



## Transskription af:

### Dyt I Danmarkshistorien

**1:1 Ford T: I 1920'erne vækker det spruttende monstrum lige dele forfærdelse og fascination hos den måbende befolkning**

**Vært og tilrettelægger:** Ida Hasgaard Røntorp med hjælp fra Mads Karenkewitsch og Simon Akselsen

**Medvirkende:** Mette Boritz, Christian Grau og Thorkild Thyrring

Bil udlånt af La Glace med chauffør Søren Eckhardt. Arkivklip fra Rådet for Sikker Trafik.

**Intromelodi:** ... Svag til jævn eller lokalt 18 til 22 grader... Jeg må godt køre lidt engang imellem. Nej, far er så øm over bilen....

**Tilrettelægger:** Danskernes hverdag og drømme står spejlet i motorhjelmene på vores biler. I denne serie kører vi gennem Danmarkshistorien i nogle af de biler, vi har ejet gennem de sidste hundrede år. Fra den første Ford T til de allernyeste, nærmest selvkørende modeller. Vi ser blandt andet på nogle af de biler, der holdt parkeret foran de hypermoderne Bellahøj huse i efterkrigstiden, og hvordan vores bilvaner tilpassede sig 70'ernes oliekriser og nullernes økonomiske optur. Til at kigge i det historiske bakspejl har vi kulturhistoriker Mette Boritz, og ved hendes side er bilentusiast og foredragsholder Christian Grau. Og som selve inkarnationen af danskernes kærlighed til biler, racerfører Thorkild Thyrring. Kom med på fire hjul gennem danmarkshistorien.

**Mette Boritz:** Ej Christian, se lige der.

**Christian Grau:** Hold nu op. Det er ha...

**Mette Boritz:** Hvor er den fin.

**Christian Grau:** Ja, jeg var lige ved at sige: hvor er hestene? Det er en hestevogn uden heste. Det var en tudsegammel Ford T varevogn.

**Tilrettelægger:** Bilen, der kommer kørende mod Mette og Christian, er helt rigtigt en Ford T. En verdenssensation på hjul. Den allerførste masseproducerede bil, der i røgen fra sin udstødning revolutionerede ikke kun måden, vi transporterer os på, men hele den industrielle verden. Og så gemmer den faktisk også på et stykke danmarkshistorie under motorhjelm.

**Mette Boritz:** Nå Christian nu står foran den her fuldstændig fantastiske Ford T varevogn, som jo er, det må jeg sige, en virkelig flot grøn farve og står helt blank også med sort, og så har den nogle ret sjove hjul. Det er det første jeg lige hæfter mig i, med træfælge. Sådan lidt hestevognsagtigt.

**Christian Grau:** Ja. Det er første gang man har givet en bil Gori, ikke. Altså, for at passe på den. Ret skørt.

**Mette Boritz:** Og så har den håndsving. Er der også det første... Er det dig, der skal i gang med det, tror du?

**Christian Grau:** Jeg håber, at den også har fået et batteri efterfølgende. Ellers kan man jo sige, det er en kassevogn, og man ser ret tydeligt på den, at vindtunnellen, den kom nogle år efter denne her bil, fordi når det går opad, så er det lodret og når det går henad, så er det næsten vandret.

**Thorkild Thyrring:** Goddag, mit navn er Thorkild Thyrring. Jeg har hovedsageligt beskæftiget mig her i tilværelsen med at køre racerbiler, idet jeg ikke rigtig kunne se andet i Politikens håndbog, der kunne være morsomt. Jeg har kørt Ford T, ja. Det er hvad det er. Det er jo en hestevogn, der har fået en motor på, så det er jo ikke... Det er jo ikke en køremæssig oplevelse, men det er sjovt, fordi det er historie. Det svarer til at ride over, hvad hedder det, over Alperne på Hannibals elefanter? Det er jo fuldstændig utroligt. Den har et tyngdepunkt, der ligger så højt over vejen. Så selv med sine tynde tynde hjul, hvis man kommer ind i et sving og rammer en kantsten, så lægger den sig jo om på siden og lægger sig til hvile. Altså, det er jo ikke nogen bil, du kan køre, så du kan også se på de gamle film, hvor de bruger dem som gangsterbiler, og hvor de står ubeskrevet trinbrættet med maskingevær. Når de skal lave noget hvor biler skrider, så er asfalten altid våd. De har sikkert også måtte løbe olie, for overhovedet at sætte dem i skred, de der biler. Fordi ellers det kunne ikke, jeg ved ikke sådan en Ford T den havde heste. Den havde måske 20 heste, max. Det tror jeg ikke engang 10 12 hestekræfter.

**Mette Boritz:** Christian lige... Noget jeg bliver lidt fascineret af det er her ved forruden, som jo er helt lodret i øvrigt. Det er de her sjove dimser. Tror du man må åbne.

**Christian Grau:** Ja. Det du kalder en dims, det er en lygte tror jeg nok.

**Mette Boritz:** Ja ja ja, sådan til petroleum vil jeg tro. Så der kunne komme lidt lys på, hvis man var ude og køre. Nu har den også fået nogle andre lygter, men det er da helt fantastisk, ikke? På bilen her.

**Christian Grau:** Der er vi nok også tilbage ved hestevogn på samme måde. De udvendige skærme sidder udvendigt. Det har også gjort det ret oplagt at lave sådan et trinbræt igen, fordi bilen er højere end en moderne bil. Så har man sådan trinbræt, og så tænker man tilbage på sådan nogle gangsterfilm og sådan noget, hvor folk sad der og skød. Og det var jo også så det var jo meget belejligt. Jeg tænker, der er nok også nogle gange, hvis hvis der skulle lidt mere med end to, så har der lige været en, der lige kunne stå på siden. Så jeg synes noget af det sjove ved den, det er det, at når man kigger på den... Man kan ret tydeligt se, at der er sådan en mellemregning mellem hestevogn og så bil, som vi kender det.

**Tilrettelægger:** På en fabrik i Detroit triller den første Ford T af samlebåndet og ud i virkeligheden. Vi er i år 1908, og selv om Ford T'en ikke helt er verdens allerførste bil, bliver den verdens mest udbredte bil. Den er kun i produktion i 19 år, men i de år bliver den rullet ud i mere end 15 millioner eksemplarer. Ford T'en er så populær, at den ved årtusindskiftet, en hel menneskealder efter den er taget ud af produktion, bliver kåret til verdens mest betydningsfulde bil.

**Christian Grau:** Og så tænker jeg, at vi skal ind i den, og jeg ved, man kun kan komme ind i passagersiden, så nu hopper du ind først.

**Mette Boritz:** Jamen, så kommer jeg til at sidde ved rattet. Det er jo helt grænseoverskridende.

**Christian Grau:** Det er hvor moderne vi ruller

**Mette Boritz:** Men jeg kan også se allerede, at man kan jo kigge lige igennem den, ikke. Der er jo åbent lige ud til den anden side, og så kan jeg jo se reservehjulet. Det er jo også ret sjovt, at det hænger der på siden af bilen.

**Christian Grau:** Ja, spændt fast med nogle meget fine remme i, der er nogen i sådan noget sækkelærred og så er der en læderrem også.

**Mette Boritz:** Men nu, så prøver jeg at hoppe ind, wow og der er ikke meget plads, vil jeg sige. Så jeg tror ikke man skal så lange ben for at køre denne her bil, prøv lige at se.

**Christian Grau:** Ej, det tror jeg du har fuldstændig ret i.

**Mette Boritz:** Der er ikke meget bevægelse. Til gengæld så får man en god ret ryg her.

**Christian Grau:** Og mine ben de står i sådan en fuldstændig ret vinkel, med knæene pegende lidt opad.

**Mette Boritz:** Altså man har sådan lidt, lidt fornemmelsen af at køre radiobiler. Ikke radiobiler, men veteranbilerne inde i Tivoli.

**Christian Grau:** Fuldstændig. Det er den... Det er sådan man skal se den for sig den her bil ikke. Den ligner de der veteranbiler.

**Mette Boritz:** I Tivoli, og vi ligner dem der sidder i veteranbilerne i Tivoli.

**Christian Grau:** Så har den jo egentlig fire pedaler. Der er en, der står og C på. Det kunne godt være en clutch, altså kobling, og så er der en, der står B på. Det kunne godt være brake. Og så i midten kunne det være speeder. Vi ved det ikke. Og så helt ud til højre der er sådan en. Det er ikke en pedal, det er mere en knap, som man betjener med foden. Og guderne må vide hvad. Og så ovre...

**Mette Boritz:** Så har jeg en øh. Er det bremsen jeg har herovre

**Christian Grau:** Jeg tror det er en håndbremse, du har derovre.

**Mette Boritz:** Okay, så rører jeg den ikke.

**Christian Grau:** Nej. Mette, nu skal vi jo føre bevis for, at denne her prægtige bil den også kan køre.

**Mette Boritz:** Og det er jo mig, der sidder bag rattet. Det går jo virkelig ikke.

**Christian Grau:** Enhver, der sidder inde i denne bil, vil kunne sige sig selv, at der kan ikke være tre, og vi skal have Søren ind i bilen, fordi Søren han kan finde rundt på de fire pedaler herinde i midten af København og end ikke jeg som er såkaldt bilekspert tør eller har lyst til herinde og med

så tæt på havnebassinet i øvrigt, begynde at jamme rundt på det der orgel dernede. Så jeg tænker hvis jeg må være så elskværdig og stå ud af bilen og så bede dig om at komme efter, så får vi Søren ind i den, og så ruller vi en lille bitte tur i den og ser hvordan det føles.

**Mette Boritz:** Jeg opdagede lige noget, ikke. Man kan jo kigge ud gennem bilen her, når man kigger nede ved bakgearet. Så kan man se ned på vejen faktisk.

**Christian Grau:** Ja, vi kan få ventileret fodtøjet via huller i bunden, ikke.

**Mette Boritz:** Jo jo, det er helt fantastisk.

**Søren:** Ups.

**Christian Grau:** Så skal jeg lige være sikker på at få lukket den her.

**Søren:** Du skal bare smække den. Bare smæk den. Sådan der. Ja, vi starter herovre med håndbremsen. Håndbremsen har to funktioner. Hvis man sætter den halvt ned, så er den i frigear, så kan man starte. Så kan man starte uden den kører. Hvis man sætter den helt ned, så kan man skifte fra lavgear til højgear.

**Christian Grau:** Ja, og så lagde jeg mærke til, at en af pedalerne bevægede sig, når du gjorde det.

**Søren:** Ja lige præcis, for de hænger sammen. Nu skal du se. Det var håndbremsen. Den der, der står C på er Clutch. Men den fungerer på den måde, at man skal trykke den halvt ned, så er den i frigear. Hvis man trykker den helt ned, så er den i lavgear, og når man slipper, så kører den i højgear og det man gør med den der, det er at nede i gearkassen, der er der sådan nogle bånd ligesom på en bremse. Sådan nogle bremsebakker. Det er dem man trykker sammen om sådan en cylinder der drejer rundt. Så når man træder på den her, så spænder man de der bånd omkring cylinderen nede i gearkassen. Helt anderledes end nogen som helst andre biler.

**Christian Grau:** Hvad du har sagt om to pedaler, det er allerede, at håndbremsen er en slags gearvælger, og koblingen er også en slags gearvælger. ha ha

**Tilrettelægger:** Ja ja, Ford T'ens pedal system er højteknologisk på sin egen tid, og selv om det tydeligvis for nutidens bilførere er en kompliceret øvelse, er det altså ikke en umulig opgave at få bilen til at køre.

**Søren:** Fremad. Når man skal bakke, så er det midterpedalen, og derfor er det godt at have nogle sko på, der ikke trykker på alle pedalerne sammen, fordi

**Christian Grau:** Man skal ikke komme i en stor Jacoform. Nej.

**Søren:** Det er bakgearet.

**Christian Grau:** Okay.

**Søren:** Så når man skal bakke, så skal man træde den der halvt ned, og så trykker man på den der, så bakker man. Det vil jeg vise dig, når vi kører om lidt.

**Christian Grau:** Altså, den er så også både speeder og bakgear eller hvad?

**Søren:** Nej speeder er heroppe.

**Christian Grau:** Nå, speederen. Der ser jeg den. Jesus.

**Søren:** Nå, men øh.

**Christian Grau:** Så mangler vi to pedaler ha

**Søren:** Så er der den der, det er brake. Det er ganske almindelig bremse, og den bremser på baghjulene, og det her det er speederen.

**Christian Grau:** Så der er to speedere, en på rattet og en på øh. Altså en der.

**Søren:** Oprindeligt var der ikke speeder hernede. Det er noget, der er kommet efterfølgende. Oprindeligt var der altid kun håndgas. Så er der en arm herovre ved siden af, som er høj- og lav tænding, og det har noget med motorens drift at gøre. Man starter på lav tænding og når det er den starter og kører, så sætter man den på høj tænding og det kan man ligesom høre når den kører, hvad der sker. Så det, det er alle pedalerne. Sådan fungerer de. Man drejer den der

derover, trækker - håndbremsen skal være trukket helt- og så hernede, der sidder en knap, hvis du kigger der. Ja, hvis man træder på den, så starter den. Vi starter motoren nu.

**Søren:** Så kan du se, så kan jeg give gas her.

**Thorkild Thyrring:** Det hvor at Ford virkelig sætter standarden, det er jo den industrielle produktion, som bliver genoptaget i hele verden inden for alt muligt andet, om det er køleskabe eller hvad det er. Det Henry Ford får sat i scene i Amerika, det er jo det, som folk i millioner har set Chaplin demonstrere i filmen Moderne tider, hvor de sidder ved lange samlebånd, og der sidder en mand og skruer ved at score, så rykker den 30 centimeter, og så kommer der en ny skrue, magen til der skal skrues i. Og det system han fik, det gjorde at Ford T'en kunne produceres selv i lille Danmark, hvor de kun kørte med hestevogn. Der starter han op herude på Nørrebro. En bilfabrik. Tænk engang. En mand i Amerika, der har lavet samlebånd derovre i et land, der er så stort, at de finder på at lave en samlefabrik i Danmark, hvor de kan samle Ford T og Ford T, står jo i dag som den bil, der i hele sin produktionsmåde, tankevirksomhed osv. var innovativ på en måde, som ingen andre havde tænkt på dengang.

**Mette Boritz:** Nå, Christian, nu har jeg taget dig med på gåtur. Det er jo lidt sjovt i et bilprogram i virkeligheden, men der er lige et sted, vi skal se, nu vi har været ude og køre i den her helt vidunderlige Ford T, så derfor er vi nu kommet en tur rundt på Nørrebro. Og nu er vi i Heimdalsgade og det er lidt svært, tror jeg, du skal have lidt god fantasi for at finde ud af, hvad det er vi skal se, fordi det er her ikke mere. Men hvor vi lige nu står, der lå faktisk de gamle Ford fabrikker her. Den første Fordfabrik i Danmark, og det var jo en samlefabrik, hvor man fik tingene sendt til Danmark, og så producerede man simpelthen, eller samlede den lille Ford T, vi kørte idag. Den er simpelthen samlet lige her.

**Christian Grau:** Det er faktisk skørt. Den en vanvittig tanke, ikke?

**Tilrettelægger:** I de første år at Ford T'en en meget dyr producere, men Henry Ford vil gøre den billig. Hans ambition er, at den skal være så billig, at arbejderne på hans egne fabrikker selv kan få råd til at købe en. Produktionsomkostningerne må ned, og det kommer de i så høj en grad, at med metoden kommer han til at ændre hele verdensindustrien.

**Mette Boritz:** Noget af det helt særlige ved Fords fabrikker og Henry Ford er jo, han opfinder et helt nyt system, som kommer til at sætte præg på det samfund, vi også har i dag, og på den måde, man fabrikker ting på, fordi han opfinder samlebåndet. Det lyder jo ret banalt for os, men det er jo sådan et rullesystem, hvor tingene simpelthen kommer hen til arbejderne, hvor man kan stå meget hurtigt og samle eller producere ting, og det er en revolutionerende opfindelse, som kommer til virkelig at præge industrialiseringen over hele verden og gør det den dag i dag. Så det er en helt ny produktionsmåde, så det vil sige samlebånd bliver det nye, hvor man står og laver en lille del af en proces. Det gør det meget, meget mere effektivt og producere superhurtigt, og det gør, at man lige pludselig kan producere en hel masse biler. Det bliver jo populært i Europa også. De vil også

have biler, og der findes jo forskellige, på det tidspunkt også, bilfirmaer i Europa og endda også i Danmark, men Henry Ford, han starter med en fabrik i Manchester og i 1919, så får vi fabrikken her i Heimdalsgade.

**Tilrettelægger:** Henry Ford håndplukker personligt Danmark til at blive Fords epicenter på det europæiske fastland. Danmarks geografiske placering gør det nemt at sejle over Atlanterhavet med bildele i kassevis, klare til at blive samlet på den nyåbnede fabrik på Heimdalsgade på Nørrebro i København. Med samlebåndet som livsnerve bliver fabrikken en kæmpesucces og samler Ford T'er til Skandinavien, Polen, Baltikum og Tyskland.

**Mette Boritz:** Og vi står her på Nørrebro, som jo også var et industriområde. Der boede masser af arbejdere herude, som arbejdede i forskellige fabrikker, så der har ikke været helt så ren luft herude på det her tidspunkt, som man kommer ud i de her industrivirksomheder. Og her har det været en helt særlig måde, det har foregået på.

**Christian Grau:** Hvad med at arbejde på fabrik i dag? Der er du jo fabriksarbejder. Det lyder som sådan den laveste kaste på en måde. Dengang var det så, var man en del af fremskridtet eller hvordan blev der set på det?

**Mette Boritz:** Der blev faktisk ikke set på en, som var en del af fremskridtet. Det var jo kun dem, der ejede fabrikkerne, der var en del af fremskridtet, og dem, der var højere på strå, kan man sige. Det at være industriarbejder var jo ikke et særligt godt job. Det er også derfor, vi har hele den danske fagbevægelse, som dukker op i slutningen af 1800-tallet og virkelig får vind i sejlene for at forbedre de her arbejdsvilkår, som er blandt arbejdere i Danmark. Og det er faktisk meget interessant, fordi Henry Ford betalte faktisk sine arbejdere bedre løn også over i USA, end man gjorde på andre fabrikker. Til gengæld var han meget imod fagforeninger, og det giver et kæmpe problem, da han kommer til Danmark. Og der må han jo acceptere, at fagbevægelsen faktisk står ret stærkt. Og det er nødvendigt i mange af de her industrivirksomheder, som er her på Nørrebro og sikre bedre vilkår for arbejderne på det her tidspunkt.

**Christian Grau:** Hvor lang tid? Hvor mange, altså hvad har en arbejdsuge heddet på for sådan en fabriksarbejder herude?

**Mette Boritz:** Jeg ved ikke lige, hvad den har været på Ford, men man kan sige, de fleste industrivirksomheder på det her tidspunkt, så har det været syv morgen til syv aften på det her tidspunkt.

**Christian Grau:** Og Nørrebro her, det har været sådan en blanding af fabrikker og boligkareer og i en stor pærevælling. I dag har man flyttet industrien ud af byen, og så har man boliger og butikker inde i byen.



**Mette Boritz:** Man har jo frygtelig travlt med at bygge nye lejekareer til alle de her industriarbejdere, der vandrer fra landet til byen. Det er jo det, der sker i 1800-tallet. Der er ikke jord nok at få, der er befolkningstilvækst, og mange forsøger lykken eller prøver lykken inde i byerne, hvor de kan få arbejde på måske en af de nye fabrikker. Danmark bliver jo faktisk et storproducerende billand, større end Tyskland, og det kan man næsten ikke forestille sig i dag. Men efter at Ford begynder med stor succes fabrikken herude, og det går jo ikke længe, for den faktisk overhovedet ikke kan følge med i forhold til efterspørgsel. Så bygger han en ny fabrik ude i Sydhavnen, som åbner under stor faldera i 1924, og da man når '26. Så er der produceret på dansk grund, eller samlet, 100.000 Ford T.

**Christian Grau:** Hold da op

**Mette Boritz:** 100.000. Det vil sige, at man regner med, at de ca. halvdelen er gået til et dansk marked. Det er 50.000 biler udover også andre mærker så, der kommer på gaderne, og det er altså på nogle få år. For i 1903 kunne man havde man registreret omkring 537 biler i Danmark. Så når vi når bare 20 år eller 25 år senere, jamen så taler vi langt over 50.000. Så det er jo gået...

**Christian Grau:** Kom jo i 1908. Ja.

**Mette Boritz:** Så det er jo en udvikling der går lynende stærk.

**Tilrettelægger:** Forandringen i gadebilledet er markant. Hvor man før har skulle se sig for efter cyklister, bortløbne høns, heste og sporvogne, kommer der nu brølende biler gennem gaderne, så man må springe for liv og lemmer.

**Mette Boritz:** Bilerne har jo altid været lidt udskældt. Det var den i hvert fald i starten i Danmark, fordi man var faktisk lidt nervøs over denne udvikling med biler og brød sig faktisk ikke om at have biler. Og det kom der mange skrivelser og rigtig meget debat ud af. De her helvedesmaskiner, der larmede og spruttede og lugtede og på alle måder var farlige, synes man.

**Christian Grau:** Tror du det har været i særdeleshed i Danmark, eller tror du ikke det har været sådan over det hele, at man synes det var ret voldsomt.

**Mette Boritz:** Det har nok været meget voldsomt alle steder. Den her udvikling man ikke forstår. Altså en selvkørende hestevogn, altså det er da mærkeligt.

**Christian Grau:** På den anden side, der var folk der imod Storebæltsbroen, som syntes at færgerne og det var det. Så det kan godt passe. Man har nogle gange været sådan: Fremskridt? Nej tak.

**Mette Boritz:** Og det betyder jo også, at hestevogne, som jo er bybilledet på dette tidspunkt og cykler og gå og sporvogne osv. hestetrukne. Det bliver jo truet lige pludselig med de her biler. Og ved du hvad? Bare der i sådan noget, starten af de første... Starten af 1900-tallet, når der kom biler til byer i Jylland? Altså, man har jo aldrig set en bil før. Altså det kunne lægge en hel by øde fuldstændig, hvor alle stoppede med at arbejde. Ud og se denne her bil! Og alle skulle ringe og sige nu har jeg altså set en automobil eller en bil. Og det hedder jo en bil. Ved du hvorfor?

**Christian Grau:** Nej.

**Mette Boritz:** Man stemmer om det, i Danmark. I 1902 laver Politiken, Avisen, en lille konkurrence om, hvad skal man kalde sådan et monstrum af en tingest, der lige pludselig findes. Og automobil har jo været et bud, og svaret bliver ud i alle mulige forskellige bud, "bil". Så bil er fra 1902.

**Tilrettelægger:** Danmark begynder at tilpasse sig fremskridtet, og med navnet på plads følger loven trop. I 1903 bliver den første beskedne motor lov vedtaget.

**Mette Boritz:** To mil i timen og 15 kilometer i timen i byerne, og så kan man køre dobbelt så hurtigt på landet om natten eller aftenen. Når der er mørkt, så må man også kun køre 15 kilometer i timen, så det er jo ikke sådan susende fart.

**Christian Grau:** Jeg har et spørgsmål til dig. Hvordan har man målt det? Hvordan har man delt bøder ud? Du har jo ikke kunne måle folks fart, når de kørte forbi. Du har bare kunnet stå der og tænke: "Han kørte stærkt, ham der", og så kunne man stoppe og siger "Hey hey, hør, hov, min gode herre, de kørte stærkt!". "Nej". Nå ha.

**Mette Boritz:** Og det sjove er jo før før alle de her fartgrænser og sådan noget, så var de første biler, dem måtte man jo ikke køre i, {andet end når der gik} en foran bilen med sådan signalhorn og truttede.

**Christian Grau:** Så har man også ophævet glæden ved at have en bil.

**Mette Boritz:** Ja, så skulle der gå lige en ligesom og advare andre trafikanter om, at nu kom der et frygteligt automobil kørende. Så, så det altså ret specielt.

**Christian Grau:** Med klip til i dag, da elbilerne kom sådan for alvor blev rullet ud for 10 år siden. Så var der jo en stor debat om det var farligt, fordi de ikke sagde noget, og så indførte man jo faktisk, at de skulle have sådan en ambient lyd. Altså de skulle sige en lyd, når de kører under 30 kilometer i timen, og sådan er det jo i dag. Men, men, der var der en periode der, hvor jeg som en mand, der tit taler om biler, måtte besvare spørgsmål fra ængstelige mennesker, som frygtede at gå rundt på vejene. Og så ud af det blå, kom der bare en bil kørende.

**Mette Boritz:** Og her sidder vi med helt modsatte Fuldstændig. Folk, de var simpelthen så bange for, at nu kom der sådan en helvedesmaskine, der tøffede og spruttede og lugtede af benzin. Og det var virkelig noget, der blev skrevet om, og der blev debatteret det her skrækkelige monstrum, der lige pludselig fyldte op i gader og stræder. Man var rædselsslagen. Og hvad med hestene og hestevogne og almindelige trafikanter og sådan noget? Biler er jo ikke bare noget, man kan bruge i et samfund eller der lige de kommer ind. Altså, de skal jo kontrolleres. Og vi er lige kommet forbi et lyskryds idag, der ikke virkede. Der viser det jo hvor besværligt det er. Hvem skal så køre først og hvem skal holde tilbage osv. og det er der selvfølgelig nogle regler for, men bliver de nu overholdt? Og hele det her med at køre med biler? Det krævede jo en ny måde at agere på i hverdagen, og det er først i 1908, der kommer de første internationale vejskilte. Altså deciderede skilte med symboler man kan se. Hvem skal stoppe og hvem skal køre? Men i Danmark har man alle mulige forskellige vejskilte i starten, og det er jo forskellige foreninger, der er oppe at toppes om, hvad for nogle skilte der skal være, og hvordan de skal se ud, og hvor store de skal være. Så det er et morads. Men, men bare den der angst for hvad sker der nu med hestene? Altså heste har altid været helt noget særligt i danske bønders bevidsthed. Det at have heste har været en fin ting, og nu kommer der lige pludselig de her maskiner, der kører og skræmmer hestene og skræmmer børnene, og man ved ikke helt, hvad der foregår.

**Thorkild Thyrring:** Man kan sige, at bilerne dengang var et tegn på to ting. Det ene var prestige, som det altid har været. Men det var også et brugsværktøj. Man opdagede jo simpelthen en helt ny måde at transportere varer på, som på ingen måde skal undervurderes. Da folk så pludselig kunne købe, også firmaer, kunne købe en Ford T som varevogn til at bringe deres varer ud til kunderne, så blev det pludselig helt, ja så blev det en arbejdshest. Så blev det ikke bare en turvogn. så blev det en arbejdshest og masser af firmaer havde jo mange Ford T'er stående med deres firmanavn på, der kørte varer ud til kunderne.

**Mette Boritz:** Da bilerne kommer til, så er det jo altså en mandeting. Der er noget mænd, og der er noget magt over dem. Men det er jo også en ting, for de er ganske få til at begynde med. Det er absolut kun adelsfolk, godsejere og grosserer, som jo gør et stort nummer ud af at hævde, at det er frihed, og at man skal have ret. Bilen skal have fortrinsret, men det er menigmand altså ikke enig i. Så da vi får Ford T og den bliver masseproduceret, så er det en bil der bliver tilgængelig for nogle flere. Det koster stadigvæk en murersvend mange, mange, mange arbejdstimer og årsløn for at få en Ford T. Men for små virksomheder og dyrlæger og andre, der har brug for det, bliver det inden for rækkevidde at få en bil.

**Tilrettelægger:** Henry Fords samlebandsbiler triller altså fra København og ud på de europæiske veje, og Ford T'en bliver startskuddet på den privatbilisme, der i dag stort set er alle mands eje.

**Christian Grau:** Jamen, når man står her i dag, så er det ikke til at forestille sig, at der har ligget en bilfabrik. I dag ligger der nogle relativt nye etageejendomme, og mange af dem er bygget nogle elementer, og man kan se, at det er et lidt billigt byggeri og selve boligen, selv den karre stå der, hvor Ford-fabrikken lå. Det var sådan en slags legemliggørelse af den socialdemokratiske drøm ikke. Boliger med altaner osv. Og alligevel er det ikke specielt charmerende. Men altså, at forestille sig, at der har været fabriksshal. Der har været et mylder, og der er rullet tusindvis af nybyggede, nymalede biler, som skulle ud i. Ja, faktisk i hele Nordeuropa herfra og også rundt i Danmark. Det er en skør tanke.

**Mette Boritz:** Og det må have været et flot syn, når de kom rullende ud.

**Tilrettelægger:** Dybt i Danmarkshistorien er lavet af BEAM Audio Agency for Nationalmuseets mediehus. Vores Tid. Tilrettelæggelse, optagelse og klip: Ida Hasgaard Røntorp, med god hjælp fra Mads Karenkewitsch og Simon Akselsen. Lyddesign: Frederik Ludwigs. Tak for lån af bil til La Glace og chauffør Søren Eckardt og for Arkivklip til Rådet for Sikker Trafik. Jeg hedder Ida Hasgaard Røntorp og har fået hjælp i studiet af Pernille Skytte Jensen.

## [Vores Tid – Nationalmuseets Mediehus](#)

[Dyt I Danmarkshistorien 1:1 Ford T](#)

**Lyddesign:** Frederik Ludwigs med hjælp fra Anthon Broder Bach Fokdal

**Produceret af BEAM Audio Agency for Nationalmuseets mediehus, Vores Tid og 24syv**