

Ford



F. Bülow & Co.
København C.



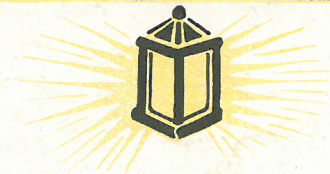
Henry Fords Fremtidsplaner paa det Tidspunkt, da han startede Ford-Motor-Company — altsaa for smaa ti Aar siden:

JEG vil bygge en Motor-Vogn for de mange. Den skal være stor nok til en hel Familie og lille nok til, at en enkelt Mand let kan have med den at gøre — og den skal være let bygget, saa den bliver økonomisk i Brug.

Den skal bygges op af det bedste Materiale og af de bedste Arbejdere, der kan faas for Penge, efter de mest enkle Tegninger, moderne Ingeniørvidenskab kan frembringe.

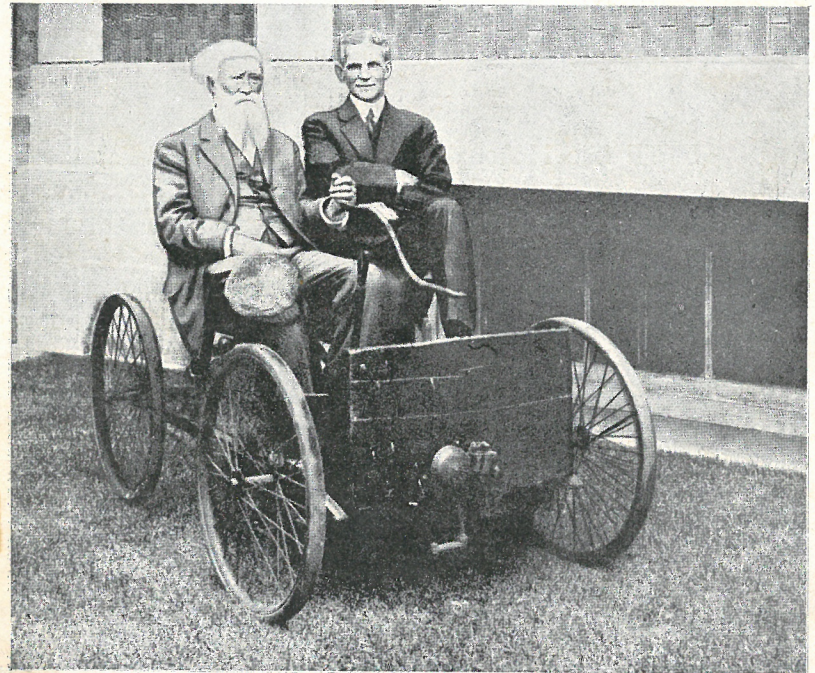
Men den skal være saa billig, at selv Folk, der ikke ønsker at ofre de store Beløb, kan komme til at eje den og glæde sig med deres Familie ved lykkelige Timer i Guds store, aabne Natur!

F. Bülow & Co.

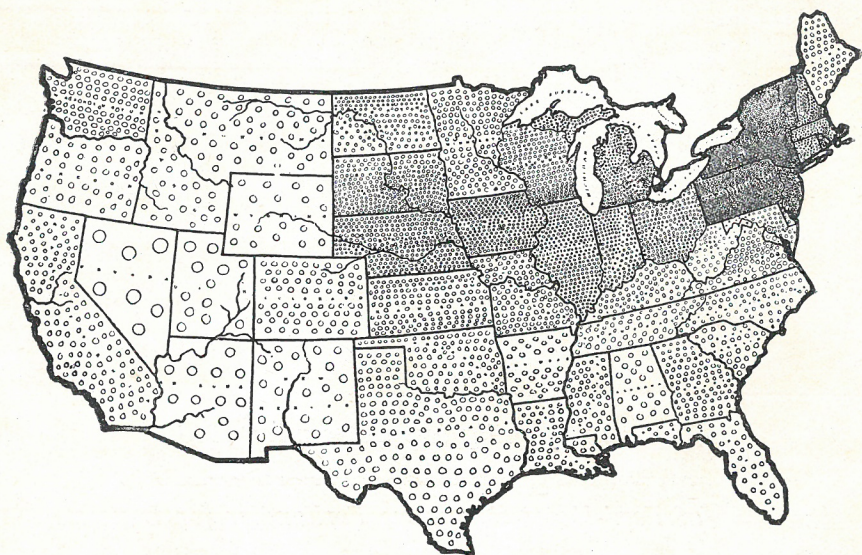


Trykt og offentliggjort i December 1913.

Udgivet af Ford-Motor-Companys Forhandler for Danmark



Den første Ford-Vogn.




Kort over de Forenede Stater, Nordamerika. Punkterne viser — ikke hvor der findes en Ford-Vogn, men — hvor der findes en Repræsentant for og Forhandler af Ford-Vogne. Mængden af disse Udsalgssteder er ganske simpelt afhængig af Befolkningstætheden i de forskellige Egne.



DETTE lille Hefte, der er skrevet efter Ford-Fabrikens maanedlige Publikation „Ford Times“ Mønster, skulde være en moderne Forretnings-Reklame, men er — ikke ulig Forbilledet — bleven en Eventyr-Bog.

Her fortælles det moderne Eventyr om en Mand, der satte sig de største Maal og naede dem, ja, som naede langt derudover. Hvis vi fortalte Eventyrets Begyndelse, sprang smaa ti Aar frem og fortalte, hvor langt Eventyrets Helt var naaet paa den Tid, og om det Rige, han har erobret sig, om det Land og de Folk og de Værdier, han vandt, saa vilde Læseren ryste paa Hovedet og sige: Nej, det er for galt! Maa vi saa bede om en af de gamle Nissehistorier, det véd vi, hvad er.

Vi nødes altsaa til at begynde forfra og tage det hele med eller ialtfald fortælle saa meget, at Eventyret, der er sandt fra Ende til anden, bliver forstaaeligt og troværdigt.

Til at begynde med, og før os at se som et spøgefuldt Indfald, byggede Mr. Ford et Køretøj som paa omstaaende Bille- Da han for kort Tid siden fik Besøg af sin Ven John Burro

„Amerikas grand old man of Letters“, satte han og den verdensberømte Digter sig op i det pudsige Køretøj for at blive fotograferet.

Millionæren, Mr. Ford, maa gøre sig lille ved Siden af sin store Gæst for at kunne være i Vognen. Han har dog ellers en smuk Produktion at stille op ved Siden af Burroughs Poesier, idet han til Dato har fabrikeret mere end en halv Million Ford-Vogne, ja, der er i Løbet af 10 Aar fra Ford-Fabriken udgaaet over: **500.000 Automobile!**

4									
5									
6									
7									
8									
9									
total 311									

For 5 Aar siden! En Tavle, hvorpaa Forvalteren fra Udførselsmagasinet i Maj 1908 har afstregget en Uges Ekspeditioner. Tavlen med det lille(!) Antal Vogne opbevares nu som Kuriositet.

Paa Besøg i Verdens største Automobilfabrik

Af en amerikansk Journalist i *Ford-Times*, Juni 1913.

HAN stod paa en lille Balkon paa Sydsiden af Ford Motor Companys Fabrik i Highland Park, en Forstad til Detroit. Fra Kæmpebygningernes og Gaardenes Indre en ustanselig Lyd af *Arbejdet*. Den sagte Knurren fra utallige Trisser og Tandhjul, den brummende Dur af hastigt arbejdende Maskineri afbrudt af mægtige Drøn af Kæmpehammere. Motorerne paa uhyre Kraner stønnede, mens de svingede store Byrder af Raamateriale fra den ene Afdeling til den anden.

Skriget fra Fræsemaskiner kom pinende op fra Gaardene til os, og gennem det hele hørte vi en Summen af Tusinder ved *Arbejdet*.

Dette var den store Ford-Fabrik, den største i sin Slags i hele Verden med den næsten utrolige Arbejdsevne: mere end tusinde Automobiler om Dagen!

Pludselig ophørte alle Lyde. Det var Fyraften. Vi ventede et Øjeblik, thi under os aabnedes de store Porte, og en Mængde strømmede ud saadan som Vandet strømmer under et løftet Stigbord. Det virkede som en Folkevandring. Her var Mænd af enhver Race og enhver Trosbekendelse, her var Folk af ethvert Udseende og i enhver Alder. Forrest Ungdommen leende, støjende, raabende til hinanden. Sammen med dem og bag dem den store Kærne af stærke, stovte Arbejdere. Hist og her en Graaskæg, en Mekaniker fra dengang, da Maskinarbejderen maatte være Specialist i alle Bran-

cher. Tilsidst fint klædte unge Mænd garderet af en munter kvindelig Armé: Kontorpersonalet og Stenograferne!

Afsted ilede de til Sporvogne, til ventende Automobiler eller afsted til Fods til det nærliggende Hjem. Der var en hel Bys Befolkning, en industriel Armé. —

Jeg vendte mig mod min Led-sager:

— Hvor mange? spurgte jeg stille, thi jeg følte mig under Trykket af ikke at kunne maale denne mægtige Institution.

— Jeg véd ikke nøjagtigt! svarede han. Gennemsnitstallet paa vore Arbejdere i Fabrikken er næppe meget over 15,000 nu for Tiden; lad os sige 15,250. Saa er der omkring ved 700 i Kontorerne. En Smule under 16,000 ialt, men saa er der heri ikke indbefattet den store Skare af Mænd og Kvinder, som arbejder i vore Salglokaler og Samlings-Fabriker rundt i hele den civiliserede Verden.

Ford-Stoltheden lyste i hans Ansigt, thi de er stolt af deres mægtige Organisation disse Folk, der er med til at bygge „Universal-Automobilen.“

Begrib alt dette, hvis Du kan. Jeg kunde ikke.

Mit Sind var overanstrengt af Umaadeligheden i alt dette, min Opfattelsesevne dræbt ved at se alle disse Ting i fuld Størrelse.

Her var en Institution næppe ti Aar gammel, optaget af at fremstille en Artikel, som var ukendt



for tyve Aar siden — men allerede nu en Nødvendighedsartikel! — en Institution, af hvilken 160,000 Mennesker (med Folk og Fæ) er afhængige. 160,000 — en By af Størrelse som Columbus, Ohio (3 Gange Aarhus!) Og heri er ikke medregnet de utallige Tusinder, som er beskæftiget med at fremskaffe Raamaterialet, Partnere og Medarbejdere ved Ford-Fabrikatet.

Det var Kulminationen af en Dag, fuld af de vidunderligste Oplevelser, en Dag, hvor

Opdagelse blev læsset paa Opdagelse, paa hvilken et tilsyneladende Kaos kæmpede sig frem til den mest beundringsværdige Orden, naar først Forklaringen blev givet mig.

Det var alt sammen væltet ind over mig. Flittige Optegnelser her og der havde nu ingen Værdi for mig. Der findes maa ske Folk, som er istand til at dykke ned i en saadan umaadelig Myretue, anlægge de rigtige Perspektiver, og nøjagtigt beskrive, hvad de har set. Men jeg tilstaar, at det er mere end jeg formaar.

Fra mit Synspunkt kan jeg ikke vurdere hverken det mekaniske Under at fremstille 200,000 Automobiler i et Aar, eller den personlige **Styrke**, der udkræves for at dirigere **helt** denne umaadelige Kraftudfoldelse.

Jeg kunde fortælle om de Mile

Koppertraad, der indstilles til Tændingen i de tusinde Vogne hver Dag, om de utallige Dyr, der maa ofre deres Liv, for at afgive Skind til Polstring af Sæder, om de Tusinder Tons Staal, der indkøbes, om disse Myriader af Bolte, Møttrikker og Skruer, der anvendes. Men dette vilde ikke sige ret meget. Det vilde bare blive Tal paa Tal.

I Timevis havde jeg vandret gennem lange Rækker af Arbejdsmaskiner, hver Maskine betjent af en

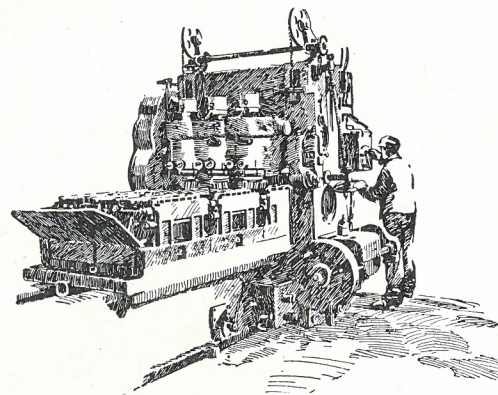
Specialist, som alene har til Opgave at fremstille en eneste Artikel, atter og atter, indtil hans Færdighed naar det utrolige.

I Lagrene havde jeg set ned gennem Gader, bygget af Millioner Maskindele, og

havde faaet at vide, at dette kun var nok til nogle faa Dages Krav.

Jeg havde set et Kæmpelokomotiv spændes for seks og tyve Vogne og bringe til et af Samlingsværkstederne alle de Dele, som behøvedes til seks Hundrede og tyve Motor-Vogne.

Jeg havde set en lille flink Transportør tage en Række Vogne og bringe dem til Jærnbanespor, og en Armé af Arbejdere indlade sig sammen med Vognene, seks i hver Waggon, og havde set dette Tog dampe afsted til en Forhandler, som havde slidt i Telegrafan for at opnaa flere, stadig flere Vogne.

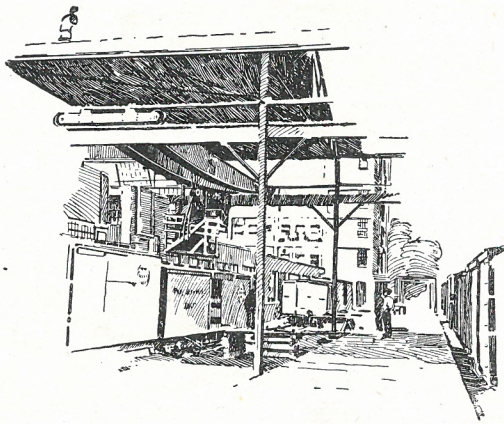




Jeg havde set — og jeg lo endnu ved Tanken derom, skønt jeg allerede da kunde forstaa, at det netop er af disse Detailler, Fuldkommenheden opstaar! — en Mand, som sidder hele Dagen og tuder i Signalthorn. Ja trykker paa Signalthorn, for at sikre Fabriken, at de er, som de skal være. Og han har nok at gøre med at komme igennem de 1000 Horn, som behøves til en Dags Fabrikation.

Jeg havde været Vidne til den store Omsorg og Nøjagtighed, med hvilken hver lille Del bliver vendt og drejet, førend det tillades, at den faar Plads i den færdige Vogn.

Jeg havde set vævre Hænder samle Delene til denne Vogn — Maskinen ligesom vok-



sede op under de smidige Fingre. Alt dette og tusinde andre Ting saa jeg, og min Forundring voksede.

Hvem var ansvarlig for dette umaadelige Foretagende? Paa hvis Bud var denne Virksomhed vokset op? Hvis stærke Vilje leder i Dag de utallige Bevægelser?

Jeg spurgte.

Henry Ford og hans Medarbejder James Couzens! var Svaret.

I Kontorerne havde man vist mig et Billede af Mr. Ford i den første Ford Vogn. Jeg maatte le.

Et Monstrum paa Bicyklehjul, der hostede og spyttede Damp ud af

en Benzinmotor, det var den første Ford-Vogn.

Og jeg fik fortalt — meget diskret, fordi Mr. Ford ikke holder af at prale — om hvordan Folk stimlede sammen paa Hjørnet, naar Mr. Ford ganske langsomt kom jollende, lo og spottede og kaldte Vognen for „Fords Folly“ (Daarskab).

Jeg erindrede mig Mr. Fords profetiske Ord for ti Aar siden, da Ford Motor Company var i sin Vorden:

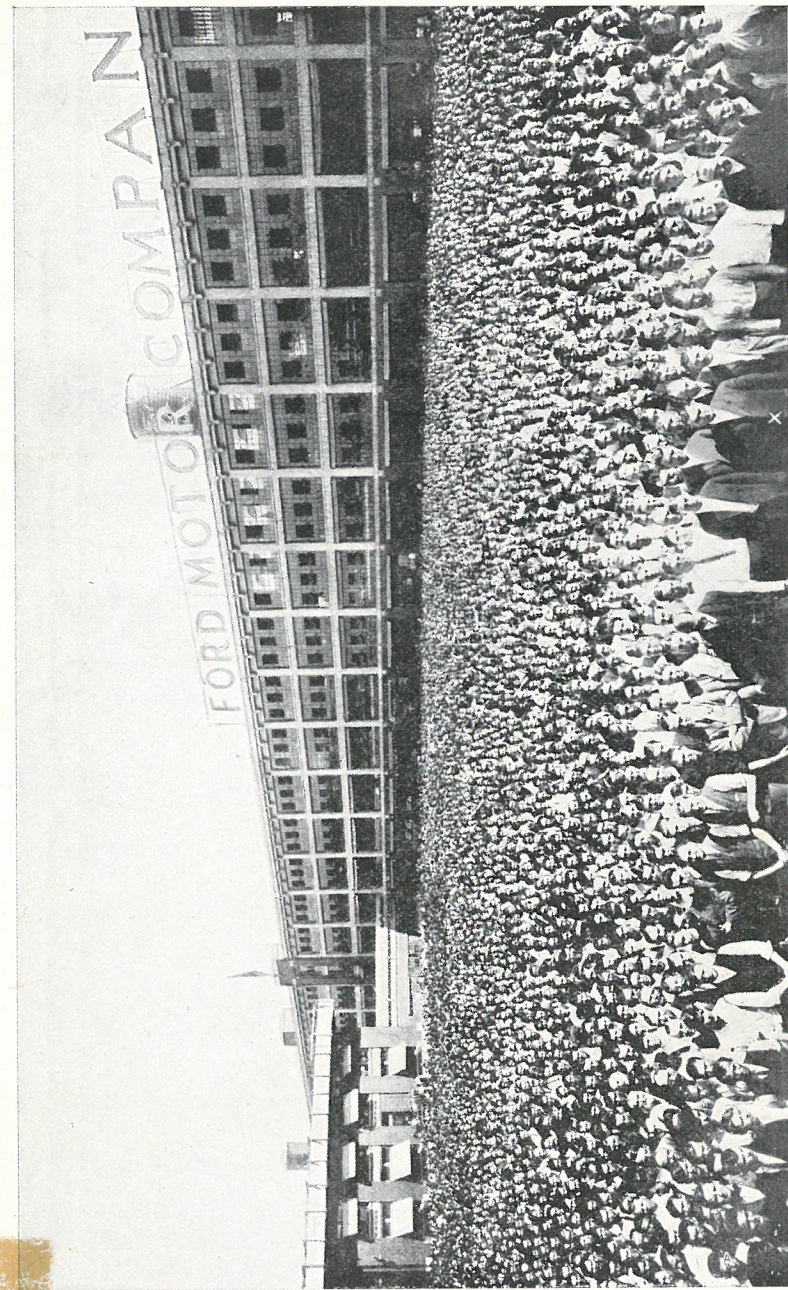
„Jeg vil bygge en Motor-Vogn for de mange.

Den skal være stor nok til en hel Familie og lille nok til, at en enkelt Mand kan have med den at gøre — og den skal være let bygget, saa den bliver økonomisk i Brug. Den skal bygges op af det bedste Mate-

riale og af de bedste Arbejdere, der kan faas for Penge, efter de mest enkle Tegninger, moderne Ingeniørvidenskab kan frembringe.

Men den skal være saa billig, at selv Folk, der ikke ønsker at øre de store Beløb, kan komme til at eje den og glæde sig med deres Familie ved lykkelige Timer i Guds store aabne Natur! — — —“

Længe maatte jeg beundre dette skarpe Udtryk for et Haab og et Ideal. Og derpaa tænke over dets Virkeliggørelse, saaledes som det finder Udtryk i følgende Avertissement:



Paa dette Billede er samlet 16000 Arbejdere fra Ford-Fabriken. Skal være det største Fotografi som nogensinde er taget af en Virksomhed, og det har været meget dyrt, idet det har kostet adskillige Tusind Dollars at lade alle disse Folk forlade deres Arbejde for at blive fotograferet.

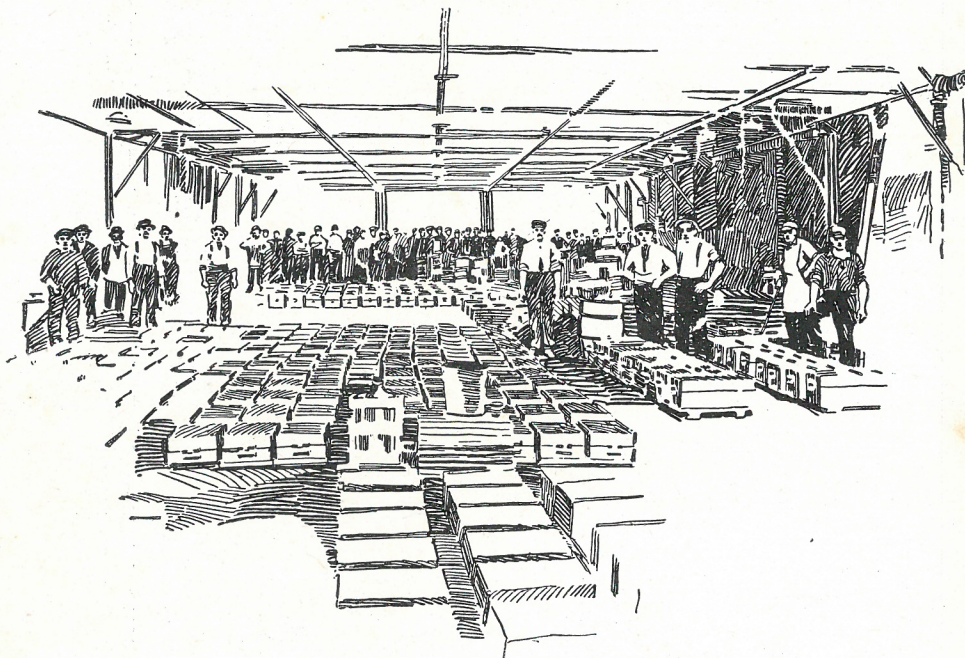


Hver tredje Vogn, der laves i de forenede Stater, er en Ford!

Forstaaelsen var nu nemmere. Jeg mente at kunne skimte noget af Drivkraften bag dette vældige Foretagende. Og saa — der kom Mesteren selv!

og om hans gennemtrængende Skarp-sindighed. Om den Hurtighed, hvormed han behandler en Opgave og ser Løsningen, medens hans trænede Mænd om ham grubler efter Svaret.

Men naturligvis er Mr. Ford ikke



Jeg fik ikke talt med ham. Han blev suget bort. Men jeg saa ham, en slank ung Mand af Middelhøjde, ja, ung, thi han er under halvtreds og ser yngre ud — tøvende, idet han gik forbi, smidig, letbevægelig, ganske jævnt klædt i et almindeligt graat Jakkesæt.

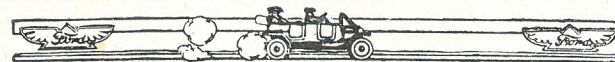
Og jeg lyttede til Fortællingerne om denne Mands Indgriben i den Kæmpeforretning, for hvilken han er Hovedet.

Jeg hørte om hans Naturlighed

ene om at lede denne uhyre Virksomhed. Han har dygtige Løjtninger, som har tjent ham fra Begyndelsen og i samme Grad som han selv føler sig som Partnere i Foretagendet.

Mr. Couzens, der nylig blev valgt til Præsident for Detroit Handelsforening, er en af Landets kendte Mænd og har fra Begyndelsen af haft den vældige Forretnings Pengesager under sig,

En stor Byrdebærer disse Mænd,



ikke alene en pekuniær Byrde; som løber op til et Hundrede Millioner Dollars om Aaret, men Livsvilkaarene for hine 160,000 Mennesker, som direkte og indirekte er afhængige af Ford-Kompagniet, ligger dem paa Sinde. Og de tager sig deres Opgave alvorligt. Førstepladsen i Mr. Fords Tanker har Omsorgen for hans Arbejderes Velfærd.

Dette bevises praktisk ved den Maade, hvorpaa der i selve Fabriken er sørget for dem. Enhver Sundhedsforanstaltning, som kan fremskaffes, er tilstede. Værkstederne er saavidt gørligt opførte med Glasvægge for at give Solen Adgang overalt. Enhver mulig Sikkerhedsforanstaltning er truffet for at beskytte dem, der arbejder ved Maskinerne. Enhver Arbejder er specielt uddannet til at betjene sin Special-Maskine, som er tegnet og bygget med sit specielle Formaal for Øje, Kompagniet bygger ikke alene Automobileer, men det har maattet bygge mange af sine Arbejdsmaskiner. Jeg saa mange Maskiner bygget alene til Brug for Ford-Fabriken. De kan ikke med Fordel anvendes af nogen anden Fabrik, fordi kun Fords Omsætning er stor nok dertil.

Jeg saa Engagerings-Bureauet, hvor der paa en eneste Dag engageredes 600 kvalificerede Arbejdere, og hvor der føres nøje Regnskab med hver eneste blandt de mange Tusinde, hans Opførelse og Ydeevne. Her ventede Hundreder af alle Nationaliteter paa en Chance for Arbejde i denne Fabrik, som er berømt for sine sunde og gode Arbejdsforhold. Et fuldstændigt Hospital findes paa Fabriken med et Korps af Læger og Sygeplejersker

til at drage Omsorg for tilskadekomne og syge. Thi selv om de første procentvis er faa, bliver det dog en Del, hvor saa mange er beskæftiget.

Al denne Omsorg faar sin Belønning i den Kærlighed, Arbejderne har til deres Arbejdsgiver og hans Arbejde. Arbejdsglæden lyser fra disse Mænds Ansigter. De er muntre, naar de kommer og gaar.

Mit Besøg førte til en meget skarp Forstaaelse af, hvorfor Ford-Fabriken har faaet Navnet „Samtidens mest forunderlige Virksomhed“, en Forstaaelse, som mine Ord desværre ikke kan frembringe. Men her er nogle faa absolute Fakta fra Ford-Motor-Company.

Hovedfabriken er beliggende i Detroit. Her bliver alle Dele samlet sammen og undersøgt. Vogne, som skal udsendes fra Detroit, bliver samlet her, men store Samlings-Fabriker er ellers oprettet i Long Island City, Philadelphia, Buffalo, Minneapolis og Kansas City, til hvilke Steder Delene da bliver sendt. Andre Samlings-Fabriker er enten under Opførelse eller Planlæggelse i Boston, Chicago, Denver, Los Angeles, Minneapolis, Portland, St. Poul, San Francisco, Seattle og St. Louis.

Produktionen for 1912, der blev afsluttet i Oktober, var noget over 75,000. Sæsonen for 1913 vil blive paa noget over 200,000.

Alle Ford-Vogne er ens.

Der bliver kun lavet et Chassis i denne store Fabrik, skønt man har tre Fabriker til Raadighed. Den vældige Produktion er mulig, netop fordi Forder en Standard-Type.

Det er den umaadelige Fremstilling af denne ene Vogn — og kun denne — som har muliggjort



Kompagniets stadig vedholdende Kæmpesukses.

Ford-Kompagniet er repræsenteret i ethvert Land paa Jordkloden, og Ford-Vogne er i Brug alle vegne.

Der er en stærk og ensartet Forretningsgang overalt, hvor Ford forhandles. Enhver Forhandler er forpligtet til at føre et fuldstændigt Lager af Reservedele, og ligegyldigt hvilken Del af Jordkloden en Ford-

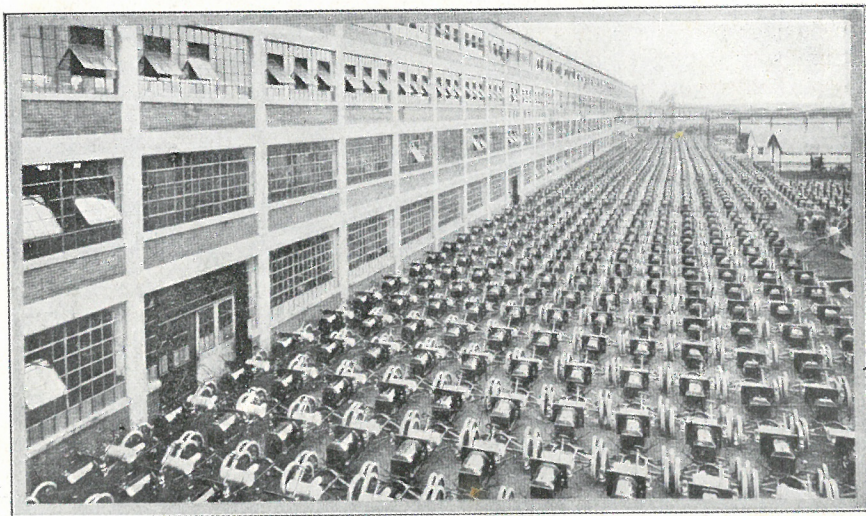
Ejer befarer, han vil altid i Nærheden finde Hjælp, om han har Brug derfor.

Inden jeg gik, maatte jeg gøre et Spørgsmaal:

Nu i 1914? Hvor stor vil Produktionen mon da blive?

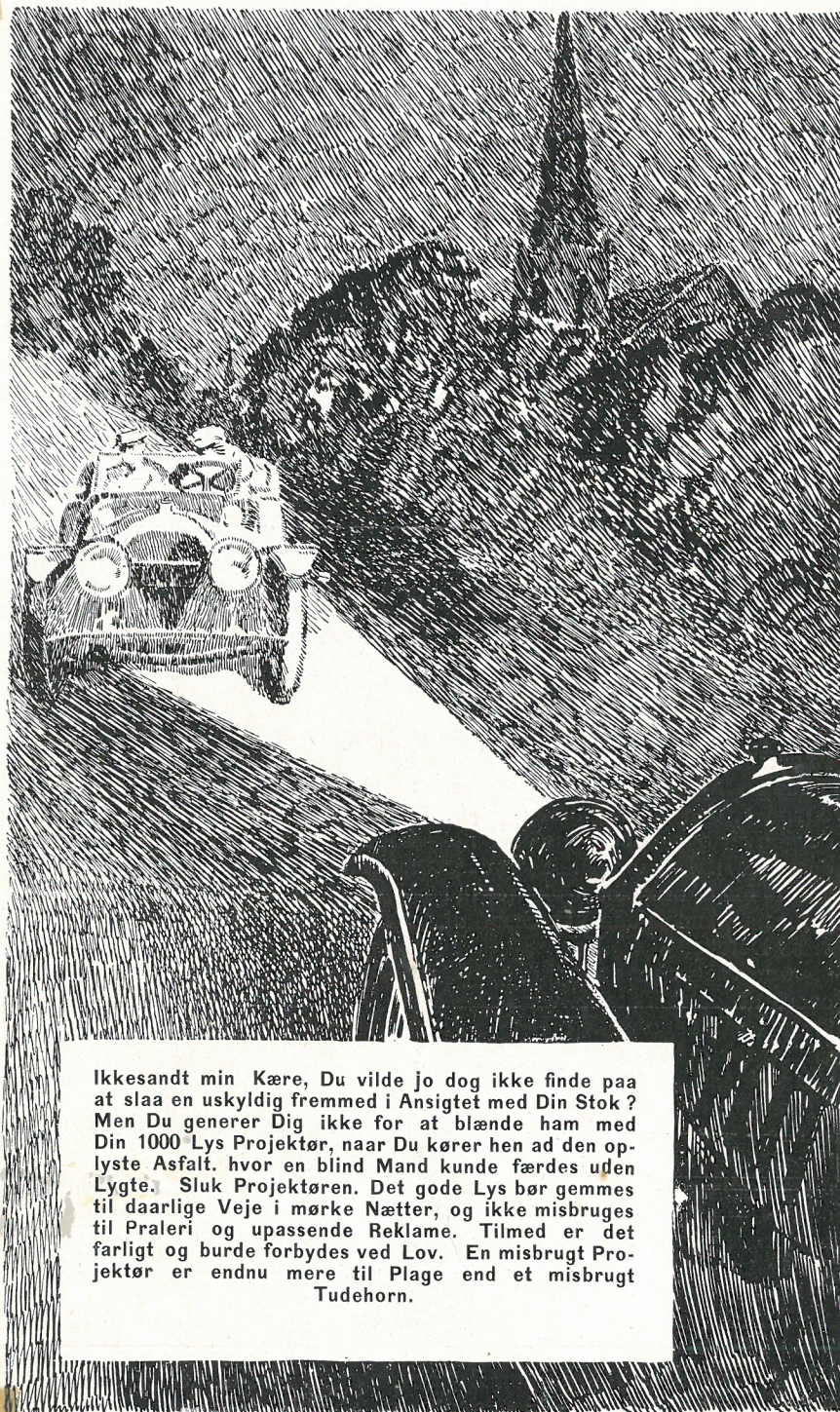
— Praktisk talt har Ford hvert Aar fordoblet sin Omsætning. Regn selv ud!

Sandelig, Henry Ford bygger for de mange!



Et Tusind Vogne: En Dags Frembringelser fra den store Ford-Fabrik. Hver Række har en Længde af 800 Fod.

ØVELSE gør Mester. Henry Ford har fremstillet en halv Million Automobiler.



Ikkesandt min Kære, Du vilde jo dog ikke finde paa at slaa en uskyldig fremmed i Ansigtet med Din Stok? Men Du generer Dig ikke for at blænde ham med Din 1000 Lys Projektør, naar Du kører hen ad den oplyste Asfalt, hvor en blind Mand kunde færdes uden Lygte. Sluk Projektøren. Det gode Lys bør gemmes til daarlige Veje i mørke Nætter, og ikke misbruges til Praleri og upassende Reklame. Tilmeld er det farligt og burde forbydes ved Lov. En misbrugt Projektør er endnu mere til Plage end et misbrugt Tudehorn.

VANADIUM-SSTAAL.

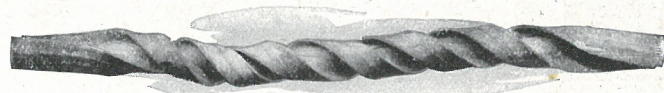
Enhver sagkyndig vil bevidne, at Vanadium-Staalet er det kostbareste og bedste Staal, der findes.

Vanadium renser Staalet og giver det en ubetalelig Modstandskraft mod Stød og Brud. Anvendelsen af Vanadiumstaalet i Automobilindu-

forskellige Staalstykker en Modstandsprøve.

En Fjeder af almindeligt Staal knækkede efter 123,000 Bøjninger, mens en Fjeder af Vanadium-Staal, samme Form og Størrelse, modstod 5,000,000 Bøjninger uden at briste.

Visse Konkurrenter har tilladt



Foraksel til en FORD Vogn af Vanadium Staal. Den kan vrides, drejes og endog bøjes helt sammen uden at vise mindste Tegn til Brud i Staalet.

strien er derfor af den allerstørste Interesse.

Man tør paastaa, at Ford-Vognden endnu er den eneste Motor-Vogn, der bliver bygget op alene af Vanadium-Staal. Lidt efter lidt kommer andre Fabrikers Konstruktører ind paa at anvende Vanadium-Staal til visse Dele af deres Vogne, men de vaager omhyggeligt over, at dette ikke bliver for kendt, idet de hermed vilde anerkende det Forspring, som Ford-Fabriken i saa Henseende har haft.

Ford-Motor-Kompagniet har sit eget Staalværk, dets metallurgiske Laboratorium er indrettet efter de mest moderne Mønstre.

For at give Læserne et Begreb om Vanadium-Staalets Værdi skal vi meddele, hvad den berømte Metallurgist, Hr. Matthews, konstaterede ved at underkaste

sig at betvivle, at et saa fint og kostbart Materiale som Vanadium-Staal, hvis fortrinlige Egenskaber de var nødt til at anerkende, kunde finde Anvendelse i en Vogn, der fremstilles saa billigt som Ford-Vognden.

Det højt ansete amerikanske Fagblad *Scientific American* har paataget sig at bevise, at en saadan Tvivl ikke er berettiget, idet Bladets Udgiver ved en Henvendelse til American Vanadium Company i Pittsburg fik konstateret, at Ford-Motor-Company allerede i 4—5 Aar har benyttet Vanadium-Staal til sine Vogne.

United Steel Company i Canton, Ohio, skriver:

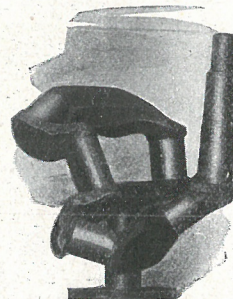
Naar Ford-Motor-Company hævder, at det anvender Vanadium-Staal til sine Vogne, saa kan vi kun bekræfte dette. I de

Et udmærket Bevis paa, at en Stempelstang af FORD Vanadium Staal aldrig vil knække.

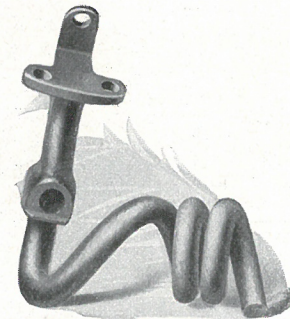


sidste 4—5 Aar har vi leveret dette Selskab Tusinder Tons Vanadium-Staal. Staalet bliver behandlet efter videnskabelige Metoder paa Fabriken egne Anlæg,

klærer sig kun tilfreds med det allerbedste Staal, og hver Levering bliver nøje undersøgt af Fabriken eksperter, forinden den bliver modtaget og erklæret for brugbar.



For Vanadium-Staalets Elasticitet kan ikke gives bedre Bevis end den her viste Model T Krumtapaksel.



Viser Vanadium-Staalets Bøjelighed. En FORD Skærmstiver drejet i Spiral uden Brud.

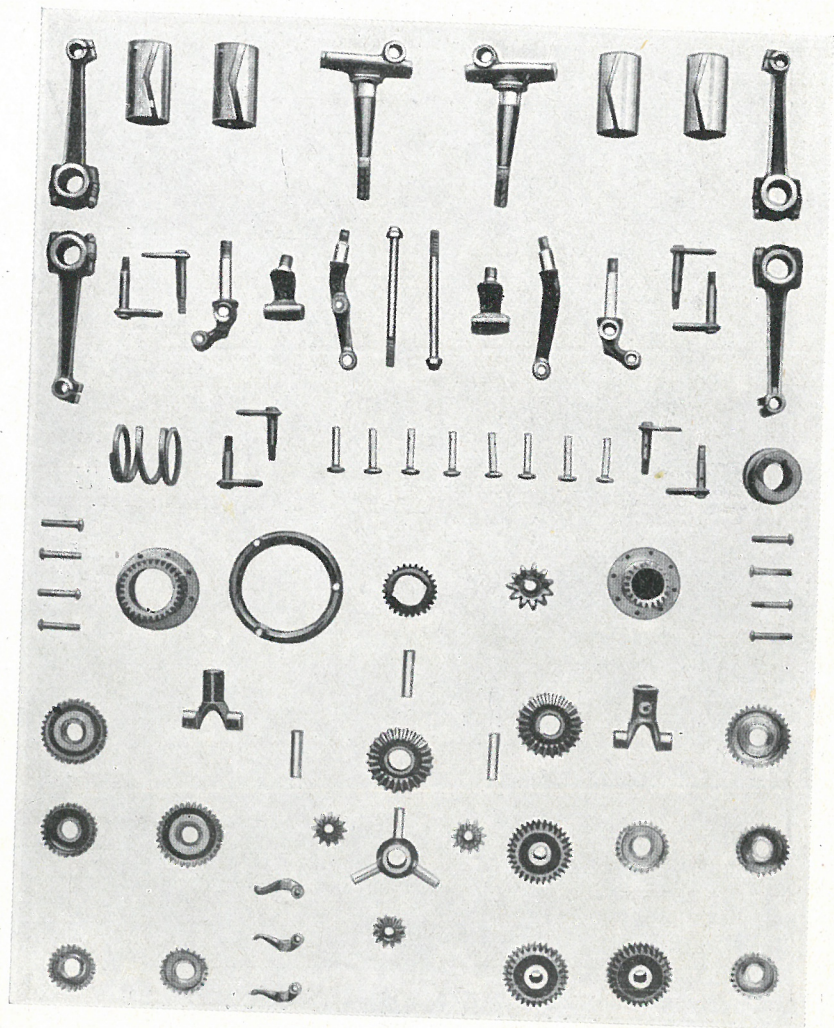
og det er ikke for meget sagt, at Ford-Motor-Companys Erfaringer, Metoder og hele Anlæg er blandt de bedste i Verden.

Det Vanadiumstaalet, som vi leverer Ford, bliver fremstillet efter Fabriken egen Analyse. Man er-

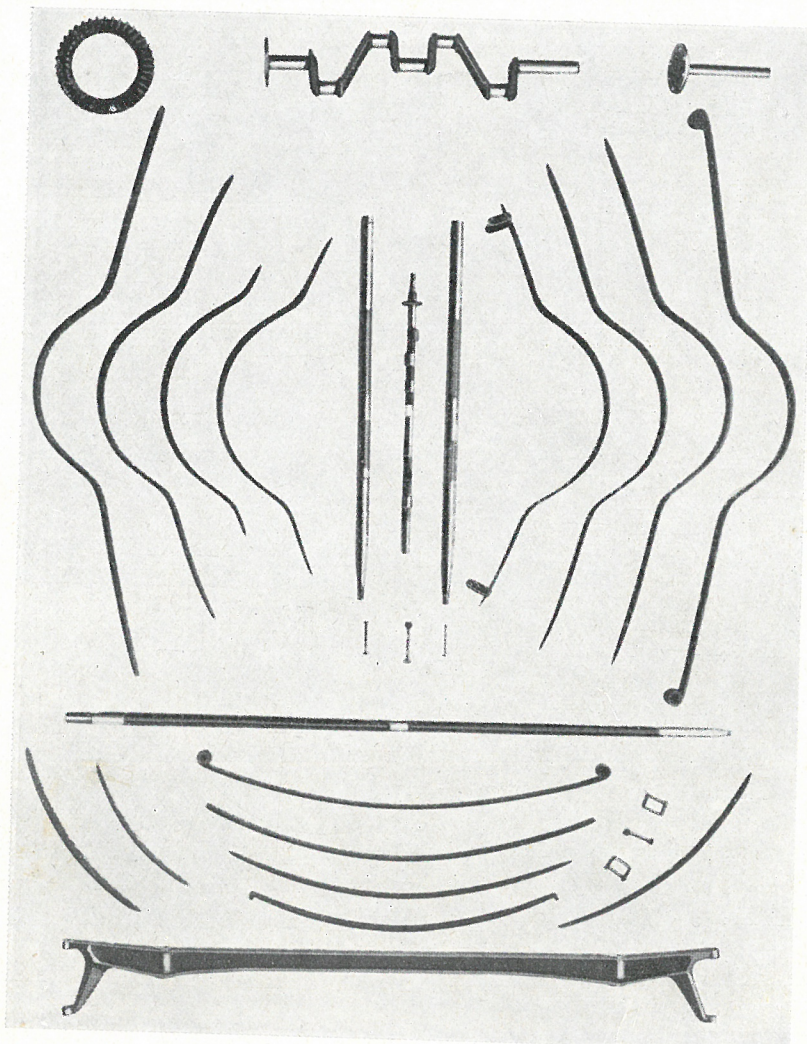
Dette Staal er det dyreste, der kan fremstilles.

Ford-Motor-Company har i højere Grad end nogen anden Fabrik i de forenede Stater bidraget til Udbredelsen af Vanadium-Staal.

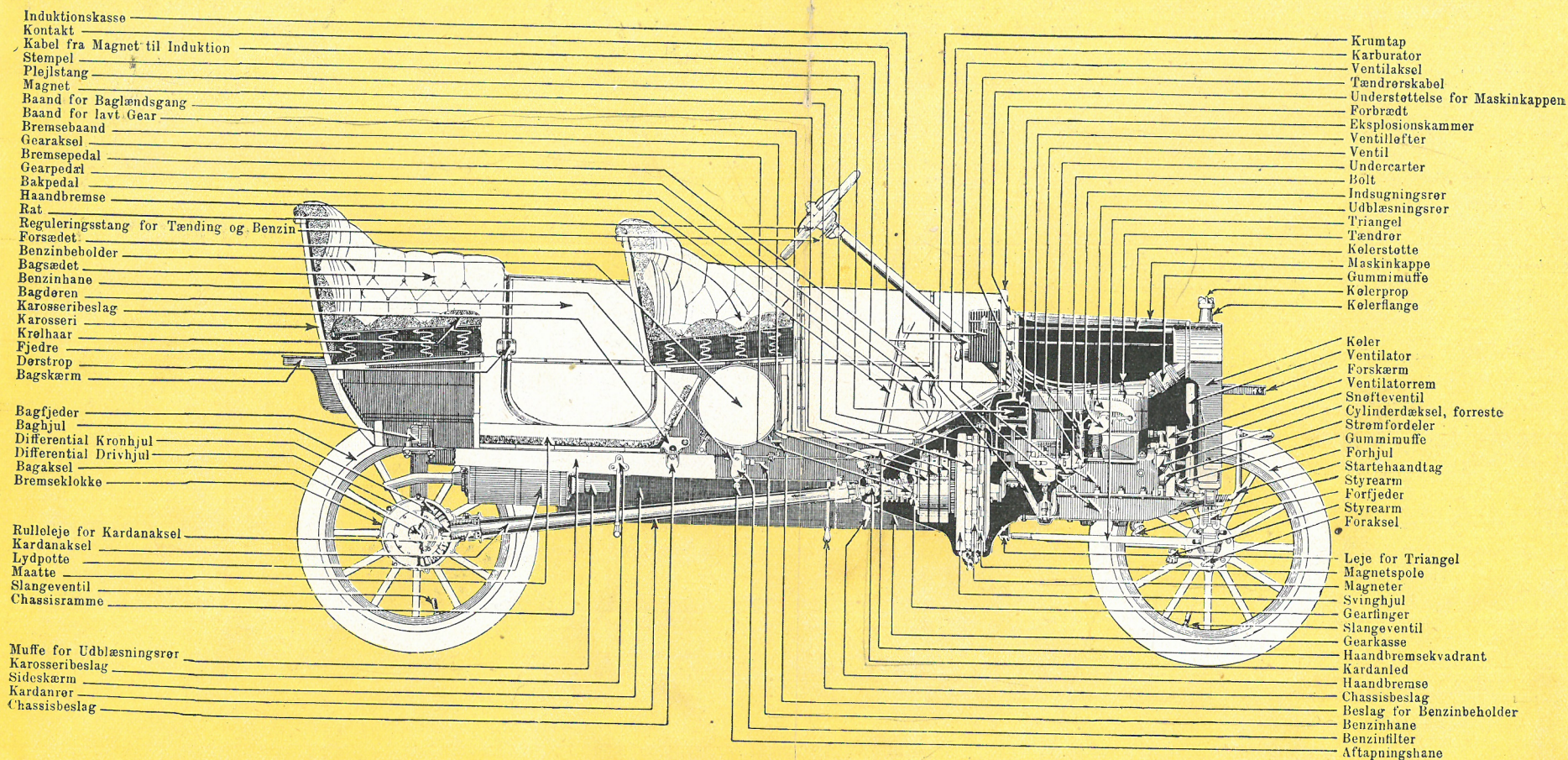
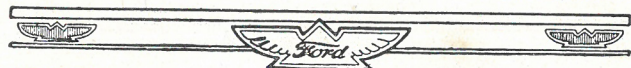
DYRT er Vanadium-Staal. Men det gør ikke Ford-Vognden dyrere, det gør den blot værdifuldere.



DE Vanadium-Staaldele, som anvendes i en Ford-Vogn. Allevegne, hvor der paakræves Modstands-
evne, anvender Ford det dyreste og bedste Materiale, nogen Automobilfabrik kan finde frem. * * * * *



Vanadium-Staalet har den største Bøjelighed og Styrke af alle Slags Staal og er det bedste, moderne Teknik kender. Som man let vil se, er Størrelsesforholdene paa de to Tavler højst forskellige. * * * * *

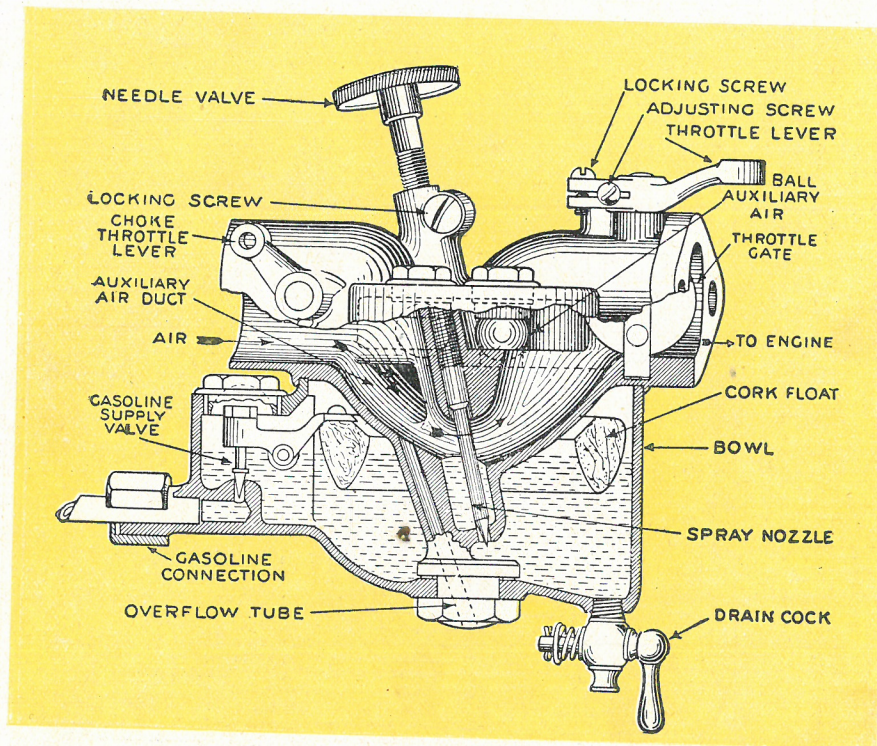


TVÆRSNIT af Ford-Vognen, som viser de forskellige Maskindeles Beliggenhed og Anbringelse og tillige —
 Konstruktionens Enkelthed!

Naar man et Par Gange gaar denne Plan igennem, er man fortrolig med sin Vogn og forstaar let den Samvirken, der finder Sted mellem dens forskellige Dele. Jo bedre, man kender sin Vogn, des mere Glæde har man af den!

De ædlere Dele —

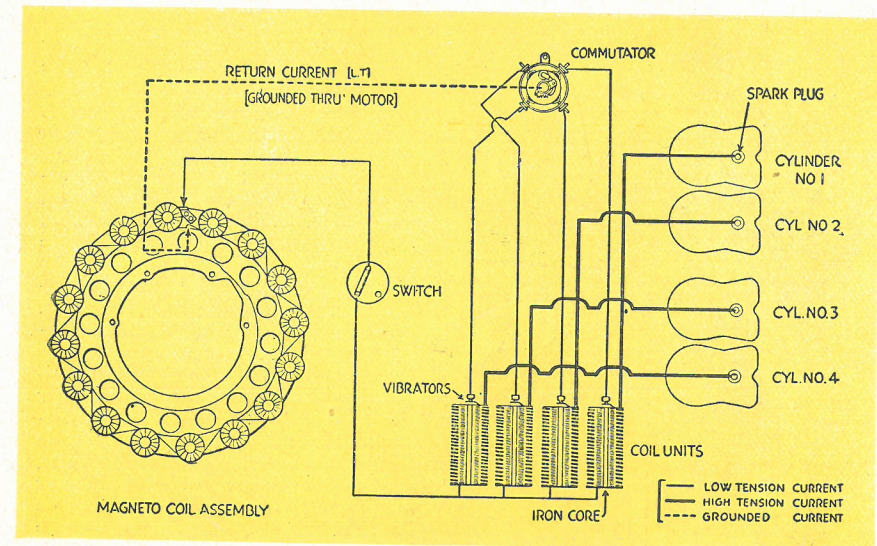
ENHVER Automobilist bør være bekendt med de ædlere Dele i det følsomme Væsen, som en Motor-Vogn er. Jo mere forstaaende, den der skal styre en Motor-Vogn, er overfor sin



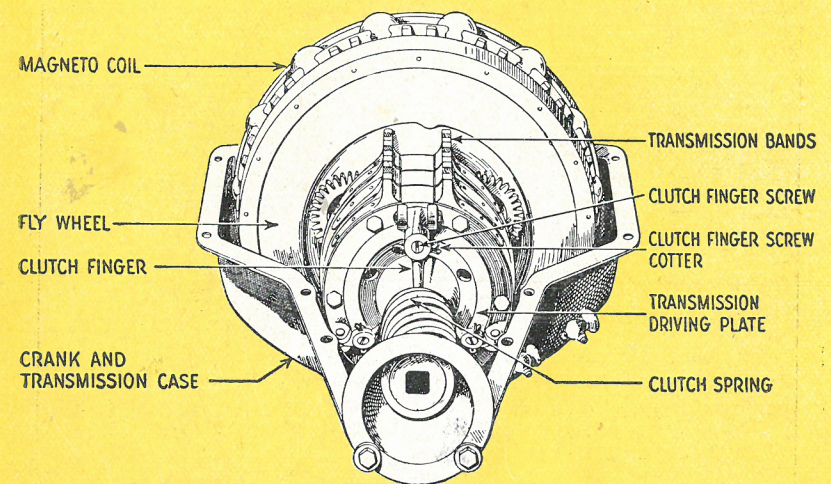
Maskine, des bedre vil Samarbejdet blive, og særlig er der tre Punkter, paa hvilke man bør rette sin Opmærksomhed: *Benzin-Tilførslen, Tændingen og Koblingen.*

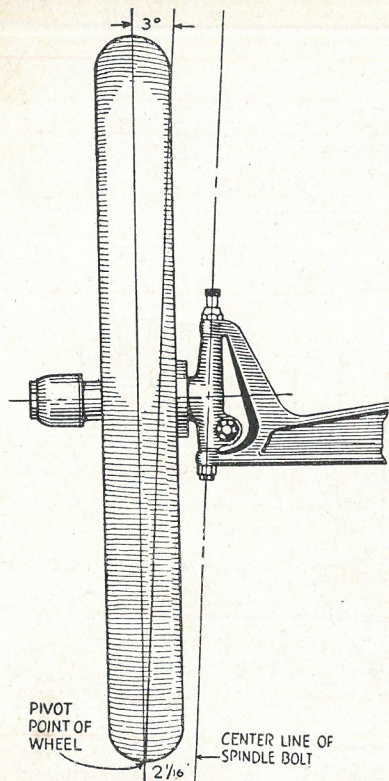
Benzinen tilføres Maskinen gennem Carburatoren, Tændingen sker ved en elektrisk Strøm fra Dynamoen i Svinghjulet til de fire Cylindre, og Koblingen eller Transmissionen er Mellemlæddet mellem Motoren og Vognens Drivaksel.

Ved at studere hosstaaende tre Planer finder man let ud af, hvordan Ford har indrettet „Hjærtet“, „Hjærnen“ og „Haanden“ paa sine Vogne.



DE bedste Automobile er som de bedste Kvinder: De bliver umedgørlige, naar man forsømmer dem!





Hjul og Ringe.

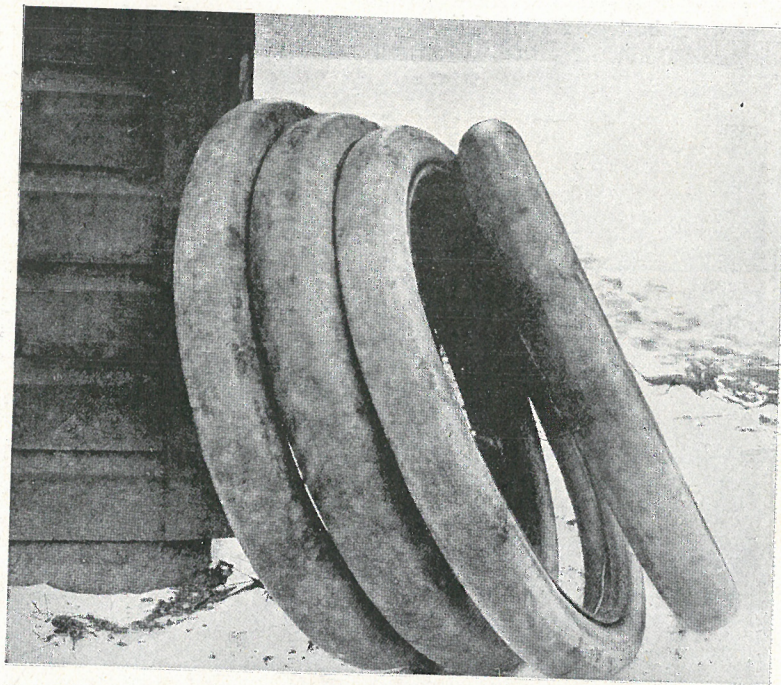
FORHJULENE paa en Ford-Vogn er stillet meget skraat. En og anden, som synes, det ser gammeldags ud — forrige Aarhundredes Vogne havde saadanne skraatstillede Hjul! — spørger nu: Til hvad Nytte? Se paa Tegningen og indrøm os, at dersom Hjulets Understøtningspunkt faldt netop i Linjen lodret under Drejakslen, vilde Hjulet være ekstra let at styre.

For at gøre Arbejdet ved Rattet saa let som muligt er Hjulene „dished“ som Amerikanerne siger.

Ringene paa en Ford-Vogn varer overraskende længe og hvad dette betyder, er indlysende, da Gummiforbruget ellers medfører den største Udgift ved at køre Automobil.

Ford-Vognen hviler paa $\frac{1}{4}$ mere Gummiflade pr. Pund end nogen anden Vogn, thi Vognen er lettere og Hjulene forholdsvis større end paa nogen anden.

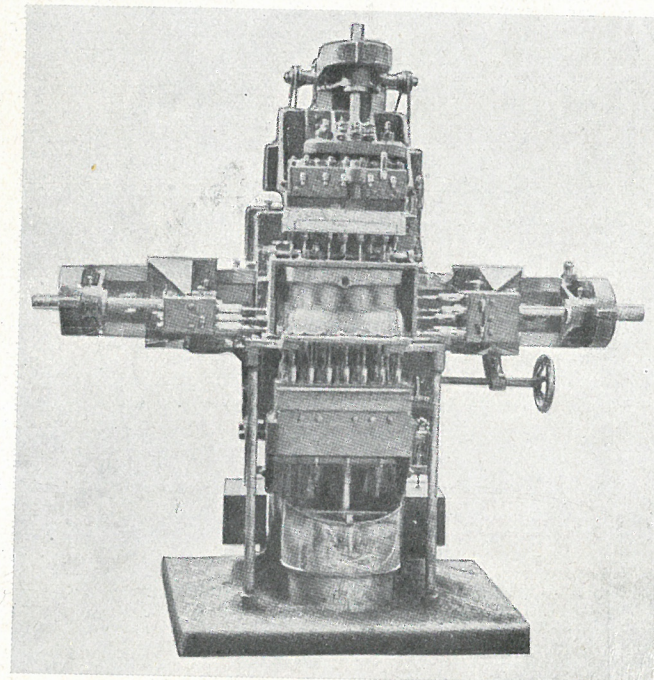
Michelin, den store Pneumatik-Fabrikant, har efter Forsøg og Beregninger fastslaaet, at **Slidet paa Ringene vokser med Kubus af Vægten**, som de skal bære, d. v. s. er Vægten den dobbelte, bliver Slidet 8 Gange saa stort eller er Vognen kun halvt saa tung, varer Ringene — ikke dobbelt saa længe, men — otte Gange saa længe!



Fire Ringe fra en Ford-Vogn, efterat der er kørt 12.000 Miles paa dem af BEN TAYLOR, Dunkirk, N. Y.

Masseproduktion.

Arbejdsmaskiner fra Ford-Fabriken.

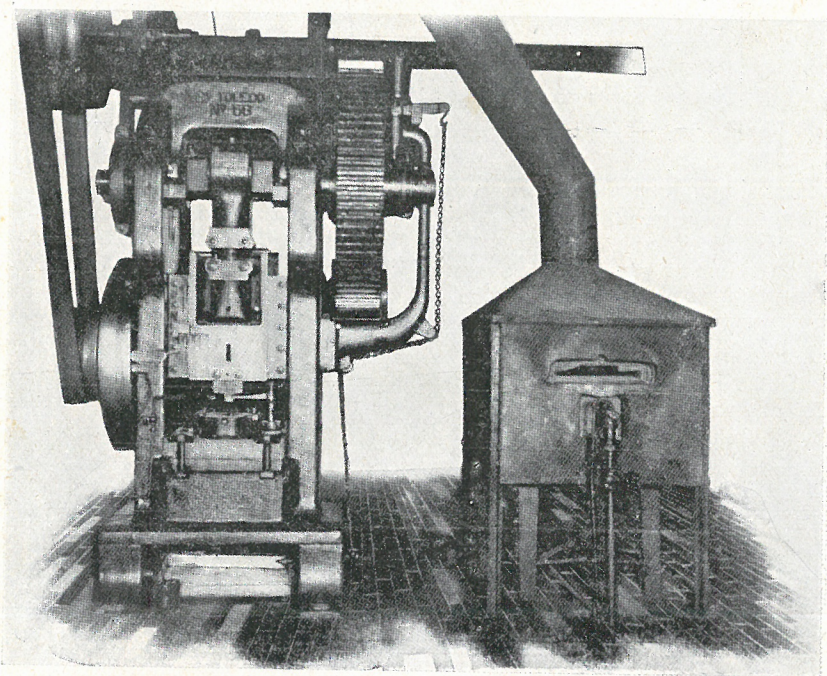
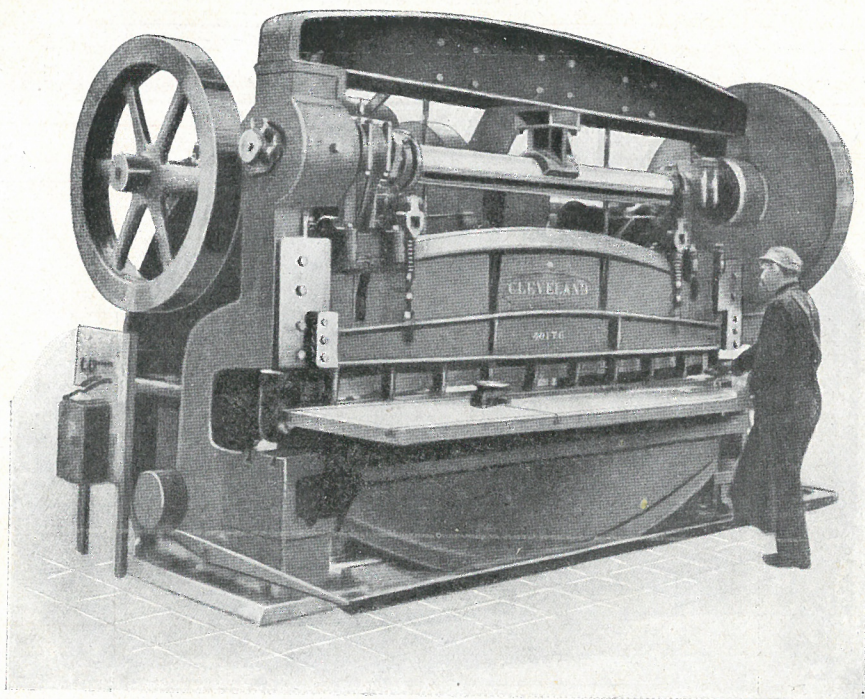


SOM andetsteds omtalt er det „Masseproduktionen“, Fremstilling af et umaadeligt Antal Vogne af ganske samme Type, der gør det muligt i Ford-Fabriken at skabe en billig Vogn af bedste Materiale.

Det vil interessere her at se tre af Fabrikens Specialmaskiner, bygget alene til Ford. Den første

er en **Boremaskine**, som paa et Øjeblik udborer 45 Huller i en Cylinderblok, den anden en **Saks**, der klipper Staalplader ud til Skærme, og den tredje en **Presse**, der fremstiller 10.000 Magneter i Døgnet. Ford bruger to Maskiner som den sidste, og ingen anden Fabrik i Verden har Arbejde blot til én Maskine med denne Ydeevne.

HENRY FORD er overbevist om, at ingen Arbejder bør have Lov til at udføre et Arbejde, som en Maskine kan gøre bedre.



Organisationens Værdi.

Særtryk af „Hver 8. Dag“, 29. Juni 1913.

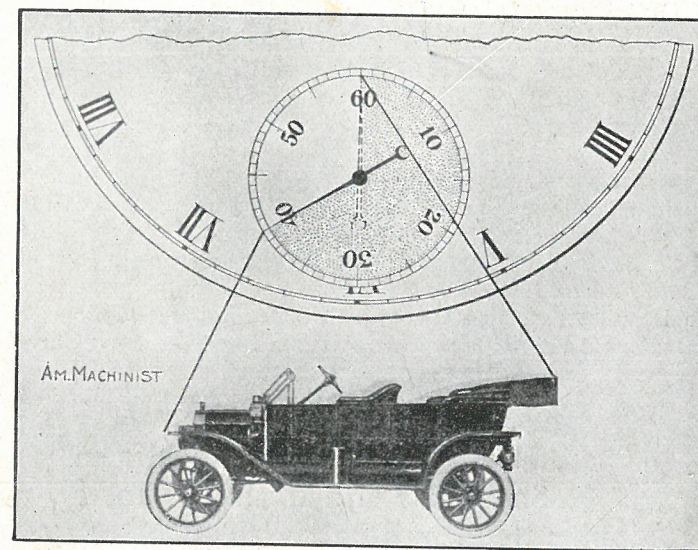
I det verdenskendte Fagskrift „American Machinist“s sidste Nummer finder vi en Artikel, som kan paaregne Interesse ogsaa udover tekniske Kredse. Vi Mennesker holder jo af at imponeres, men hverken Flyvebedrifter, Kæmpeskibe eller andet stort i det sidste Halvaar har imponeret os tilnærmelsesvis saa meget som Beretningen i „American Machinist“ om Ford-Automobilfabriken i Michigan U. S. A. Med saa meget større Interesse læses Beretningen, som Fabrikatet gennem Aaringer er forhandlet her i Landet.

Man lægge Mærke til, at de følgende Fakta, som ovenfor nævnt, stammer fra et paalideligt Fagskrift og ikke er Uddrag af en amerikansk Reklame.

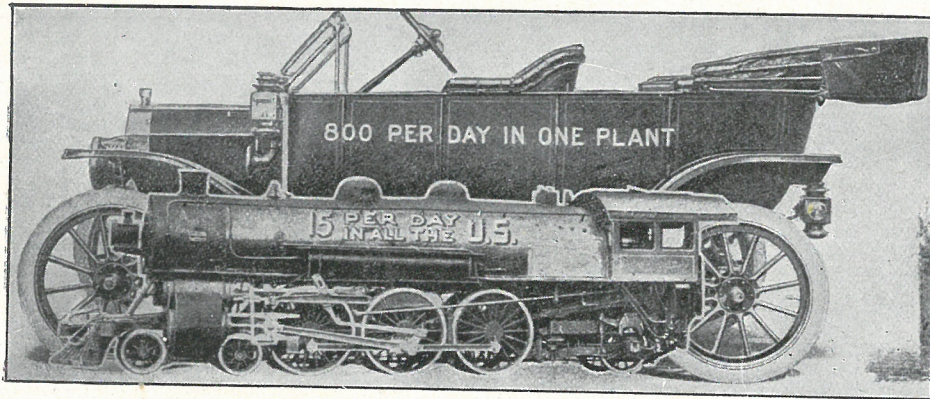
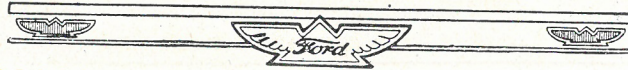
Ford Fabriken blev for nogle Aar siden startet af *Henry Ford*, der paa Trods af den almindelige Udvikling, som dengang krævede større og større, tungere og tungere Vogne, satte som Fabrikationsprincip: En let og dog stærk Vogn og dertil en Vogn, som kunde sælges til hvad Amerikanerne kalder „en populær Pris“.

Paa dette Princip skabte *Henry Ford* sin Fabrik Ford Motor Co., der behandler en Million Pund Materiale hver Dag Aaret rundt og fremstiller 800 færdige Automobileer hver Arbejdsdag.

Over Halvdelen af Amerikas Automobilfabrikation sker i Ford-Fabriken, og hvad dette betyder, ser man paa et af vore Billeder. Der blev sidste Aar bygget 4513



En Vogn hver 40. Sekund.



800 Vogne om Dagen fra én Fabrik.

Kæmpelokomotiver i Amerika. Tænker man sig disse samlet til et vældigt Gigantlokomotiv, taaler dette ikke at sidestilles med Ford-Fabrikens Aarsproduktion.

Statistikken siger forøvrigt om Forholdet pr. Dag:

	Ford Vogne.	Lokomotiver.
Antal	800	15
Vægt	960.000	2.400.000
Salgspris	480.000	240.000
Hestekræfter	16.000	15.000

End mere slaaende viser et andet Billede, hvad disse Tal betyder: Der udgaar hvert 40. Sekund en fuldtfærdig Automobil fra Ford-Fabrikken!

Dette Resultat er opnaaet gennem det nævnte Fabrikationsprin-

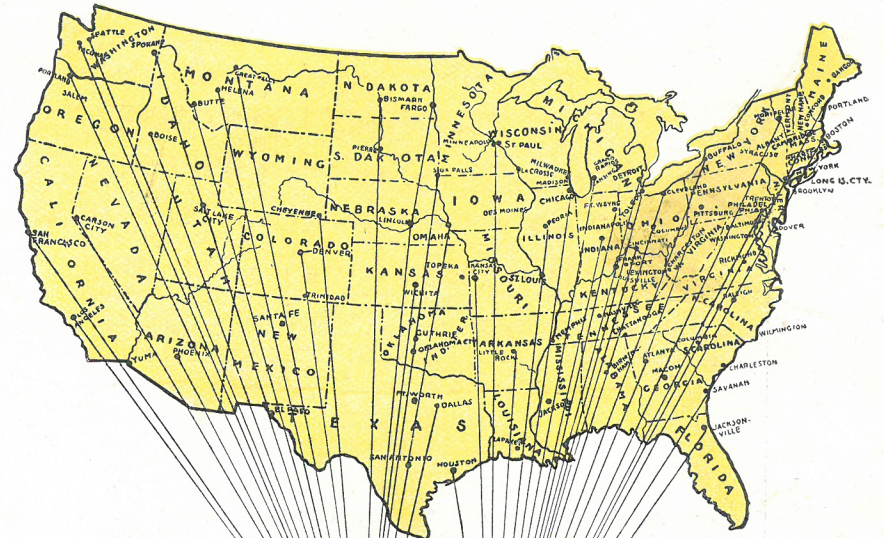
cip, men det er muliggjort alene ved en beundringsværdig Arbejdsorganisation. Der beskæftiges „kun“ 15.000 Arbejdere i denne Kæmpefabrik og kun en gennemført Organisation af Arbejdsstyrken muliggør Resultatet.

Hver Dag er paa denne Fabrik Lønningsdag, det vil sige, at man for at lette Kassererkontoret Arbejdet udbetaler Lønninger hver af Ugens Dage, hver Dag til en Sjattedel af Arbejderne.

Derved muliggøres det daglig at omskabe 1 Million Pund Metal, Træ, Gummi og Glas til fuldtfærdige Automobiler.

For at nævne endnu et Tal: Ford-Fabrikken anvender aarlig 2 Millioner Kvadratfod Glas til Vindskærme!
Chr. A—

MAN maa enten være dum eller en Snob, hvis man tror, man køber daarligt, fordi man køber billigt.



VED dette Bord og i denne Mands Haand samles Traadene for Salget af Ford i Hjemlandet.

Det hedder sig, at man har vanskeligt ved at „komme bagom“ sales-manager *Hawkins*.

Her er det lykkedes for første Gang.

Køb en Ford —



Hvis Du lever fjernt paa Landet,
hvor man ofte har forbandet
lange Veje ind til Staden
— Tur med Banen, Trask paa Gaden —
Prøv en Gang lidt Motorsport:
Køb en FORD!

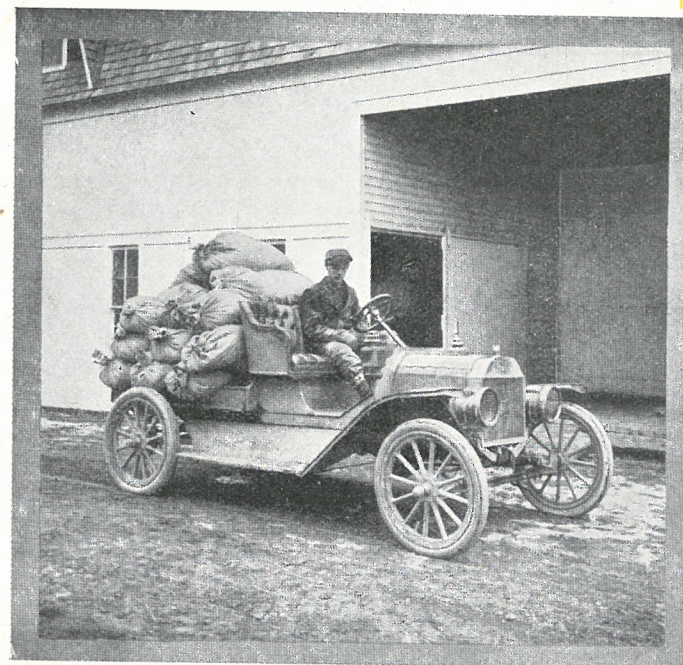
Har Du langt til Mejeriet,
og Du ellers sidder i 'et,
saa at Status og Balance
gi'r Dig Lov at ta' den Chance,
sørg Da selv for Din Transport —
Køb en FORD!

Har Du Tærskningen tilside,
bør Du, som enhver kan vide,
se at komme først til Mølle.
Hør et Raad, som Du skal følge
for at sætte en Rekord:
Køb en FORD!

Har Din Kone mon en Søster
eller to — i Vest og Øster —,
som hun sjældn ser desværre,
vil jeg raade Dig min Herre
til at gøre Vejen kort:
Køb en FORD!

Vil Du paa en Tur i Sommer
fjerne Venner gæste, kommer
flot Du til og *fint* fra Gaarde
i en Motorvogn, saa saare
Du vil høre efter vort:
Køb en FORD!

CHR. A—



Smaa Fyndord fra Ford-Times.

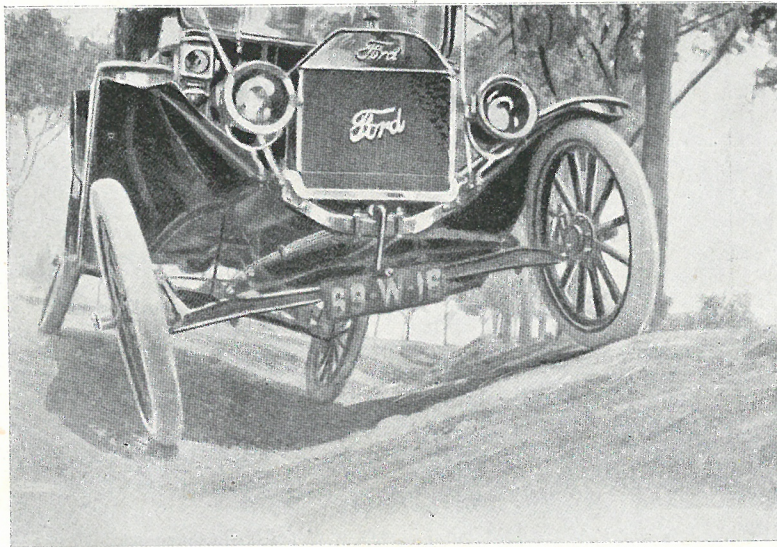
DU vil hurtig se, at Ford er den mest anvendte Vogn, og Du vil endnu hurtigere indse, hvorfor den er det!

DU maa selv køre Din Vogn ud af det Uføre, Du har kørt den ind i. Der er sjælden en Chauffør tilstede, som kan hjælpe Dig ud af Skidtet.

DER var en Mand, som byggede sig en stor flot Garage, udstyrede den komplet og satte tre nye Ford-Vogne i den — billigere end han kunde have købt én af de tunge, dyre Antomobiler.

GODE Veje? Naturligvis ønsker vi gode Veje, baade for vore Automobilers og vor Anseelses Skyld. Men vi faar dem ikke, hvis vi ikke gør noget for at skaffe os dem!

En Styrkeprøve.



Det kan hænde enhver Automobilist, at han kommer paa en daarlig Vej og maa stille store Krav til sin Vogns Modstandsevne. En Situation som den, vort Billede viser, hører dog til Sjældenhederne, men har været tilstede for en Ford-Mand i Algier. Vognen klarede sig. Ford kørte derfra ved egen Hjælp og uden Brud af nogen Art.

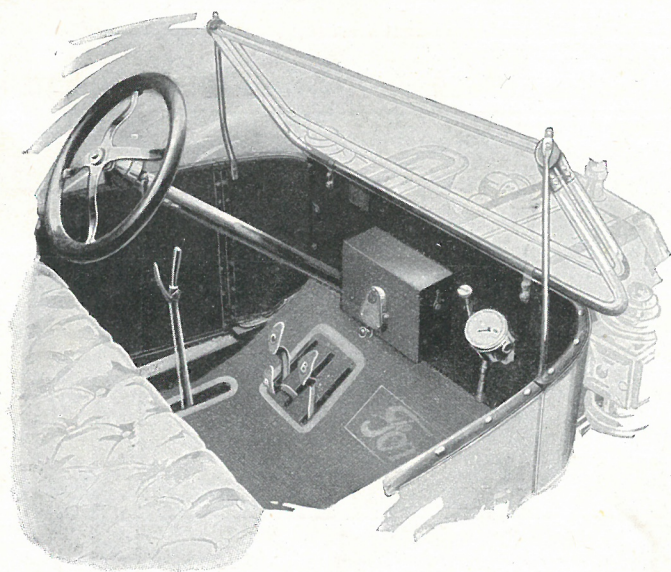
En lys Vej og en mørk Chauffør.



Lys ifor og mørk' ibag —
ingen se, hvor vi blev af!

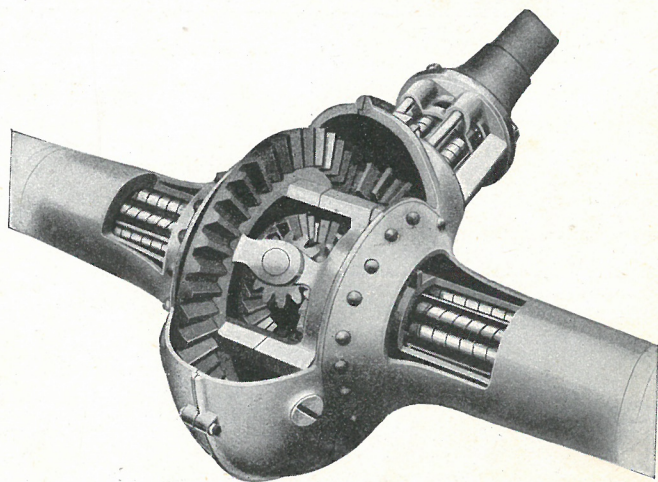
(Gl. dansk Ord).



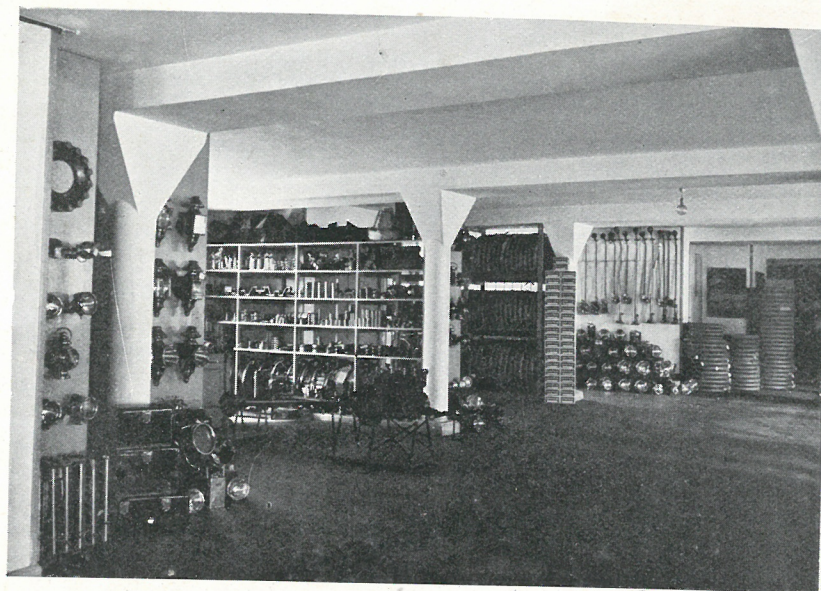


I Danmark kører man, ligesom i Amerika — men i Modsatning til Sverrig! — paa højre Side af Vejen. En modgaaende Vogn viger man udenom tilhøjre. Og da nu Vanskelighederne ved at passere en modgaaende Vogn er langt større og Faren ved Sammenstød større, naar Vognene kører i modsat Retning, end naar de kører i samme Retning, bliver Fordelen ved at anbringe Rattet i venstre Side ganske indlysende. Dette er en Specialitet for Ford-Vognen, som ogsaa har sin Værdi, naar man stopper op paa en Vej. Istedet for at stige ud i Sølet midt paa Vejen, stiger man her tilhøjre ud paa Fortovet.

DIFFERENTIALEN er en Tandhjulsudveksling midt paa Bagakslen. For det første skaber den Forbindelsen mellem Længdeakslen og Baghjulene, det vil sige overfører Motorens Omdrejninger til Vognen. For det andet muliggør den, at de to Baghjul kan arbejde uafhængigt af hinanden i Sving og ved Ujævnheder paa Vejen, hvor de ikke altid har lige lang Vej at løbe.



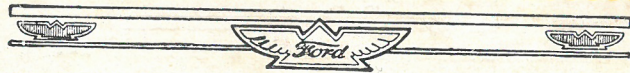
HVAD kan det nytte, at Din stærke Motor udvikler 60 Hestes Kraft, naar den skal bruge de 50 til at bevæge den tomme, men altfor vægtige Vogn? De Hestekræfter, som har Værdi, er dem, der er tilovers, naar Vognen bringes over Bakken, ganske som det er den overskydende Kraft, der bevæger Mennesker til det beundringsværdige.



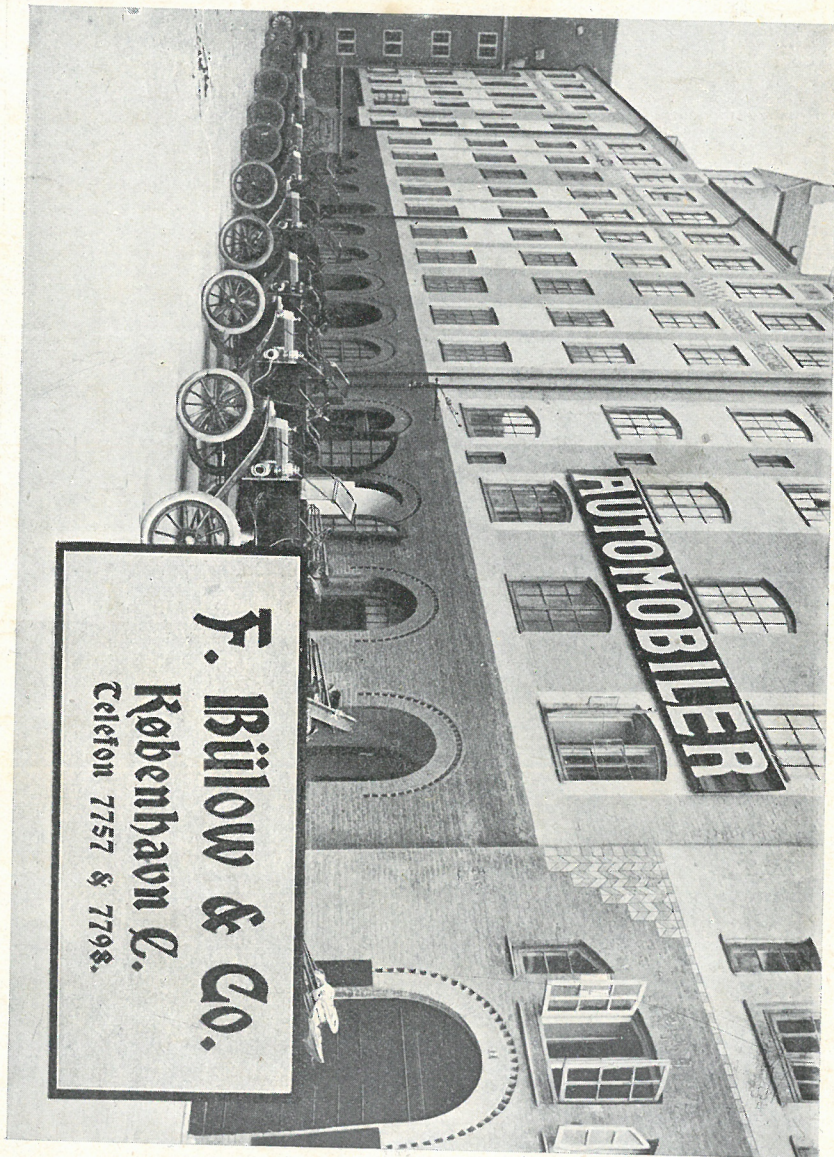
Lager af Ford-Reserve dele hos F. Bülow & Co., København C.



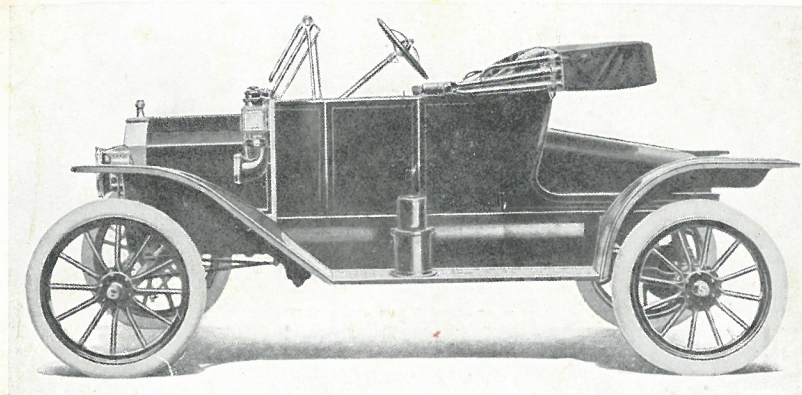
Udstillingslokale med Ford-Vogne hos F. Bülow & Co., København C.



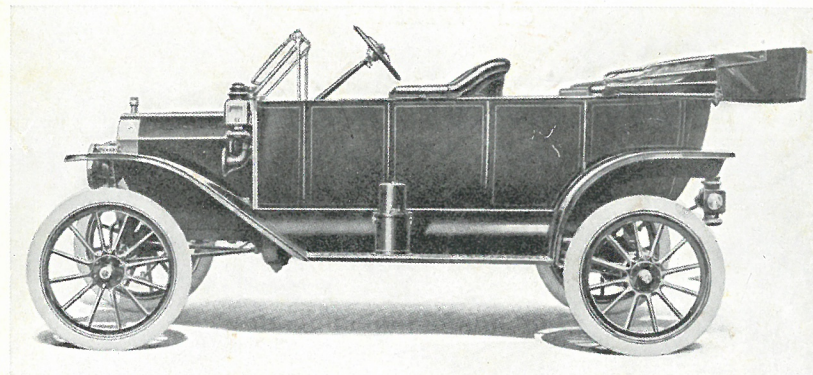
Foran Garagerne. Paa 1ste Sal Udstillingslokale, Lagre og Kontorer.



FORD MODEL T



20 H. K. 2 Personer
Vægt 600 Kilo.



20 H. K. 5 Personer
Vægt 650 Kilo.



47105



KØB FORD,

for fordi den er god,
ikke fordi den
er billig —

11000
3600
10000
24000

