



591980637



101 KØBENHAVNS
KOMMUNES
BIBLIOTEKER

09.6272209 Th

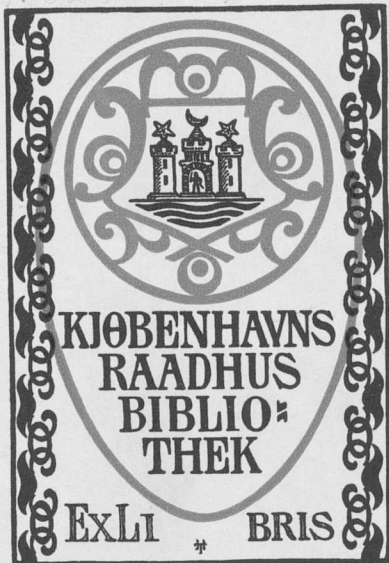


RHB

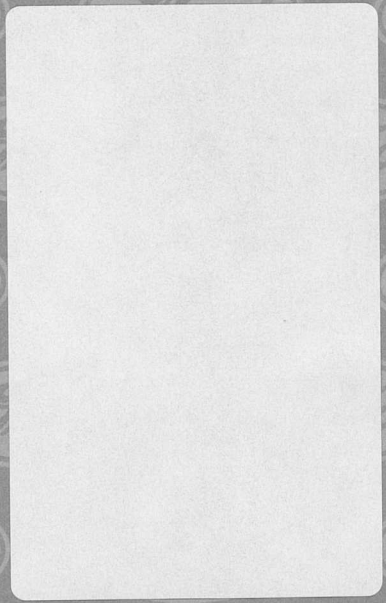
FORD MOTOR COMPANY A/s

1919 · 25 JUNI · 1944

09,627 5547



09,6272209 Th



FORD MOTOR COMPANY ⁴/_s

GENNEM 25 AAR

FORD MOTOR COMPANY^{A/S}
GENNEM 25 AAR

AF
CARL THALBITZER

VIGNETTER
AF
HARALD HANSEN

K Ø B E N H A V N

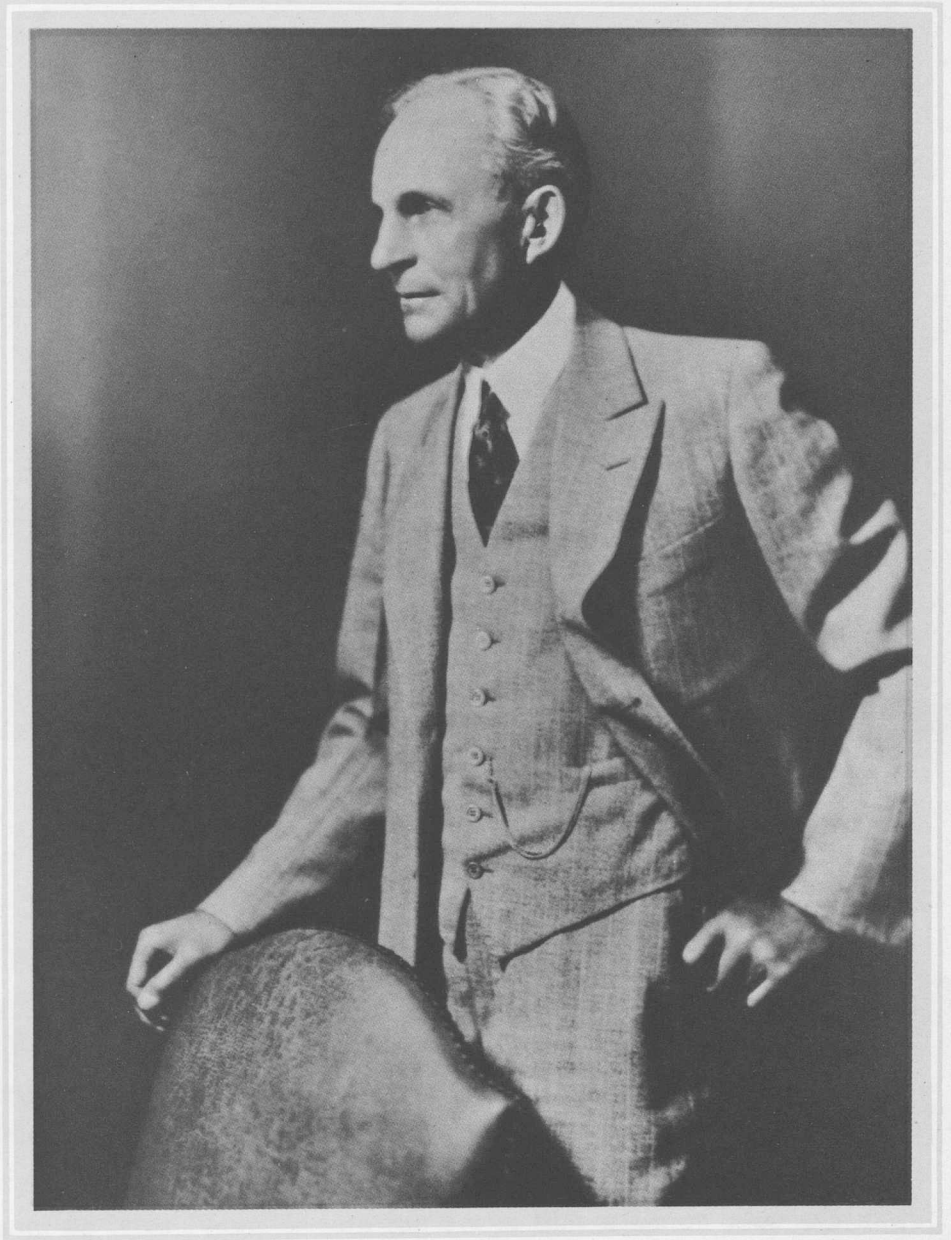
1944

09.627

Fo 54

t

13819



Henry Ford



Værkstedet, hvor Henry Ford byggede sin første Vogn.

EN VIRKSOMHED er en Afspejling af sin Grundlæggers Personlighed, og et Tilbageblik over Ford Motor Company A/S' Historie kan derfor ikke skrives uden først at nævne Henry Ford, Skaberen af den verdensomspændende Industrivirksomhed, hvorfra det danske Ford-Selskab er udgaet.

Henry Fords Liv er et Eventyr; det har været rigt paa Kamp og Spænding, og hans Navn er som faa andre blevet kendt over hele Kloden.

Henry Ford fødtes den 30. Juli 1863 i Springwells mellem Dearborn og Detroit.

Han fremstillede sit første Automobil i 1893.

Denne Vogn, som havde en 2-cyl. 4 HK. Benzinmotor, efterfulgtes af flere andre Forsøgsvogne. Ford kæmpede i Virkeligheden med sin Opfindelse i 10 Aar, inden han fik Skik paa den, men da fremstod ogsaa i 1903 en Vogntype, som med et Slag bragte ham frem i første Linie. Hans Vogn viste sig ved det amerikanske Automobil-Kørestævne i dette Aar at være den hurtigste og mest udholdende, og Henry Ford besluttede derefter at skabe sit eget Selskab.

Henry Fords Maal var at fremstille en Vogn, som ikke blot ved sin Prisbillighed kunde vinde Indpas i de bredeste Folkelag, men som samtidig var driftssikker og fremstillet af det bedst mulige Materiale.

Ford Motor Company, Detroit, blev grundlagt den 16. Juni 1903, og i de nærmest følgende Aar udsendtes forskellige Ford Modeller under stigende Interesse fra Publikums Side, men Fabrikationen tog først rigtig Fart med Fremkomsten af Model T i 1908 og steg nu i Spring fra et Antal af 10,000 Vogne i 1908 til 19,000 i 1909, 329,000 i 1914 og 1 Million i 1920.

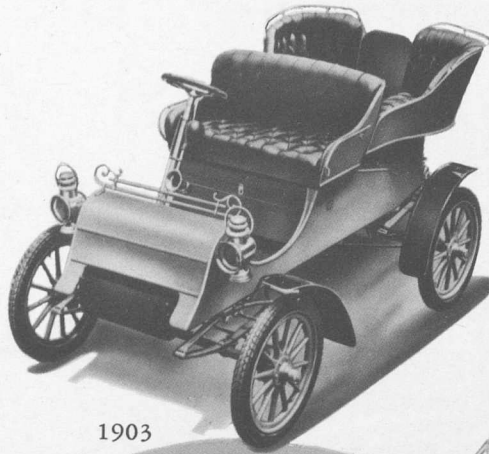
I 1924 blev Vogn Nr. 10 Millioner produceret, og i Dag er der fremstillet og solgt henved 30 Millioner Fordvogne.

Henry Ford indførte Seriefabrikationen af en enkelt eller faa Modeller, hvorved det blev muligt at forenkle Produktionen og holde Fremstillingsomkostningerne nede. Han gjorde det rullende Transportbaand verdenskendt efter Princippet: Arbejdet skal komme til Arbejderen, ikke omvendt, et Princip, der efterhaanden er anerkendt og indført i al industriel Stordrift.

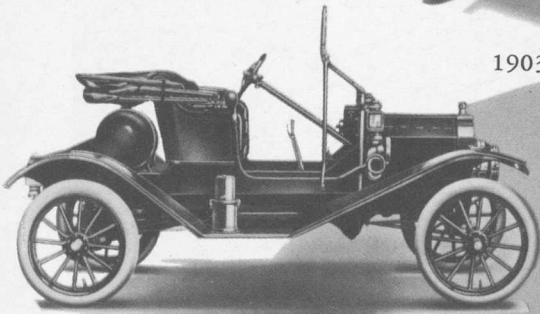


EDSEL BRYANT FORD

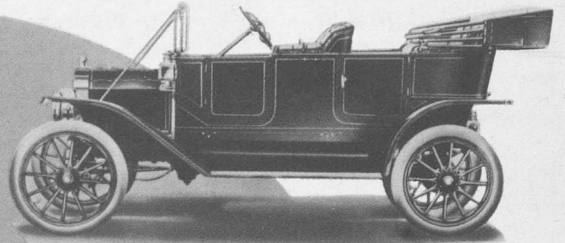
var eneste Barn af Henry Ford og Hustru Clara, født Bryant, og blev kun ca. 50 Aar gammel, idet han afgik ved Døden den 26. Maj 1943. — Han havde faaet en omfattende praktisk Uddannelse og arbejdede sig gennem alle Fabrikens Afdelinger, indtil han i 1919 blev Præsident for Ford Motor Company. Edsel Fords Bortgang betød et stort Tab for hele den internationale Ford-Organisation saavel som for det danske Selskab, i hvis Bestyrelse han havde Sæde gennem en lang Aarrække.



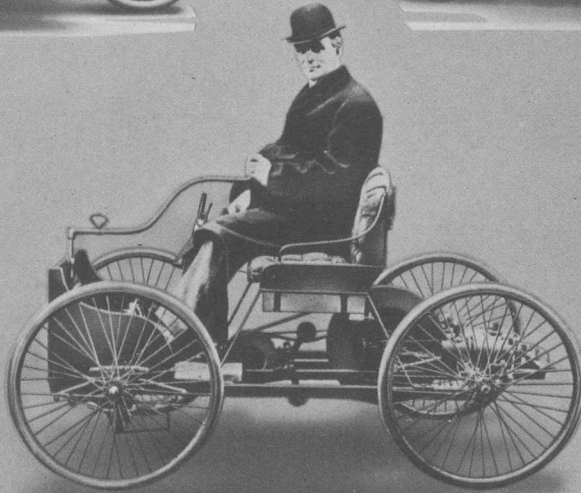
1903



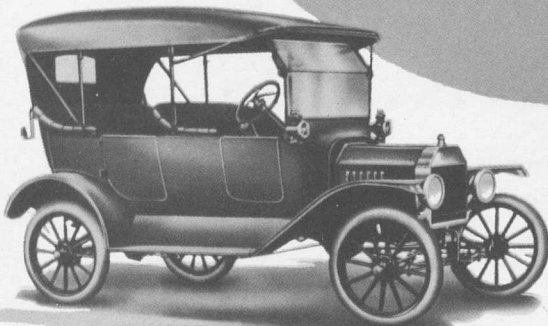
1908



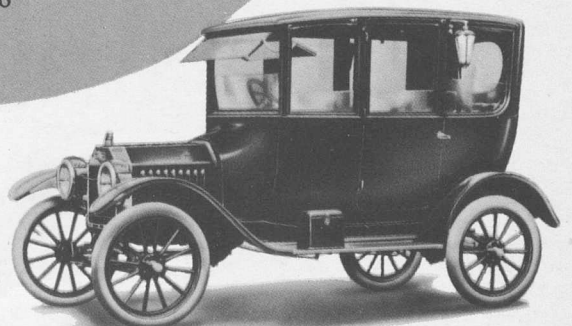
1911



Henry Ford i sin første Vogn
1896



1914



1915

Betingelsen for tilfredsstillende Fabrikation af Automobiler er en gennemført Præcision og Kontrol.

I Fordfabrikerne anvendes som Standardmaal de verdensberømte Johansson Maaleklodser, som fremstilles med en Nøjagtighed af 1 Milliontedel Tømme og bruges til at kontrollere Maaleværktøjer.

I 1925 knyttede Henry Ford den svenske Opfinder C. E. Johansson til sin Virksomhed og oprettede et særligt Forsøgslaboratorium herfor i Dearborn.



Et Sæt Johansson Maaleklodser, som kan kombineres til alle almindeligt forekommende Maal.

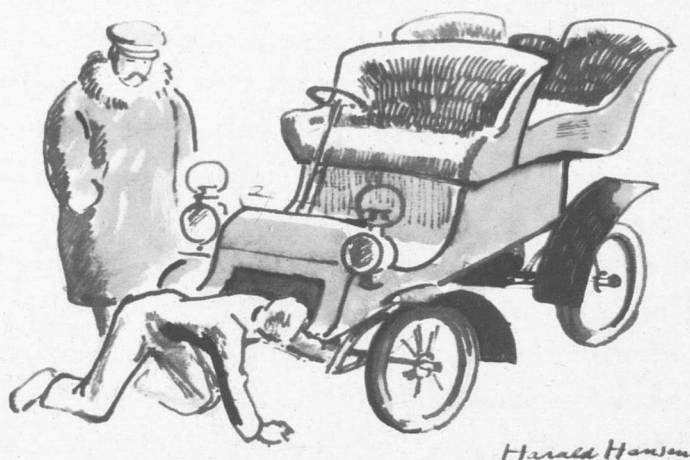
Maaleklodsernes Nøjagtighed kontrolleres ad optisk Vej, den eneste Maade, hvorpaa en saa stor Nøjagtighed kan konstateres

Et fysisk Fænomen i Forbindelse med Johansson Maaleklodserne: Trykkes to eller flere Klodser fast sammen, opstaar en Tiltrækning mellem dem, som er langt større end den, der opnaas ved Magnetisme og Luftens Tryk. Tiltrækningen er en molekular Virkning, som skyldes den fuldendte Planslibning. Der skal et Træk paa over 50 kg til at rive Klodserne fra hinanden.

Paa et den 25. Juni 1919 afholdt Møde stiftedes

FORD MOTOR COMPANY
DANSK MONTERINGSFABRIK ^A/_S

med en Aktiekapital paa 500.000 Kroner af d'Herrer
Overretssagf. *V. Falbe-Hansen*, Grosserer *F. Bülow* og
Grosserer *C. A. Bülow*. Selskabets første Bestyrelse var
Stifterne samt *Mr. Wm. S. Knudsen* og *Mr. J. J. Harrington*.
Til Bestyrelsens Formand valgtes *Mr. Wm. S. Knudsen*,
og *Mr. J. J. Harrington* udnævntes til administrerende
Direktør.



I AARET 1906 havde Firmaet F. Bülow, København, faaet Generalagenturet for Salg af Fordvogne i Danmark.

I 1907, det Aar, da den første Fordvogn indførtes, fandtes der i Danmark 1912 Person- og 231 Last- og Vareautomobiler.

I 1907—08 importeredes og solgtes 11 Fordvogne i Danmark, Aaret efter 32. Det gik saaledes sindigt fremad.

I 1913 var Salget naaet op paa 109 Vogne og i 1914 paa 166.

Under Krigen kulminerede Salget i 1916 med 222 Vogne; saa medførte Krigsforholdene en Standsning.

Da Krigen var endt, og Blokaden hævet 1. Juli 1919, aabnedes Vejen fra Detroit ud til den omliggende Verden.

Hidtil havde Ford Motor Company, Detroit, betragtet Eksporten af sine Automobiler som en mindre væsentlig Del af sin hastigt voksende Virksomhed. Fabrikker var tidligere blevet oprettet i England og Frankrig, men først efter Krigen begyndte der at komme Fart i Eksporten, og Fremtidsudsigterne tegnede sig saa lovende, at det blev nødvendigt at gaa over til en udvidet Organisation.

Som et Led i disse Bestræbelser blev det danske Fordselskab stiftet den 25. Juni 1919 i København.

Danske Teknikere havde dog allerede i en Aarrække eksperimenteret med Bygningen af motordrevne Vogne, og det kan have sin Interesse at fremdrage enkelte Træk af disse første famlende Forsøg, der skulde give Anledning til baade en voldsom Protestbevægelse i Befolkningen mod det nye Færdselsmiddel og senere til det Sejrstøgt, som Automobilismen foretog, da Sagen kom i de rette Hænder.

Det første danske Automobil byggedes i 1887—88 af Maskinfabrikant Hammel i hans Værksted paa Nørrebro i København. Det fik hurtigt Efterfølgere. Mange tumlede med Planerne om at konstruere et Automobil, og mange andre bragte fra Udlandet Bud om de Fremskridt, der var gjort paa Omraadet, men Forholdene tillod endnu ikke en mere omfattende Udnyttelse af de gjorte Erfaringer.

Den første Automobilforretning i moderne Stil oprettedes her i Landet af Løjtnant G. H. Jørgensen. I Vesterbrogade 9 B indrettede han i Aaret 1902 et Udstillingslokale med tilhørende Kontorer, Værksted og Tegnastue. Han havde sikret sig Agenturerne for visse tyske og belgiske Vogne, men de lyse Forhaabninger, hvormed han havde begyndt sin Virksomhed, gik ikke i Opfyldelse. Tiden var endnu ikke moden til et saadant Foretagende. Allerede i 1903 maatte han melde Pas.

I denne Forbindelse er det værd at erindre, hvorledes der i Rigsdagen ved Drøftelsen af de første Love om motordrevne Køretøjer vistest en Vrangvilje, der nu bagefter forekommer ganske molboagtig.

De første Bestemmelser her i Landet om Motorkørsel findes i Justitsministeriets Forordning af 18. Oktober 1899, hvori det meddeltes, at Amterne for et Tidsrum af to Aar ad Gangen kunde give Tilladelse til Motorkørsel. Der skabtes derved en vilkaarlig og uensartet Ordning for Automobilkørselen fra Landsdel til Landsdel og kun undtagelsesvis til Fordel for den. I et Amt bestemtes f. Eks., at Automobilkørsel kun var tilladt fra $\frac{1}{2}$ Time før Solopgang til $\frac{1}{2}$ Time efter Solnedgang, altsaa mens det var lyst, og samtidig foreskrevest det alligevel, at Vognene skulde være forsynet med Lygter,

der kunde belyse Vejen 15 Alen fremefter. Vognene maatte ikke være malet med „skrigende Farver“ og skulde have grøn Baglygte. Et andet Amt bestemte, at Vognene skulde være forsynet med et Kontrolapparat til Maaling af Kørehastigheden, der var begrænset til 2 Mil i Timen, og at man ved Kørsel efter Solnedgang skulde lade en Mand gaa 100 Alen foran Vognen for at advare andre Vejfarende.

Den i 1901 stiftede *Dansk Automobil Klub* tog straks fat paa at tilvejebringe bedre Lovbestemmelser. Man rettede en Henvendelse til daværende Justitsminister Alberti, som imidlertid kort afviste den med den Bemærkning, at Automobilen muligvis var Fremtidens, men ikke Nutidens Køretøj.

Af Betydning for Automobilkørselens Udvikling blev Kong Edward VII.s Besøg paa Fredensborg i September 1901. Kongen kom her til Landet med sin Daimler Vogn, i hvilken Anledning en justitsministeriel Bekendtgørelse maatte udstedes, der paabød Amtmændene ikke at lægge Kongens Køretøj Hindringer i Vejen, ligesom Bestemmelserne vedrørende Motorkørsel suspenderes for den engelske Konges Vedkommende.

Ved den første Motorlovs Behandling Aaret efter foreslog et æret Medlem af Folketinget i ramme Alvor, at der skulde gaa en Mand foran Automobilen for at advare Folk og hjælpe sky Heste forbi. Han korsede sig ved Tanken om, at et saadant Uhyre skulde have Lov til at komme farende om Natten med „2 Ildhaler“ staaende ud fra sig; ingen anstændig Hest vilde kunne staa for det Syn, mente han.

Ifølge Loven var Natkørsel med Automobiler forbudt. Justitsministeren var maaske ikke selv særlig stemt herfor, men Rigsdagen krævede det. Kørsel om Natten blev dog tilladt i Tiden fra 16. Maj til 15. Juli, altsaa i de lyse Nætter. Kørehastigheden sattes til 15 km i Byerne og 30 km paa de Veje, der var aabne for Automobilkørsel. Loven vedtoges den 15. Maj 1903.

Samme Aar begyndte den Indregistrering af Motorkøretøjer, som gør det muligt at følge Udviklingen paa dette Felt op til Nutiden.

De to første Vogne, som indregistreredes i København, tilhørte de Herrer Cornelius Steffensen og A. C. Illum.

Automobillovens haarde Bestemmelser fik en skæbnesvanger Betydning for den unge Automobilindustri, som havde set Lyset herhjemme. Denne Industri kvaltes bogstavelig talt i Fødselen, hvad der vilde have været til stor Skade for Landet, om ikke en dansk Automobilindustri paa anden Maade var skabt. Den kontrære Lovgivning bevirkede, at den ene efter den anden af de danske Fabrikanter maatte give op.

Priserne paa Automobiler var forøvrigt lave den Gang. Toldloven af 1863, som benyttedes endnu, kendte ikke Begrebet Automobiler, saa ved Toldklarering heraf blev disse klassificeret som „— andre Vogne, Slæder etc.“ til en Told af 3 Skilling pr. Pund, og der var overhovedet ingen Skat, hverken paa Vognene eller Benzinen.

Interessen for Motorkørsel, baade som Sport og som praktisk Kørsel, var i stærk Vækst i store Kredse af Befolkningen, og der fremkom mange Projekter om Oprettelse af Rutebilselskaber osv., men de mødte naturligvis stærk Modvilje hos Myndighederne.

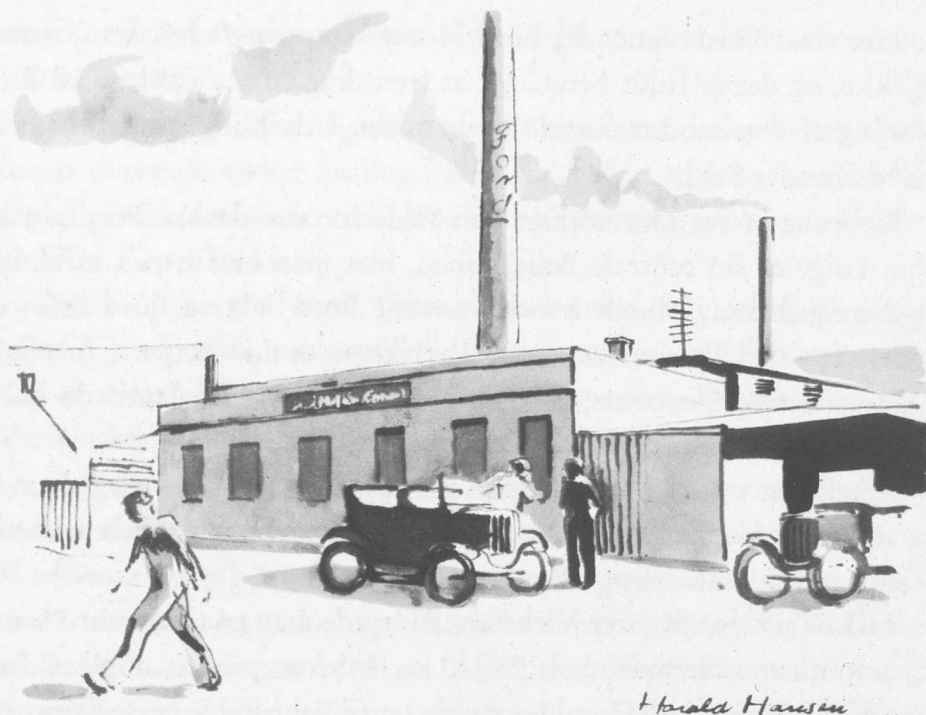
Den Motorlov, som vedtoges i April 1910, betød i visse Retninger et Skridt fremad, men Loven kendetegnedes mest ved, at den lagde en Afgift paa Automobilerne, fra 5—7 Kroner efter Vognenes HK.-Størrelse. Amterne kunde stadig selv bestemme, hvorvidt Automobilerne maatte køre paa deres Veje, men flere af dem stillede sig mere imødekommende end tidligere og tillod f. Eks. Natkørsel.

Først ved Loven af 29. April 1913 blev Natkørsel tilladt hele Aaret ad visse Hovedlandeveje. Strandvejen blev delvis aabnet, Maksimalhastigheden sattes til 50 km, Biveje aabnedes for lettere Køretøjer osv. Loven fik i det store og hele den Form og Affattelse, som den har nu.

Saa kom Krigen med dens Forstyrrelse af Importen af Automobiler. Gummi og Benzin svigtede ogsaa. I 1915 var Antallet af indregistrerede Automobiler i Danmark dog naaet op paa 4331.

Midt under Verdenskrigens sidste og voldsomste Akt vedtoges den nye Motorlov, som betød et stort Fremskridt. Den vedtoges den 20. Marts 1918. Natkørsel tillodes nu overalt, og Bivejene aabnedes for Automobiler under 700 kg.s Vægt; samtidig forhøjedes Automobilskatterne.

Fra dette Tidspunkt daterer sig ogsaa Vejforbedringerne. I 1915 var Bompengene blevet afskaffet. Nu tog man fat paa den Modernisering af de danske Landeveje, som i de følgende Aar skulde blive en saa væsentlig Hjælp til Beskæftigelsens Opretholdelse. Den nye Lov havde fordelt Motorafgiftens Provenu til Amterne med Henblik paa Vejvedligeholdelse og Vejforbedringer.



EFTER Krigens Ophør, da Adgangen fra den store Verden til vort Hjemland atter aabnedes, kom der Fart i Automobilhandelen, hvorved nye Indtægtskilder i Form af Told og Afgifter tilflød Statskassen. Saa stærk var Efterspørgselen, at Regeringen fandt Tiden inde til ved Revisionen af Skatteloven at foreslaa en Særafgift for alle Motorkøretøjer.

Saaledes var Automobilismens Kaar i Danmark, da det danske Fordselskab stiftedes.

Myndighedernes Indstilling over for Automobilismen havde aldrig været venlig, men til Gengæld havde det private Initiativ vist en Handlekraft og en Begejstring, som lidt efter lidt forstod at sætte Modstanden paa Plads.

Intet har dog bidraget saa revolutionerende til Automobilets Sejrs-gang i Danmark som den Strøm af Verdens nyeste og bedste Vogne, som i Aarene efter Krigen flød ind over Grænserne.

Her staar Fordvognen og Ford Motor Company's Indsats i første Række, og det er fuldt berettiget at fremdrage dette Faktum til Belysning af den modstræbende og kaotiske Udvikling, som tidligere havde fundet Sted.

København var blevet valgt som Sæde for den danske Fordfabrik som Følge af sin centrale Beliggenhed, idet man herfra paa effektiv og hensigtsmæssig Maade kunde varetage Ford Salg og Ford Service inden for det Territorium, som Fabrikken skulde betjene, nemlig: Danmark med Færøerne, Island, Norge, Sverige, Finland, de baltiske Stater, Polen, Fristaden Danzig og Tyskland.

Fabrikken i København fik til at begynde med kun den Opgave at montere Vognene paa samme Maade, som Tilfældet var andetsteds baade i Amerika og i Europa.

Til Lokaler for den nye Virksomhed havde man paa Nørrebro lejet Ejendommene Heimdalsgade 28, 42 og 44, hvorpaa laa nogle ældre Lagerbygninger, der i Hast blev indrettet til Fabrik, Lager og Kontor, men naturligvis var disse Lokaleforhold langt fra tilfredsstillende.

Som Supplement indkøbtes en Staalbygning fra Amerika, og denne blev benyttet til Samling af aabne Karrosserier samt til Lager.

Produktionen paabegyndtes i Oktober 1919 med een Model — den aabne Model T-Touring — og naaede i Maanedens Løb op paa 14 Vogne pr. Dag — et efter Datidens Forhold imponerende Tal. Der beskæftigedes 148 Arbejdere og 12 Funktionærer.

Selskabet opnaaede Bevilling til Oprettelse af Frilager med eget Toldopsyn paa Fabrikken; denne Bevilling blev senere suppleret med en Kreditoplagsbevilling.

Det viste sig hurtigt, at Henry Ford havde set rigtigt, da han valgte København som Stabelplads for Automobilforsyningen til hele Nord-europa, idet man Gang paa Gang maatte sætte Produktionen op og leje yderligere Lokaler for at imødekomme den stigende Efterspørgsel.

Aaret 1919 danner iøvrigt en Milepæl i Ford-Koncernens Historie, idet Henry Ford da gav sit amerikanske Selskab den Størrelse, der

svarede til Produktionens Omfang. Aktiekapitalen blev udvidet til 100 Millioner Dollars.

Direktør J. J. Harrington forlod København i September 1920 for at overtage anden Stilling inden for Ford Organisationen i Europa, og til administrerende Direktør udnævntes Selskabets Underdirektør Geo Carlson.

Den Tid, som nu fulgte, hører til de travleste i Ford Motor Company A/S's hidtidige Levedsløb. Efterspørgslen efter Fordvogne var ved at sprænge Fabrikkenes Produktionskapacitet. Det skyldtes ikke Verdenskonjunkturerne. Det skyldtes ikke, at Landene levede op efter Krigen og kom paa Fode. De første Aar af 1920erne var tværtimod Krise- og Sammenbrudsaar. Tyskland brød sammen i 1923, og Markvalutaen gik til Bunds; i næsten alle mellemeuropæiske Lande var Forholdene kaotiske, og politisk herskede en Spænding, der førte til Ruhrokkupationen og til en Afkøling i Venskabet mellem Sejrherrelandene. Prisfaldet var naaet fra Japan til Amerika i 1920 og havde derfra bredt sig til Europa. Herhjemme brød Landmandsbanken sammen i 1922, og der var i Hovedstad og Provins en Krise, der rev Pengeinstitutter og Erhvervsforetagender omkuld og bragte den danske Valuta til at vakle paa en faretruende Maade.

Uberørt heraf fortsatte det danske Fordselskab sit Sejrstogt, ja, man kan endda sige, at den økonomiske Lammelse indirekte gavnede det. Krisen medførte nemlig en Arbejdsløshed, der antog stadig større Omfang og tvang Regeringen til at træffe ekstraordinære Foranstaltninger. For at fremme Beskæftigelsen sattes vældige, offentlige Arbejder i Gang, og i første Række blandt disse stod Vejbyggeriet.

Landevejene, som henved et Hundrede Aar tidligere var blevet moderniseret, var i den følgende Periode, da Jernbanerne overtog Hovedparten af Trafikken paa Landjorden, blevet nærmest forsømt. De henlaa i en Tilstand, som maaske var god nok for den gammel-dags Hestekørsel, men som var ganske ødelæggende for de nye Trans-

portmidler Cykler og Automobiler. De var fulde af Skærver, i fugtigt Vejr mudrede og opblødte, i tørt Vejr støvmattede, saa man ikke kunde se eller aande i Nærheden af dem.

Det var naturligt, at Staten og Kommunerne tog Opgaven op at forbedre Vejene, naar man derigennem kunde afhjælpe Arbejdsløsheden og samtidig forbedre Færdselsforholdene, og det var saa meget mere nærliggende, som Staten snart lærte at fremskaffe Pengemidlerne hertil fra den nye Landevejstrafikant selv. Afgifterne forhøjedes Gang paa Gang af saavel Automobiler som Benzin, og Pengene strømmede saa rigeligt ind i Statskassen, at der endog blev meget tilovers til andre Formaal. Det var Millionbeløb, der saaledes sattes i Omløb og kom Befolkningen til Gode som Arbejds løn og Beskæftigelse til talrige Fabriksvirksomheder.

Det danske Fordselskab ansaa Tiden inde til at planlægge en Udvidelse af Virksomheden i den store Stil. Paa en ekstraordinær Generalforsamling den 5. November 1923 vedtoges det at udvide Aktiekapitalen fra de oprindelige 500,000 Kr. til 30 Millioner Kr. Samtidig vedtoges det at ændre Selskabets Navn til det, Selskabet nu bærer: *Ford Motor Company A/S*.

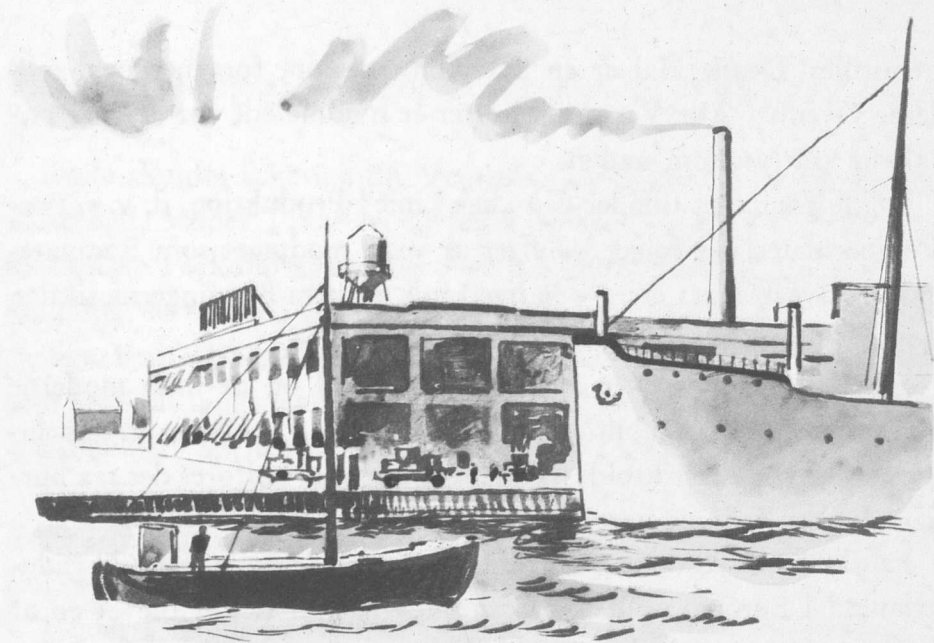
Produktionen i Heimdalsgade forøgedes stadig, og samtidig maatte Fabrikken indføre i Tusindvis af Vogne i komplet Stand. I Foraars- og Sommermaanederne 1924 opnaedes en Maksimums-Produktion af 140 Vogne pr. Dag. Arbejdsstyrken omfattede ca. 500 Arbejdere og ca. 100 Funktionærer.

Naar man tager de trange og uhensigtsmæssige Lokale- og Pladsforhold i Betragtning — Produktion og Lager fordelt paa flere Steder — maa dette siges at være en Præstation.

Rammerne var simpelthen sprængt for paa tilfredsstillende Maade at imødekomme Efterspørgslen, og man havde derfor allerede i 1922 besluttet at købe en Grund i Sydhavnen til Opførelse af en Automobilfabrik i Stil med de moderne, amerikanske Fabrikker. Det drejede sig om et nyt, opfyldt Areal, som laa fordelagtigt baade ved

Kaj med Vanddybde til oceangaaende Dampere og med egne Jernbanespor.

Paa dette Areal opførtes i Løbet af 1923 og Foraaret 1924 den nye Fordfabrik, og i Sommeren 1924 overflyttedes hele Virksomheden fra Heimdalsgade hertil.



Harald Hansen

Den 15. November 1924 fandt den officielle Indvielse af Fabrikken i Sydhavnen Sted. Selskabets Forhandlerorganisation samt fremtrædende Repræsentanter for Stat og Kommune, Handel og Industri var indbudt. Overpræsident Jensen foretog Indvielsen og trykkede paa en Knap: Hundreder af Lamper tændtes, Maskinerne gik i Gang, Trykluftværktøjet larmede, det 100 m lange Samlebaand satte sig langsomt i Bevægelse, og kort efter var den første Vogn klar til at rulle af Baandet.

Den ældste Fordforhandler i Skandinavien, Generalkonsul A. M. Gjestvang, Oslo, satte sig ved Rattet, og under begejstrede Hurraraab kørte han Vognen ned i Hallen.

Fordfabrikken har et samlet Areal paa ca. 17,000 m², hvoraf ca. 11,000 m² er under Tag. Gulvfladen er ca. 18,300 m², Vinduesarealet ca. 2800 m² foruden ca. 1700 m² Ovenlysvinduer.

Hovedbygningen er en toetages Jernbetonbygning, forbundet med to Kranhaller samt en Kraftstation. Mellem Jernbetonbygningen og Kranhallerne findes den store Monteringshal, hvor Automobilerne

fremstilles. Denne Hal er en Staalkonstruktion, forsynet med moderne Ovenlys. Alle Vægge og Lofter er hvidmalede for at gøre Lokalerne saa lyse som muligt.

Bygningsanlægget tillader den „lige Linie“-Produktion, d. v. s. Produktionsmaterialet følger — efter at være modtaget som Raamateriale, Halvfabrikata etc. — en lige Linie gennem Bygningerne til den modsatte Side, hvor de færdige Vogne kører ud.

Fabrikken raader over det nyeste Materiel og de mest moderne Værktøjer til Automobilfabrikation, og naar Teknikken frembringer noget nyt og værdifuldt paa dette Omraade, indføres det saa hurtigt, det kan lade sig gøre.

Fabrikken er et af de mest rationelt og moderne indrettede Industri anlæg i Europa, og det er ikke underligt, at det er blevet en af Storbyens Seværdigheder. Tusinder har i Aarenes Løb aflagt Fabrikken et Besøg og ved Selvsyn gjort sig bekendt med Fremstillingen af Ford Automobiler i dens enkelte Faser og samtidig haft Lejlighed til at bese det store Fabriksanlægs mange Afdelinger og uden Tvivl modtaget et Indtryk af, at Præcision, Orden og Renlighed som en rød Traad gaar gennem hele Virksomheden.

Aarene 1923—26 viste en Rekord i Selskabets Produktion og Salg, og Toprekorden i den daglige Produktion blev sat den 12. Maj 1925 med 253 Vogne.

Den 4. November 1926 løb Vogn Nr. 100,000 af Baandet og kørte derefter i Triumftog ud gennem Landet.

Direktør Geo Carlson forlod København i Begyndelsen af 1926 for at overtage Ledelsen af Ford Motor Company A.G., Berlin.

Selskabets Underdirektør, Civilingeniør H. C. Møller, overtog derefter Stillingen som administrerende Direktør, og Salgschef Hjalmar Mortensen udnævntes til Underdirektør.

Indtil 1927 var der bygget og solgt over 15 Millioner Model T-Vogne Verden over, og intet andet Automobil har — hverken før

eller siden — opnaaet en Popularitet som den, Model T var Genstand for.

Dette skyldes ikke mindst Vognens fabelagtige Styrke og Driftssikkerhed. Model T var let at passe og køre, endog for Folk uden mekaniske Forkundskaber, og over for Overbelastning, ja selv Mis-handling, havde den en Modstandskraft, som grænsede til det eventyrlige. Kørte Vognen f. Eks. tør for Benzin — og der var den Gang som bekendt langt mellem Tankene — klarede man sig ofte med Petroleum eller Sprit, til man naaede næste Tank.

Den 4-cylindrede Motor havde med sine 20 HK. mere end tilstrækkelig Kraft til at trække den lette Vogn med 5 Passagerer paa Datidens snævre og knudrede Veje.

Model T havde to Fremad-Gear og eet Bakgear, og Betjeningen af Gearene skete ved Pedaler. Under Rattet var anbragt en Gas-Regulerings- saavel som en Tændings-Regulerings-Arm.

Hjulene var oprindelig Artillerihjul med faste Følge og Højtryksringe, men senere blev Vognen leveret med aftagelige Følge og Ballongummi, og i 1921 med Selvstarter som Standard-Udstyr.

Den første Turistvogns-Type — „Touring“ — blev hurtigt suppleret med fire andre, en aaben 2-Personers Model „Runabout“, en lukket 2-Pers. Vogn „Coupé“, en lukket 5-Pers. Vogn, „Sedan“, med to Døre, og som en Luksus-Model en „Fordor Sedan“ med fire Døre.

Indtil 1924 blev Fordvognene udelukkende leveret i sort Lakering. I 1924 kom dertil graa og i 1925 ogsaa andre Farver.

Sideløbende med Personvognene leveredes et Chassis, hvorpaa Køberen kunde faa bygget et Vare- eller Personvognskarrosseri efter Ønske.

Desuden fremstilledes et Lastvogns-Chassis beregnet til en Nyttelast paa 1 Ton.

DEn 19. August 1927 ophørte Produktionen af Model T, hvorefter Fabrikken kun var beskæftiget med Forandringer til Forberedelse af den med Spænding imødesete nye Fordmodel, som præsenteredes i Amerika i December 1927 som Model A.

Model A var en fuldt moderne Vogn med en 4-cyl. Motor paa 40 HK., Acceleration fra 0—40 km i Timen paa 8 Sekunder og en Maksimalhastighed paa 105 km i Timen. Endvidere havde Vognen moderne Gear, bløde 4-Hjuls Bremses og hydrauliske Støddæmpere paa alle fire Hjul. Karrosserierne var af Staal med Vindspejl af Sikkerhedsglas, og Lakeringen, den saakaldte Pyroxylin, var langt mere modstandsdygtig mod Vind og Vejr end tidligere anvendte Lakker og med en hidtil ukendt Dybde i Glansen.

Foruden i forskellige Personvognstyper blev Model A leveret som Chassis for saavel Person- som Varevogne.

Model A betegnede kort sagt en Revolution i Automobilismens Historie, idet det, der hidtil havde været betragtet som Luksus, nu blev Hvermands Eje.

Priserne paa de nye Vogne var kun lidt højere end paa Model T, og man kom hurtigere og mere komfortabelt af Sted, tilmed uden forøget Benzinformbrug.

Produktionen af Model A paabegyndtes i København 17. Juli 1928.

Salgs- og Reklameafdelingerne arbejdede under Højtryk med Tilrettelæggelsen af Forhandlermøder, Sælgermøder, Salgskonkurrencer, Udstillinger, Automobilløb, Films, Avis- og Tidsskriftsreklame, Brochurer, Plakater etc., etc., og paa Samlebaandet gled en Strøm af nye Vogne frem fra Morgen til Aften. Mange blev afhentet af Forhandlerne og kørt hjem ad Landevejen, andre afgik pr. Jernbane fra Fabrikens Spor og atter andre direkte fra Fabrikens Kaj med specielle Automobiltransport-Skibe.

Hvad Model A betød for Udviklingen af Personbefordringen og den lettere Varetransport, kom Model AA Lastvognschassis'et i lige høj Grad til at betyde for den sværere Transport.

Der var Opdrift og Fremgang inden for Erhvervslivet, og Kravene til Befordringsmidler og disses Præstationer var stigende.

Det kunde knibe for Model T 1-Tons Lastvognen at tilfredsstille disse Fordringer, men nu kom Model AA Lastvognen; — den kunde transportere 1½ Ton selv ad de daarligste Veje, i Grusgrave og paa Byggepladser.

Model AA Lastvognen havde 40 HK., moderne Gear — 4 fremad og 1 bak — og sværere Gummi. Hjulafstanden var 131½ og 157“.

I August 1929 indtraf en Begivenhed herhjemme, som bragte Henry Fords Navn paa alles Læber, idet en 3-Motorers Ford Flyvemaskine besøgte Kastrup Lufthavn.

Maskinen var fremstillet paa Ford Fabrikkerne i Detroit og gjorde nogle Dages Ophold i København under en Propagandatur Europa rundt.

Allerede før Verdenskrigens Udbrud i 1914 var der oprettet en Fordfabrik i Manchester. Nu dannedes Ford Motor Company Ltd., Dagenham, med en Aktiekapital paa 7 Millioner Lstr. — i 1931 udvidet til 9 Millioner Lstr. — og samtidig skabtes en europæisk Koncern af Fordselskaber samlet omkring dette Selskab. I Dagenham, ved Themsens Bred, havde man sikret sig Arealer til Bygning af en Fabrik, som først og fremmest skulde forsyne Markederne i Europa og derved aflaste de amerikanske Fordfabrikker.

Denne Europas største Automobilfabrik, som blev taget i Brug i 1931, har en Kapacitet af 200,000 Vogne pr. Aar.

Til Leder af Ford Motor Company Ltd., Dagenham, udnævnte Henry Ford sin mangeaarige Ven, Sir *Percival Perry*, som tidligere havde været den første Generalrepræsentant for Ford-Produkterne i England.

I Samklang med denne Udvikling vedtoges paa en ekstraordinær Generalforsamling i det danske Fordselskab den 10. Maj 1929 de



LORD PERRY OF STOCK HARVARD, K.B.E., LL.D.,
Formand for Bestyrelsen i Ford Motor Company A/S

nye Love, som gav Selskabet dets nuværende Skikkelse, sideordnet de andre europæiske Fordselskaber. Ved Reorganisationen fastsattes Aktiekapitalen til 20 Millioner Kroner.

Samtidig godkendtes en Overenskomst, undertegnet den 7. Maj

s. A., med Ford Motor Company Ltd., Dagenham, hvorefter dette Selskab for en Sum af 6 Millioner Kroner stillede forskellige Patentrettigheder, Opfindelser, Enesalgsrettigheder m. m. til det danske Selskabs Disposition inden for et Territorium, omfattende: Danmark med Færøerne, Island, Norge, Letland, Lithauen, Polen og F. S. Danzig.

Man var enig om, at store Besparelser og Lettelser vilde opnaas for Selskabet ved regelmæssig og systematisk Udveksling af Underretninger og ved Samarbejde med Hensyn til handelsmæssige og fabriktionsagtige Metoder.

Selskabet fik derfor Adgang til at drage Fordel og Nytte af Resultaterne af Forskningsarbejdet i de store Forsøgslaboratorier i Detroit og Dagenham, det være sig med Hensyn til Nykonstruktioner, Afprøvning af Materialer etc. etc.

Af Selskabets Aktiekapital blev 2 Millioner Kroner udbudt til offentlig Tegning.

Til Selskabets Bestyrelse valgtes:

Edsel B. Ford, Detroit.

Charles E. Sorensen, Detroit.

Sir Percival Perry, London.

Overretssagfører V. Falbe-Hansen.

Kammerherre, Greve Carl Moltke.

Professor P. O. Pedersen.

Redaktør Carl Thalbitzer.

I Direktionen foretoges ingen Ændringer, idet H. C. Møller og Hjalmar Mortensen fortsatte som Direktører.

Edsel B. Ford, Henry Fords eneste Søn og Præsident for Ford Motor Company, Dearborn, afgang som tidligere nævnt ved Døden i Fjor.

Charles E. Sorensen er født i København og kom allerede som Barn med sine Forældre til Amerika. Han indtraadte i 1903 i det nystiftede Ford Motor Company og har siden været en af Henry Fords nærmeste og mest betroede Medarbejdere.

Sir Percival Perry er en god Ven af Danmark, som han indtil Krigsudbruddet besøgte regelmæssigt i sin Egenskab af Formand for Bestyrelsen i det danske Selskab. Fra Nytaar 1938 blev han adlet under Navn af Lord Perry of Stock Harvard.

Som tidligere omtalt er Overretssagfører V. Falbe-Hansen en af Selskabets Stiftere og indvalgte i den første Bestyrelse. Gennem Aarene har Overretssagføreren paa mange Omraader ydet Selskabet udmærket Bistand. Siden 1934 beklæder Overretssagfører Falbe-Hansen Stillingen som Bestyrelsens Næstformand.

Kammerherre, Greve Carl Moltke afgik ved Døden den 5. September 1935, og i hans Sted indvalgte Direktør H. C. Møller i Bestyrelsen.

Professor P. O. Pedersen døde den 30. August 1941 og efterfulgtes som Bestyrelsesmedlem af Rektor ved Danmarks tekniske Højskole, Professor Anker Englund.

Ford Motor Company A/S havde efter adskillige Aars ihærdigt Arbejde fundet sin Form og kunde gøre sig Haab om at fortsætte Fremgangen under de bedste Vilkaar hjemme og ude. Danmark var blevet beriget med en ny industriel Virksomhed, der spændte ud over Landets Grænser, og som bidrog baade til at beskæftige talrige Hænder i Hjemlandet og til at tilføre Landet betydelige Valutabeløb gennem sin Eksport af Automobiles.

Det var i rette Øjeblik, at der var sørget for at skabe en fast og selvstændig Organisation af de europæiske Fordselskaber; med sæd-

vanlig Forudseenhed havde Henry Ford taget sine Forholdsregler over for den Usikkerhed, som prægede Verdensforholdene.

I Amerika levede alle Samfundsklasser i en berusende Følelse af Velstand og Fremgang. Wall Street førte an i Dansen om Guldkalven, Spekulationens Bølger gik taarnhøjt, og enhver Tvivl om Holdbarheden i den fantastiske Optimisme blev fejet haanligt til Side. Man var endnu kun i første Halvdel af det kritiske Aar 1929, som skulde blive et Vendepunkt i Historien.

Mens Amerika stormede frem og opbyggede sine globale Planer i stadigt større Omfang, kunde Europa kun langsomt og tøvende følge efter. Eftervirkningerne efter Krigen knugede Landene haardt. Der var en ulmende, økonomisk og politisk Uro mange Steder paa Kontinentet, og selv i England sporede man en vis Usikkerhed i Opfattelsen.

Naar de europæiske Fordselskaber samledes og konsolideredes under engelsk Indflydelse, er det indlysende, at Ordningen maatte præges heraf.

Et Holding-Selskab, Société d'Investissements Ford, Luxembourg, (S.I.F.) var dannet, bl. a. med det Formaal at koordinere de associerede europæiske Fordselskabers Virksomhed, og paa et Bestyrelsesmøde den 31. Juli 1930 blev det besluttet, at det danske Selskab skulde benytte sig af S.I.F.s Bistand mod et rimeligt Vederlag og lade sig repræsentere i S.I.F.s Bestyrelse ved et Medlem. Hertil valgtes Overretssagfører V. Falbe-Hansen.

Den Modvilje, der saa vedholdende havde hæmmet Automobilismens Gennembrud, var iøvrigt blevet afløst af en levende Interesse — for ikke at sige Begejstring — for dette vidunderlige Køretøj. Det var, som om der ingen Afstande fandtes mere, og man saa den Tid i Møde, hvor Jernbaner, Sporvogne og Cykler vilde være reduceret til sekundære Befordringsmidler, medens Personbiler, Rutebiler og Lastbiler besørgede Hovedtrafikken paa de moderniserede Landeveje.

I Oktober 1929 brød imidlertid Wall Street Krisen ud i New York, og dermed ændredes de økonomiske Forhold nær og fjern i en Udstrækning, som ingen havde drømt om. Et voldsomt Prisfald satte ind og væltede Banker og Erhvervsforetagender over Ende. Overalt følte Virkningerne af Krisen som en Katastrofe.

Efter at Bank of England i 1931 var gaaet fra Guldet, og Sterlingkursen var sænket 25 %, oprettede man herhjemme i 1932 Valuta-centralen og satte Landets hele Vare- og Pengeomsætning med Udlandet under Statskontrol. Det var ikke blot i Danmark, at Regeringen mødsagedes til ekstraordinære Foranstaltninger; ogsaa i de fleste af de Lande, som den danske Industri skulde eksportere til, spærredes Adgangen mere og mere. Den svigtende Købeevne var navnlig følbar i Lande som Polen og de baltiske Stater, mens de nordiske Lande indtil videre opretholdt en friere Adgang til deres Købsmarkeder.

Midt under disse ugunstige Forhold introducerede Ford Motor Company A/S den 12. Maj 1932 to ny Typer Ford Automobiler, en firecylindret af ny, forbedret Konstruktion, Model B, og en ottecylindret: V-8.

Den største Nyhed var Introduktionen af Ford V-8 Motoren, den første 8-cylindrede Motor, fremstillet i den lave Prisklasse. Man havde hidtil i Automobilkredse stillet sig skeptisk over for Muligheden af at støbe en 8-cyl. Motorblok i V-Form i eet Stykke, men Henry Ford gjorde denne Skepsis til Skamme.

Ford V-8 Motoren havde 2×4 Cylindre anbragt i 90° Vinkel, Kraftydelsen var 65 HK. og Vognens Maksimalhastighed 120 km i Timen. Der var lagt Vægt paa Isolationen for Støj og Vibrationer, og Motoren var anbragt i Gummi-Isolatorer. Karrossiererne var moderniseret, og Hjulene var Staalhjul med elektrisk svejsede Staal-ejer.

Lastvognene blev leveret i 2 Typer med henholdsvis 4-cyl. Motor — BB — og 8-cyl. Motor — V-8 —. Nyttelasten sattes op fra $1\frac{1}{2}$ til $2\frac{1}{2}$ Ton.

Selv om den 4-cyl. Lastvogn stadig havde mange Tilhængere — den var økonomisk, enkel og driftsikker — vandt V-8-eren dog efterhaanden Terræn paa Grund af sin større Motorstyrke og Trækkeevne. Ved sin Fremkomst blev den mødt med en Del Skepsis og Mistillid, idet man formodede, at den 8-cyl. Motor maatte have et saa stort Benzinforbrug, at det vilde gøre Kørselen urentabel.

Erfaringen viste imidlertid det modsatte.

I de følgende Aar præsenteredes man for en Række Ford Nyheder og Forbedringer, hvoraf kan nævnes som nogle af de mest betydningsfulde:

V-8 Motorer med 60 HK., 85 HK. og 95 HK.

Hydrauliske Bremsler.

Personvognenes Hjulafstand forlænget til 112“.

Motoren flyttet 8“ længere frem i Chassiset, hvilket muliggør behageligere Kørsel.

„Finger Tip Control“ — d. v. s. Gearstangen erstattet af en mindre Arm, anbragt under Rattet.

Kørselsstabilisator til at modarbejde Krængning i Sving.

7-Pers. Fordor Sedan bygget paa Chassis med 124“ saavel som 128“ Hjulafstand.

Lastvognens Hjulafstand forlænget til 134“ og 158“, Nyttelasten forøget til næsten 4 Tons.

Omnibus-Chassiser med 185“ saavel som med 199“ Hjulafstand.

Foruden Udstillingslokalet i Fabrikanlæget i Sydhavnen og de autoriserede Fordforhandlers Udstillingslokaler i Københavns forskellige Bydele havde Selskabet længe næret Ønske om at sikre sig et moderne Udstillingslokale i Københavns Centrum — helst paa selve Raadhuspladsen.

En gunstig Lejlighed hertil tilbød sig, da den gamle Industricafé skulde nedrives. Efter Overenskomst med Industriforeningen i København lod Selskabet opføre en moderne Udstillingsbygning paa denne Grund.

Indvielsen fandt Sted den 20. Juli 1934, og Salget fra dette Lokale blev overdraget A/S Scaniadam — det ældste Fordforhandler-Firma i København.

Paa en ekstraordinær Generalforsamling den 28. December 1933 blev det vedtaget at nedskrive Kapitalen med 40 % ved kontant Tilbagebetaling til Aktionærerne. Derefter blev Selskabets Aktiekapital ved Udgangen af Juni Maaned 1934 ansat til et Beløb af 12 Millioner Kroner, som siden er bibeholdt.

For Aaret 1936 besluttedes det at give Ferie med Løn til timelønnede Arbejdere og Funktionærer paa Grundlag af 1 Arbejdsuges Ferie for Folk, som havde arbejdet et fuldt Aar for Selskabet. Denne Ordning udvidedes fra 1937 til 2 Ugers Ferie med Løn. Ferieordningen for timelønnet Arbejdskraft blev saaledes indført to Aar, før Ferieloven traadte i Kraft.

Den 29. December 1938 oprettedes *Ford Motor Company A/S' Funktionær- og Arbejderfond* med en Kapital paa 1,2 Millioner Kroner, som overførtes til Fonden af Selskabets Fortjeneste i Aaret 1937.

Fonden, som er en selvejende Institution, etablerede en Pensionsordning for de maanedslønnede Funktionærer omfattende saavel en personlig Pension som en Enke- og Børnepension.

Funktionæren indtræder i Pensionsordningen efter 5 Aars Ansættelse.

For de timelønnede Funktionærer og Arbejdere blev der truffet en Ordning, saaledes at der — forudsat at disse har arbejdet en vis Periode for Selskabet — i Tilfælde af den ansattes Død bliver udbetalt

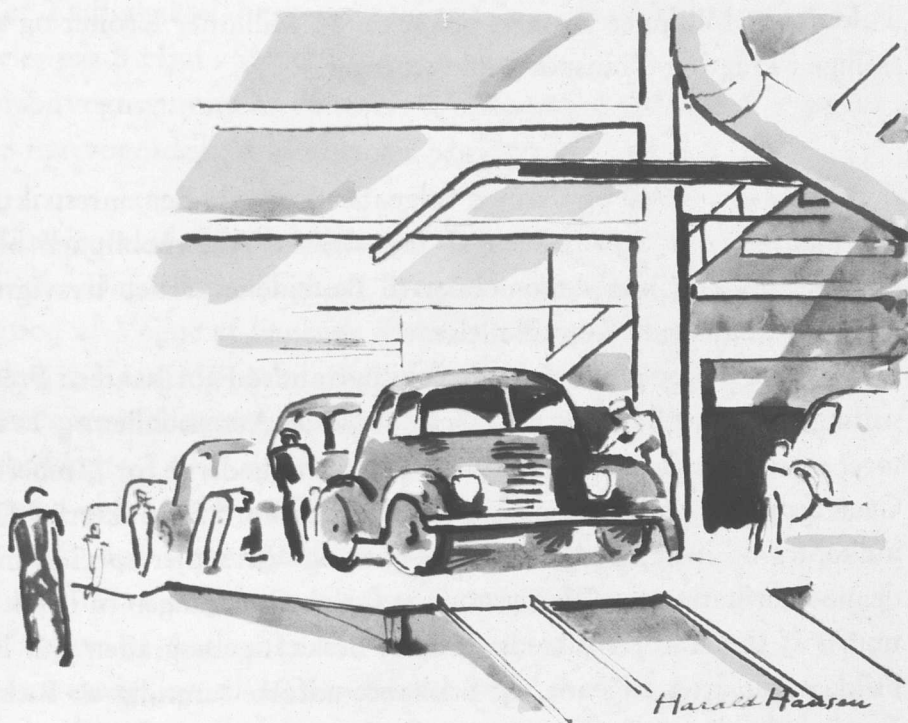
Boet en Sum, der svarer til Vedkommendes Arbejdsfortjeneste hos Selskabet i det sidste Arbejdsaar, Maximum Kr. 4500,-. Endvidere udbetales der ved Fratræden et Beløb, for Tiden Kr. 100,- pr. Aar, efter nærmere Regler.

Alle Udgifter til Pensionsforsikringen m. m. afholdes af Fondens Midler uden nogen som helst Afkortning i Gager eller Lønninger.

Af Aaret 1938's Fortjeneste stilledes yderligere et Beløb af 1 Million Kroner til Raadighed for Fonden, hvis Rammer samtidig udvidedes, saaledes at Fonden ogsaa kan virke for samfundsgavnlig Formaal af national, social, videnskabelig og kulturel Karakter.

Samtidig ændredes Fondens Navn til *Ford Fonden*.

Paa Generalforsamlingen den 17. Marts 1944 godkendtes det — i Anledning af Selskabets 25 Aars Jubilæum — at yde *Ford Fonden* et ekstraordinært Bidrag paa Kr. 250,000,- af Selskabets Fortjeneste i 1943.



Den ændrede Verdenssituation ved Krigsudbruddet i September 1939 og de deraf følgende Restriktioner af forskellig Art i alle Lande inden for Selskabets Territorium foraarsagede en brat Nedgang i Produktion og Salg.

Et betydeligt Lager fandtes af Halvfabrikata til Fremstilling af Automobiles bestemt for saavel Hjemmemarkedet som for Eksport, og en stor Del af disse Automobiles indgik i Vareudvekslingsforretninger med andre Lande i de følgende Aar. Selskabet medvirkede saaledes til, at der tilførtes Landet Forsyninger af Betydning for Folkehusholdningen.

Som Følge af Standsning i Tilførslerne af Materiale maatte Produktionen af Automobiles midlertidigt indstilles den 21. April 1943.

Siden Selskabets Stiftelse er der produceret ialt 234,191 Automobiles, hvoraf 2/3 er eksporteret.

I Gager og Lønninger er der udbetalt ca. 62 Millioner Kroner, i Told ca. 23 Millioner Kroner, i Skat ca. 15 Millioner Kroner og adskillige i Fragt og Transportomkostninger.

Besættelsen i 1940 og dermed følgende skærpede Benzinrestriktioner medførte, at Størstedelen af den danske Automobilpark blev „klodset op“, og kun Automobiles til Bestridelse af den livsvigtige Transport opnaaede Køretilladelse.

Selskabet deltog sammen med adskillige andre Fabrikanter i Fremstillingen af Gasgeneratorer til Drift af baade Automobiles og Traktorer og sikrede sig Fremstillings- og Salgsrettighederne for „Imbert“-Generatoren til Anvendelse i Forbindelse med Ford Produkterne. Der indkøbtes og installeredes nye Maskiner og Værktøjer specielt med denne Fabrikation for Øje, og stort set forløb Overgangen til Produktionen af Generatorer tilfredsstillende. Beskæftigelsesgraden paa Fabrikken var atter stigende, og Selskabet udførte samtidig en Række Forsøgsarbejder med Generatorer. De herved indhøstede Erfaringer

kom Generatorfabrikationen til Gode og var ligeledes af Værdi for en hensigtsmæssig Udnyttelse af tidligere leverede Generatorer.

Ved Udgangen af 1943 var der i Drift her i Danmark henved 31,000 Automobiler, og heraf var henved 21,000 forsynet med Generator.

Efterhaanden som det svære Lastvognsgummi blev slidt op, og Mulighederne for Fremskaffelse af nye Lastvognsdæk blev ringere og ringere, opstod det Problem, hvorledes man trods alt vilde være i Stand til at opretholde Lastvognskørselen.

Selskabet deltog i Bestræbelserne for at løse dette Problem og bragte i Sommeren 1943 en saakaldet Lastvognsboggie efter System „Longframe“ paa Markedet.

„Longframe“-Systemets Konstruktør er den danske Civilingeniør Steffen Møhl. Denne Ordning erstatter den normale enkelte Bagaksel med et Tvillingaksel-Aggregat, saaledes at Lastvognens Bagakseltryk fordeles paa 8 Hjul i Stedet for paa 4 eller 2.

Personvognsgummi af de større Dimensioner erstatter herved de svære Lastvognsdæk, som normalt benyttes.

I Slutningen af 1932 fremkom en Vogn i mindre Udgave fra Ford-fabriken i Dagenham, England. Den blev døbt *Ford Junior*. En Fabrikation af Vogne af lignende Størrelse blev ogsaa optaget af Ford-fabriken i Köln, og indtil Krigens Udbrud i 1939 udsendtes med regelmæssige Mellemrum et Antal af saadanne Modeller fra de nævnte Fabrikker.

Disse 4-cyl. Vogne med fra 21—34 HK og minimalt Benzinforbrug, men dog fremragende Accelerationsevne og forholdsvis stor Tophastighed, erobrede hurtigt en førende Stilling blandt denne særlige Kategori af Automobiler. Ved Økonomiprøver under gode Forhold opnaaedes op til 19 km Kørsel paa 1 Liter Benzin med disse Vogne.

Et helt nyt Arbejdsfelt opstod, og dette betød ekstra Beskæftigelses- og Indtjeningsmuligheder baade for Selskabet og dets Forhandlerorganisation.

Siden 1922 havde Ford Motor Company, Detroit, fabrikeret en Luksusvogn i højeste Klasse, *Lincoln* Vognen. Oprindeligt var denne Vogn forsynet med en V-8 Motor med 110 HK, nu er det en V-12 Motor paa 150 HK, og den leveres saavel med serie- som specialbyggede Karrosserier i en Mængde Variationer, passende efter selv den mest kræsne Automobilkøbers Krav.

I 1936 udsendte Ford Motor Company en ny, seriebygget Luksusvogn, *Lincoln-Zephyr*, med V-12 Motor og 110 HK. Den blev straks en Succes, thi her var virkelig en Luksusvogn til en Pris under Halvdelen af, hvad tilsvarende Vogne ellers kostede. *Lincoln-Zephyr* Vognen fik Tilnavnet „The style leader“ — den førende paa Automobilmodens Omraade.

I Aarenes Løb har det danske Ford Selskab leveret et Antal *Lincoln* saavel som *Lincoln-Zephyr* Vogne til kongelige Personer, Diplomater, fremtrædende Forretningsmænd, Industrifolk og andre i de forskellige Lande inden for Selskabets Salgsterritorium.

For at dække en Prisklasse mellem Ford V-8 og *Lincoln-Zephyr* udsendtes i 1939 *Mercury* Vognen, en kraftig, seriebygget Vogn med V-8 95 HK Motor, større, rummeligere Karrosserier end Ford V-8. Ogsaa denne nye Model har vundet stor Udbredelse, selv om kun et mindre Antal hidtil er leveret i Danmark.

Allerede i Ungdomsaarene paa sin Faders Gaard eksperimenterede Henry Ford med en Kraftmaskine, som kunde lette Landmandens tunge Arbejde i Marken.

Hans første Forsøg gik ud paa at konstruere en let Dampvogn til dette Formaal, men da Eksplosionsmotorerne fremkom, blev han klar over, at hans Maskine maatte have en saadan som Kraftkilde.

Der skulde dog hengaa adskillige Aar, inden denne Drøm blev til Virkelighed, idet Automobilerne som bekendt blev hans Hovedværk. Aarsagen hertil var, at han tidligt blev klar over, at Landmændene som Helhed var for konservative til at interessere sig for og have Tilid til en Kraftmaskine som Drivkraft for Plov og Harve.

Ford opgav dog ikke Tanken, men eksperimenterede i det stille, og i 1917 kom de første nye Ford Landbrugs-Kraftmaskiner paa Markedet under Betegnelsen *Fordson* Traktorer, i Princippet de samme som Fordson Traktoren af i Dag, der med sin 4-cyl. Motor for Benzin eller Petroleum har en Kraftydelse paa henholdsvis 31 og 24 HK ved 1100 Omdrejninger i Minuttet.

Fordson Traktoren kom til Danmark i Februar 1919, importeret af Firmaet F. Bülow, og samme Efteraar overtog Ford Motor Company A/S selv Salg og Service af Fordson Traktoren i det Territorium, som Fabrikken skulde betjene.

Traktoren blev vel modtaget, særlig paa de Gaarde, hvor man havde tilstrækkelig mekanisk Indsigt til at kunne give den nye Maskine den rigtige Behandling og Betjening og saaledes drage fuld Nytte af den.

I de paafølgende Aar blev der udført et stort Arbejde for at indarbejde Fordson Traktoren. Ved Demonstrationer og Kursus saavel hos Fordson Forhandlere som paa Landbrugsskoler blev et stort Antal Traktorførere oplært, saaledes at Kendskabet til Fordson Traktorens Egenskaber, Drift og Vedligeholdelse blev almindeligt, og Traktorejerne derved undgik unødvendige Omkostninger til Reparationer som Følge af ukyndig Betjening.

I 1928 overførtes Produktionen af Fordson Traktoren fra Detroit til Cork og fra 1932/33 til Dagenham.

Den Mistro, Henry Fords Idé oprindelig mødte, blev afløst af en stadigt stigende Efterspørgsel efter Fordson Traktoren, og det er vel næppe usandsynligt, at den Tid vil komme, da man ikke kan tænke sig en Landbrugsejendom af Middelstørrelse og opefter uden en Traktor.

Foruden først og fremmest at opfylde sin Mission som Landmandens Hjælper benyttes Fordson Traktoren ogsaa i Industriens Tjeneste. Fordson Industritraktor med Luft- eller Massivgummiringe anvendes f. Eks. til Rangering af Jernbanevogne, det være sig paa Fabriker, i Havne etc., til at trække Flytteomnibusser og Blokvogne med svært Maskingods og til mange andre Formaal.

Siden Fremkomsten af Fordson Traktoren har der været en rivede Udvikling paa dette Omraade. Der er fremkommet Traktorer af mange Fabrikater og forskellige Konstruktioner, men at det var *Fordson*, der var banebrydende og blev Forbilledet for senere Konstruktioner, kan der næppe herske Tvivl om.

I 1939 bragte Ford Motor Company, Detroit, en ny Traktor paa Markedet under Navnet *Ford Ferguson*, konstrueret af den irske Ingeniør Harry Ferguson.

Det karakteristiske ved denne Traktor er, at den, skønt ringe af Vægt, har en forbløffende Trækkeevne, idet Redskaberne er koblet fast til Traktoren paa en saadan Maade, at jo haardere Traktoren trækker, desto mere øges Friktionen mellem Hjulene og Jorden, saa Traktoren kan „staa fast“.

Redskabernes Tilkobling og deres Betjening sker ved Hjælp af den indbyggede, hydrauliske Ferguson-Mekanisme, som er noget virkelig nyt og epokeyørende; ligeledes, at Redskaberne holdes i den ønskede, jævne Arbejdsdybde uanset en ujævn Overflade.

Ford Ferguson Traktoren har en 4-cyl. Motor, som udvikler 23 HK ved 1400 Omdr./Min. Traktoren leveres med Jernhjul eller Luftgummihjul, men den Tid er næppe fjern, da alle Traktorer udstyres med Luftgummi, idet man da uden at foretage nogen Ændring kan benytte dem saavel i Marken som til Transport og stationært Arbejde.

Ford Ferguson Traktoren introduceredes før Krigens Udbrud i Norge, men ikke i Danmark.

Ford Automobilerne havde kun været i Brug i kort Tid, før man var klar over, hvor udmærket en Kraftkilde Ford Motoren var, ogsaa ud over det Formaal, hvortil den var bygget: at drive Automobiler.

Vor hjemlige Opfinder Ellehammer konstruerede saaledes en Brandsprøjte, der blev trukket af et Ford Automobils Baghjul.

Brændeskæring blev foretaget paa lignende Maade.

Mange Maskinfabriker, som fremstillede Specialmaskiner af den ene eller anden Art, indbyggede Ford Motoren i deres Maskiner, ligesom der opstod Virksomheder, der var baseret paa Fremstilling af Baadmotorer og stationære Motorer bygget af Ford Motorer og Ford Reservedele.

Grunden til, at Ford og Fordson Motorerne fandt saa udbredt Anvendelse, var disse Motorers store Hestekraftydelse, ringe Vægt, lave Indkøbspris og Driftsomkostninger og sidst men ikke mindst den Kendsgerning, at man kunde faa Reservedele og kyndig Hjælp til Reparationer praktisk talt overalt, hvilket igen betød, at man altid kunde holde sine Maskiner i Gang.

Det vilde være uoverkommeligt at nævne alle de Formaal, hvortil Ford og Fordson Motorer benyttes som Drivkraft, og derfor skal kun nogle enkelte omtales:

Ford Motoren indbygges i Lokomotiver, Jernbanevogne, Dræsiner, Brandsprøjter, Hejsespil og Kraner og benyttes som stationær Motor i Almindelighed.

Til maritimt Brug, særlig til mindre Fartøjer, anvendes ligeledes Ford Motoren samt til Drivkraft i mindre Elektricitetsværker og Svejseaggregater, Perrontraktorer osv., ja selv i Flyvemaskiner har Ford Motoren været benyttet som Drivkraft.

Med Hensyn til Anvendelsen af Fordson Motoren, som allerede er strejft i et tidligere Afsnit, kan nævnes, at denne Motor foruden som Baadmotor særlig indbygges i Vejtromler, Vejhøvle, Fejemaskiner, Betonblandere, Luftkompressorer etc.

I Overensstemmelse med Ford-Organisationens Politik og almindelige Forretningsprincipper har det siden Stiftelsen været det danske Ford Selskabs første og fornemste Opgave at sikre Salget af Ford Produkterne den størst mulige Udbredelse og Haand i Haand hermed den mest effektive og udstrakte Service inden for det Territorium, i hvilket Selskabet har erhvervet sig Salgs- og Patentrettigheder for Ford Produkterne. (Se Kortet Side 54).

En Forhandlerorganisation til at varetage disse Opgaver er derfor gennem Aarene blevet opbygget inden for de respektive Lande, og mange Forhandlere, som begyndte under beskedne Forhold i 1920 og de følgende Aar, er i Dag betydelige og velrenommerede Firmaer inden for Branchen og beskæftiger et stort Personale.

Endvidere er et stort Antal dertil egnede Værksteder blevet autoriseret som Ford Reparatører inden for de nævnte Lande.

En Stab af Selskabets Funktionærer opretholder Kontakt med Forhandlerorganisationen ved jævnlige Besøg, under hvilke lokale Problemer paa Salgs- og Service-Omraadet bliver behandlet.

Krigen har selvfølgelig sat sine Spor og bragt Forskydninger ogsaa paa disse Omraader, men naar Krigen er endt, og Genopbygningsarbejdet kan paabegyndes, staar Selskabet rede til sammen med en indarbejdet og erfaren Forhandlerstab med ubrudt Kraft og friskt Initiativ at genoptage sit Arbejde for Ford Salg og Service.

Det kan maaske i denne Forbindelse være af Interesse i Korthed at fremdrage enkelte af de Ønsker, som Selskabet søger opfyldt ved Ansættelse af autoriserede Forhandlere, f. Eks.: Et velbeliggende Udstillingslokale, et godt udstyret Reparationsværksted, et tilstrækkeligt Lager af Reservedele, et passende Antal kompetente Sælgere samt faguddannede Mekanikere med specielt Kendskab til Ford Produkternes Konstruktion og Vedligeholdelse.

Fra Selskabets Side arrangeres med regelmæssige Mellemrum Møder med Forhandlerne, hvor Emner af fælles Interesse bliver taget op til Belysning og Drøftelse, og det samme gælder de hos Forhandlerne ansatte Sælgere og Mekanikere.

Selskabet holder til Stadighed Forhandlere og Reparatorer à jour med Nyheder paa Service-Omraadet ved Udgivelse af Bladet *Ford Service Bulletin*, ligesom Magasinet *Ford Nyt* udsendes med Mellemrum i henved 18000 Eksemplarer til Selskabets Forretningsforbindelser og Venner. Magasinet bringer Nyheder om Fordprodukterne fra nær og fjern samt Artikler om Emner af almén Interesse.

Da Ford Motor Company begyndte sin Virksomhed, var *Service* et ret ukendt Begreb inden for Automobilbranchen.

Henry Ford har en Gang udtalt:

„Ford Motor Company lægger lige saa stor Vægt paa Service som paa Salg.

Vi har altid været af den Opfattelse, at et Salg ikke afslutter vor Forbindelse med Kunden, men tværtimod paalægger os en Forpligtelse til at sørge for, at Kundens Vogn arbejder tilfredsstillende.

Vi er lige saa interesseret i Kundens økonomiske Drift af Vognen som han i vor økonomiske Fremstilling af den.“

— et Motto, som Ford Organisationen Verden over stadig holder sig for Øje, og hvori en af de væsentligste Grunde til Fordvognens store Succes sikkert vil være at finde.

Selskabet opretholder saaledes til Stadighed paa sin Fabrik i Københavns Sydhavn et Lager af Reservedele omfattende ca. 15,000

Numre, og hvis Værdi ved Udgangen af December 1943 androg henved 3 Millioner Kroner. Som foran nævnt ønsker Selskabet ogsaa, at dets Forhandlere har et tilstrækkeligt Lager af Reservedele.

Efterhaanden som Lagrene af importerede Reservedele til Automobiler og Traktorer udtømtes, har det imidlertid været nødvendigt at supplere den endnu mulige Import med en stærkt forøget indenlandsk Fremstilling af Reservedele.

Det er derved lykkedes i alt væsentligt at opretholde Reservedelsforsyningen, saaledes at de Ford Automobiler og Fordson Traktorer, der endnu er i Drift, har kunnet vedligeholdes.

Som et Led i Ford Motor Company A/S' vidtspændende Service-Program bør ogsaa omtales den saakaldte Motor-Ombytningsplan, som muliggør Udskiftning af en slidt Motor med en fabriksrepareret Motor i Løbet af faa Timer til en rimelig Pris. Ejeren faar ikke blot indbygget, hvad man i Almindelighed kalder en hovedrepareret Motor, men en Motor, som helt igennem er repareret efter Selskabets Specifikationer og saaledes, at Delene er tilpasset med samme Tolerancer som i en ny Motor og dækket af Fabrikens sædvanlige Garanti som for en ny Motor. Hvad dette betyder for Fordejerne og ikke mindst Lastvognsejerne med Hensyn til at undgaa Afsavn af Vogn og Tab af Fortjeneste turde være almindeligt kendt.

Et særligt Kapitel fortjener Selskabets Indkøb af Dele og Materialer i Danmark. Samtidig med Aabningen af det nye Fabriksanlæg i Sydhavnen blev der oprettet en særlig Afdeling, som siden udelukkende har beskæftiget sig med Undersøgelser og Indkøb af Dele og Materialer fremstillet i Danmark til Selskabets Produktion.

Det forsøgte at interessere dansk Industri i at optage saadanne Fabrikationer, som laa naturligt for de paagældende Værksteder og Leverandører.

Forudsætningerne for paa tilfredsstillende Maade at kunne gennemføre en lokal Fabrikation maatte dog være, at saavel den tekniske som den handelsmæssige Side af Sagen var i Orden, og begge Forudsætninger er blevet opfyldt under de skiftende Forhold gennem Aarene ved Samarbejdet mellem Fabrik og Leverandører.

Raamaterialet til en Automobildel maa opfylde Fabrikens specificerede Krav, som kan gælde Konsistens, Styrke, Slidstyrke, Elasticitet og meget andet, og Forarbejdningen af Raaemnet maa udføres med den Nøjagtighed, som angives af Fabrikens Tegninger, Beskrivelser etc.

Blandt Leverandørerne kan nævnes:

Klæde- og Tæppefabriker

Betrækstoffer, Gardinstoffer, Possementartikler, Gulvmaatter.

Vatfabriker

Vat til Polstring.

Kemiske Fabriker og Farvefabriker

Farver, Lakker, Fortynder etc.

Trævarefabriker

Bundbrædder, Sæderammer, Træstøtter og Lister af forskellige Slags. (Med Introduktionen af de senere Aars Staalkarrosserier blev imidlertid det meste af Træværket overflødiggjort.)

Ved Valutacentralens Oprettelse i 1932 og den dermed følgende Importbegrænsning opstod en helt ny Situation, idet man i endnu højere Grad end hidtil kom til at samarbejde med danske Industrieforetagender.

De Erfaringer, man indtil da havde gjort paa dette Omraade, kom herved Selskabet tilgode, og dette gjorde sig endnu mere gældende i Tiden efter Krigens Udbrud.

Støberier, Metalværker, Tandhjulsfabriker, Fjederfabriker, Mechaniske Værksteder og mange andre har ydet deres Indsats og leveret Motordele, Tandhjul, Aksler, Fjedre, Bolte, Møtriker, Pakninger, Glas, Akkumulatorer etc. etc., — alle disse Hundreder af Dele, som indgaar i Vognene efter at være godkendt af Fabrikens Inspektion.

Det vil af ovenstaaende fremgaa, at Ford Motor Company A/S i Aarenes Løb har ydet et betydeligt Bidrag til Fremme af dansk Industri, og til Illustration af Omfanget af Selskabets lokale Indkøb kan nævnes, at disse i de sidste 10 Aar har udgjort ca. 22 Mill. Kr.

Det er et af Ford Organisationens bærende Principper, at ledig Kapital indtjent af de enkelte Selskaber bør anvendes til Fremme af Ford Salg og Ford Service inden for det paagældende Omraade for dermed paa sund Basis at skabe en national Ford-Industri med godt betalt Arbejde til det størst mulige Antal af dette Omraades Borgere.

I Overensstemmelse med denne Forretningspolitik blev der, efterhaanden som man fandt Tiden moden dertil, oprettet selvstændige Fordselskaber inden for nedennævnte Lande, i hvilke Ford Salg og Ford Service indtil da havde været varetaget af det danske Selskab:

Sverige

Ford Motor Company A/B, Stockholm, stiftet 16. Maj 1924.

Tyskland

Ford-Werke A.G., Köln, stiftet 5. Januar 1925.

Finland

O/Y Ford A/B, Helsingfors, stiftet 16. April 1926.

Ved Reorganisationen af de europæiske Fordselskaber i 1929 købte det danske Selskab 60 % af Aktierne i det svenske Fordselskab (Aktiekapital 4 Mill. Kr., senere udvidet til 5 Mill. Kr.), og det svenske Fordselskab købte 60 % af Aktierne i det finske Selskab (Aktiekapital 20 Mill. Fmk., senere udvidet til 30 Mill. Fmk.)

I Europa er der endvidere Fordselskaber i følgende Lande:

Belgien	—	Antwerpen
England	—	Dagenham ved London
Frankrig	—	Poissy ved Paris
Grækenland	—	Athen
Holland	—	Amsterdam
Irland	—	Cork
Italien	—	Bologna
Portugal	—	Lissabon
Rumænien	—	Bukarest
Spanien	—	Barcelona
Tyrkiet	—	Istanbul
Ungarn	—	Budapest

Alle disse Selskaber samarbejder for at sikre Fordejerne ikke alene det bedst mulige Produkt, men ogsaa den bedst mulige Service i Europa.

De 25 Aar, som er forløbet, siden Ford Motor Company A/S i 1919 stiftedes i København, har, som det fremgaar af den her givne Fremstilling af Selskabets Historie, ikke savnet Indhold. Trods de Vanskeligheder, Tidsforholdene frembød, har det været fremgangsrigt Aar, indtil den nuværende Krigstilstand bragte en midlertidig Standsning i Fremgangen. Man kan dele de 25 Aar i tre Perioder:

De første 10 Aar betegner Udviklingen fra Automobilismens egentlige Begyndelse her i Landet til et Højdepunkt af Produktion, der fik sit Udtryk i Omdannelsen af det danske Selskabs Ledelse og af den europæiske Ford-Koncerns Udbygning, som foregik i 1929.

De næste 10 Aar prægedes af Automobilkørselens videre Udbredelse, men ogsaa af den Restriktionspolitik, der i stigende Grad lagde Hindringer i Vejen for den frie Handelsudfoldelse.

De sidste 5 Aar staar i Krigens Tegn, og det har været ugørligt at udnytte Fabrikkenes Kapacitet, selv om det er lykkedes at holde saa meget Arbejde i Gang, at Virksomheden ikke paa noget Tidspunkt har maattet indstilles.

Der fandtes i 1939 her i Landet ca. 162,500 Automobiler, deraf henvend 43,000 Vare- og Lastvogne. Største Parten af Danmarks Automobiler har været opklodset siden Krigens Udbrud, og Automobilkørselen er kun holdt i Gang ved Hjælp af Gengas. For det store Automobilpublikum i Danmark har dette været en Kalamitet, hvis Virkninger det næppe vil være muligt at fjerne, før andre Forhold er tilvejebragt herhjemme og i Udlandet.

Ford Motor Company A/S, som føler sig i særlig Grad taknemlig over den Tillid og Tilslutning, det altid har mødt fra sine Kunders Side, haaber, at det ikke skal vare alt for længe, inden Forbindelsen mellem de to Parter atter kan tilvejebringes i fuld Udstrækning. Den Velvilje, Selskabet altid har mødt fra sine Kunder og Forretningsforbindelser, har været den største Opmuntring for det, og Ford Motor Company A/S kan ikke noksom paaskønne den For-

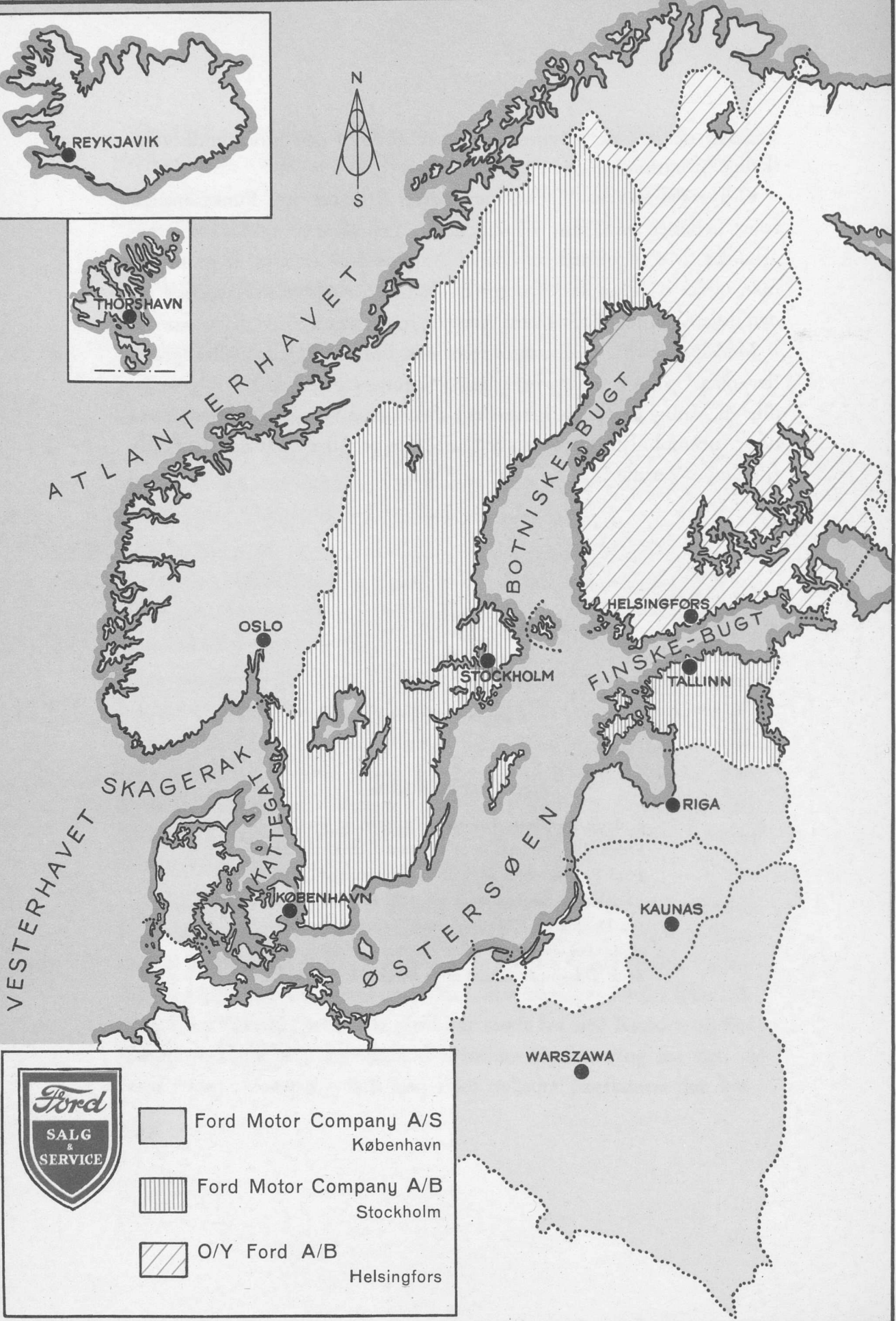
staaelse, der fra de nævnte Kredse er udvist i den nuværende vanskelige Situation.




Ogsaa Fabrikkens Medhjælpere, dens Arbejdere og Funktionærer føler Ledelsen en Trang til ved denne Lejlighed at takke for Samarbejdet. Med Stolthed har den i Aarenes Løb erfaret, hvor meget man ogsaa i Udlandet vurderer de danske Arbejders Dygtighed og den høje Kvalitet, Fabrikkens Arbejde har naaet.

Med Fortrøstning ser man Fremtiden i Møde, idet man haaber, at der maa oprinde Tider for dansk Foretagsomhed, der vil give os alle en Mulighed for at sætte Beskæftigelsen i Gang, at betjene Landets Automobilister med den rette Service og tilføre det danske Samfund nye Værdier.

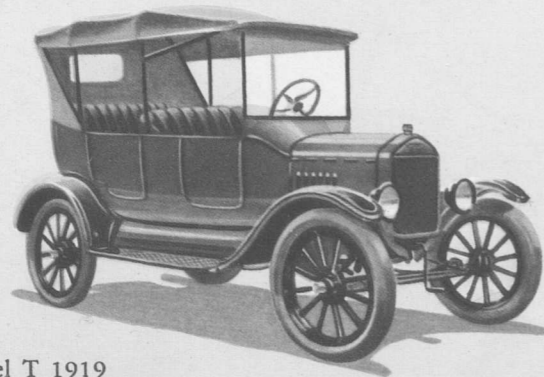
Ved Udarbejdelsen

af dette Festskrift var det Hensigten at give en Fremstilling af Automobilismens Udvikling og Ford Produkternes Andel heri for samtlige Lande i Selskabets Salgsomraade paa samme Maade som for Danmarks Vedkommende. Det er med oprigtig Beklagelse, at man har maattet afstaa fra dette Ønske paa Grund af de herskende Forhold.

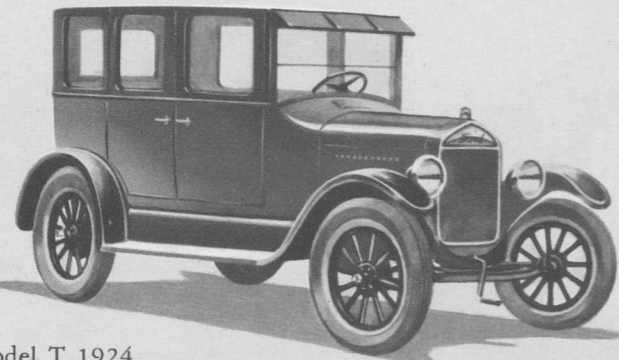


-  Ford Motor Company A/S
København
-  Ford Motor Company A/B
Stockholm
-  O/Y Ford A/B
Helsingfors

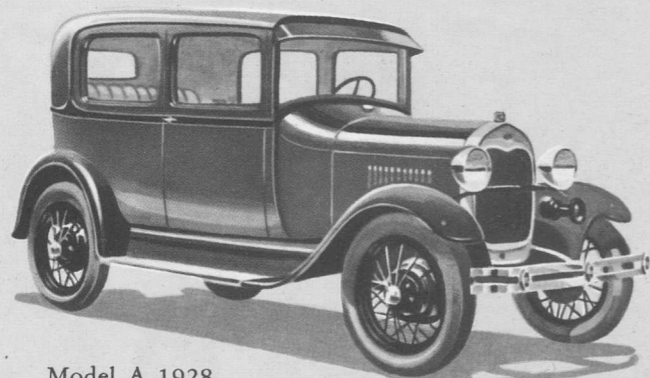
FORD FABRIKATA



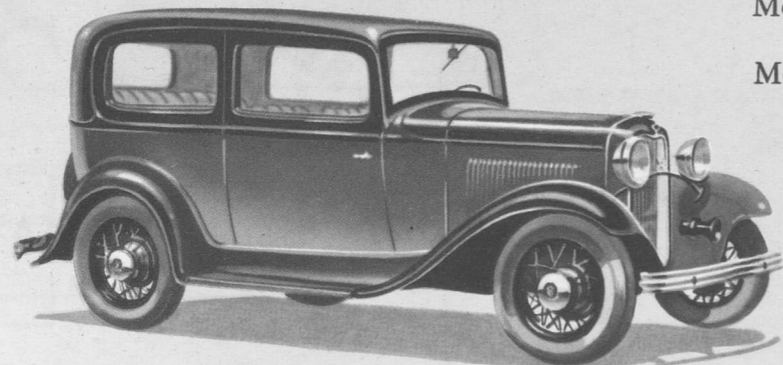
Model T 1919



Model T 1924



Model A 1928



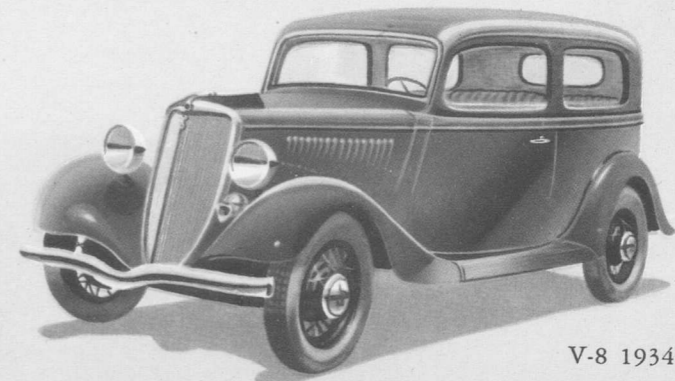
Model B og V-8 1932

STADIER I

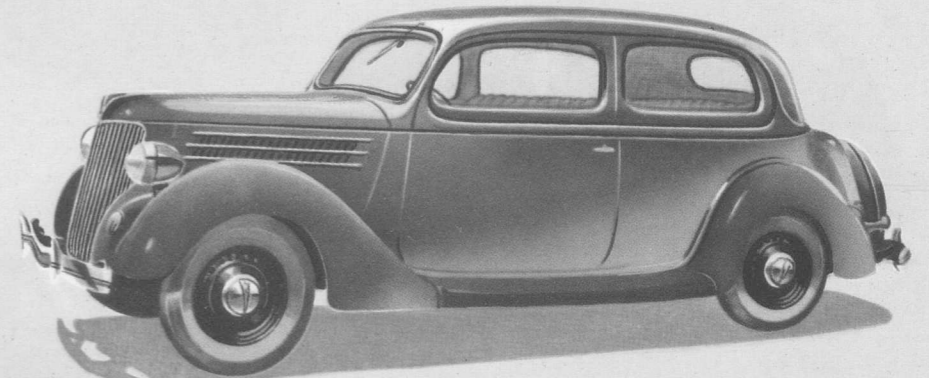
Ford

AUTOMOBILETS
UDVIKLING GENNEM

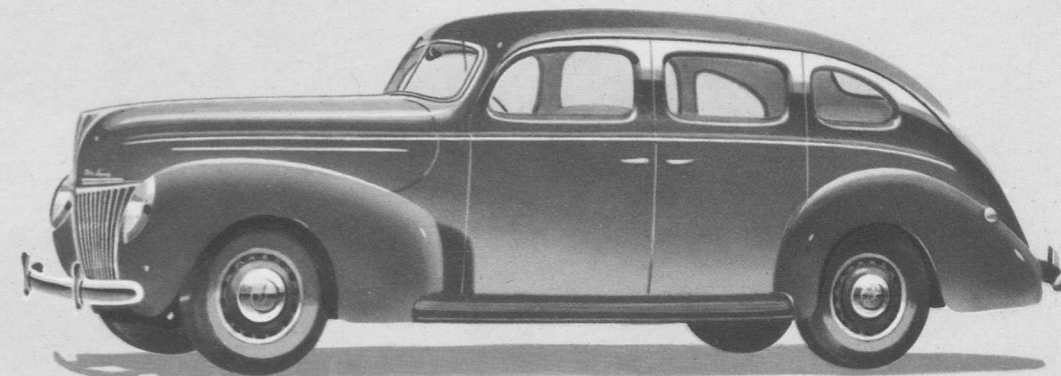
25 AAR



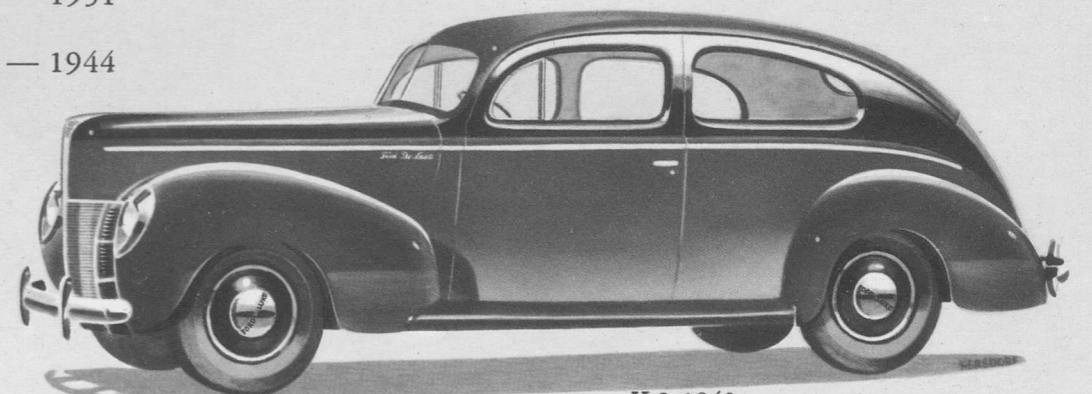
V-8 1934



V-8 1936



V-8 1939



V-8 1940

Model T

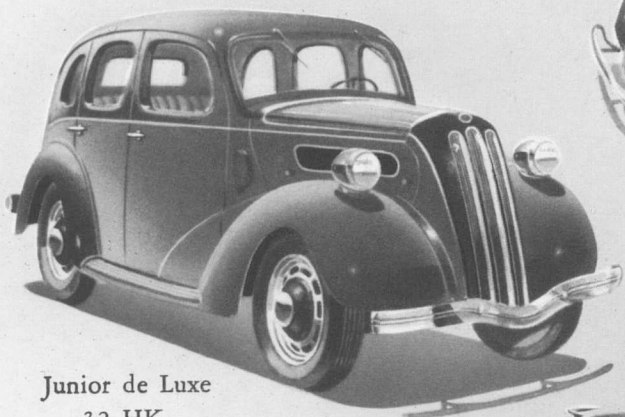
1919 — 1927

Model A

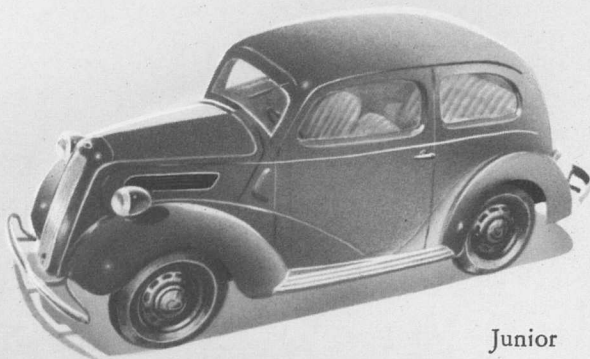
1928 — 1931

Model B & V-8

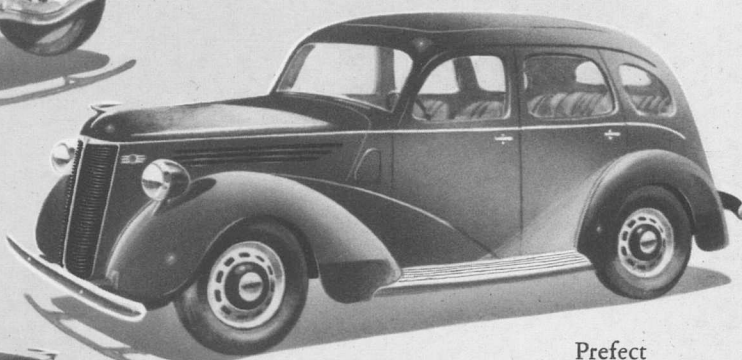
1932 — 1944



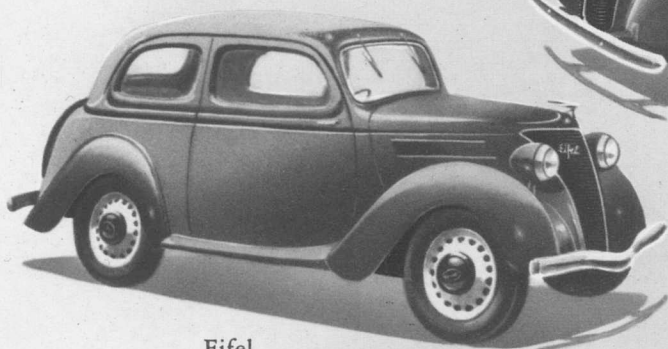
Junior de Luxe
32 HK



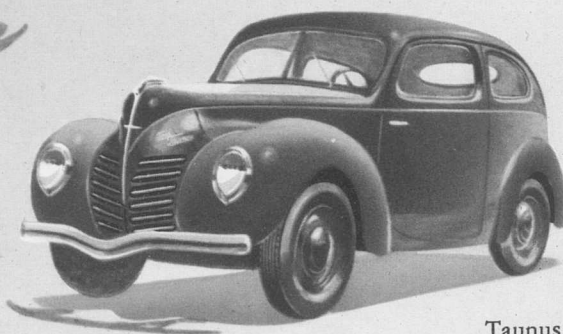
Junior
23 HK



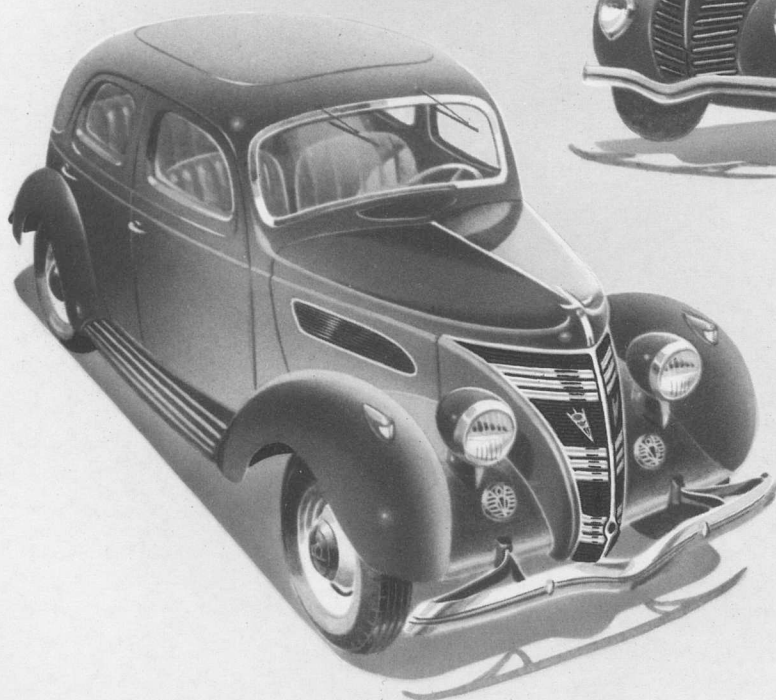
Prefect
34 HK



Eifel
34 HK



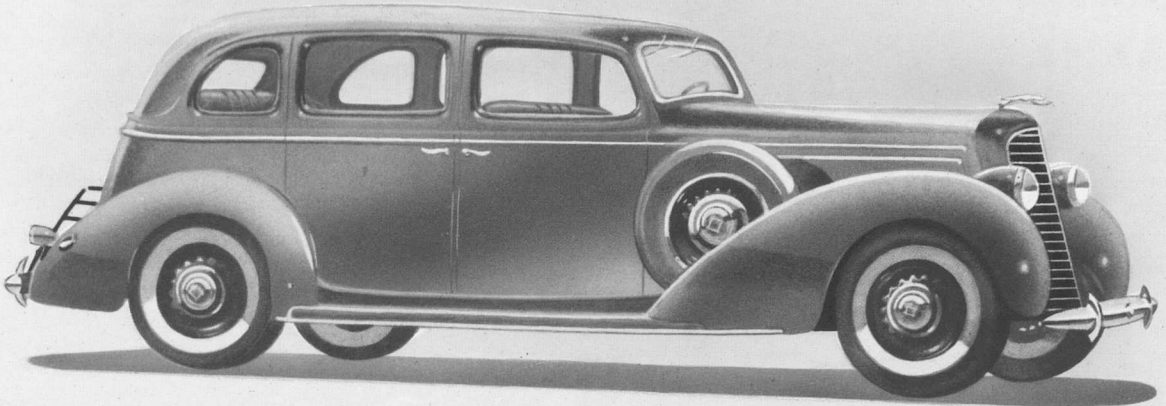
Taunus
34 HK



Royal V-8
60 HK

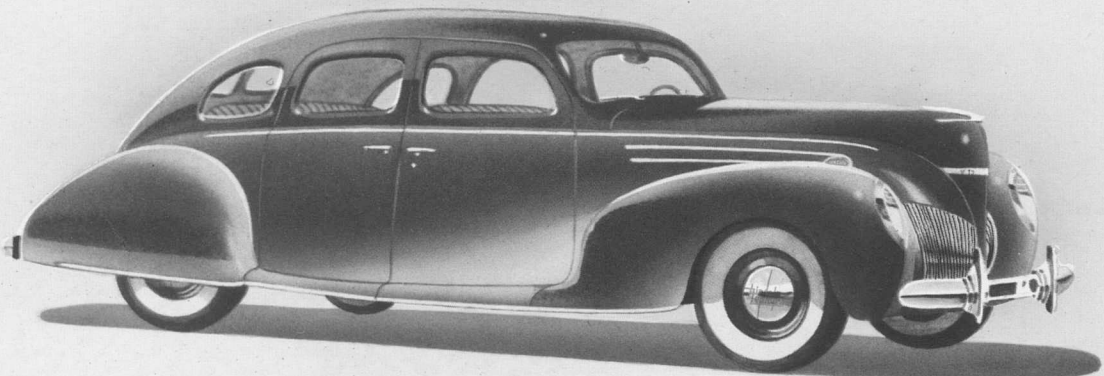
LINCOLN

V-12 — 1940 — 150 HK



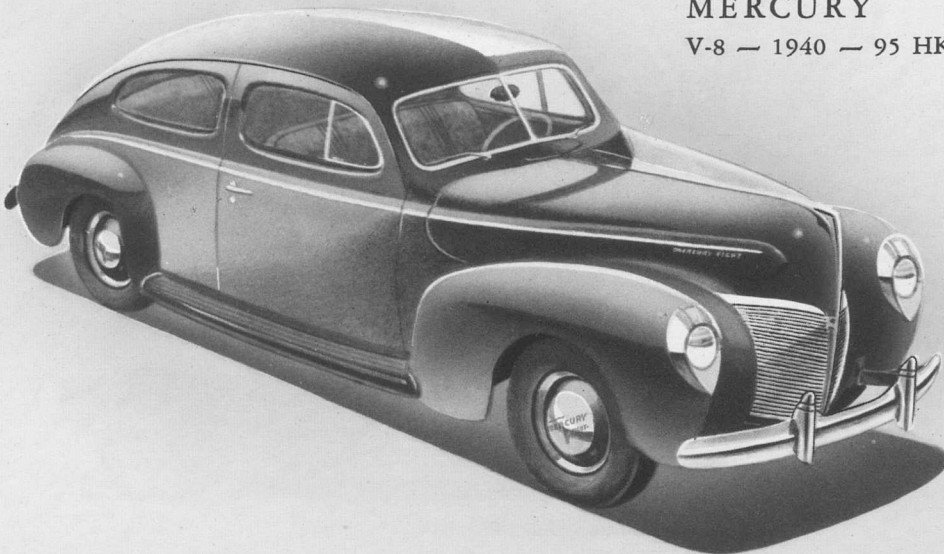
LINCOLN-ZEPHYR

V-12 — 1940 — 120 HK

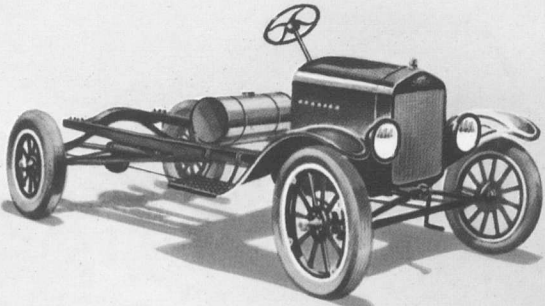


MERCURY

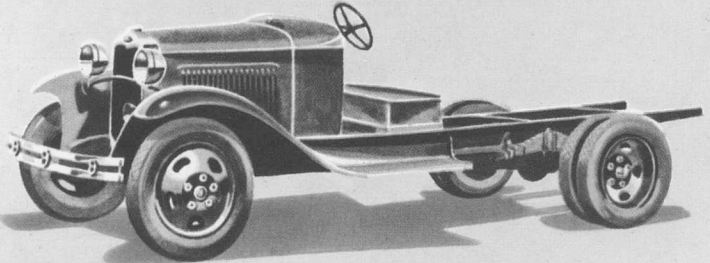
V-8 — 1940 — 95 HK



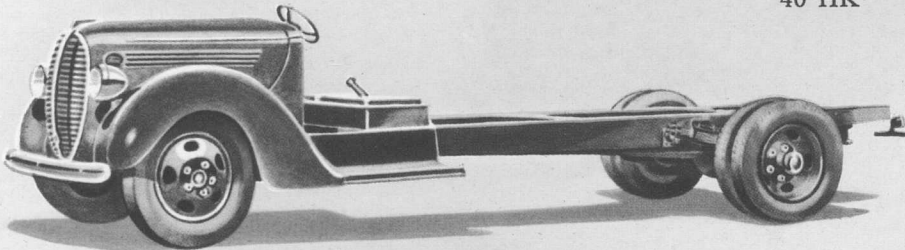
Ford CHASSISETS
 UDVIKLING GENNEM
 25 AAR



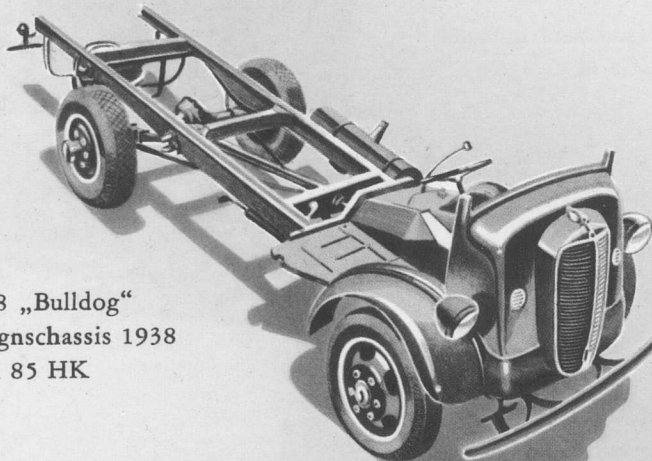
Model T Chassis 1919
 20 HK



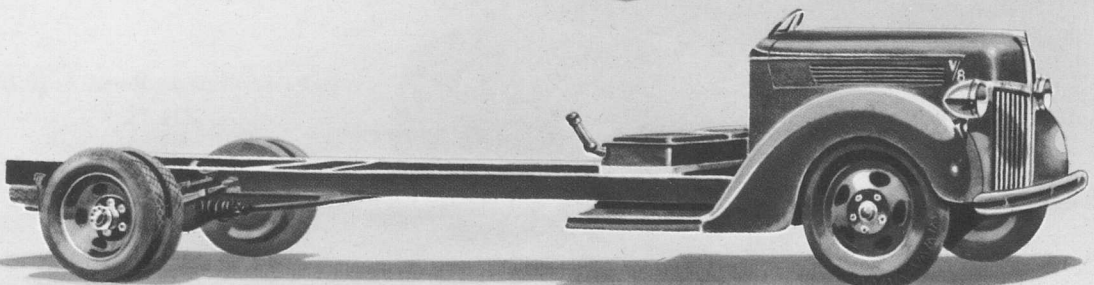
Model AA Lastvognschassis 1930
 40 HK



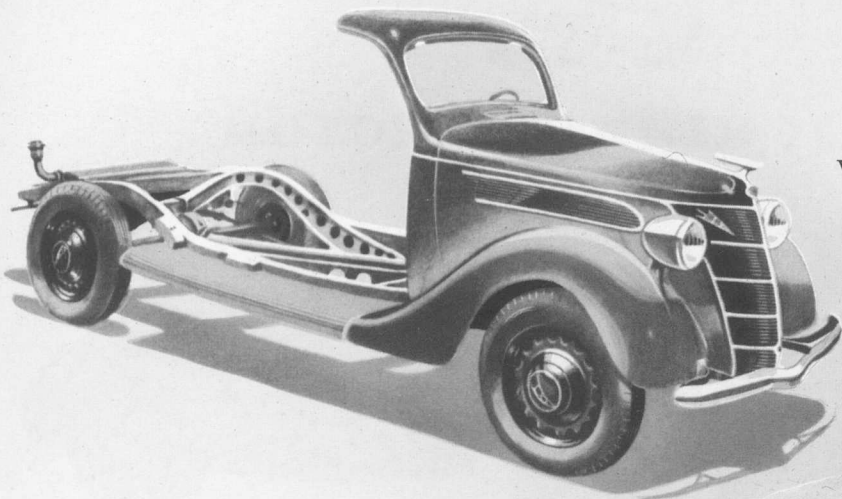
V-8 Lastvognschassis 1939
 85 HK



V-8 „Bulldog“
 Lastvognschassis 1938
 85 HK

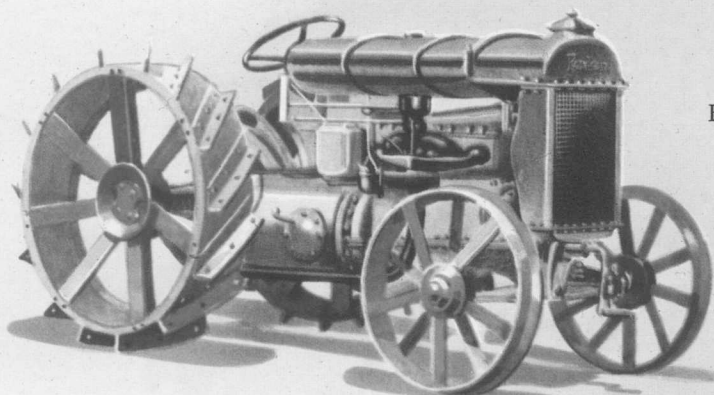
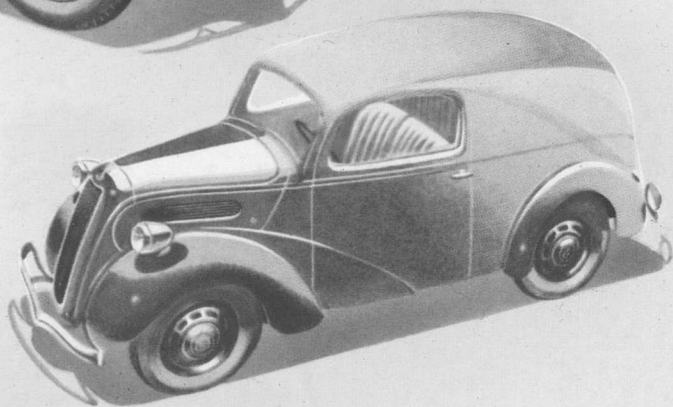


V-8 Omnibus-Chassis 1940
 95 HK



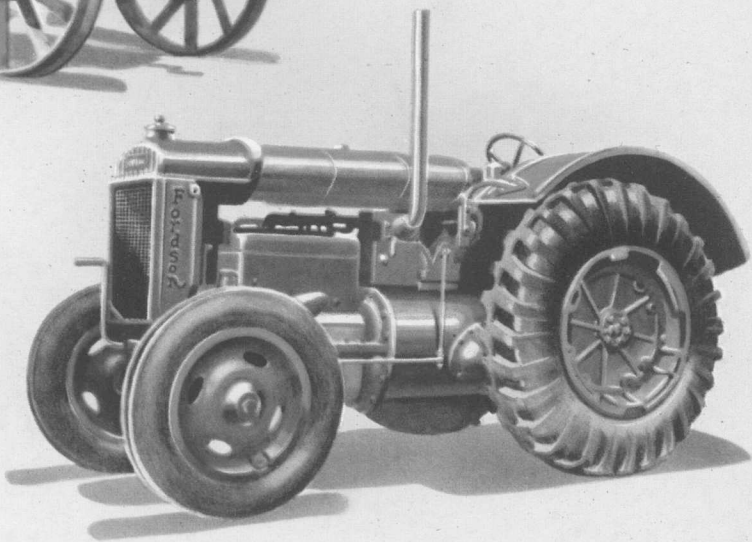
V-8 Person- eller Varevogns-
Chassis — 85 HK

Junior Varevogn
23 HK



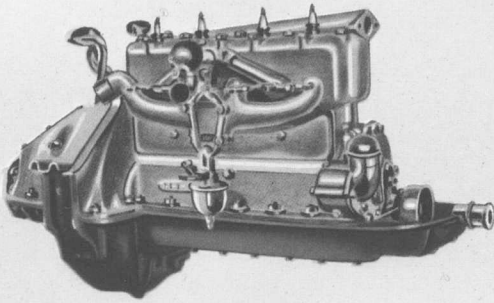
Fordson Landbrugstraktor 1919
21 HK

Fordson Landbrugstraktor 1939
27 HK

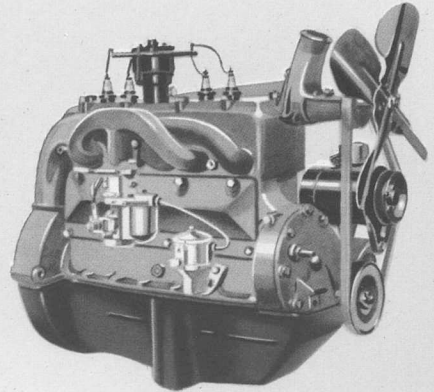


Ford

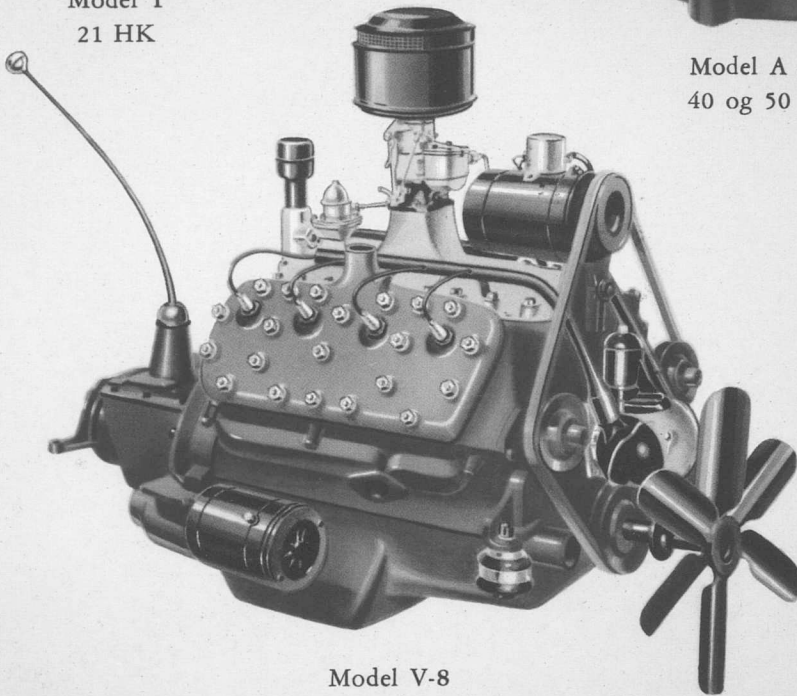
MOTORER GENNEM 25 AAR



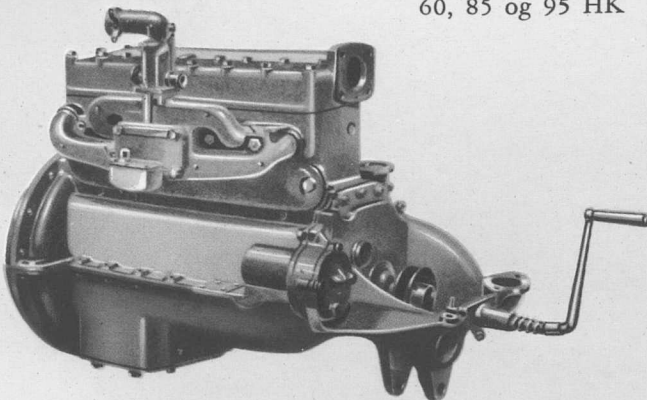
Model T
21 HK



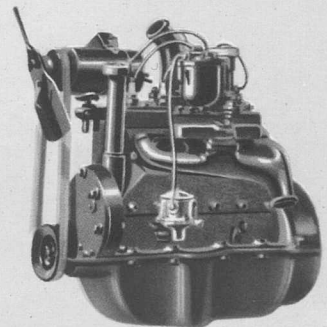
Model A & B
40 og 50 HK



Model V-8
60, 85 og 95 HK



Fordson
27 HK paa Petroleum
31 HK paa Benzin



Junior
23 og 34 HK

BILLEDER FRA
DE FORLØBNE 25 AAR



Den første danske Fordfabrik i Heimdalsgade 42-44, København N, hvorfra en stor Del af Nordeuropa forsynedes med Ford Automobiler fra 1919-1924. — Bygningerne var ældre Lagerbygninger, som indrettedes provisorisk til Automobilfabrik efter amerikansk Mønster.



Produktionen begyndte 26. Oktober 1919 og kom snart op paa 14 Vogne pr. Dag — et imponerende Tal den Gang. Der fremstilledes udelukkende aabne Turistvogne „Touring“, Model T. Fabriken maatte udvides med lejede Lokaler andre Steder i Nabolaget, og Produktionen naaede 140 Vogne pr. Dag i 1924.



Den nye Fordfabrik i Sydhavnen, København, indviedes den 15. November 1924.



Overpræsident Jensen giver ved Indvielsen Signalet til Produktionens Begyndelse.



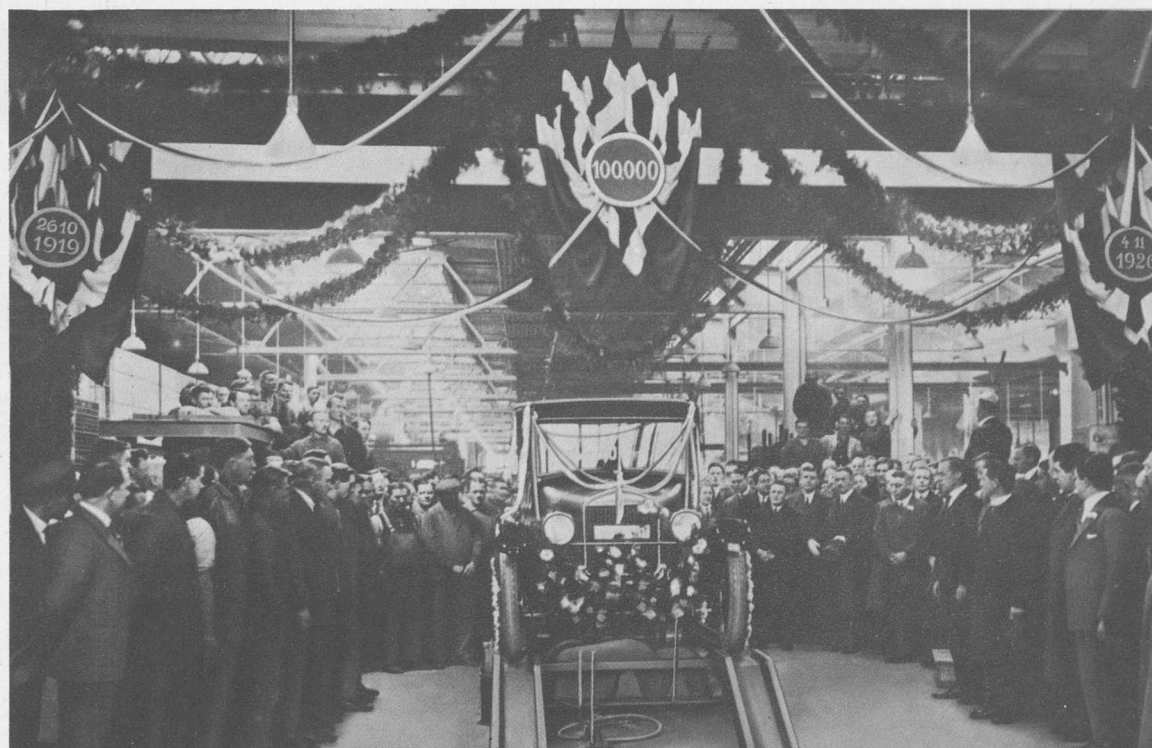
Det 100 m lange Transportbaand i Monteringshallen



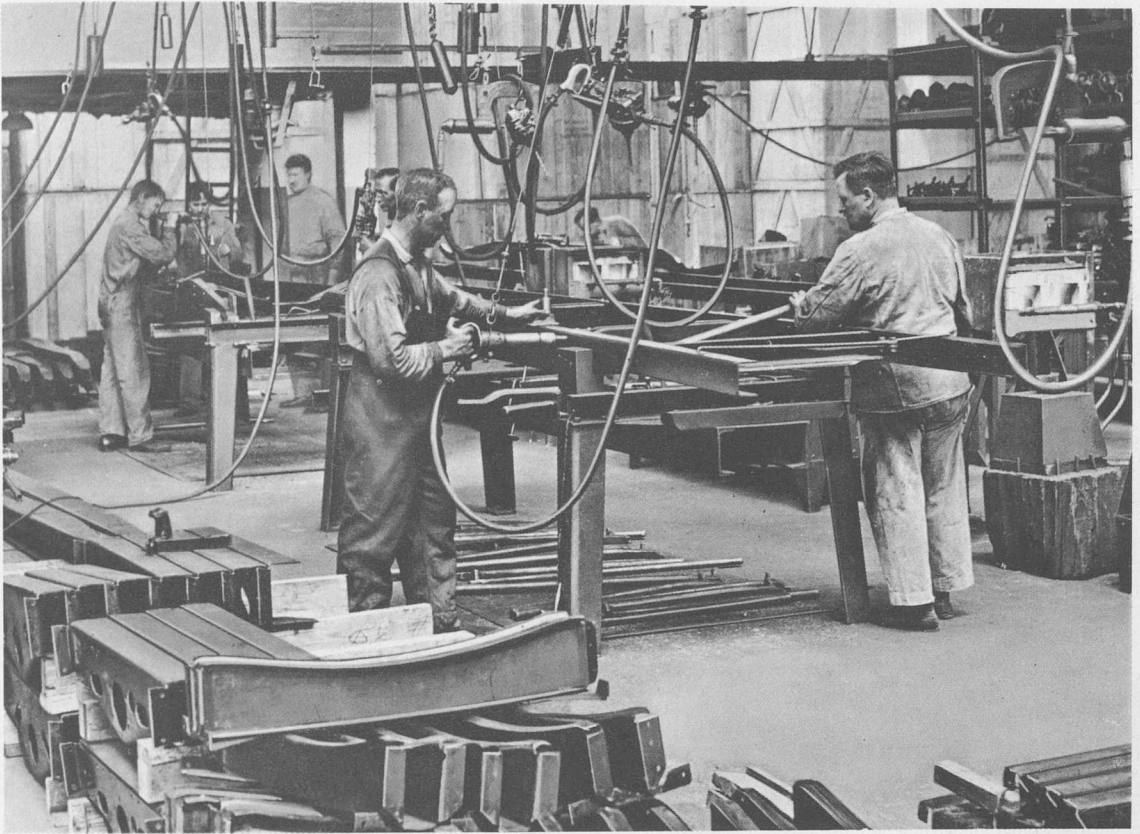
Fabrikens Udstillingslokale ved Aabningen i 1924.



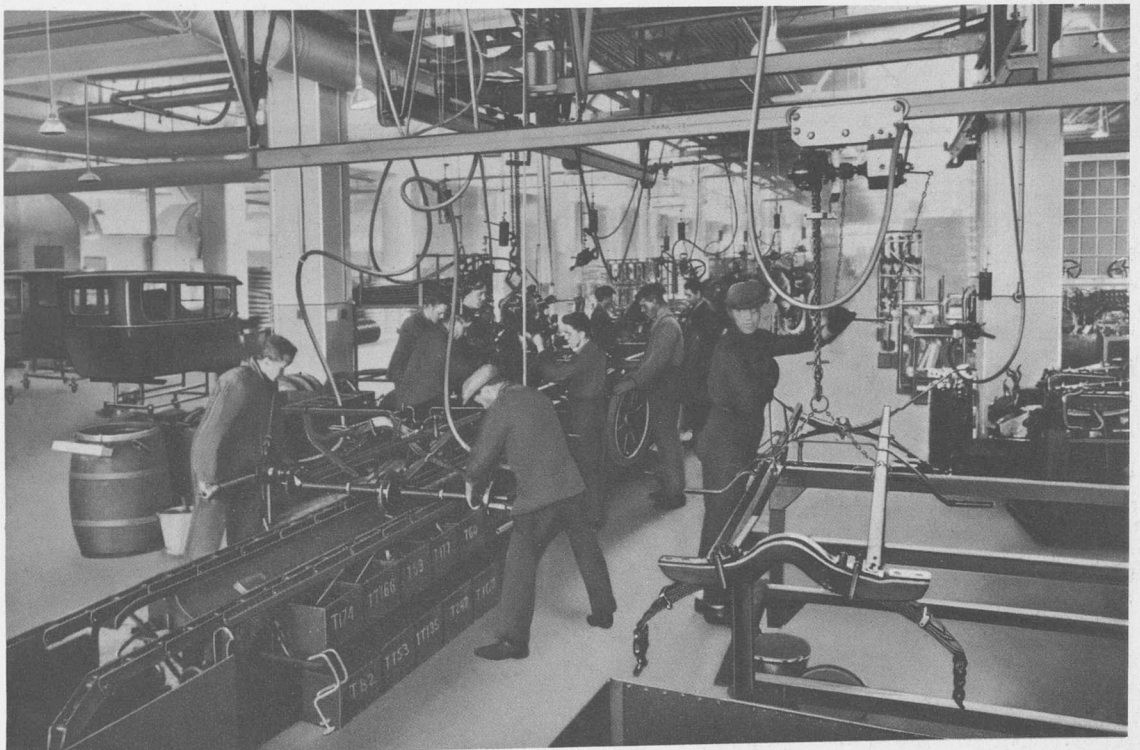
Søndag den 19. April 1925 kørte 50 Ford Model T Automobiler fra Fabriken i Sydhavnen paa en Demonstrationstur gennem København. Billedet viser Vognene udenfor Fabriken før Starten.



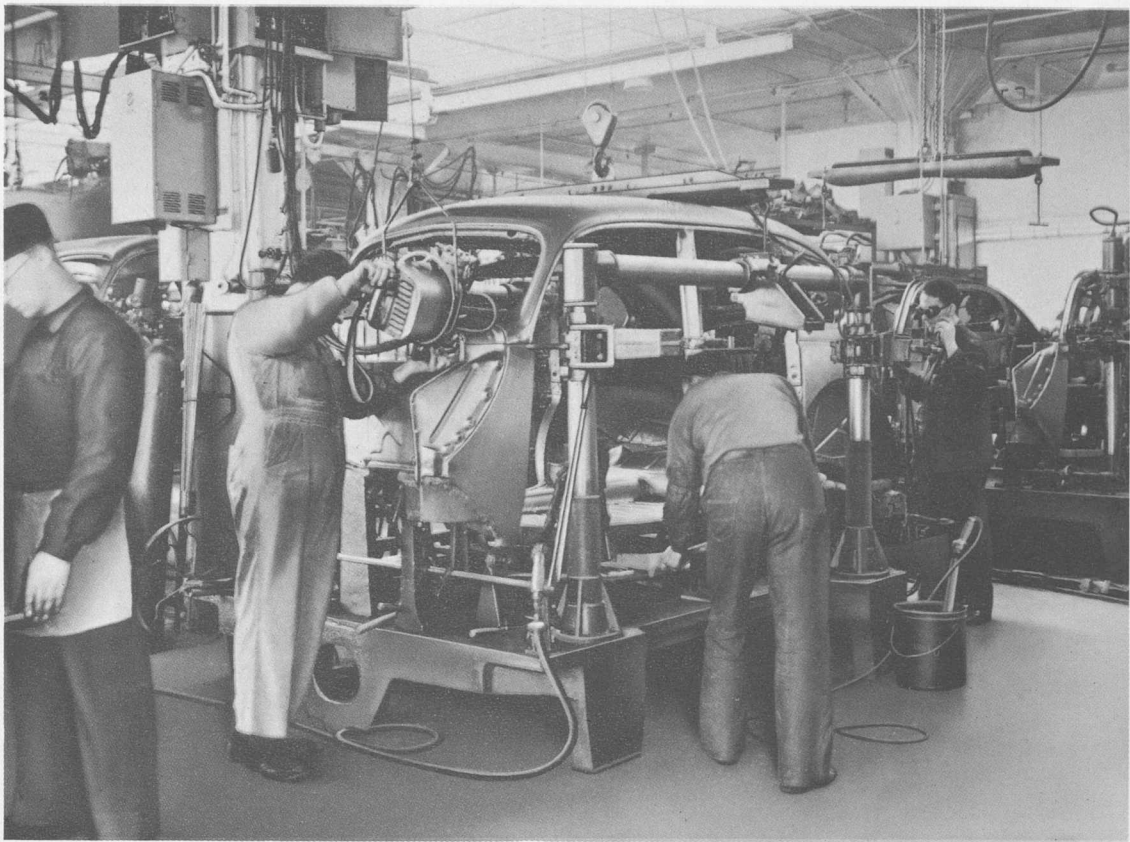
Ford Automobil Nr. 100.000 fremstillet i Danmark, forlader Transportbaandet den 4. November 1926.



Nitning af Chassisrammer.



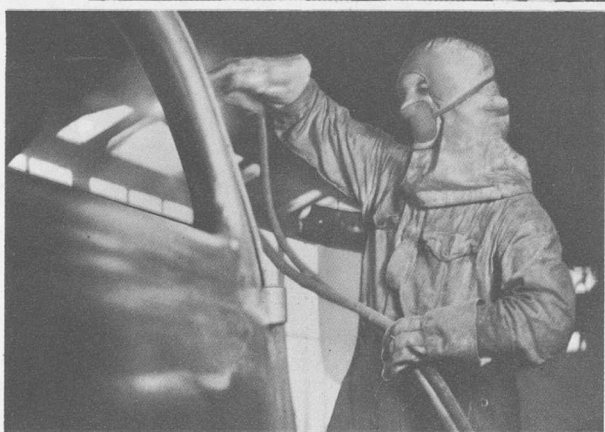
Efter Lakering anbringes Chassisrammen paa Transportbaandet, hvor Fremstillingen af Automobilet foregaar.



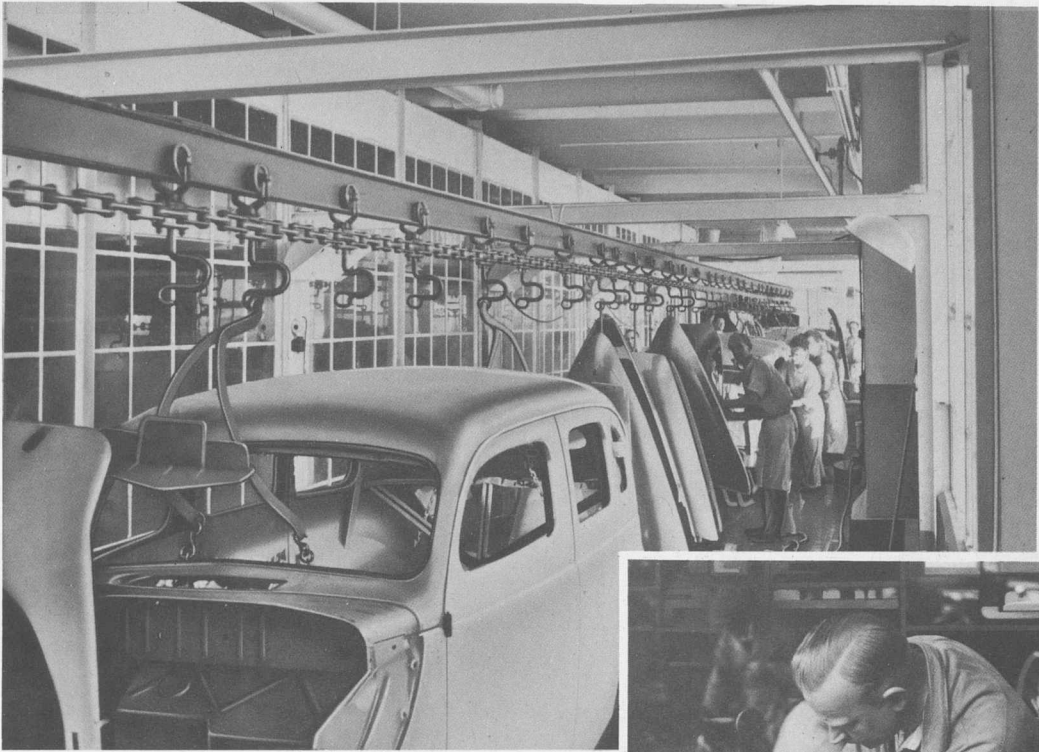
Moderne Karosserier er helt af Staal og svejset til en Enhed af betydelig Styrke.



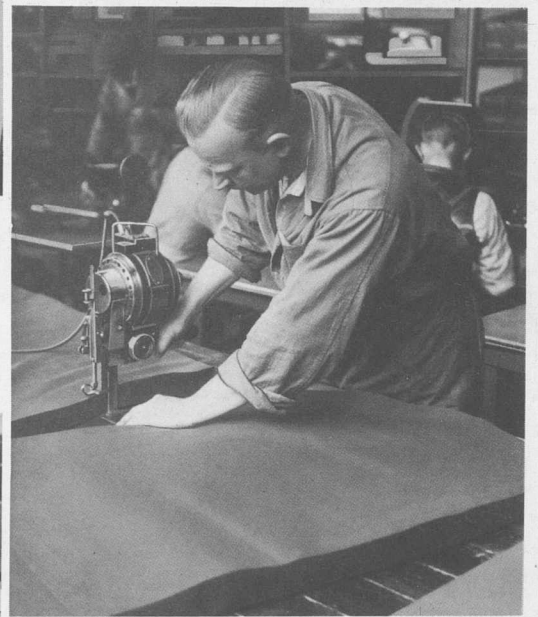
Der arbejdes med Vognenes Lakering i Malerværkstederne.



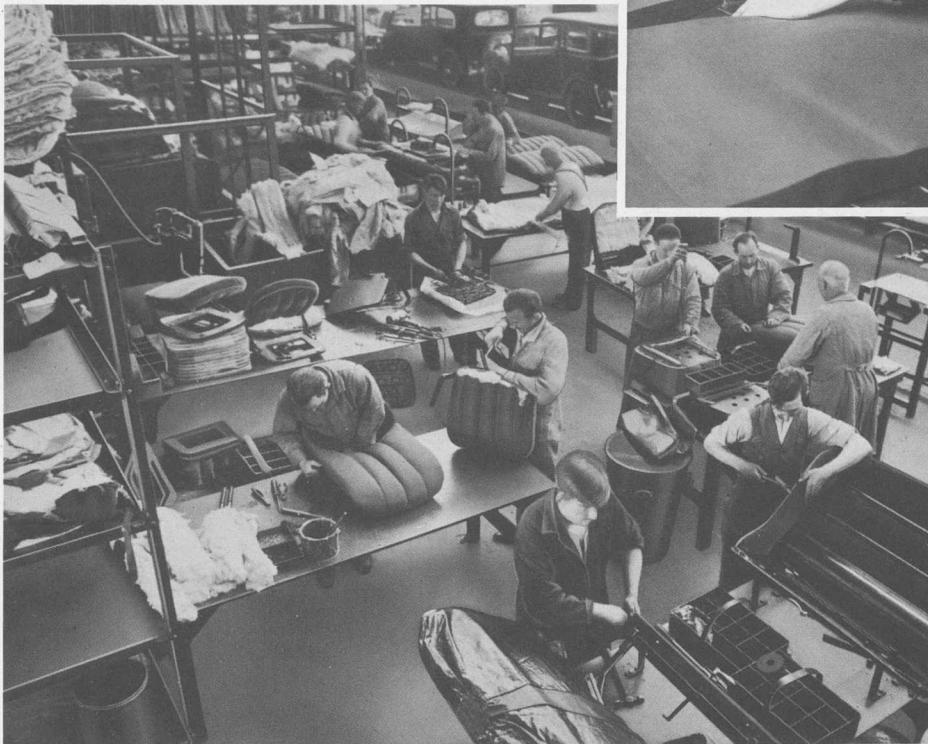
Farven paasprøjtes Karosseriet.



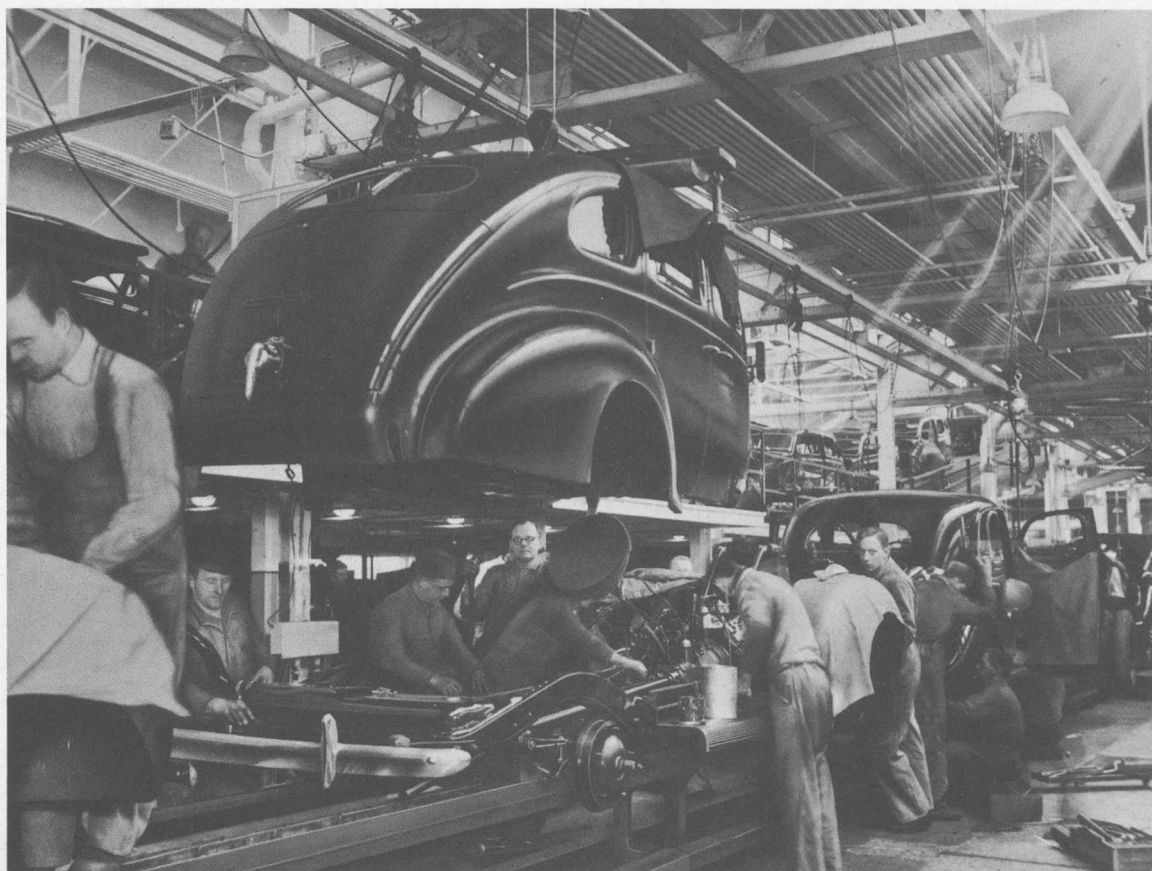
Hængende i Transportbaand glider Karosserierne gennem Malerværkstederne, medens de gennemgaar de mange forskellige Behandlinger.



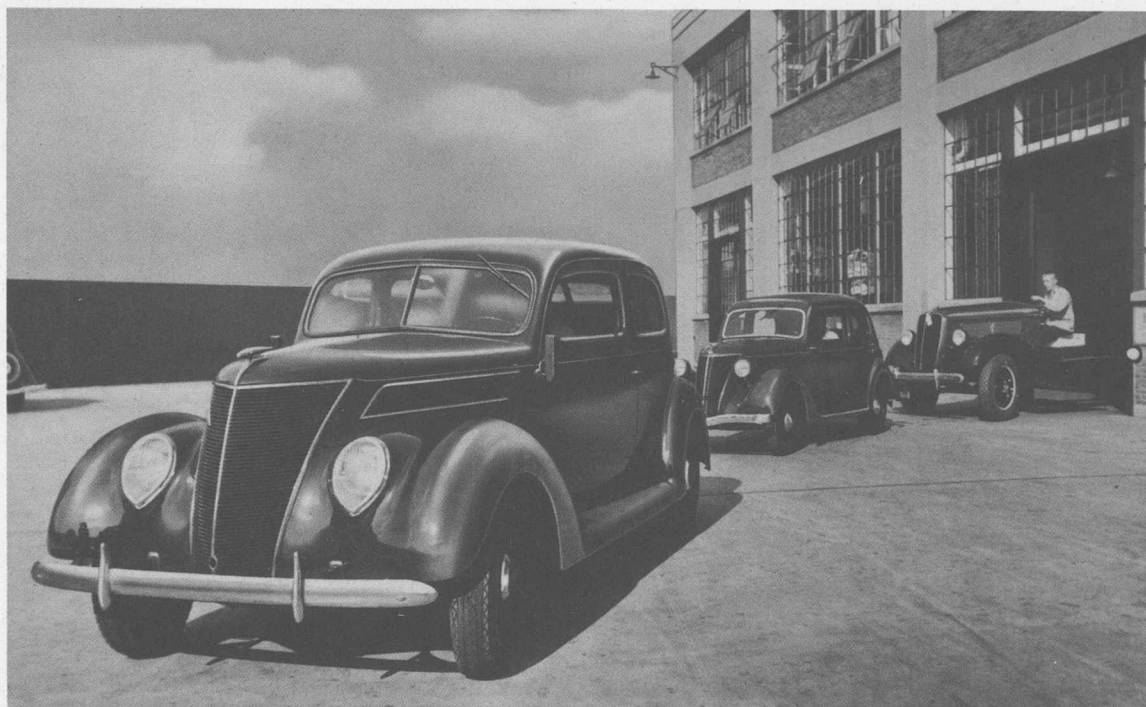
Sadelmageren gennemskærer 50 Lag Betrækstof paa een Gang.



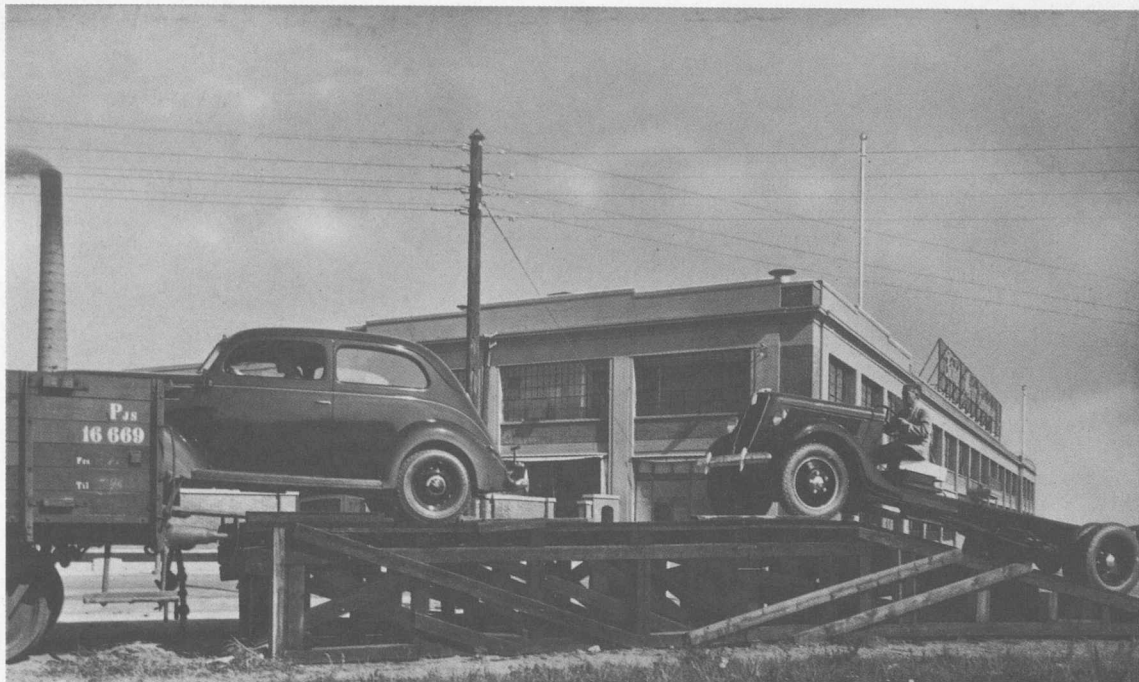
Et Hjørne af Sadelmagerværkstederne.



Paa Transportbaandet glider Chassiset langsomt gennem Monteringshallen og paamonteres alle de Dele, som gør det til et komplet Automobil. Det færdige Karosseri sænkes ned paa Chassiset og fastgøres.



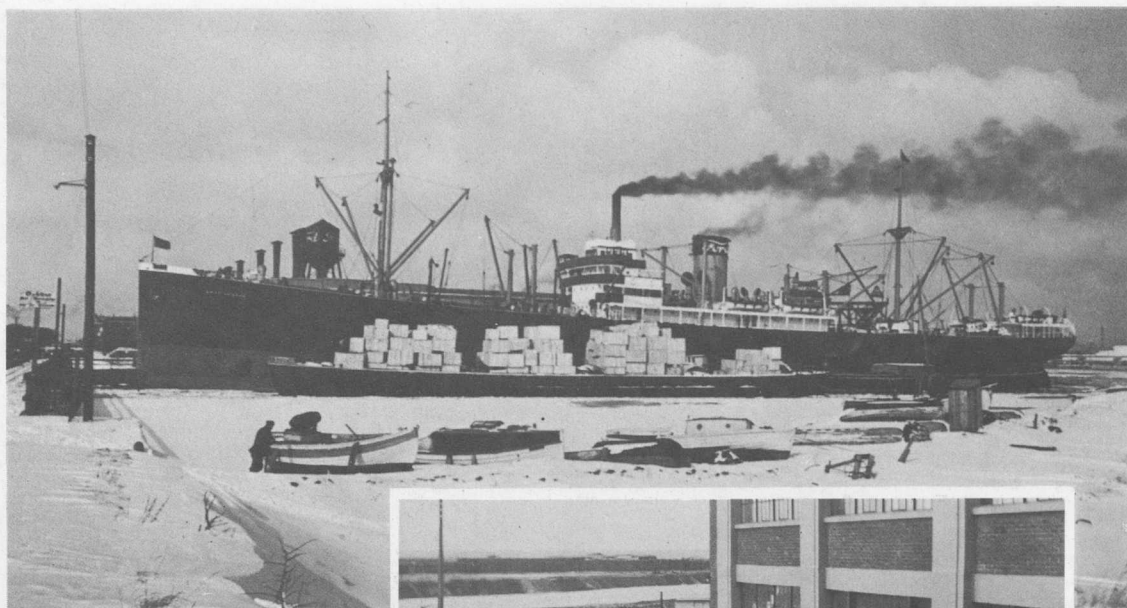
Færdige Vogne forlader Fabriken.



Automobilerne køres op paa Jernbanevogne. I Sæsonen afsendtes hele Jernbanetog til Forhandlere i Provinsen.



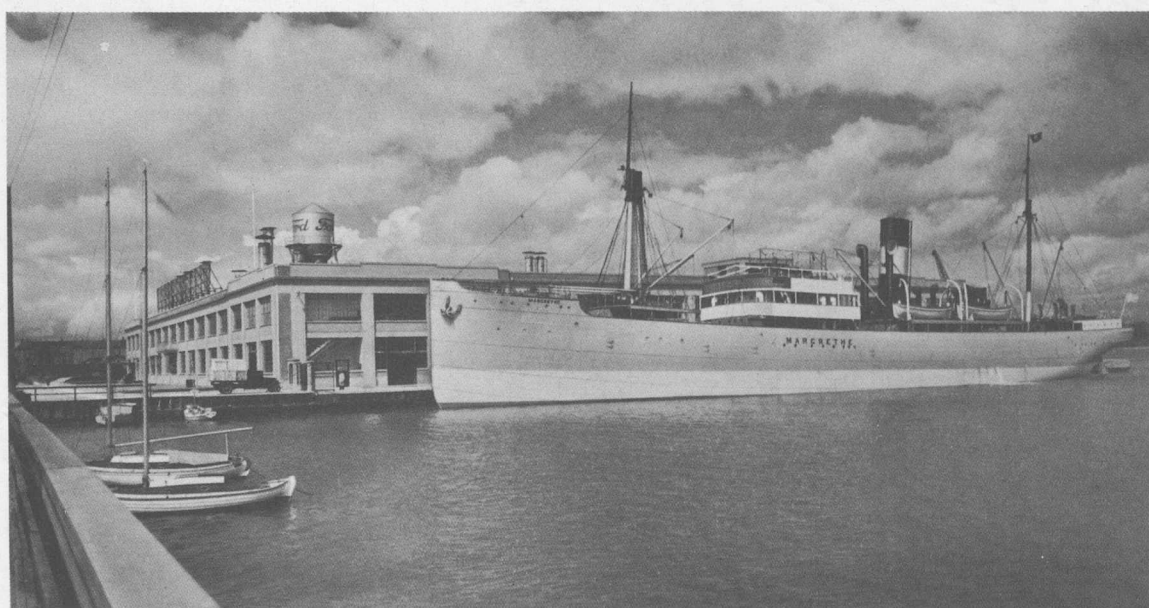
Til Transport af Automobiler havde Fordfabriken sikret sig en Række Skibe, specielt indrettet hertil. Billedet viser m/s „Ægir“, som havde Plads til 350 Automobiler. Lignende Skibe var m/s „Odin“ - Kapacitet 220 Automobiler - og m/s „Charlotte“ - Kapacitet 70 Automobiler -.



Ford Damper „East Indian“
losser ved Fabrikens Kaj.
Marts 1926.

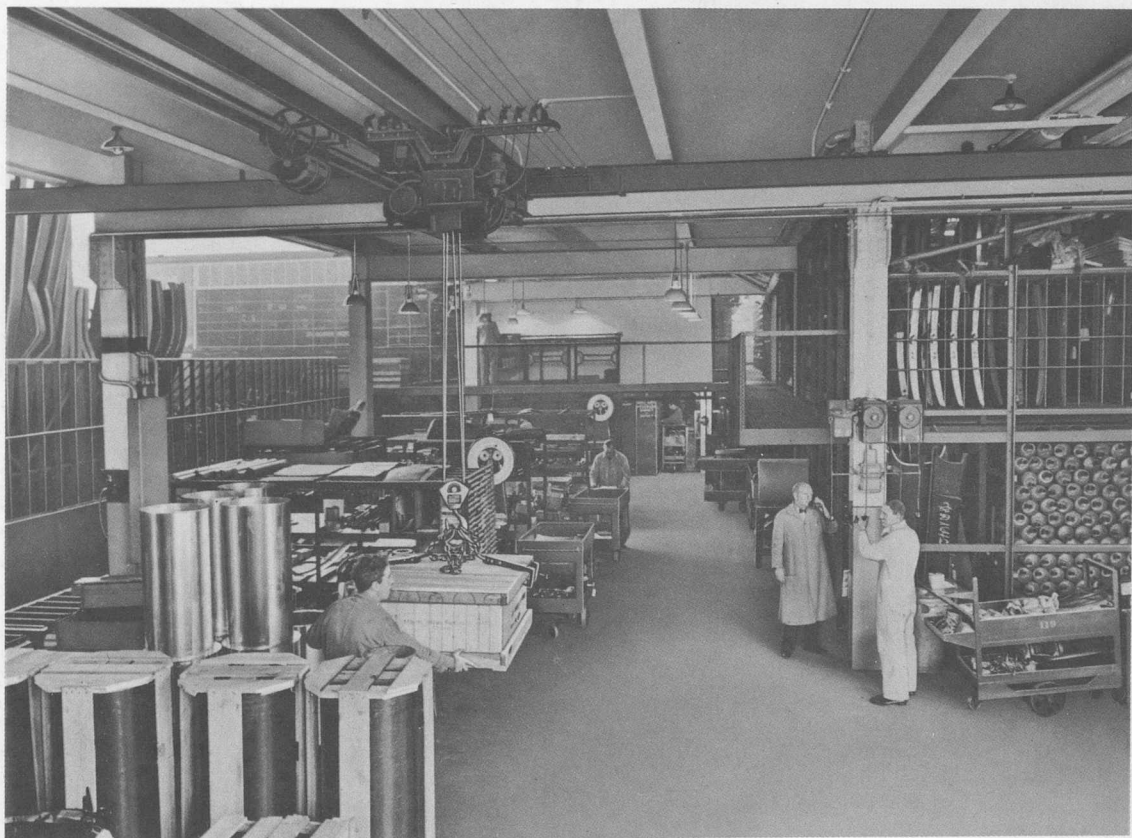


Varer modtages fra danske Leverandører



D.F.D.S' Damper „Margrethe“, som gik i Rutefart paa England med Landbrugsprodukter,
oplosser Automobilede og Fordson Traktorer ved Fabrikens Kaj.

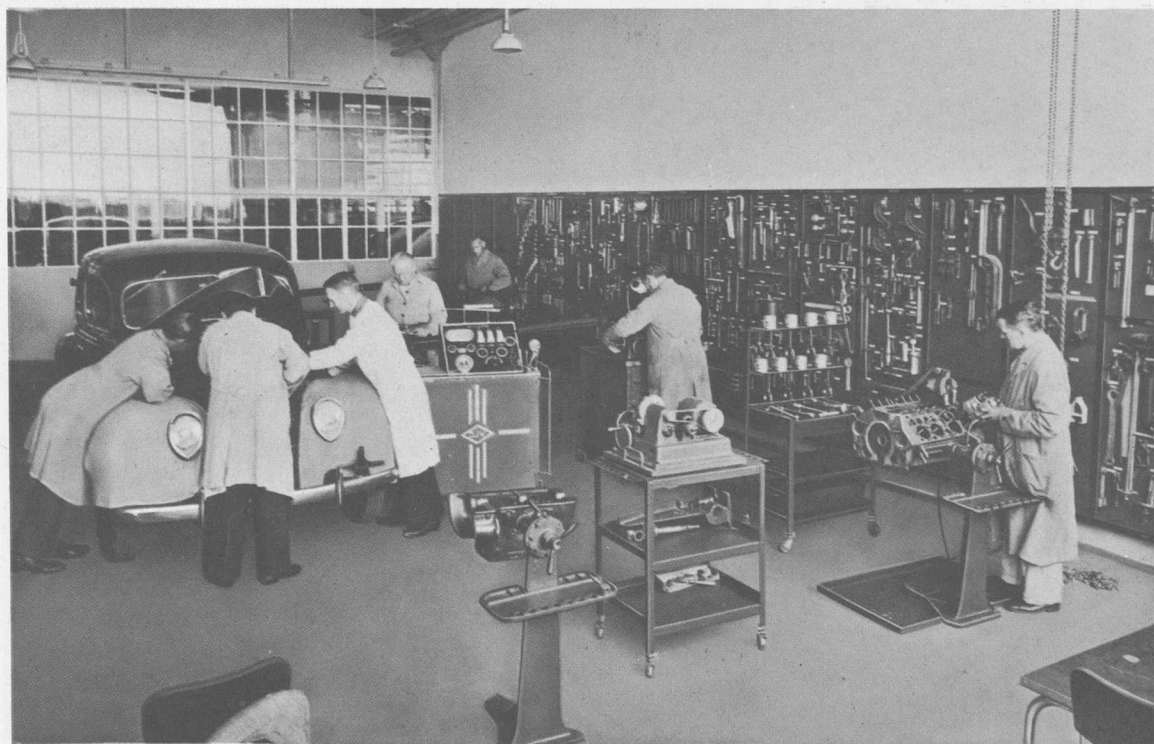
Reservedelslageret omfatter mange
Tusinde forskellige Dele.



Reservedelslagerets Forsendelsesafdeling.



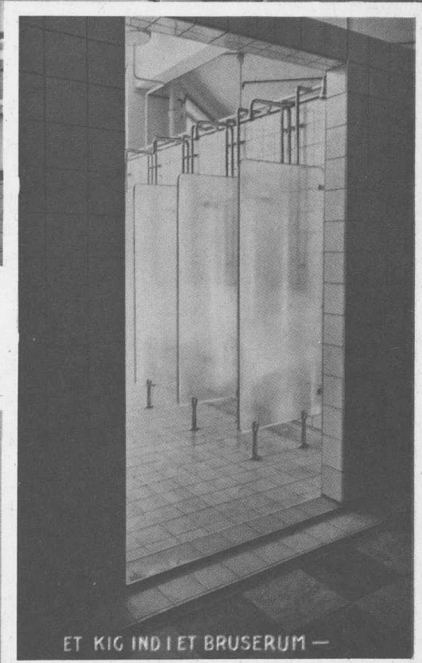
Ford Service omfatter en saakaldt Motor-Ombytningsplan, som gaar ud paa at levere fabriksombyggede Motorer til Fordejere til Udskiftning af slidte Fordmotorer. — De fabriksombyggede Motorer er i samme mekaniske Stand og dækket af samme Garanti som nye Motorer og leveres for en Brøkdel af en ny Motors Pris.



Service-Skolen. Mekanikere fra de aut. Fordforhandlere og fra større Virksomheder og Institutioner, som er Ejere af flere Ford Automobiler, undervises i de sidste Nyheder m. H. t. korrekt Reparation og Justering.



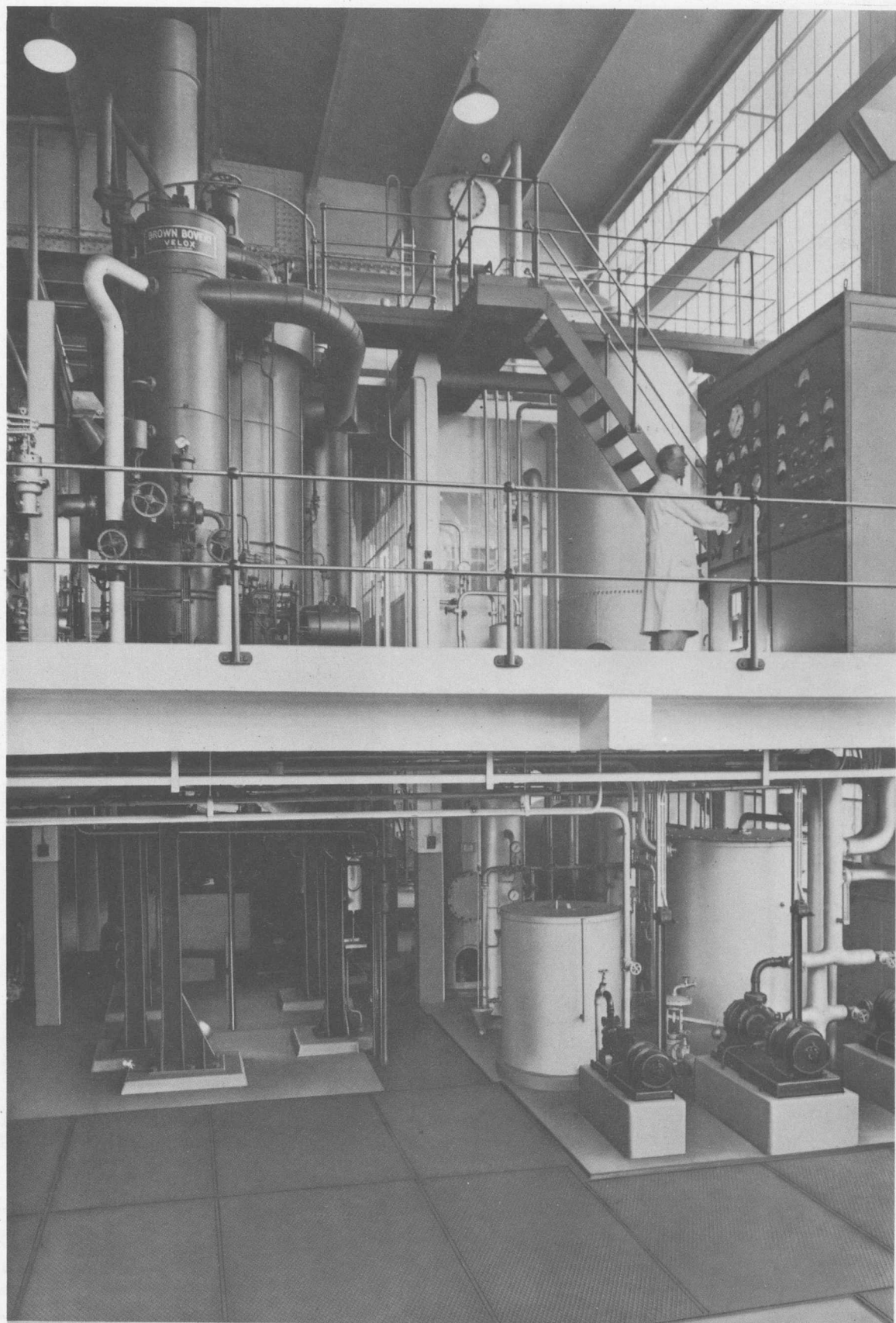
Interiør fra Omklædnings-, Vaske- og Baderum



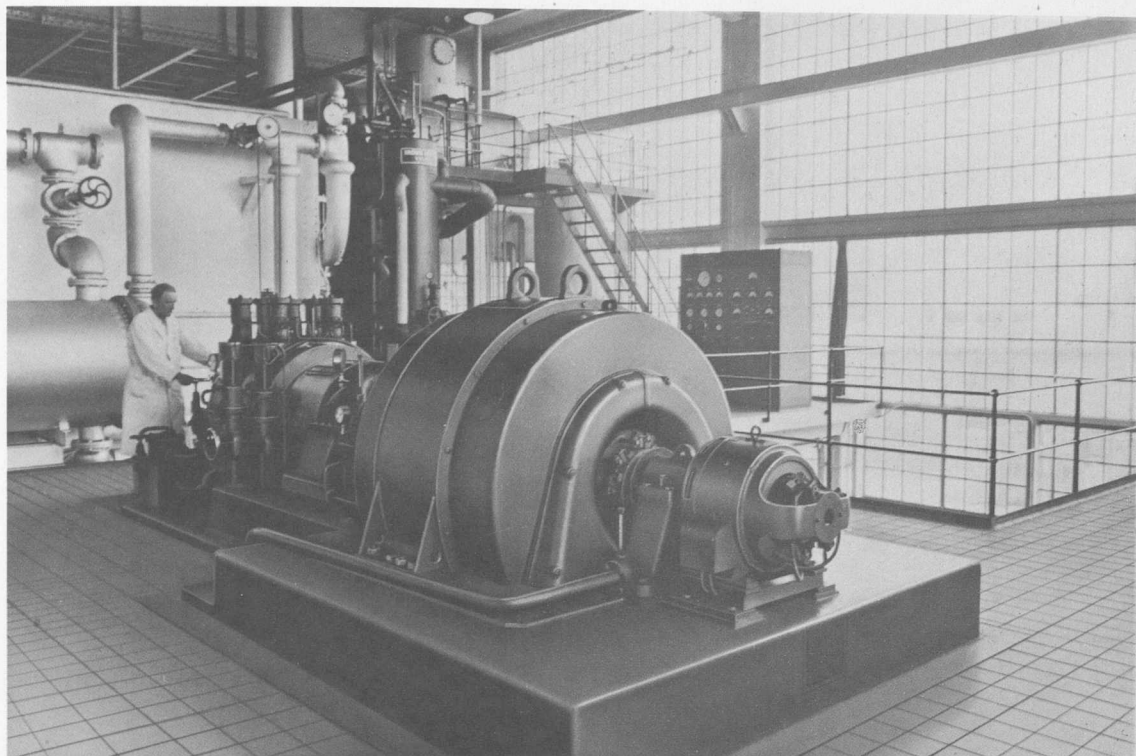
ET KIG IND I ET BRUSERUM —



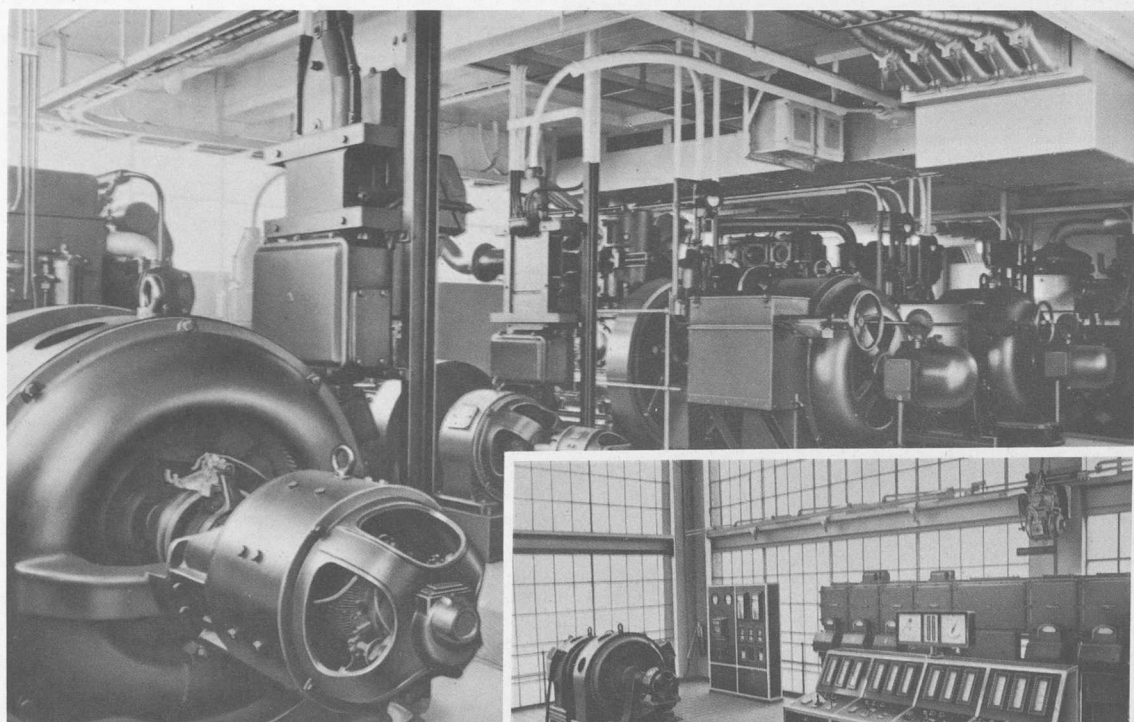
Fabrikens Skadestue. Behandlingen udføres af uddannede Samariter.



Fra Kraftstationen. Oliefyret „Velox“ Dampgenerator med en Kapacitet paa 10.000 kg Damp pr. Time ved 40 Atmosfærers Tryk og 400⁰ C.



Kraftstationens Hovedmaskine, en 800 KW Turbo-Generator bestaaende af en Damp turbine som løber 5500 Omdrejninger i Minuttet, og tilkoblet Vekselstrømsgenerator 3×380/220 Volt.

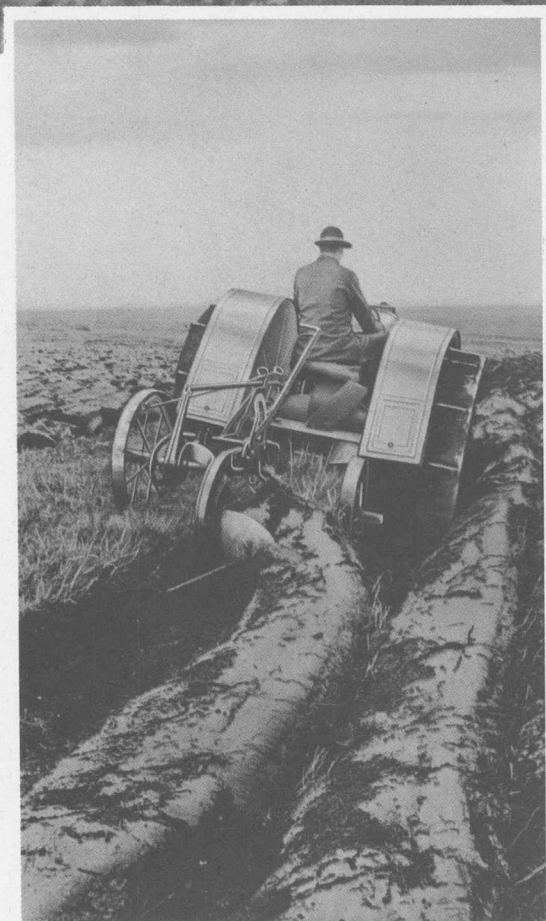


Luftkompressoranlæg, Kapacitet 40 m³
Luft med 8 Atmosfærers Tryk pr. Minut.
I Forgrunden Anlæg for Nødbelysning,
et 150 HK Diesellaggregat.

Manøvrepult for Fabriken Kraftmaskiner.



Fordson Traktor under Prøvepløjning ved Statens Redskabsudvalgs Traktorprøve i September 1930.

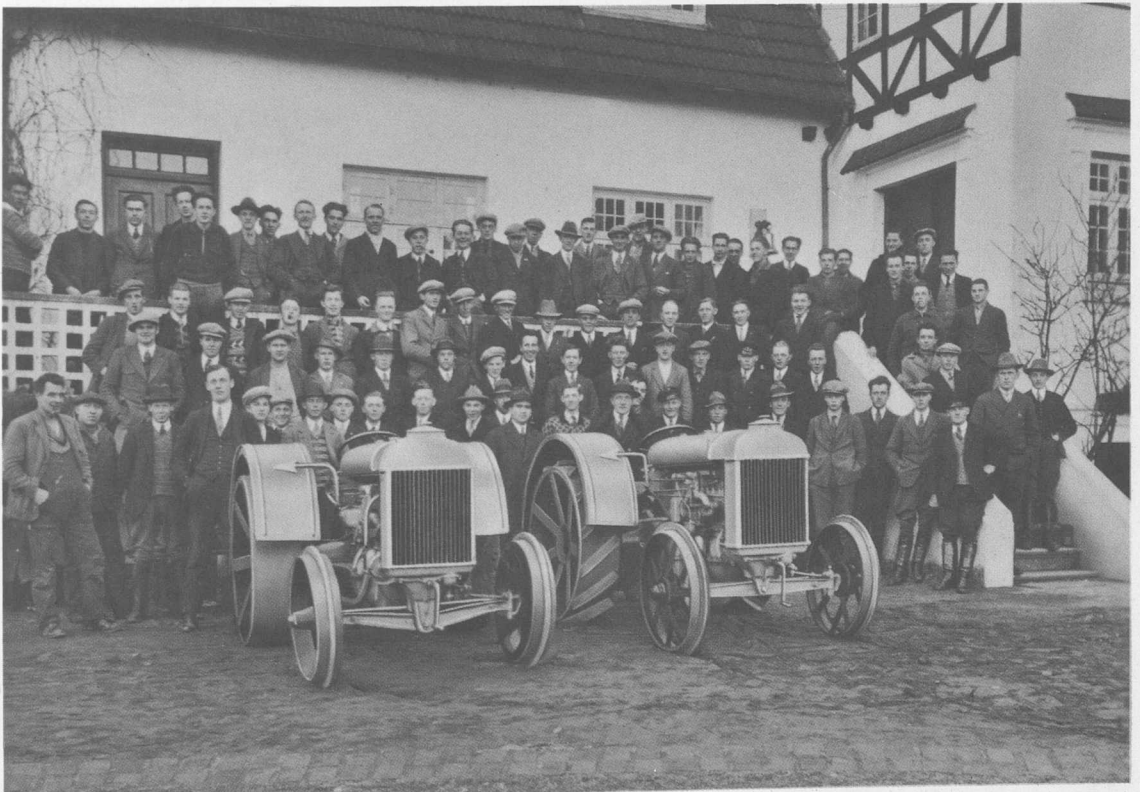


Fordson Traktoren bragtes paa Markedet i Amerika i 1917 og indførtes i Danmark i 1919. Fabrikationen skete den Gang i Detroit, men overførtes senere til Cork og derfra i 1932/33 til den nye Fordfabrik i Dagenham uden for London. — Der er ialt fremstillet lige ved 1 Million Fordson Traktorer, som er spredt ud over hele Jorden. Deraf er nogle Tusinde solgt i Danmark og de Lande, som forsynes med Ford Produkter fra Fabriken i København.

Fordson Traktor med eenfuret Plov ved Oppløjning af Hede.



Fordson paa Jubilæumsudstillingen Bellahøj 1938.



For at udbrede Kendskabet til Fordson Traktoren og dens rette Behandling afholder Fabriken hver Vinter en Række gratis Traktorkursus Landet over hos de autoriserede Forhandlere og paa Landbrugsskoler. Billedet viser Deltagerne i et saadant Kursus paa Vejlbj Landbrugsskole ved Aarhus.



Billeder fra forskellige Fordforhandlernes Virksomheder for 20 Aar siden.

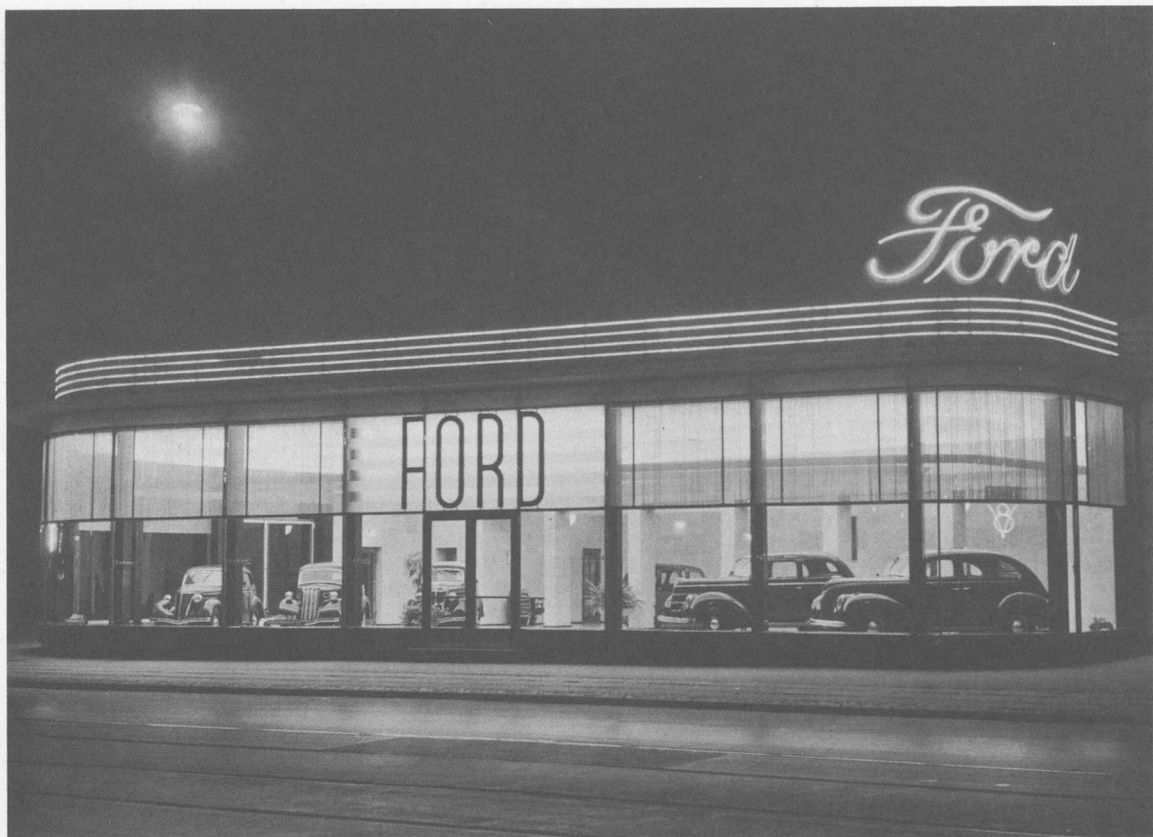




Primitiv Begyndelse til stor Fordforhandlervirksomhed.



Nye Ford Automobiler til Indregistrering opstillet uden for en autoriseret Fordforhandlers Forretning. — Typisk Billede 1. April under den tidligere Automobil-Skatteordning.



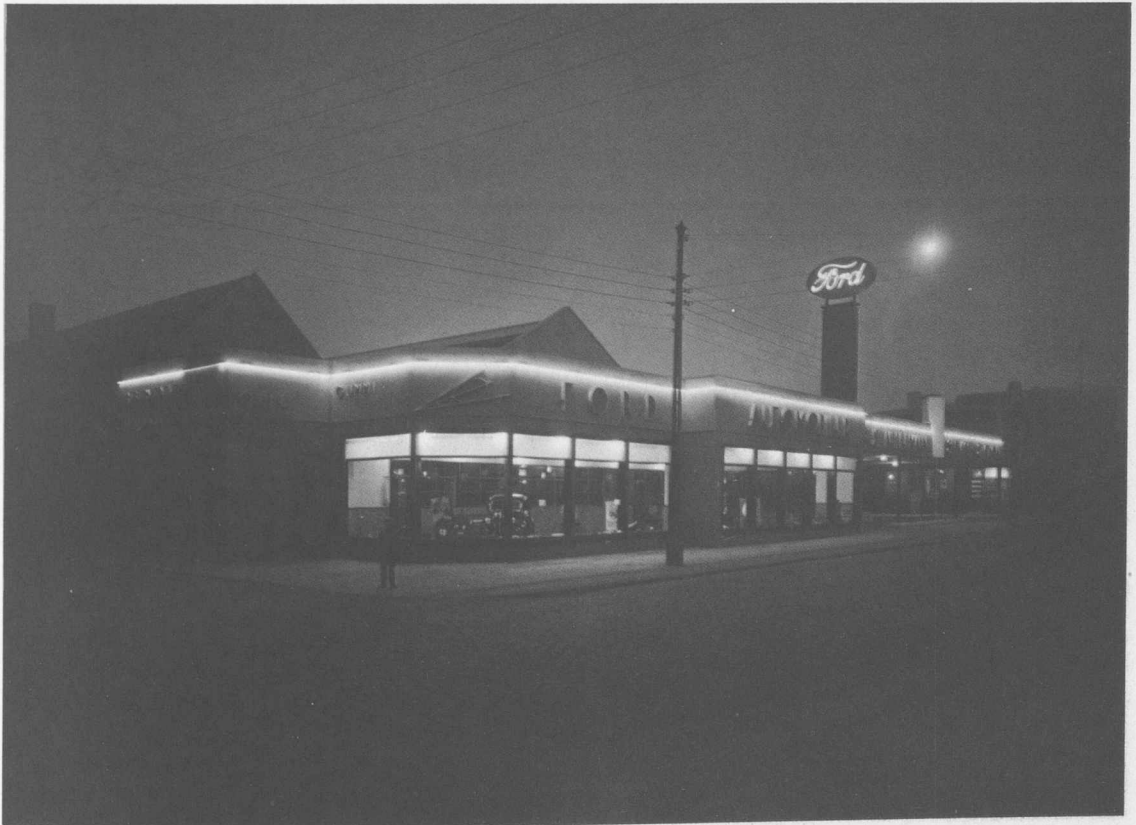
Ford Udstillingslokale i Byens Centrum.



Moderne Fordforhandler-Forretning.



En Række Billeder af moderne Fordforhandlers Bygninger illustrerer bedst Forskellen paa den Hjælp, en Automobilist kunde faa for 25 Aar siden, og den Service, der i Dag ydes af den autoriserede Fordforhandler, som findes i enhver By af nogenlunde Størrelse.



Moderne Ford Automobilforretning ved en dansk Hovedvej.



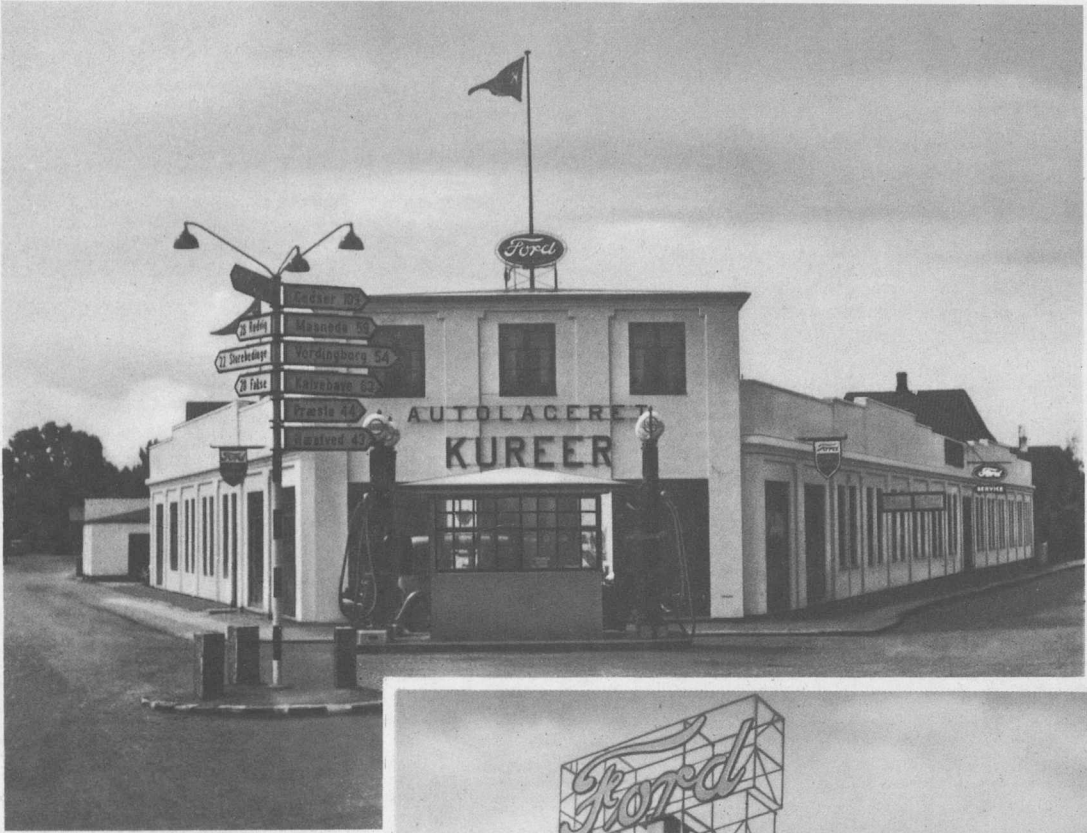
Forhandlerbygning præget af en enkel, funktionalistisk Arkitektur.



Om Aftenen er Forhandlernes Udstillingslokaler straalende oplyst, og udenfor skinner de kendte røde og blaa Neonskilte, Ford-Ovalen og Service-Pilen, den Vejfarende i Møde



Stor Gaardsplads og let Tilkørsel til Værkstedet er af Betydning for en Fordforhandler.



Velbeliggende Fordforhandlerkompleks.



Billedet tilhøjre viser, hvor stærk Udviklingen har været inden for Fordforhandlernes Virksomheder.

Fra primitiv Begyndelse i 1922 (se Billedet øverst Side 89) til denne Forretningsbygning i 1931.



Udstillingslokale for Automobiler.



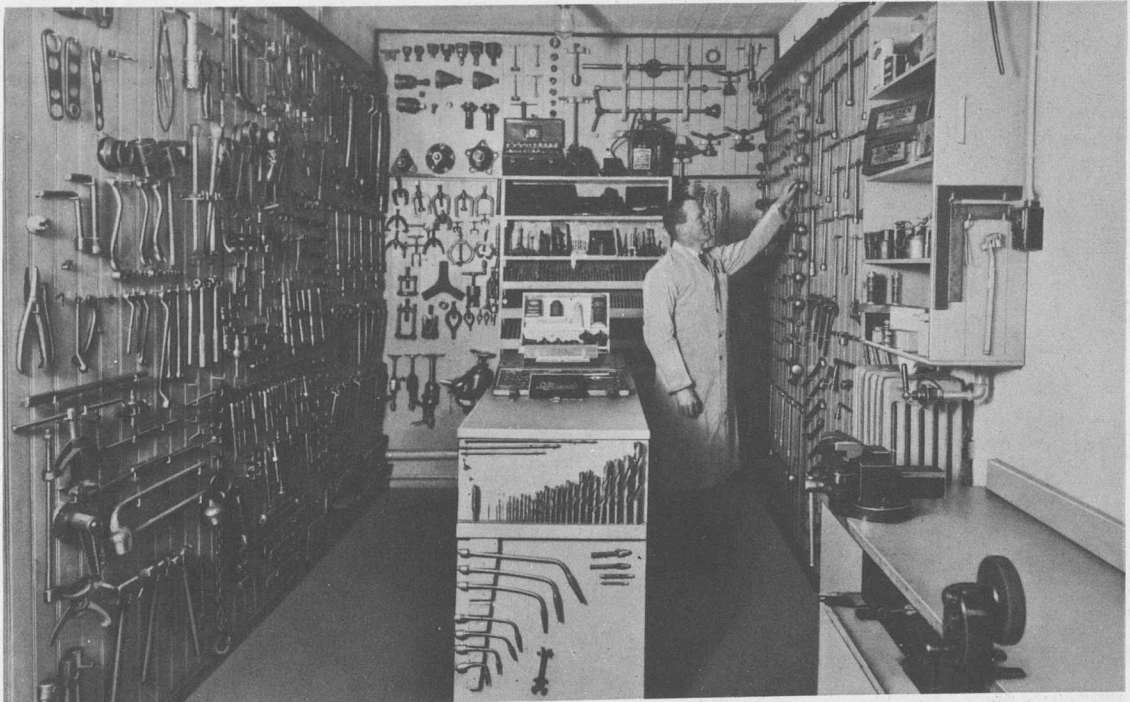
Salget af brugte Vogne er en vigtig Del af en Automobilforhandlers Forretning.



Salgshal for nye og brugte Automobiler.



Moderne Reparationsværksteder hos autoriserede Fordforhandlere.



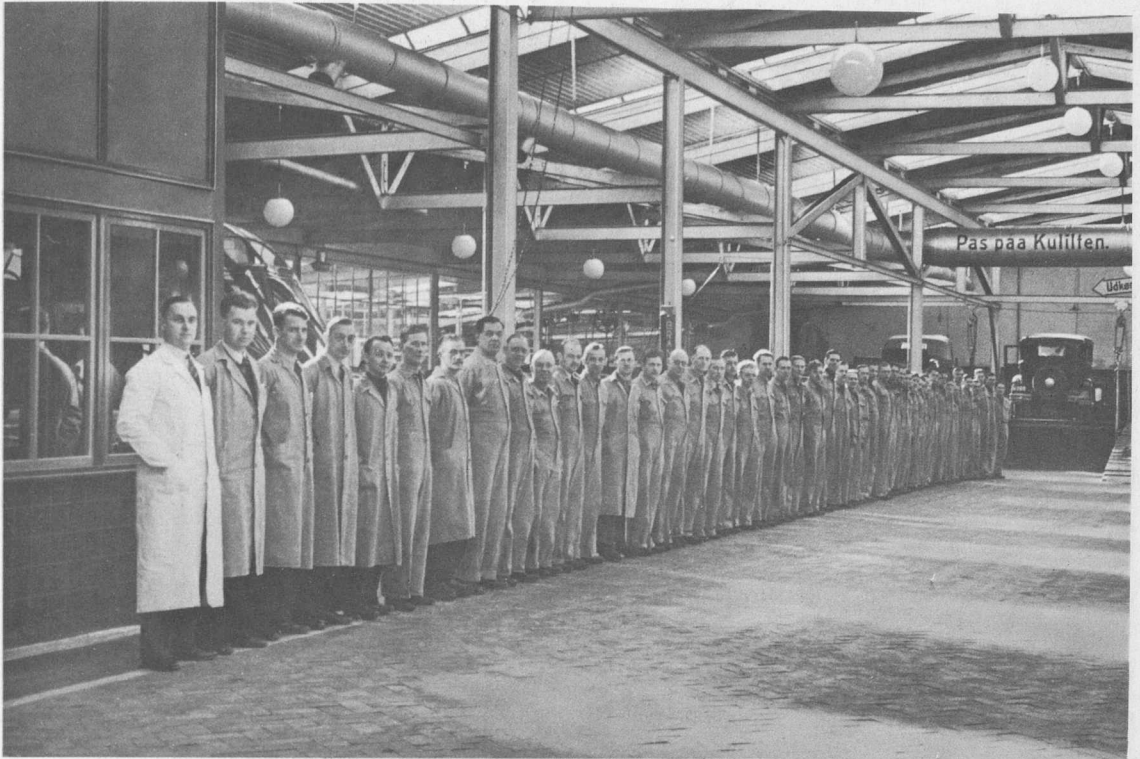
Værktøjsdepot hos en Fordforhandler. Til Reparation af moderne Automobiler kræves et stort Udstyr af Specialværktøjer og Maskiner.



Orden og Renlighed er uafviselige Krav, man maa stille til et moderne Automobilværksted. Et Automobilværksted skal være lyst og rent, saa Vagnejerne ikke risikerer at faa deres Vogne tilsmudset ved Reparation eller Eftersyn.



Reservedelslager hos Fordforhandler i mindre Provinsby. Ford Service betyder bl. a., at man kan faa Ford Reservedele til faste Priser, hvor i Landet man end befinder sig.



Værkstedspersonale hos en autoriseret Fordforhandler.



Eksempel paa en Ford „Service-Station“, — Filial af en større Ford Forhandler-Forretning.



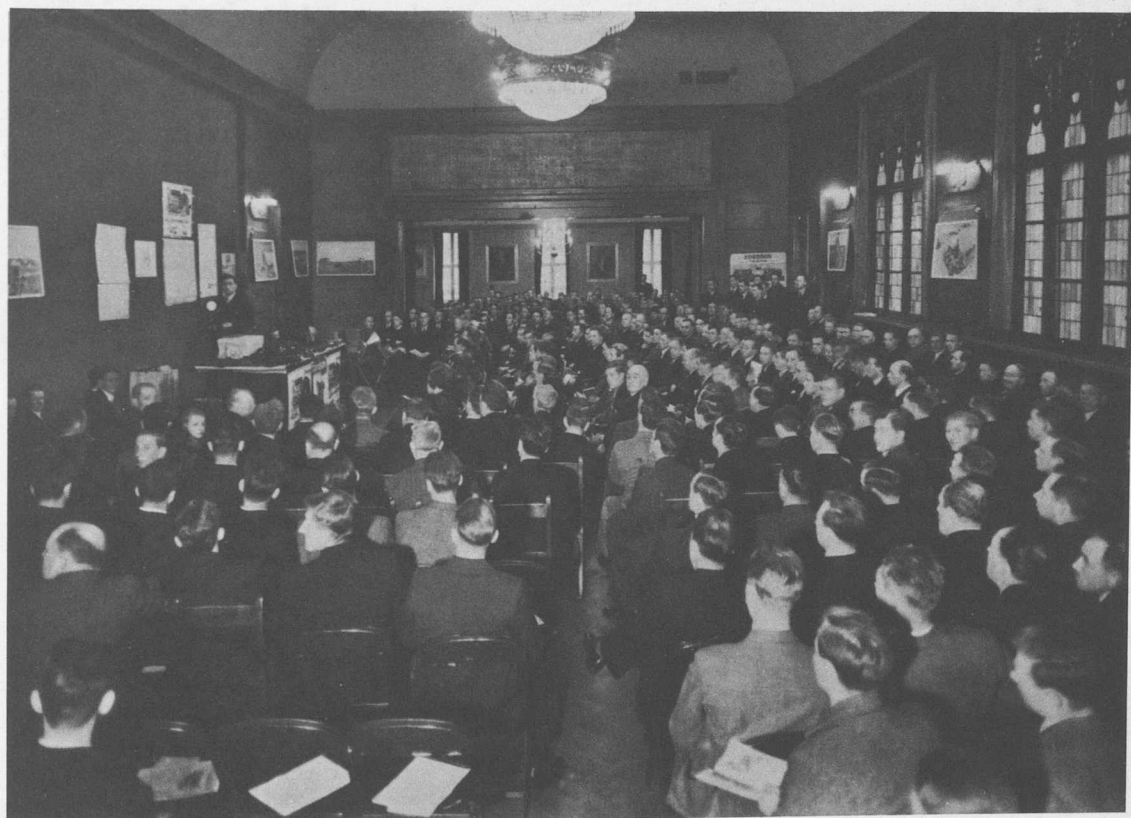
Eksempler paa norske Forhandlers Bygninger. Der er Fordforhandlere overalt i Norge fra Kristianssand S. til Kirkenes i det nordligste Norge.



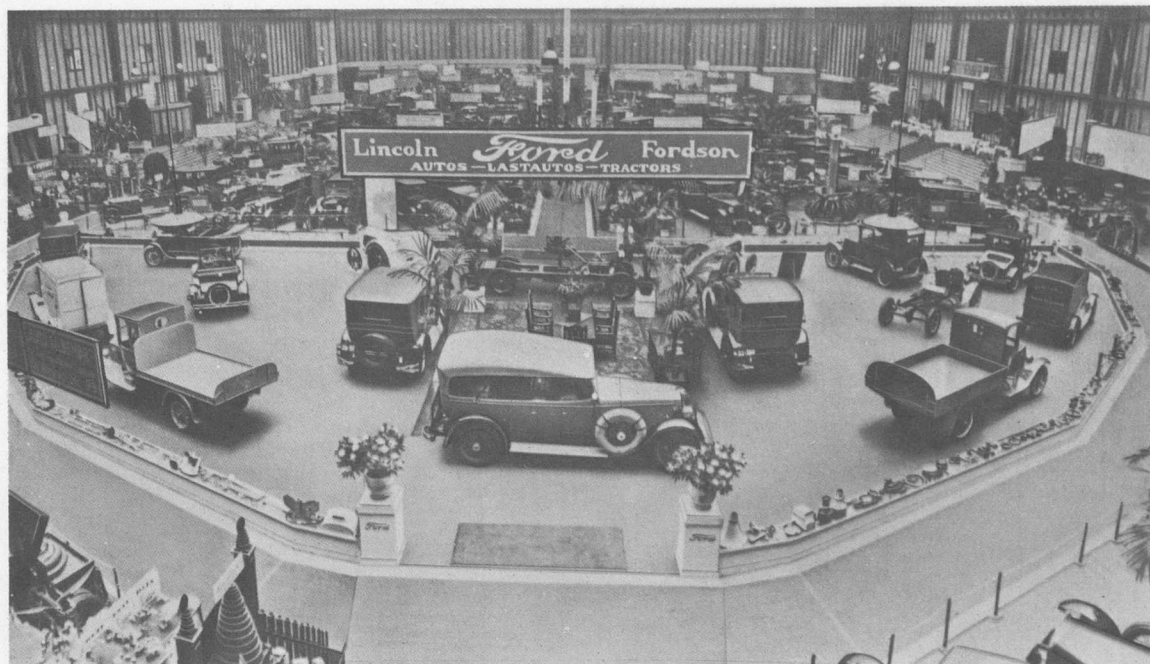
Aftenbillede af norsk Fordforhandler-Forretning.



Norsk Traktor-Repræsentation.

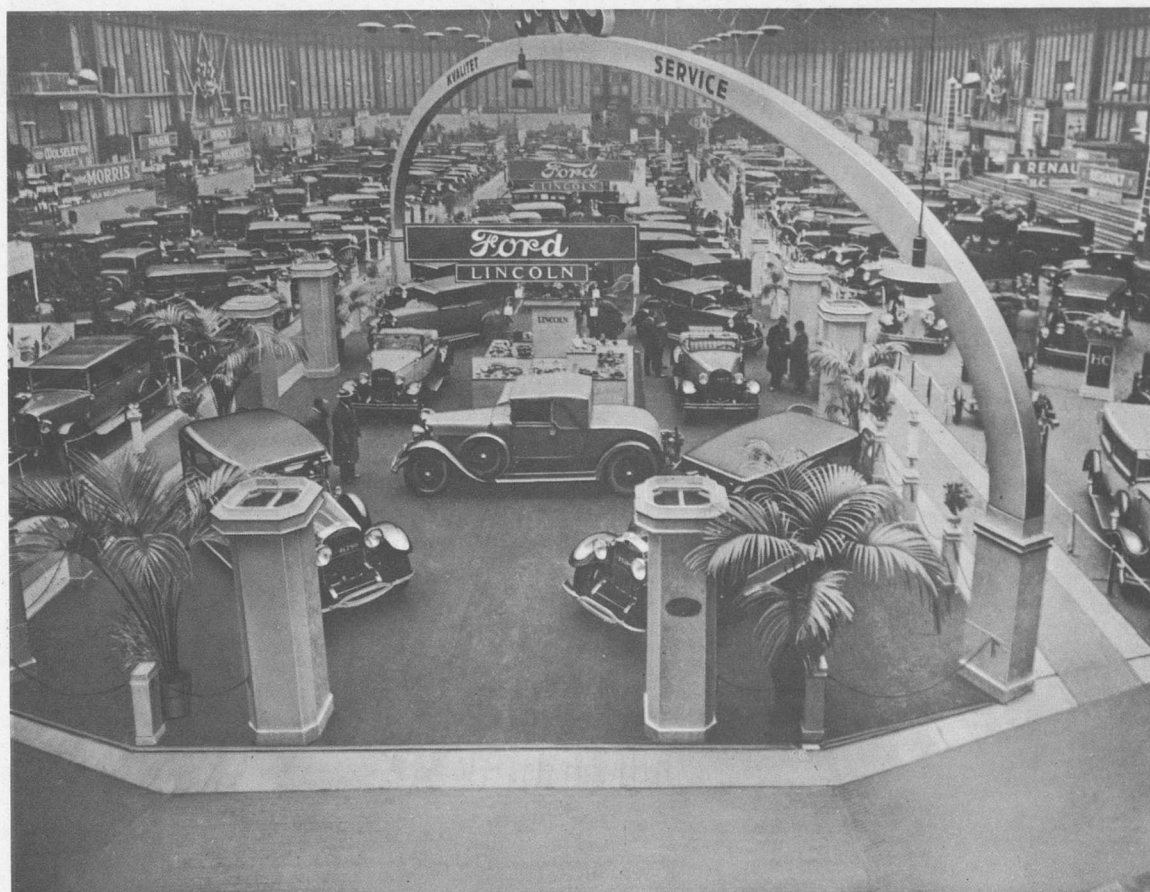


Et af de mange Traktorkursus for Brugere og Ejere af Fordson Traktorer i Norge.

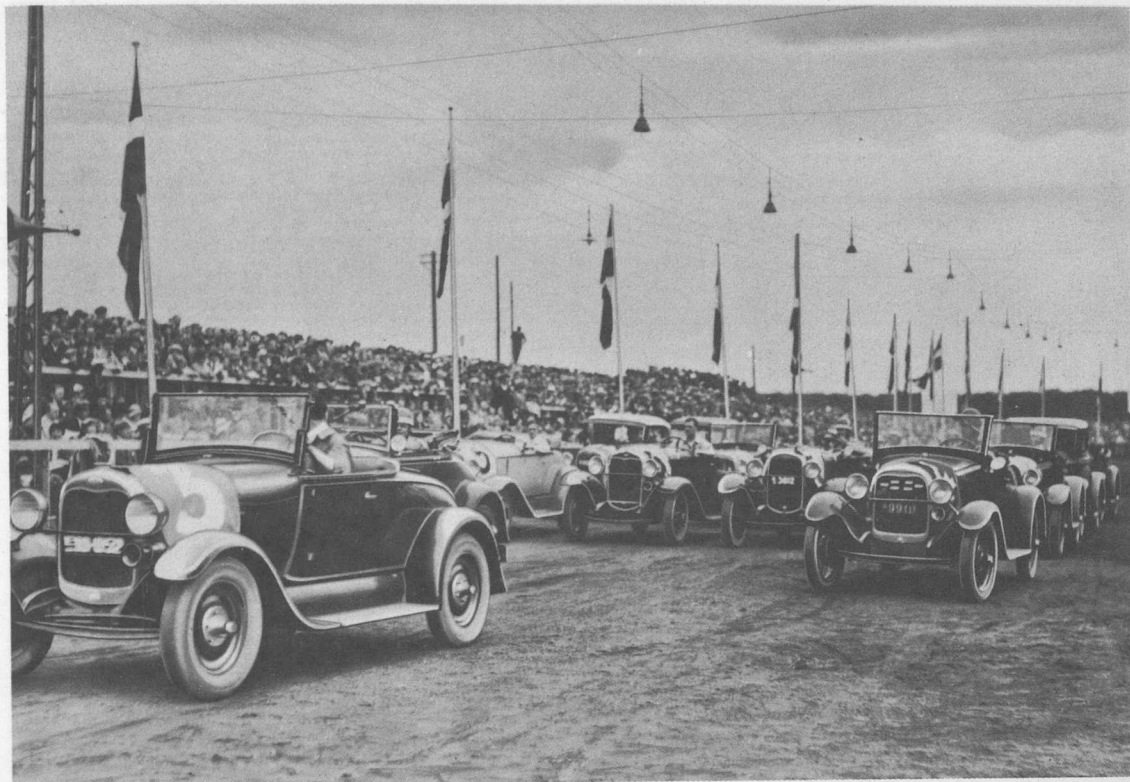


Forum 1926.

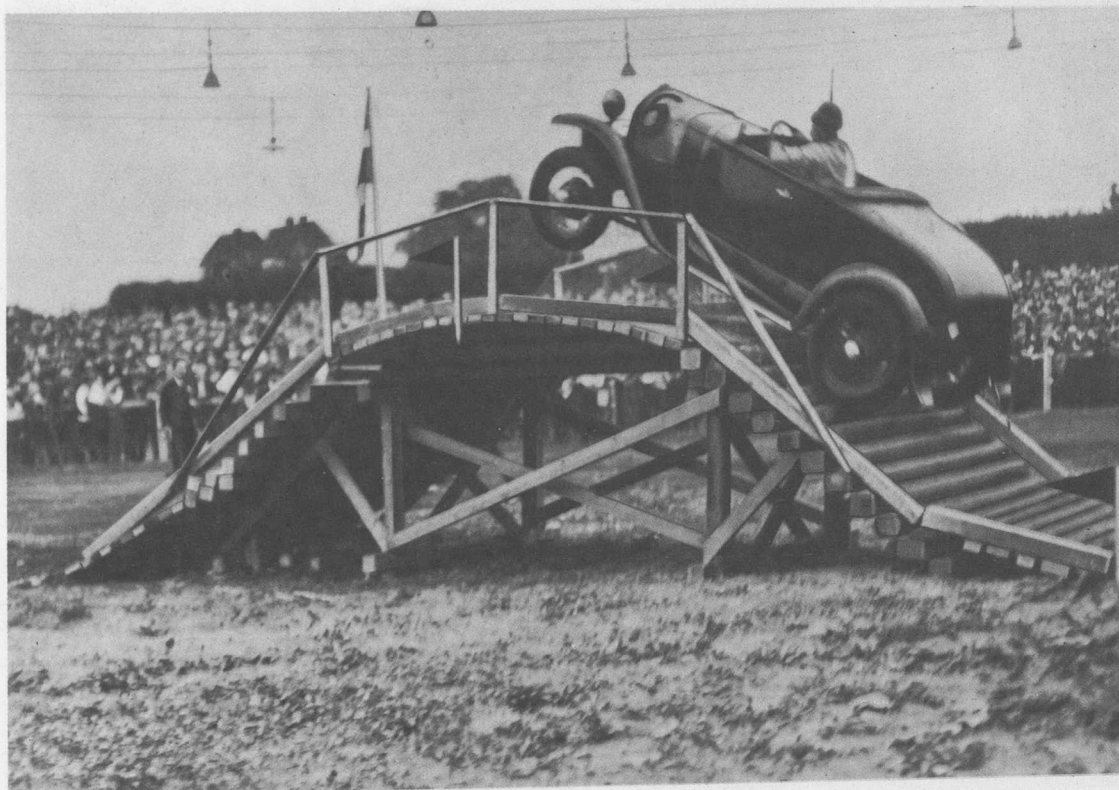
Ford Motor Company A/S har i de forløbne 25 Aar arrangeret og deltaget i en Række Udstillinger. Billederne paa denne Side viser Ford-Standen paa et Par af de internationale Automobiludstillinger i Forum.



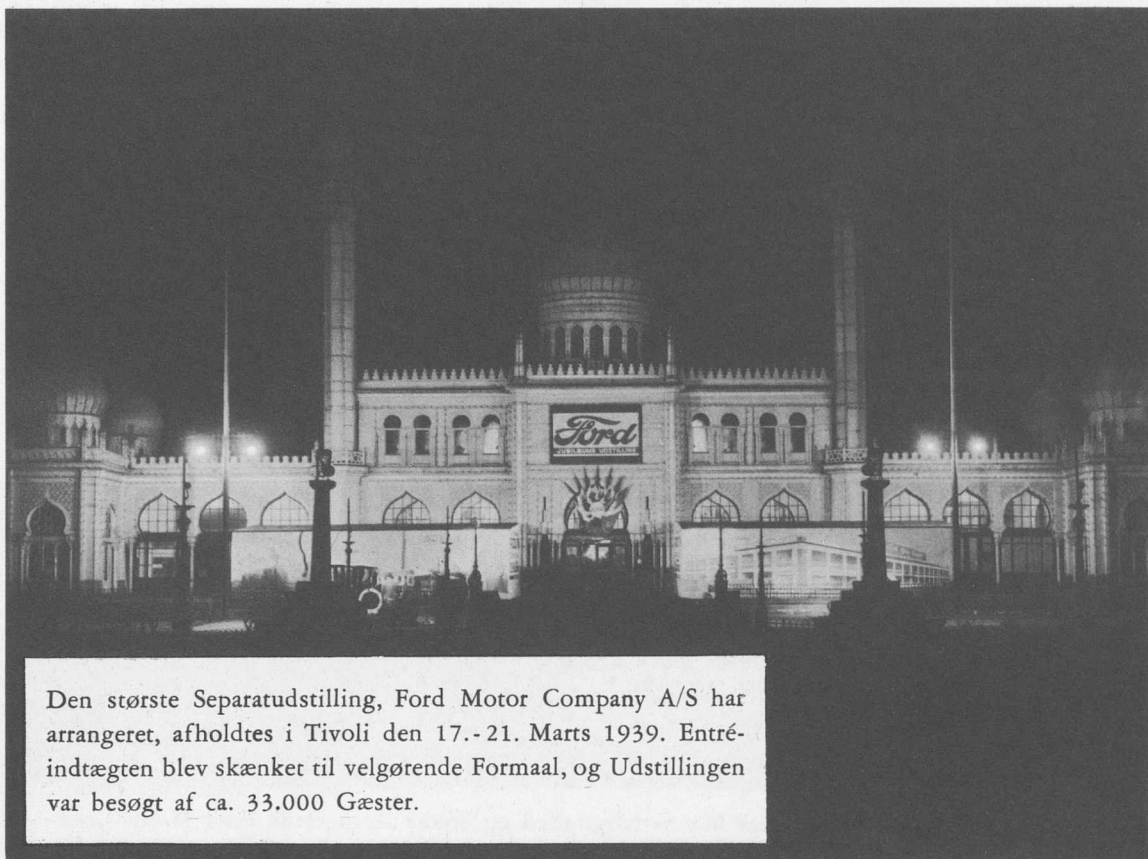
Forum 1930.



For at vise Ford Automobilernes Manøvreedygtighed og Styrke arrangerede Ford Motor Company A/S den 5. Juli 1931 en Ford-Rodeo paa den gamle Dirt-Track-Bane paa Roskildevej ved København. Billedet viser Vognenes Præsentation for Publikum. Der var ca. 25.000 Tilskuere.

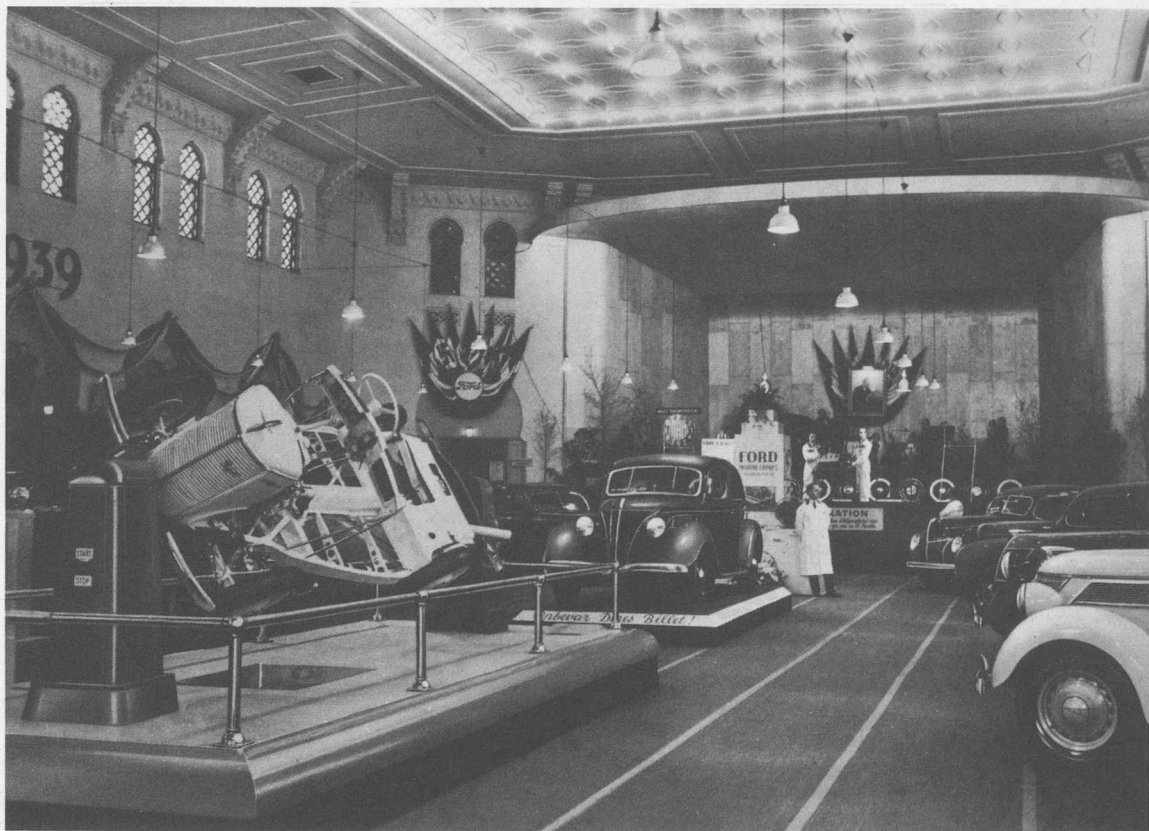


Der var mange Slags Forhindringer, som Vognene skulde passere, deriblandt Trappen. Her ses en af Vognene under Forcingen.



Den største Separatudstilling, Ford Motor Company A/S har arrangeret, afholdtes i Tivoli den 17.-21. Marts 1939. Entréindtægten blev skænket til velgørende Formaal, og Udstillingen var besøgt af ca. 33.000 Gæster.

Tivolis Koncertsal i Aftenbelysning.



Et Vue over Udstillingens Hovedhal (Koncertsalen).



Last- og Varevognsudstillingen i Rosengården bag Koncertsalen.



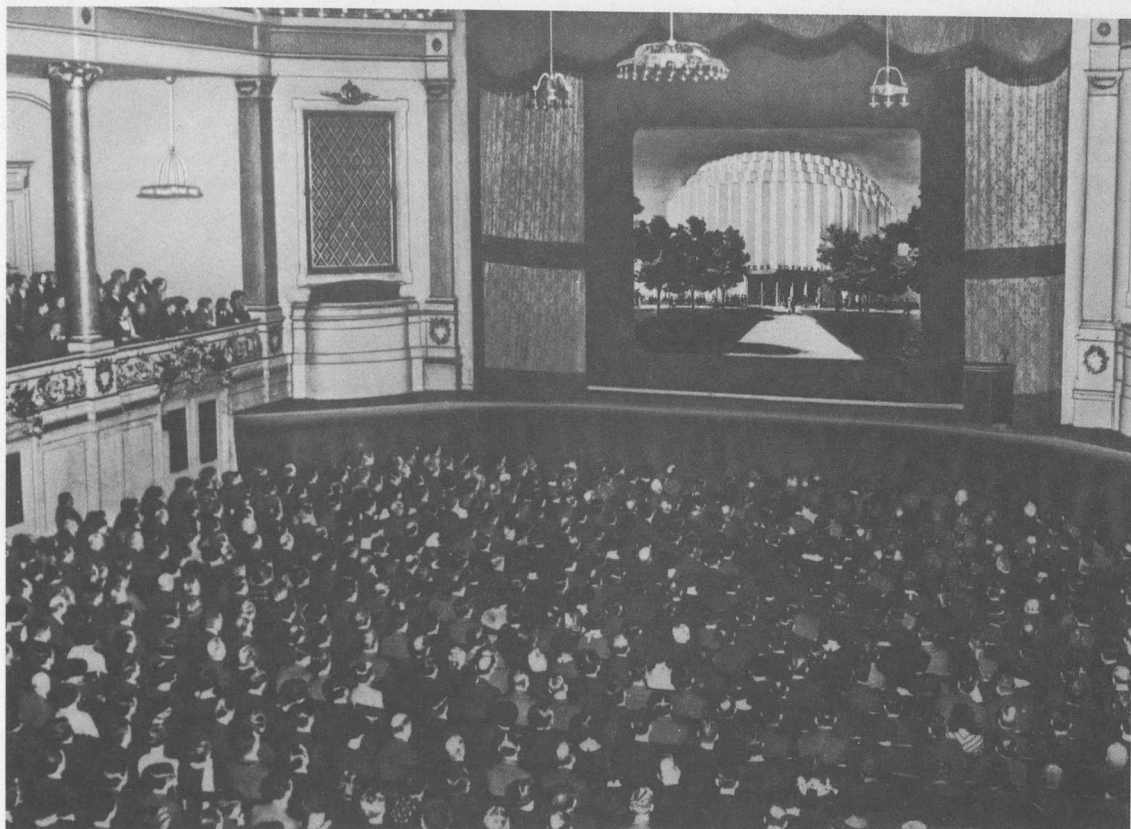
Udstillingens Protektor, H. k. H. Prins Knud, gør sig bekendt med de sidste Forbedringer.



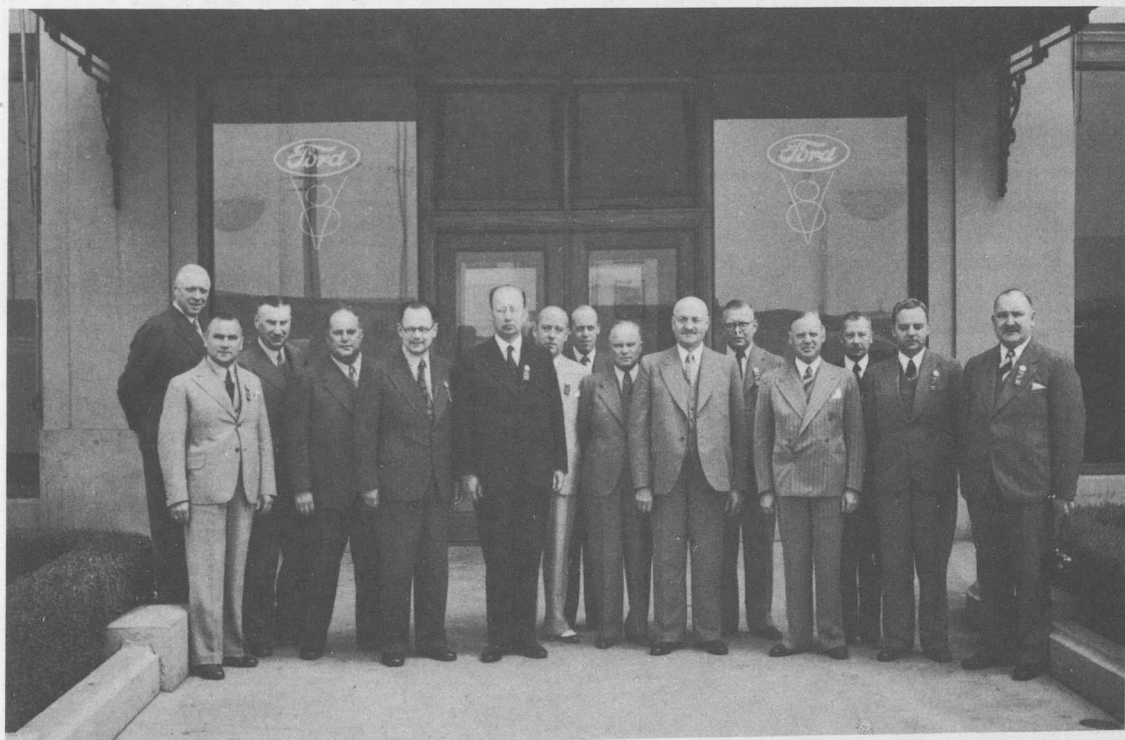
Under en Propaganda-Rundrejse i Europa besøgte en 3-Motors Ford Flyvemaskine København i Dagene den 30. August - 2. September 1929. Den blev forevist for en indbudt Kreds af Sagkyndige fra Stat og Kommune, Hær og Flaade.



Danske og norske Fordforhandlere foretog i Dagene den 9.- 16. Juli 1934 en Studierejse til den store, nye Fordfabrik i Dagenham uden for London. Deltagerne var saa heldige at træffe den danskfødte Chas. E. Sorensen (x), en af Henry Fords nærmeste Medarbejdere og Medlem af Bestyrelsen for Ford Motor Company A/S.



Filmsforestilling for 1500 Personer i Odd Fellow Palæet den 10. Januar 1935, arrangeret af Ford Motor Company A/S. Der forevistes Films fra Ford-Fabrikkerne i Detroit og Verdensudstillingen i Chicago.



Under den internationale Handelskongres i København i Slutningen af Juni 1939 besøgte den lettiske Handelsdelegation Fordfabriken i Sydhavnen.



Paa Rejsen til U. S. A. i Foraaret 1939 besøgte Deres kongelige Højheder Kronprins Frederik og Kronprinsesse Ingrid Ford Motor Company, Detroit, og besaa Fabrikerne under personlig Ledelse af Henry og Edsel Ford.

