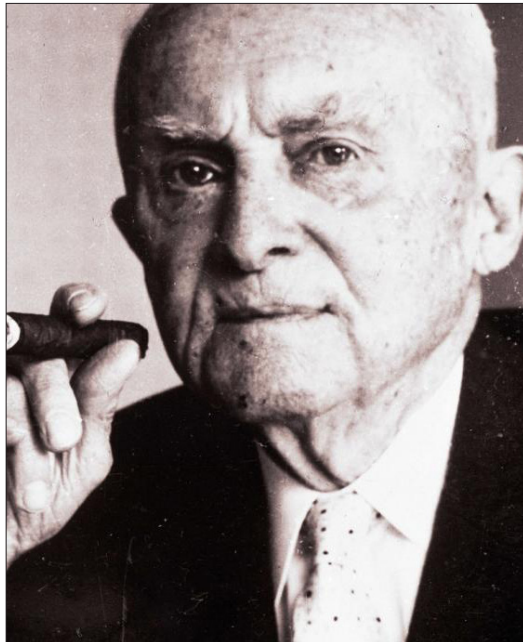


Skaft Rasmussen kunne have gjort Nakskov verdensberømt

Af Carsten Andersen, Nakskov.nu



Jørgen Skaft Rasmussen kunne have gjort en forskel i Nakskov.

Når man taler og skriver om den gode historie i og omkring Nakskov, så er et af bysbørnene Jørgen Skaft Rasmussen ikke til at komme uden om.

Skaft Rasmussen var som ung luddoven, men han havde et fantastisk teknisk og handelsmæssigt talent. Han blev født den 30. juli 1878 i Nakskov. Og hans barndomshjem lå i Vejlegade 39, men bygningen er desværre revet ned.

Danmark har jo aldrig rigtig haft held med bilproduktion, og derfor var det også oplagt, at Jørgen Skaft Rasmussen tog til Tyskland, hvor bilindustrien var i rivende udvikling.

Mest kendt er Skaft Rasmussen for DKW – som var en meget populær to-takt benzindrevet bil, hvis storhed var i 1930'erne.

Men i 1929 var den koncern, han havde fået opbygget, på 15.000 medarbejdere. Fabrikken i Zschopau i Erzgebirge (de ligger på grænsen mellem det tidligere DDR og Tjekkiet) startede som et konstruktionsbureau for bl.a. motorer og hydraulik, men den driftige dansker havde langt større drømme.

Jørgen Skaft Rasmussen blev en meget velanskrevet herre og byggede i Zschopau en fabrik – i forlængelse af en tidligere tekstilfabrik. Men den fabrik, som blev til her, var så stor, at floden i dalen var nødt til at løbe under

fabrikken, for at ambitionerne kunne få vinger.

En af de virksomheder, som Jørgen Skaft Rasmussen overtog, var bilfabrikken Audi. Det var omkring 1930. Han fik den nærmest smidt i nakken af nogle banker, som havde penge til gode.

Og når Jørgen Skaft Rasmussen gik i banken for at få udvidet kreditfaciliteterne, fik han som regel mindst det dobbelte af det, han bad om. Det havde været sjovt, hvis det også var sådan i vore dage.

Undervejs indgik han alliancer med dygtige ingeniører, men når kreative og impulsive folk mødes, sker der både noget stort og noget forudsigeligt. Det forudsigelige var bl.a., at de ofte skiltes som rygende uvenner. Men deres produkter var imponerende for sin tid.

I årene omkring 1930 "kom Skaft Rasmussen til" at købe en flyfabrik, og med hans populære og stabile to-taktmotorer blev han bedt om at lave fly til den tyske hær.

Men Audi blev desværre også en møllesten om halsen på Jørgen Skaft Rasmussen. Økonomisk og afsætningsmæssigt forværredes tilstanden. I 1931 blev det – bl.a. også på baggrund af krisen efter børskrakket på Wall Street i New York – svært at blive ved med at sælge biler og motorcykler i så store tal.

Undervejs i dannelsen af AutoUnion nåede Skaft Rasmussen også at blive ejer af Horch bilfabrikken i Zwickau. Men de svære økonomiske forhandlinger med bankerne og den nye nationalsocialistiske magt skulle have politisk accept.

AutoUnion, som lignede en god idé ved at sammenlægge DKW, Horch, Audi og Wanderer, endte med at blive slutningen på Skaft Rasmussens erhvervseventyr. Den nye direktion, som bl.a. den sachsiske statsbank havde været med til at sammensætte, betød, at Jørgen Skaft Rasmussen nærmest blev frosset ude af sit eget firma.

Hvad der altså lignede en god idé endte med, at DKW og de 19 andre selskaber fik ny ledelse, der absolut ikke passede ind i Skaft Rasmussens måde at leve på og lede virksomheden på.

Jørgen Skaft Rasmussen prøvede på en forretningsrejse til USA at sælge en lang række af sine patenter for at rejse penge til at købe sit DKW ud af AutoUnion igen.

Det lykkedes ikke, og derfor endte forsøget med, at Jørgen Skaft Rasmussen bl.a. på grund af sygdom ikke kunne passe sit direktørjob og blev sendt ud af sit eget firma.

Han flyttede i 1938 fra Zschopau til Berlin. Næsten samtidig fik Jørgen Skaft Rasmussen en rehabilitering og erstatning på 1,6 millioner guldmark. Guldmark havde en fire gange så høj værdi som den almindelige



Freddy Rasmussen fra Maribo i starten af 1930'erne på sin morfars DKW. I dag ejer Freddy selv den samme bil.

Reichsmark.

Jørgen Skaft Rasmussen blev – formentlig som et plaster på såret – hædret af den tekniske højskole i Dresden for sin indsats for den tyske automobil-, motorcykel- og øvrige industri.



Villa Rasmussen i Zschopau - desværre ikke holdt vedlige.

Den 28. august 1939 blev han slået til Ridder af Dannebrog af Kong Christian den X.

Jørgen Skaft Rasmussen døde den 12. august 1964 (altså for godt 50 år siden) – og han og fru Therese ligger begravet på Pedersborg kirkegård ved Sorø.

Fabrikken i Zschopau producerede MZ-motorcykler frem til midten af 1990'erne.

Audi er i dag en af verdens bedste bilfabrikker og ejer af Volkswagen-koncernen. Horch-fabrikken blev til Trabant, som producerede lavpris og lavkvalitetsbiler til 1992.

Når man læser sådan en biografi, som dog er meget længere, kan man kun drømme om, hvad det kunne have ført med sig, hvis Audi fx var blevet grundlagt eller placeret i Nakskov, og de ca. 62.000 arbejdspladser var tilfaldet vores by og egn.

Det er naturligvis blot et tankeeksperiment, men hvor ville det kunne have ændret byens historie i en helt anden retning og måske sikret eller styrket det, vi alle efterspørger: flere jobs - og mere medvind.

Kilde: Arne A. Jørgensen: DKW – Bilerne og motorcyklerne. Jørgen Skaft Rasmussen – et dansk industrieventyr i Tyskland. ISBN87-91427-12-6

PS: Der er lavet en dokumentarfilm om Skaft Rasmussen, som havde premiere den 22. november 2015.