gennem 1960'erne og 1970'erne var der godt salg i VW'erne, og de krævede mere plads. Der blev derfor planlagt opført et helt nyt bilhus med værksted og salgsafdeling på Industrivej. Byggeriet blev indviet i efteråret 1974 og rummede i første omgang kun et moderne værksted. Salgsafdeling og karosserifabrik skulle komme senere.*



*Uanset hvilket chassisfabrikat et karrosseri blev monteret på, så var det stort set ens. Sådan var det også i de følgende mange år, men formen ændrede sig naturligvis. I 1925-27 var det blevet moderne, at dele ruderne, så der blev en lille træk-rude øverst, og det blev også moderne med en lyskasse til angivelse af, hvor bussen kørte til. På billederne ses karrosserier bygget til Chevrolet-chassis, leveret i 1926 til dels H.C. Andersen, Rågeleje (øverst til venstre), dels Rasmus Nielsen, Strøby (øverst til højre). Nederst til venstre ses en Graham Brothers anvendt på ruten Sorø-Næstved.*

## Bedford O 1947-1950

I de første efterkrigsår dukkede der også nye kunder op. Ofte kunder, der boede vest for Storebælt. Den karrosserifabrikant, der kunne levere hurtigst, fik opgaven. Chr. Christiansen, Bredsten, fik i slutningen af 1947 leveret et karrosseri til montering på et Bedford type O-chassis. Den runde bagende med nødudgangsdør bagest er typisk for tidens karrosseridesign.



Esbjerg Omnibiler, som i efteråret 1947 ligeledes fik en Bedford type O i bybusudgave med bagdør og bagperron, var også en ny kunde, der kom til efter 1945. I mødsætning til Chr. Christiansen, der kun fik bygget et Sorø-karrosseri, blev Esbjerg Omnibiler en trofast kunde frem til 1963. Måske fordi direktøren delte Aksel og Børge Andreasens interesse for jagt.

Sorøs lokale busvognmand Rasmus Andersen fik i 1948 bygget turistkarrosseri til en Bedford type O. Karrosseriet rummede plads til 25 personer placeret på halvhøje stole, nu med delt nakkepølle. Ventilationen på varme dage skete gennem en mindre taglem, der kunne betjenes af chaufføren. Den lille tagbagagebærer, der supplerede bagagerummene, entredes ad en stige på bagenden af bussen.





Køretøj til anvendelse til såvel rute- som turistikørsel opbygget i 1952 til Ejnar Madsen, Slagelse, på et Volvo-chassis af typen B513. Det var et ældre chassis, som Ejnar Madsen havde erhvervet, efter at køretøjet var blevet total-skadet ved en alvorlig ulykke i Tyskland. Her blev budt på lidt mere komfort i form af højryggede stole med nakkepøller og øreklapper end i en samtidig rutebil. I eksteriøret bemærkes køfangeren med de to horn, hvori der er indgraveret Sorø. så var ingen i tvivl om, hvorfra karrøseriet stammede.





Omkring 1970'erne var der en vis efterspørgsel efter busser med færre pladser end de 45-55 pladser, som en bus efterhånden rummede . og flere end de 16 pladser den lille Mercedes-Benz O309 kunne rumme. Til Vikingbus leverede Sorø Karosserifabrik i 1970 tre Mercedes-Benz LP 608 med karrosserier fra tyske Ernst Auwärter (øverst) og i 1971 byggede Sorø Karosserifabrik tre 28 personers karrosserier på det lille Mercedes-Benz-chassis af typen LP608. Vikingbus og Max J. Madsen aftog hver én, mens det tredje blev købt af Blachs Turisttrafik, Lyngby. Til venstre ses køretøjet (årgang 1972) tilhørende Max J. Madsen passere Københavns Lufthavn, mens køretøjet til højre oprindeligt er leveret til Vikingbus i 1971. Det blev overtaget af Ejnar Madsens Busser, Slagelse, og er her fotograferet 1. juni 1978 i anledning af firmaets 50 års jubilæum . et jubilæum der også gjaldt forretningsforbindelsen mellem Sorø Karosserifabrik og firmaet. (Foto Arne Madsen)

