

selv var barn og ung. Grunden til, at netop Engstrøm kom der, var, at Niels Herman Jensen i en lang årrække, lavede sidevognskasserne til Svend Aage Engstrøm. Men min far fortalte også, at han også havde produceret sidevognskasser til Fisker og Nielsen.

- Min far var en foretagsom mand, og uden at prale kan jeg vist godt sige, han også var en dygtig håndværker. Da han var til svendeprøve den 21. april 1922, fik han UG, altså den højest opnåelige karakter, da han aflagde svendeprøve som maskin- og grovsmed. Han kom egentlig fra landet, men flyttede til Glostrup, og var der svend på et smede- og maskinværksted. Her kom i midten af trediverne én fra Fisker og Nielsen, og hvem det var, ved jeg af gode grunde ikke, da jeg er født i 1940, men det kunne sagtens have været Anders Fisker. Min far har fortalt, at vedkommende havde en masse fine tegninger med. Tegningerne må have været lidt for avancerede, for man enedes i stedet om at lave en prototype for derefter ud fra den tage stilling til, om det var sådan, de fremtidige sidevogne skulle se ud. Tilsyneladende havde man fra Fisker og Nielsens side kunnet lide, hvad man så, for værkstedet i Glostrup fik opgaven med at lave sidevognskasserne til Nimbus motorcyklerne. Produktionen af sidevognskasserne stod på indtil krigen, hvor det lå stille indtil omkring 1946-47.

- Far ville gerne være selvstændig, så da der i 1942 var mulighed for at købe et værksted på tvangsauktion i landsbyen Ejby ved Lille Skensved ikke langt fra Køge, slog han til, og blev selvstændig. Han fik efter krigen henvendelse om at lave sidevognskasser til Nimbus fabrikken, men også Svend Aage Engstrøm ville have far til at lave sidevognskasser, husker Erik Hauge Jensen.

### Sikre sidevogne solgte

Prototypen til Engstrøm sidevognen var en del anderledes end den endelige version, da den var rund, og det blev kun ved det ene eksemplar. Den endelige version lignede Acap Jet sidevognen, men den adskilte sig på et væsentligt punkt, nemlig sikkerhedsafstivningen. Sikkerhedsrammen var delvist nittet og svejst til karrosseriet, og den indbefattede også den faste vindskærm. Engstrøm fik udtaget patent på ideen. Politiet fik et eksemplar på prøve, og netop denne sidevogn kom ud for et grimt uheld i Søborg, hvor betjent Richardt Lindebro undgik alvorlige kvæstelser netop på grund af sikkerhedsafstivningen. Følgen var en stor ordre til politiet. Militæret fik også enkelte på prøve, og en dag ringede bataljonschefen fra Roskilde og bad Svend Aage Engstrøm om at komme at se på en af sidevognene. En motorcykelordonans med en løjtnant i sidevognen, havde været ude for

et alvorligt uheld, hvor både motorcykel og sidevogn var blevet alvorligt beskadiget. Men også her, havde den indvendige afstivning reddet sidevognspassageren fra kvæstelser, og resultatet blev betydelige leverancer til militæret, der på det tidspunkt havde mange Nimbus motorcykler. Civilforsvaret meldte sig også på banen, og de aftog også en del af sidevognskasserne med sikkerhedsafstivning.

*"Den 23. oktober 1949 skrev Politiken under rubrikken Motor-nyt: Den populære danske motorkører Sv. Aage Engstrøm har lanceret en ny sidevognskonstruktion, som næppe vil kunne undgå at vække opmærksomhed i fagkredse paa grund af særlige egenskaber. Initiativet er kommet fra Københavns politi, som ønskede at faa bygget en type stærk og kraftig nok til, at politigaardens*

*mere robuste udrykningsfolk ikke kunne splitte den ad".* Til slut nævnes det, at den nye type sidevogn koster mellem 625 og 650 kroner, og at en fuldt monteret sidevogn på gaden vil koste omkring 1.500 kroner.

### Sidevognsproduktion i stor stil

- Jeg husker tydeligt, når man var i gang med at lave sidevognskasser på fars værksted. Far havde tre svende ansat, én var ham, vi kaldte Smede Peter, men der var også Kiehn Berthelsen, som udover at være svend hos far, også var en meget berømt dirt-track kører, der tit kørte mod Svend Aage Engstrøm. Udover de to havde vi én mere, som jeg ikke husker navnet på. Når det virkelig brændte på, lånte vi en svend inde fra Engstrøms værksted. Så når der virkelig skulle laves



**Det egentlige gennembrud for sidevognskasserne med sikkerhedsafstivningen kom, da en løjtnant i denne sidevogn undgik alvorlige kvæstelser i forbindelse med et trafikuheld.**