

Frank H.M. van der Heul

FORD ‘made in Holland’

Episode 1945-1957

Frank H.M. van der Heul



FORD ‘made in Holland’

Episode 1945-1957



Van dezelfde auteur

Oliebol in Ossendrecht
De kunst van het versieren
Het zomerhuisje van tante Amalia
Doorlopende voorstelling
Koers Kreeftskeerkring
Reis naar een verdwenen wereld
Cowboys, kitsch en Cadillacs
Salsa, suikerrieten sleeën
Ford 'made in Holland' - vier delen
Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)
De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)
Prachtig Plaatwerk (klassieke auto's - meerdere delen)

ISBN 978-90-814221-6-1

NUR-code 462

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteursrechthebbende.

Copyright © 2009 Frank van der Heul

Tweede herziene druk voorjaar 2015

Ontwerp omslag en opmaak binnenwerk: Frank H.M. van der Heul

Omslagillustraties: collectie van de auteur

Uitgeverij Albatros – Amstelveen

Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever

E-Mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

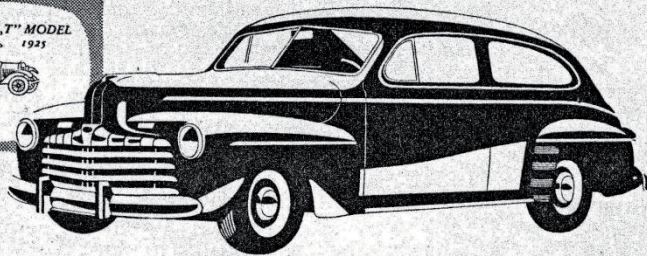
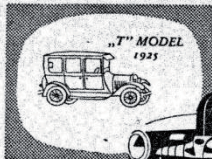


De groote en zeer sierlijke lugbol, door den Heer *Montgolfier* te Versailles, in tegenwoordigheid van den Koning en de Koninklijke familie, opgelaten, den 19 September 1783.

Montgolfier werd in zijn dagen onbetwist voor een fantast gehouden.

Nu schijnt niets meer onmogelijk te zijn. Zoudt U b.v. een vijf en twintig jaar geleden vermoed hebben, dat uit het toentertijd weergaloos populaire model „T” een Ford zou groeien, technisch zóó volmaakt en comfortabel als de huidige Ford V 8 met een uiterlijk zonder storende overdaad?

Er is ook voor U zoo'n Ford in de toekomst!



N.V. NEDERLANDSCHE FORD AUTOMOBIEL FABRIEK - AMSTERDAM



Inhoud

Proloog	7
Nieuwe bezem/Folterkamers/There's a Ford in your future/Drive-ins/ De dood van een legende	
Er is ook voor U zoo'n Ford in de toekomst!	22
Pech onderweg/Schoon schip/Zwarte handel /Klaar-over/Dollarkoning/ Export of ondergang/De kleine wagen in de grote klasse/ Taunus/Matford/Jetset/Gatford alias Gatso /Alles kan	
Burgerlijke stand	50
De wagen van morgen, nu gebouwd/Kogelford/Marshallhulp/ Vijf maal acht/Menselijke brug/Gejacker in de nacht/ Een ster op Hollandse wegen/ Expansie/Meisterstück/Economy run/ Zeg het met tulpen/IJzeren Hein/Ford in de sport/Kenteken ND-00-01/ Exploitatiekosten/Souped-up/Ford-vijver/Geen geld, geen liefde/ Wereldbol/Koele bries/Oliepoot/Tentoonstellingswezen/Tunnelvrees/ Vaarwel oude duitendief	
De kroon op het werk	128
Parkeerbedelarij/Future-car/Pace car/Beurzen open, dijken dicht/Gouden jubileum/Popmuziek/Overbelast/Transportklimaat/Vendôme/ Broeikasewerking/Verkeerspsycholoog/Completely knocked down/Sav-a-life	
T-shirts en T-birds	167
Fangio op Ford/Safety first/Bye bye baby/E-project/Non-stop record/ Dienstmeisje in avondtoilet/Een klasse apart/Robots rukken op/ Fords fonkelend nieuws/Tunnels, tijdverlies en toekomstmuziek/ Aangeslingerd/Tolwegkruiser/Oorlog om olie/Bestedingsbeperking/ Sesam open U/Formule Ford	
Literatuur	222

In de tekst wordt het motorvermogen wisselend aangeduid met pk, DIN-pk (DIN = Deutsche Industrie Norm) en SAE-pk (SAE = Society of Automotive Engineers) - dit naar gelang het studiemateriaal waarover de auteur kon beschikken. DIN-pk (destijds ook wel aangeduid als rem-pk) wordt op een proefbank gemeten en geeft het effectieve motorvermogen aan bij het maximum toerental per minuut (tpm) en met de koppeling afgeremd. Luchtfilter, ventilator, dynamo, waterpomp, brandstof- of inspuitspomp en uitlaat worden bij deze metingen aan de motor gemonteerd. SAE-pk houdt in dat voor het meten van het vermogen, alle apparaten die energie verbruiken van de motor worden gedemonteerd. Deze pk-waarde is daarom geen zuivere waarde; het verschil tussen SAE-pk en DIN-pk varieert van 10 tot 20 procent. Om de verschillende technische maatstaven beter op elkaar aan te passen, zijn met ingang van 1 januari 1978 tal van eenheden vervangen door internationaal geldende maatstaven. De oude pk-eenheid is thans de kW-eenheid (kilowatt). 100 DIN-pk is 74 kW, globaal beschouwd is een pk gelijk aan $\frac{3}{4}$ kW.

Proloog

‘Het succes van de moderne automobiellindustrie is gebaseerd op economisch, snel en betrouwbaar vervoer. Veiligheid dient een onderdeel van elk van deze drie te zijn, doch mag ze niet overheersen. Hierin ligt onze taak voor de komende jaren. Succes kan worden verkregen door algeheel begrip en hulp van ons en andere elementen die bij deze vitale activiteit zijn betrokken.’ (citaat van Henry Ford II uit 1966).

Twee maanden na zijn inauguratie als drieëndertigste president van de Verenigde Staten van Amerika kwamen Democraat Harry S. Truman en de verenigde chefs van staven in spoedzitting bijeen. Op 18 juni 1945 werden in de kaartenkamer van het Witte Huis besprekingen gevoerd over een militaire campagne met de codenaam Olympic. De bijzonderheden van het ultrageheime operatieplan A-11-45 van het hoofdkwartier Landingsstrijdkrachten van de Stille Oceaanvloot besloegen vierhonderd klein gedrukte pagina's. Olympic stond voor een rechtstreekse aanval op Japan op 1 november van dat jaar. De campagne zou worden begonnen met de verovering van het zuidelijke deel van Kyushu, zodat havens en vliegvelden van dit eiland als springplank konden worden gebruikt om het land van de Rijzende Zon tot onvoorwaardelijke capitulatie te dwingen. Voor de noodzakelijke luchtsteun bij de operatie zouden niet minder dan tweeënveertig vliegkampschepen en *baby flattops* (hulpvlieggkampschepen) deelnemen. Vierentwintig Kruisers en slagschepen zouden een voorbereidend artilleriebombardement uitvoeren, terwijl tweehonderd twaalf torpedobootjagers en honderddrieëntachtig andere oorlogsbodems de armada zouden dekken en de invasietroepen ondersteuningsvuur van nabij verlenen. Zes infanteriedivisies zouden op D-day aan land gaan, en op Decision-day plus twee worden gevolgd door nog eens drie divisies. In totaal zouden driekwart miljoen man bij de operatie worden betrokken. De aangewezen invasiestranden hadden codenamen die ontleend waren aan een van Amerika's belangrijkste industrietakken: Buick, Cadillac, Duesenberg, Essex, Ford, Zephyr, Stutz, Studebaker en Reo. Elk strand was zeer gedetailleerd en in vier zones van verschillende kleur op stafkaarten weergegeven. Dat de Amerikaanse luchtmacht er ongehinderd opnames van had kunnen maken was een bewijs voor de stagnerende Japanse oorlogsmachine en economie na negen jaar van agressief imperialisme in Azië.

Aan een vlot verlopende campagne werd in Washington niet gedacht. De president en de militaire top hielden er rekening mee dat verliezen aan mensen en materieel zeer hoog zouden zijn. Volgens de Amerikaanse inlichtingendiensten waren circa negentig miljoen Japanners bereid om tot het bittere eind door te vechten en tot meerdere eer van hun godkeizer Hirohito te sterven. Operatie Olympic bleef echter theorie nadat Truman een bericht had ontvangen dat de wereld voorgoed zou veranderen.

Op 6 augustus 1945 zette president Truman zich na een concert van de scheepskapel met een aantal oude vrienden en adviseurs, leden van het Office for Strategic Services (OSS, de voorloper van de CIA) en officieren van het USS *Augusta* aan de lunch. De slagkruiser was een paar dagen daarvoor uit de haven van Antwerpen vertrokken, nadat Truman, de Britse premier Winston Leonard Spencer Churchill en Sovjetpartijleider Josif Vissarionovitsj Stalin in het paleis Cecilienhof in Potsdam bij Berlijn aan de laatste grote geallieerde conferentie hadden deelgenomen. Even voor het middaguur overhandigde een officier van de kaartenkamer Truman een gedecodeerd radiobericht. ‘Hiroshima gebombardeerd. Goed zicht met slechts een-tiende (wolken-) bedekking op 52315A (5 augustus, 19.15 uur, Washington-tijd). Er was geen tegenstand van jagers of luchtafweer. Kapitein Parsons (boordschutter van de Boeing B-29A Superfortress *Enola Gay*) meldt 15 minuten na bombardement als volgt: ‘Resultaten duidelijk succesvol in alle opzichten. Zichtbare resultaten groter dan bij enige

proef. Toestand in vliegtuig na afwerping normaal.' Enigszins opgewonden schudde Truman de officier de hand en zei: 'Dit is de meest belangrijke gebeurtenis in de geschiedenis.' Daarna liet hij de scheepsbemanning aantreden en maakte bekend dat de krachtbron waaraan de zon zijn macht ontleende, nu gekeerd was tegen degenen die de oorlog in het Verre Oosten hadden ontketend. De Verenigde Staten zouden doorgaan met het gebruiken van dit soort bommen tegen het keizerrijk, wanneer de Japanners niet onmiddellijk en onvoorwaardelijk capituleerden. Later die middag keken Truman en zijn gevolg naar een bokswedstrijd op het achterdek. Met het afwerpen van de uraniumbom *Little Boy* die een vernietigingskracht had van ruim twintigduizend ton TNT op de industriële havenstad vanaf een hoogte van 9480 meter, was het atoombomtijdperk ingeluid. Drie dagen later werd Nagasaki verwoest door een plutoniumbom die *Fat Man* was gedoopt als een eerbetoon aan Churchill. Drie jaar en acht maanden na de Japanse aanval op de Amerikaanse marinebasis Pearl Harbor aan de zuidkust van het tot Hawaï horende eiland Oahu, waaraan geen oorlogsverklaring vooraf was gegaan, maakte Truman de Japanse capitulatie bekend. Keizer Hirohito zou aanblijven maar was onderworpen aan het gezag van de hoogste geallieerde commandant, de Amerikaanse generaal Douglas MacArthur. Op 15 augustus 1945 sprak Hirohito zijn onderdanen voor het eerst persoonlijk toe in een vooraf op geluidsband vastgelegde radioboodschap. De tenno (keizer) verklaarde dat de oorlog voorbij was en de bevolking naar een voorspoedige vrede moesten streven. Op 2 september (VJ-day - Victory Japan) ondertekende een Japanse delegatie aan boord van het in de circa tien mijl brede en min of meer niervormige Baai van Tokio voor anker liggende slagschip USS *Missouri* de onvoorwaardelijke overgave. Nog diezelfde dag werd het eilandenrijk tot bezet gebied verklaard.

Nieuwe bezem

Met de onvoorwaardelijke Japanse capitulatie werd het merendeel van het omvangrijke oorlogsproductieapparaat in de Verenigde Staten overtollig en maakte ook de auto-industrie zich op om als vanouds de civiele markt te gaan bedienen. Eerder al op 11 juni 1945 presenteerde de Ford Motor Company aan de verzamelde vakpers een met de hand gebouwd prototype dat honderdduizend dollar had gekost. Op 3 juli reed de achtentwintigjarige Henry Ford II een roomwitte Ford V8 model 69A sedan in het naar de rivier de Rouge vernoemde fabriekscomplex in Dearborn in de staat Michigan van de assemblagelijijn. Het was Amerika's eerste nieuwe personenwagen na vier jaar van intensieve oorlogsinspanningen. Tot de veranderingen ten opzichte van het kortstondig gebouwde model uit 1942 hoorden de iets bredere motorkap, een anders ingedeeld instrumentenpaneel, een anders gevormde grille en verbeteringen aan de wielophanging en de ontstekingsinstallatie. In het kader van richtlijnen van de Amerikaanse prijzencommissie mocht de auto-industrie een prijsverhoging van ten hoogste twee procent toepassen, zodat een Ford Super DeLuxe sedan of coupé 977 dollar kostte. Grote rivaal General Motors Corporation daarentegen verlaagde in november van dat jaar de prijzen met tweeënehalf procent, waardoor het prijsverschil tussen de goedkoopste Ford en een Chevrolet in standaarduitvoering nog toenam. Klachten van GM-dealers werden weerlegd met de verklaring dat men dankzij de prijsdumping zeker vijfenzeventig procent meer zou verkopen, en dat de winst van ingeruilde personenwagens daar nog bovenop zou komen. Door materiaalschaarste had menige nieuw afgeleverde auto met aluminiumverf geschilderde houten bumpers. Voor accessoires als voorruitontdooiers, verstevigde metalen bumpers en oliefilters moest worden bijbetaald.

Nadat zijn grootvader door een paar lichte beroertes was getroffen en zijn vader op 26 mei 1943 was overleden, verleende de overheid de erfgenaam van de Ford Motor Company eervol ontslag uit de marine. Het doktersrapport stelde dat Edsel Bryant Ford op vijftigjarige leeftijd aan maagkanker was bezweken. Maar wie hem van nabij had gekend en ook op de

hoogte was van de hardvochtige en vernederende manier waarop Henry Ford I zijn enige zoon jaren lang had behandeld, hield de doodsoorzaak op een gebroken hart. Kort na de begrafenis liet Henry Ford I weten dat hij zijn sterke man Harry Herbert Bennett tot zijn opvolger had benoemd. Ford was nog maar een flauwe schaduw van de man die ooit de wereld op wielen had gezet. Ogenschijnlijk leek de tachtigjarige nog steeds op de krachtige persoonlijkheid van weleer, maar wie door de façade heen kon kijken zag een verwarde, niet te zeggen gedesoriënteerde en snel aftakelende grijsaard. Regelmatig reed hij uren rond met zijn particuliere chauffeur. Hij had een afspraak, maar kon zich niet herinneren met wie en waar. Op zijn landgoed Fair Lane luisterde Ford naar onbenullige grappenmakers op de radio, las zijn vrouw Clara hem wat voor, of doodde hij de tijd met comic strips in plaats van kennis te nemen van het nieuws over de oorlog. Een van zijn favoriete beeldverhalen was *Little Orphan Annie*, maar soms kon de vroegere dictator van Detroit de verhaallijn niet goed volgen en gaf hij zijn secretaris opdracht om de maker te vragen hoe het nu precies gesteld was met het populaire weesmeisje.



Henry Ford I en zijn zoon Edsel Bryant naast het introductiemodel van Mercury in het late najaar van 1938. Het *companion make* - submerk - ontleende zijn naam aan de Romeinse god van de handel en winst, maar ook van dieven. De middenklasser van de Ford Motor Company moest de concurrentie aangaan met Oldsmobile en Buick van General Motors, DeSoto en Dodge van Chrysler Corporation en de duurdere modellen van de onafhankelijke fabrikanten Hudson, Nash en Studebaker. (coll. auteur).

Toen Eleanor Ford, geboren Clay, hoorde dat haar schoonvader de man die ze mede verantwoordelijk stelde voor de dood van haar echtgenoot aan de top wilde brengen, brak ze in woede uit. De weduwe dreigde om haar aandelen (41 % van het stemrecht in het grootste familiebedrijf ter wereld) op de markt te zullen brengen wanneer Henry Ford I niet van zijn voornemen af zou zien. Een paar dagen later besloot hij de bedrijfsleiding weer zelf ter hand te nemen en werden Bennett en een paar van zijn handlangers tijdens een haastig belegde directievergadering in hoge functies benoemd. Een van de eerste beslissingen die de oude Ford naar eigen zeggen nam, was zich te ontdoen van iedereen die het zijn overleden zoon op welke manier dan ook lastig had gemaakt. In feite ontsloeg hij echter al die mensen die Edsel Ford in het verleden hadden bijgestaan. Een van de 'weggezuiverden' was de door Henry Fords zoon in 1935 in dienst genomen stilist Eugene T. 'Bob' Gregorie, die nog had getekend voor de Britse Ford model Y, de aerodynamisch gevormde twaalfcilinder Lincoln Zephyr en de opmerkelijke Lincoln Continental. Daarnaast haalde Henry Ford I een streep

door vooruitstrevende projecten van zijn zoon, zoals een compacte en economische auto met voorwielaandrijving en onafhankelijke wielophanging. Aan zijn favoriete werktekenaar, de oudgediende uit Hongarije afkomstige Joseph Galamb, gaf hij opdracht om een ontwerp op stapel te zetten dat in zekere zin een vervolg moest worden op het model T uit 1908. Ford senior dacht de klok te kunnen terugzetten naar een tijd dat hij onsterfelijke uitspraken had gedaan als: 'Hoeveel ruimte er moet zijn tussen de voor- en achterbank? Zoveel dat de boeren er hun melkbussen tussen kunnen zetten.' Ook was Henry Ford I van plan om de divisies van Lincoln en Mercury op te heffen en zou het concern net als in vroeger dagen slechts een type auto op de markt gaan brengen.

Terwijl onderdirecteur Bennett en zijn staf van de bedrijfsvoering een nog grotere chaos maakten dan die al was, beraamde de kwade genius plannen om bij Ford met zijn laatste grote opponent af te rekenen. De in Kopenhagen geboren Charles E. Sörensens was vanaf het begin bij de firma betrokken en ook hij was er op uit om de hoogst mogelijke positie te bemachtigen. De oud-mallenmaker en de beste productiemanager uit de geschiedenis van de Ford Motor Company of America had op dat tijdstip de supervisie over de grootste en qua outillage modernste assemblagefabriek ter wereld, een die wel het achtste wereldwonder werd genoemd. In het op circa dertig kilometer ten westen van Detroit gelegen plaatsje Willow Run leverde Ford elke 63 minuten een viermotorige Consolidated B-24D Liberator af. Een opmerkelijke prestatie, zeker met de wetenschap dat deze langeafstandsbommenwerper annex transporttoestel, fotoverkenner, konvooi-escorteur en duikbootbestrijder was samengesteld uit 1.550.000 onderdelen. In 1944 nam Sörensens zijn ontslag bij Ford. Niet lang daarna was hij tot vice-president benoemd bij legerjeepfabrikant Willys-Overland Corporation in Toledo, Ohio.



'Old soldiers never die'. Een Ford V8 Fordor sedan model 1946. Behoorlijk opgelapt en al heel wat keren het klokje rond geweest, maar nog steeds in rijdende staat. Havana 1992. Rechts: de frontale vormgeving van de eerste naoorlogse Ford met parkeerlichten naast de koplampen. (foto's auteur).

Bennett, oud-matroos, diepzeeduiker en bokskampioen bantamgewicht van de Amerikaanse marine, was in 1917 bij de Ford Motor Company gaan werken als hulpje op de fotoafdeling. Het jaar daarop, toen Amerikaanse deelname de Eerste Wereldoorlog in een beslissende fase bracht, maakte de zesentwintigjarige Bennett zijn eerste promotie. In het nog niet voltooide Rougecomplex waar Eagle boats (duikbootjagers) op kosten van de belastingbetaler werden geassembleerd, bespioneerde hij van diefstal verdachte nachtwakers. Bennett viel op bij de grote baas en werd aangesteld als voorman van de bewakingsdienst. De volgende stap in de carrière van de geboren intrigant bracht hem in een machtspositie om werknemers het leven zuur te maken of ze op staande voet te ontslaan. Wie een minuut voor het einde van de werktijd met het schoonmaken van zijn machine begon of een kritisch praatje met een

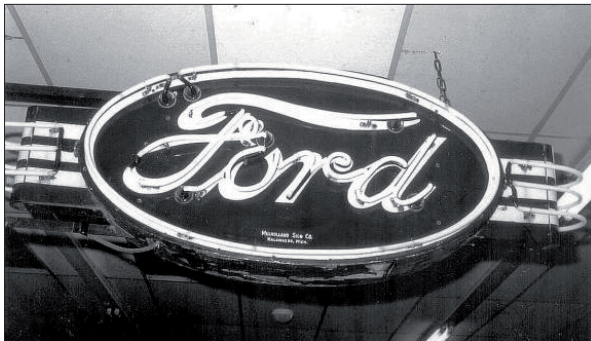
collega hield, kreeg van Henry Fords protegee te horen dat hij op kon krassen. Eind jaren twintig zwaaide Bennett de scepter over een particuliere politiemacht die eufemistisch het Service-Department werd genoemd en meer agenten telde dan de stad Detroit. Bennett die zichzelf personeelschef van de firma noemde en door Henry Ford I uit eigen zak werd betaald, had een fascinatie voor de georganiseerde misdaad. Het door hem aangeworven veiligheidspersoneel bestond dan ook voornamelijk uit straatvechters, ex-bajesklanten en ander maffioos gespuis. Bennett, een kleine man die uitsluitend maatpakken, marineblauwe overhemden en *bowties* (vlinderstrikjes) droeg omdat iemand hem eens met zijn stropdas had proberen te wurgen, had zijn malende werkgever intussen al zover weten te krijgen dat deze hem in zijn wilsbeschikking voor de duur van tien jaar na zijn dood aanwees als secretaris van een fonds dat de Ford Motor Company zou beheren.



Dashboordindeling met twee asbakjes van de eerste naoorlogse Ford 'made in USA'. Tussen de ronde klokken kon een radio worden gemonteerd. De 6GA Six modelserie was leverbaar in acht carrosserie-uitvoeringen en de 69A V8 in tien. (foto auteur).

Na de dood van Edsel Bryant Ford maakte de regering-Roosevelt zich ernstig zorgen over de bedrijfsvoering bij de Ford Motor Company. Om er zeker van te zijn dat de massaproductie van jeeps en daarop gebaseerde amfibievoertuigen, vrachtwagens, tanks, pantserwagens, munitie, vliegtuigmotoren en langeafstandsbommenwerpers niet stagneerde, was in Washington eerder nog geopperd om het concern onder curatele te plaatsen van auto- en vrachtwagenfabrikant Studebaker, of om de Ford Motor Company eenvoudigweg te nationaliseren. Anderzijds leek het een beter idee om Henry Ford II in de gelegenheid te stellen om deze hoeksteen van de industrie in betere banen te leiden. De op 4 september 1917 geboren Henry II - bijgenaamd 'HF2' en 'Hank the Deuce' - was opgegroeid in Fair Lane, een drieënzestig kamers tellend huis in het toen nog landelijk gelegen Grosse Point

Shores bij Detroit. Om aan de geringste wensen van Edsel Fords oudste zoon te voldoen hadden er altijd bedienden voor hem klaar gestaan. Omdat geld geen rol speelde in huize Ford was hij natuurlijk door en door verwend. Henry junior had een sterke moederbinding en kwam uit een gezin met een zachtevaderige vader die langzaam maar zeker geestelijk en fysiek was geruïneerd door zijn tirannieke grootvader. Achterdochtig en pietluttig van aard kon 'HF2' ook spijkerhard en slinks zijn als hem dat zo uitkwam. Tijdens zijn rechtenstudie aan de universiteit van Yale was hij met schande overloden weggestuurd nadat hij een medestudent geld had betaald om een scriptie voor hem te schrijven en dit was uitgelekt. Menigeen had zo het idee dat deze Fordtelg niet de slimste was. Men gaf hem weinig kans van slagen tegen Bennett, maar men vergiste zich schromelijk in de ambitieuze jongeman die op Yale nog was uitgemaakt voor onbenullige *greaseball* (vetzak). De kroonprins van de Ford Motor Company mocht dan wel zo groen als gras zijn op het gebied van autofabricage; 'HF2' hoefde maar een oppervlakkig onderzoek in te stellen in het enorme industriecomplex bij de rivier de Rouge om in deze wereld van list en bedrog, corruptie en intimidatie, te zien waarom het bedrijf zo slecht functioneerde. Een leger van overbodige werknemers liep er de kantjes vanaf in de wetenschap dat het met de firma binnenkort gedaan zou zijn, en van een gedegen technische leiding of kostprijbewaking was nauwelijks sprake. Toekomstplannen waren even vaag als de boekhouding en er werd gestolen bij het leven. Om een in onderdelen bij de Willow Runfabriek achterovergedrukte productiemachine bij de dief thuis op te halen, moest eerst een mobiele kraan worden gehuurd omdat ook dit hijsmiddel met de noorderzon verdwenen was.



Wereldwijd bekend sinds de oprichting van de Ford Motor Company op 16 juni 1903. Lichtreclame uit de jaren dertig van Mulholland Sign Company uit Kalamazoo in Michigan. De eerste Ford waarop het ovale logo werd toegepast was het viercilindermodel A uit 1927. Rechts: de door de natuur overwoekerde sloperij van Ets Fernand Contant bij Arlon in de Belgische Ardennen. Uiterst links het restant van een Ford V8 fastback sedan uit de vroege jaren veertig. (foto's auteur).

Henry Ford II leek bereid tot een regeling met Bennett, maar nam achter de schermen maatregelen door zich te omringen met mensen waar hij volledig op kon vertrouwen. Op 21 september 1945 werd de sterk verzwakte Henry Ford I door zijn vrouw en schoondochter gedwongen om formeel afstand te doen van de 'troon'. Met de ondertekening van zijn ontslagbrief werd ook de weg vrijgemaakt om met Bennett af te rekenen. Nadat de 'onderkoning' van Detroit enige uren had besteed om een deel van door hem aangelegde dossiers met belastende gegevens over deze en gene in prullenbakken te verbranden, verliet Bennett de 'Rouge' voor de laatste keer en beraamde hij zich in een van de vijf villa's die hij er in de omgeving van Detroit op na hield op de toekomst. In de daaropvolgende weken haalde 'HF2' de bezem door alle onderdelen van het bedrijf. Op aanwijzing van vier van diens stafleden werden circa duizend in het verleden door Bennett in dienst genomen sleutelfiguren zonder pardon op straat gezet. Henry Ford II en verkoopmanager Davis

brachten vervolgens bezoeken aan de vele dealers om hen ervan te overtuigen dat de Ford Motor Company een nieuwe en voorspoedige toekomst tegemoet ging dankzij de door de nieuwe directie genomen maatregelen. Daarnaast wist Ford een tiental bedrijfskundigen van de Amerikaanse luchtmacht over te halen voor hem te gaan werken. Dit team van specialisten, onder wie de latere minister van Defensie Robert Strange McNamara, zou nog bekend raken als de *whizz kids* (vrij vertaald: 'zeer pientere knapen'). Ze voerden een op moderne leest geschoeid management in; een gedecentraliseerde bedrijfsvoering zoals overigens al sinds jaar en dag gebruikelijk was bij General Motors en Chrysler Corporation.

Bij de start van de eerste naoorlogse Indianapolis 500 Mile Speedway Race op 30 mei 1946 voerde Henry Ford II het rennersveld aan in de officiële *pace car* (gangmaker) met daarop het welbekende ovale merkembleem in blauw. Het was voor het eerst sinds 1932 dat een Ford deze eer te beurt viel in het Mekka van de Amerikaanse autorensport. Terwijl het merk publiciteit kreeg dat het goed kon gebruiken, werd een begin gemaakt met de reorganisatie van het concern. 'Nieuwe bezem' Henry Ford II ervoer echter dat dit makkelijker gezegd was dan gedaan. Accountantsonderzoeken toonden aan dat de firma al sinds de jaren dertig aanzienlijke verliezen had geleden, en dat auto's destijds met verlies waren verkocht om de verkoopcijfers te flatteren. Zijn grootvader had bewust een boekhoudkundige chaos veroorzaakt. De reactionaire fabrikant had een intense hekel aan de regering in Washington en wilde ook geen federale inkomstenbelasting betalen. Aan administratief personeel had Ford evenmin een boodschap, want dat waren nietsnutten die op zijn zak teerden. Om onderzoeken van de fiscus te dwarsbomen had hij de boekhouding in een paperassenwinkel veranderd waarin je kon verdwalen. Toen zijn kleinzoon de leiding van het concern overnam, trof hij in het administratiegebouw een berg papier met stapels rekeningen aan die grofweg verdeeld waren in categorieën van boven of onder de tien dollar. Er was geen wijs uit te worden. In het verleden waren belastingaanslagen dan ook meer gebaseerd op het gewicht van de stapels rekeningen dan de er op vermelde bedragen. Volgens insiders zou de Ford Motor Company al lang ter ziele zijn geweest, wanneer de negenennegentig verschillende bedrijven van het concern tijdens de oorlog niet waren ingeschakeld om een bijdrage te leveren aan wat het 'Arsenaal van de Democratie' was genoemd. Omdat na de wapenstilstand was verzuimd om deze inkomsten op te geven, lag er een belastingaanslag van tegen de vijftig miljoen dollar te wachten.

Kort na de oorlogsverklaring aan Japan op 8 december 1941 had de Amerikaanse overheid een streng gereguleerde distributie ingevoerd op de verkoop van personenauto's, vrachtwagens en landbouwtractoren. Doordat het militaire apparaat voorrang kreeg bij de levering van accu's, banden en benzine, waren veel automobilisten aangewezen op openbaar vervoer en was op het platte land gebruik gemaakt van houtgasgeneratoren en massieve houten wielen. De wettelijk toegestane maximumsnelheid op buitenwegen was teruggebracht tot vijfendertig mijl per uur en twee jaar later bestond het brandstofrantsoen uit twee US gallon (7,58 liter) per week per persoon. Hoewel er fikse boetes op stonden, hadden deze maatregelen een florerende zwarte markt tot gevolg gehad. Het einde van de vijandelijkheden in Azië betekende echter niet dat het publiek direct naar een showroom kon gaan om een nieuwe auto uit te kiezen. Vrijwel elke fabrikant had tijd nodig om het machinepark aan te passen op civiele producten. Bovendien paste de regering-Truman een aankoopvergunningenbeleid toe, waardoor consumenten op een wachtlijst kwamen te staan. Het Amerikaanse publiek moest tijdens de oorlog 'op de bon' rijden, maar had in veel gevallen wel voldoende geld opzij gezet voor een nieuwe wagen. Daarnaast werden in de zomer en de herfst van 1945 circa twee miljoen G.I. Joe's (de bijnaam van de Amerikaanse dienstplichtige) uit Europa en Azië gerepatriëerd. Ook zij vormden een niet te versmaden doelgroep voor een nieuwe Ford.



Een tot nieuwstaat gerestaureerde Ford 79A Fordor sedan met een V8-zijklepmotor van 100 pk, die in 1947 ingereeden werd door een dierenarts uit Bergen in Noord-Holland. In dat jaar bestond het Nederlandse wagenpark uit 68.294 personenauto's, waarvan 54 procent afkomstig was uit de Verenigde Staten. Rechts: een Ford Fordor sedan met een kenteken uit 1956 op een evenement van het Festival Historisch Vervoer in Noord-Holland. (foto's auteur).

Op 26 oktober 1945 presenteerde de Ford Motor Company de modelseries 6GA Six en 69A V8 aan het autohongerige publiek. De zescilinderserie was verdeeld over acht modeluitvoeringen en de V8-serie bestond uit tien versies. De locatie waar deze nieuwe Fords debuteerden, was de grote in wit en goud uitgevoerde balzaal van het Waldorf Astoria Hotel op Park Avenue in New York City. Hoewel beide modelseries gebaseerd waren op een vier jaar oude technische stand van zaken, boekte het concern op die oktoberdag driehonderdduizend bestelorders. Het was een succes dat Ford dringend nodig had. Het oude riant te noemen marktaandeel van veertig procent was in het laatste vooroorlogse boekjaar teruggelopen tot een schamele achttien procent. Ruim een kwart miljoen bestellingen op een dag leek heel wat, maar het zette weinig zoden aan de dijk omdat het concern ze wegens gebrek aan voldoende grondstoffen niet direct kon uitvoeren. De Ford Motor Company leed in 1945 een verlies van 120 miljoen dollar en een van de redenen hiervoor was de matige afwerking van de wagens in een periode van grootscheepse reorganisatie.

Folterkamers

Voordat er van serieproductie sprake was, werden met de hand gebouwde prototypen aan alle mogelijke testprogramma's onderworpen en gedurende duizenden kilometers op het proefterrein aan de tand gevoeld. In zogeheten 'folterkamers' werden carrosseriegeraamten, chassis en mechanische onderdelen door speciale machines gebogen, gedeukt en verwrongen om achter de kinderziektes te komen. In Detroit sprak men in dit kader van *the ultimate distress analyses*. In een dergelijke beproevingsruimte stond onder meer een installatie die een autoportier minstens tachtigduizend keer opende en dichtsloeg. Henry Ford II had zo zijn eigen manier om te onderzoeken hoe het met de kwaliteit van de producten stond die onder zijn naam werden verkocht. Elke morgen werd hij van zijn woning aan de Provincial Road in Grosse Point door zijn particuliere chauffeur opgehaald in steeds een andere auto. De nogal fors gebouwde Ford placht dan een aantal keren hard met de portieren te slaan en kritisch naar de klap te luisteren voor hij instapte. Ook had hij de gewoonte om zich onder het rijden als een uitbundige tiener op de zittingen van de achterbank te laten vallen, de raampjes tientallen keren open en dicht te draaien, aan de asbakkelepjes te rukken en te kijken of de sigarenaansteker het bleef doen. Het blikkerige geluid van een dichtslaand Fordportier stoorde hem echter het meest, en eindcontroleurs in de Rougefabriek kregen de waarschuwing dat dit snel moest verbeteren omdat het dichtslaan van de deur van een Chevrolet een stuk solider klonk. Het was in het eerste vredesjaar vooral deze divisie van

aartsrivaal General Motors die voor buitengemeen felle concurrentie zorgde nadat de eerste naoorlogse Chevrolet op 3 oktober 1945 van de eindband was gereden. Bij de andere divisies van 's werelds grootste autofabrikant (Pontiac, Oldsmobile, Buick en Cadillac) was men eind die maand eveneens zover dat de normale productie weer op gang kon komen. Ook de rest van de Amerikaanse auto-industrie liet niet al te lang meer op zich wachten, en tot grote verbazing van Detroit waren er een handvol merken bijgekomen, waaronder twee die waren vernoemd naar scheepsmagnaat en cement- en aluminiumkoning Henry John Kaiser en autobranchekenner bij uitstek Joseph Washington Frazer. De modern vormgegeven zescilindermodellen van Kaiser en Frazer werden gebouwd in de van de overheid gehuurde superfabriek in Willow Run, waar de Ford Motor Company tijdens de oorlog aan de lopende band langeafstandsbommenwerpers had geassembleerd. In het eerste productiejaar betaalde Kaiser-Frazer vijfhonderdduizend dollar huur voor het fabriekscomplex, daarna 1,25 miljoen dollar per jaar. Ook herrijzend Nederland zou weldra kennismaken met deze 'dollarkoningen' van de weg. Kort na de oprichting van de N.V. Nederlandsche Kaiser-Frazer Fabrieken (NeKaf) werd een montagebedrijf ingericht aan de Sluisjesdijk op de uiterste noordpunt van de Waalhaven in Rotterdam.

De om fiscale motieven in de staat Nevada gevestigde Kaiser-Frazer Corporation investeerde tweehonderdduizend dollar in de fabrieksuitrusting. Een consortium van Nederlandse bankinstellingen en rederijen bracht het overige kapitaal in. Rotterdam had grote verwachtingen van Kaiser-Frazer. De stad die in de voormiddag van 14 mei 1940 buitengewoon zwaar was getroffen door een terreurbombardement van de Duitse Luftwaffe, kon een nieuwe industrie en de daarbij horende werkgelegenheid goed gebruiken. Daarnaast was men nog niet vergeten dat Henry Ford I tijdens een bliksembezoek in oktober 1930 geweigerd had om op een terrein aan het Marconiplein een eerste steen voor een assemblagebedrijf te leggen. De locatie was volgens Ford te ver van het havengebied verwijderd wat extra transportkosten met zich meebracht. De *king of cars* vertrok op stel en sprong uit de Maasstad, kocht in een Haagse volksbuurt nog een hondenkar voor zijn museum in Dearborn en gaf enige tijd later toestemming dat de N.V. Nederlandsche Ford Automobielen Fabriek in Amsterdam werd gevestigd. In het voorjaar van 1948 arriveerde de eerste scheepslading met onderdelen voor de NeKaf. Het bedrijf had ongeveer tweehonderdvijftig personeelsleden en assembleerde tien personenwagens per dag; een capaciteit die desgewenst kon worden verdubbeld. Naast een veertigtal Nederlandse dealers die de thuismarkt bedienden, zou de NeKaf ook gaan exporteren naar de Nederlandse koloniën, België, Luxemburg, Finland en het Midden-Oosten. Op basis van het aanvankelijke succes op de Amerikaanse markt zou Kaiser-Frazer tevens assemblagefabrieken openen in Argentinië, Israël, India, Japan en Zuid-Afrika. Na oplopende meningsverschillen met een zakenpartner met wie hij qua karakter en visie weinig gemeen had, haakte Joe Frazer in 1951 af en verdween het automerk dat zijn achternaam droeg van het toneel. Vier jaar later werd de Kaiser Motors Corporation in de Verenigde Staten geschiedenis en nam General Motors Corporation de fabriek in Willow Run over voor het produceren van Hydramatic automatische versnellingsbakken. Kaiser begon een nieuwe start in Buenos Aires waar onder de handelsnaam Industrias Kaiser Argentina (IKA, het latere Renault Argentina) de modellen Carabela en Bergantin werden gebouwd, totdat het doek hier in 1962 viel. Vier jaar eerder was de NeKaf-fabriek aan de Sluisjesdijk in Rotterdam verkocht aan Chrysler International.

There's a Ford in your future

Wat de Ford Motor Company die herfst in de showroom zette, was zoals gesteld een combinatie van welbeproefde techniek in een ietwat gemoderniseerde verpakking. Ford was hiermee geen uitzondering. Behalve voor Kaiser-Frazer en Studebaker gold dit eveneens

voor de rest van de Amerikaanse industrie. In de meeste gevallen zou het tot 1949 duren voordat ouderwetse aspecten als treeplanken en aangebouwde, niet in het koetswerk geïntegreerde voorspatborden naar het museum werden verwezen. De Ford model 6GA Six had een zescilinder zijklepmotor van 3,7 liter met een vermogen van 90 pk bij 3300 omwentelingen per minuut (tpm), en stond bekend als een aanzienlijke oliebruiker. De V8 Ford model 69A was uitgevoerd met een opgewaardeerde versie van de krachtcentrale die het concern in 1932 in productie had genomen.

Fords roemruchte *flathead* (Amerikaans slang voor een V8-zijklepmotor), jaargang 1946, had een zuigerverplaatsing van 3,9 liter en leverde een vermogen van 100 pk bij 3700 tpm. Beide typen hadden een wielbasis van 2,85 meter, respectievelijke topsnelheden van 130 en 140 km/u en waren verkrijgbaar in een DeLuxe en een Super DeLuxe uitvoering. Deze Fords hadden een groter remoppervlak dan voorheen en een nieuw ontworpen grille, die gekenmerkt werd door vijf brede horizontale sierbalken. De stadslichten waren rechthoekig van vorm en bevonden zich tussen de koplampen in en pal boven de grille. De Ford Motor Company bood een keuze uit achttien verschillende modeluitvoeringen, waaronder de tegenwoordig veel gezochte Super DeLuxe Sportsman. Dit was een nog door Eugene T. Gregorie vormgegeven vijfpersoons cabriolet met een V8-motor en een carrosserie, waarvan de zijpanelen waren bekleed met essen- en mahoniehouten sierdelen. De ruim twaalfhonderd keer gebouwde Sportsman kostte 1982 dollar en was daarmee de duurste Ford in 1946.

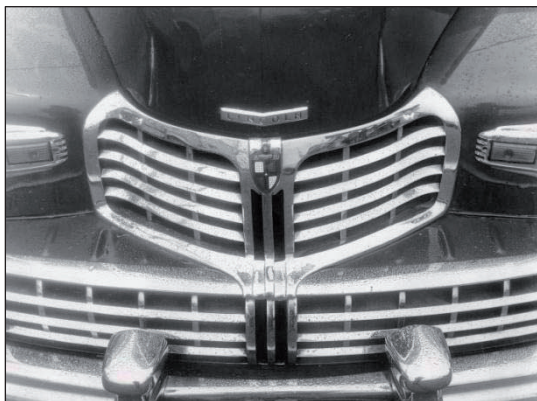


Fords 'runner up'. Mercury modelserie 69M coupé sedan met een 100 pk V8-zijklepmotor uit 1946. Oldtimerbeurs in Carlisle, Pennsylvania, september 1987. (foto auteur). Rechts: een Mercury 69M sedan met een kenteken van de Koninklijke Marine in Nederlands-Indië. (NIMH).

'There's a Ford in your Future, but the one in your past is the one you have now, so you better make it last', rijmde een populaire commerciële radioboodschap, waar Amerika in behoorlijke mate gehoor aan gaf. De Ford Motor Company sloot dat jaar de boeken af met een productietotaal van circa 35.000 personenwagens, waarmee men Chevrolet een redelijke neuslengte voor bleef. De industrie had veel meer kunnen produceren en verkopen als er geen sprake was geweest van tekorten aan ruwe grondstoffen zoals steenkool, aluminium, koper, chroom, ijzererts, glas en rubber. Behalve een strikte prijscontrole van het Office of Price Administration werden verschillende industrietakken ook nog getroffen door een reeks *wildcat strikes* of wilde stakingen.

In de Verenigde Staten waren de kosten van levensonderhoud tussen 1941 en 1944 gestegen met drieëndertig procent. Tijdens de oorlog tegen de As-mogendheden Duitsland, Italië en Japan waren de vakbonden er mee akkoord gegaan dat in het kader van de oorlogsinspanningen niet gestaakt zou worden in ruil voor een trapsgewijze loonsverhoging tot vijfëndertig procent. Door extra toeslagen op overwerk of andere arbeidspremies had men

een bruto weekinkomen kunnen verdienen dat tot vijfenzeventig procent hoger lag, maar met de capitulatie van Japan was aan dit soort bonussen een eind gekomen. De in de National Association of Manufacturers verenigde ondernemers drongen er al voor de beëindiging van de oorlog op aan dat de door de overheid opgelegde prijsbeheersing moest worden opgeheven. De directeur van het bureau van prijscontrole waarschuwde met klem dat het loslaten van de prijzen tot inflatie zou leiden, en dat zoals het verleden leerde, op inflatie een economische crisis zou volgen.



Fords 'top of the bill'. Het front van een Lincoln Continental Mark I uit 1946. Rechts: een Lincoln Mark I cabriolet-coupé met een V12 van 125 pk uit de collectie van Ghislain Mahy. (foto's auteur).

De fabrikanten waren echter van mening dat prijscontrole de productie belemmerde, waardoor de bestaande schaarste en de daarmee verband houdende zwarte markt gehandhaafd bleven. Bovendien kon een door de overheid geleide economie op de lange duur niets goeds voortbrengen en zou dit resulteren in de onderdrukking en vernietiging van individuele rechten en het vrije ondernemerschap. In de zomer van 1946 raakte het hek van de dam nadat het Congres tegen alle adviezen in een geamendeerde prijsbeheersingwet aannam. In een maand tijd stegen de prijzen met 25 procent, maar bleven de lonen sterk achter. President Truman probeerde in te grijpen, maar zag zich gedwarsboomd door de Republikeinse oppositie. Die deed zijn voorstel af als een stap naar een totalitaire staat zoals de tot nieuwe vijand verklaarde Sovjet-Unie. Terwijl de inflatie hand over hand toenam, kwamen werknemers en masse in opstand. Woordvoerders van de Verenigde Auto-, Luchtvaart- en Landbouwwerktuigindustrie verzochten het Congres dringend om de lonen met tenminste dertig procent te verhogen. Bij General Motors Corporation stelde de directie een loonsverhoging van tien procent voor, maar dit aanbod werd onmiddellijk van de hand gewezen. Na drie weken van vruchteloos onderhandelen met Walter Philip Reuther, voorzitter van de United Automobile Workers (UAW, de vakbond voor de auto-industrie), legden circa 175.000 werknemers het werk bij General Motors neer. Ook bij de Ford Motor Company kwam het tot grote arbeidsonrust en een reeks van stakingen nadat een aanbod van vijftien procent loonsverhoging was afgewezen. Na vier maanden kwamen de UAW en de fabrikanten tot een regeling en werden de werkzaamheden weer hervat.

Drive-ins

In 1946 kon de Amerikaanse auto-industrie terugkijken op een halve eeuw van grootschalige activiteiten, sinds de gebroeders Charles E. en J. Frank Dureya omstreeks 1892 in Springfield, Massachusetts, een motor buggy hadden geconstrueerd. De grondleggers van een van Amerika's belangrijkste industrietakken en een nauwkeurige graadmeter van de economie, leverden vier jaar later dertien auto's af. Datzelfde jaar ook hadden de Dureya's aan de

befaamde bevrijdingsrit van Londen naar Brighton deelgenomen, waarmee in Groot-Brittannië de overwinning wordt gevierd op de 'Red Flag Act' - een destijds fel omstreden verkeerswet die de automobilist discrimineerde. Bij de Ford Motor Company was er in 1946 eveneens reden om even stil te staan bij een historisch feit. Het was een halve eeuw geleden dat Henry Ford I zijn eerste auto, de Experimental Quadricycle, had verkocht. Het was daarna snel gegaan in het land van de onbegrensde mogelijkheden, waar het belang van de auto eerder was ingezien dan in Europa.



Toekomstbeeld voor de Nederlandse automobilist. Eind jaren dertig was filevorming in de Verenigde Staten al een vrijwel dagelijks terugkerende affaire. Op de achtergrond de Golden Gate tolbrug bij San Francisco. (coll. auteur).

Op de van 31 december tot 7 januari 1900 gehouden Automobile Show in de Madison Square Garden in New York City had het publiek kennis kunnen nemen van driehonderd door benzine, stoom, of elektra aangedreven auto's van veertig verschillende fabrikanten. Kort na de eeuwwisseling had Ransom Eli Olds de massaproductie aangeslingerd. Met de introductie van de Ford model T, bijgenaamd *Tin Lizzie* of zwarte dienstmeid (in Nederland bekend als het 'Blikken Liesje') op 1 oktober 1908, was het automobilisme pas goed in een stroomversnelling geraakt. Elf jaar later had de op 16 juni 1903 opgerichte Ford Motor Company een landelijk marktaandeel van 42 procent en bestond het Amerikaanse wagenpark uit circa acht miljoen motorvoertuigen.

Na het aannemen van de Federal Aid Road Act, een wet waarmee Washington jaarlijks vijf miljoen dollar subsidie per staat beschikbaar stelde voor de aanleg van betonnen snelwegen, was in twintig jaar tijd het leven van miljoenen ingrijpend veranderd. Men gebruikte de auto op ongekend grote schaal voor het woon- en werkverkeer tussen gestaag uitdijende *suburbs* en de grote steden. In 1926 was Amerika's eerste snelweg voltooid. Het bijna 2500 mijl lange lint van asfalt en beton dat de vermaarde auteur John Steinbeck de *mother road* noemde, lag tussen het kruispunt Michigan Avenue en Jackson Boulevard in Chicago en

Ocean Avenue in Santa Monica in Californië. Route 66 doorkruiste acht staten, passeerde drie tijdzones en honderden steden, waaronder St. Louis, Oklahoma City en Albuquerque. Hoewel er nog maar circa tachtig procent van resteert, geldt de voormalige en veelbezongen *highway* tegenwoordig als een toeristische trekpleister bij uitstek. Het automobilisme leverde ook andere winstgevende bedrijfstakken op. Zo was het eerste drive-in restaurant - Hailey's Pig Stand - begin jaren twintig in Dallas, Texas, geopend. Omstreeks 1930 verschenen in de Verenigde Staten de eerste parkeermeters. Autoradio's en elektrische ruitenwissers kwamen op de markt en de eerste motorhotels (motels) verwelkomden hun gasten. Kort voor de Japanse sluipaanval op de Amerikaanse marinebasis Pearl Harbor, introduceerde de Packard Motor Car Corporation klimaatbeheersing voor gebruik in personenwagens. Nash-Kelvinator bracht de eerste modellen op de markt met een semizelfdragend koetswerk, en autotelefoons, de automatische choke en slaapbanken werden aan de lange lijst van accessoires toegevoegd. De ervaringen die de fabrikanten tijdens de oorlog op het gebied van productieplanning en efficiëntie hadden opgedaan, zouden resulteren in geavanceerde personenwagens met praktische en potente hoge-compressiemotoren, lagere en aerodynamische aan de militaire luchtvaart ontleende carrosserievormen en met een betere wegligging en remwerking dan in de jaren dertig nog voor mogelijk was gehouden. Met de geraamde explosieve groei van het wagenpark zou ook het wegennet gelijke tred moeten houden.

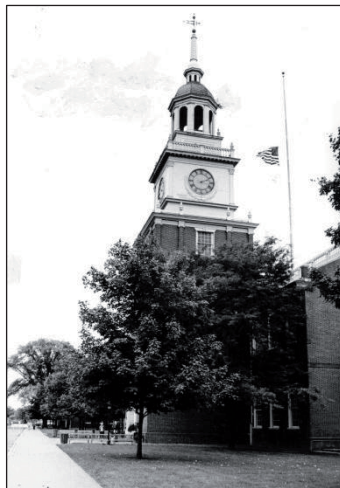


Nog onbekend in Nederland, maar in het land van de onbegrensde mogelijkheden al realiteit. Dag en nacht geopende parkeergarage anno 1955 in San Francisco. (coll. auteur).

Plannen voor de aanleg van een enorm netwerk van transcontinentale zes- tot achtbaanswegen (het huidige Interstate Highway systeem dat negentig procent van de grote steden met elkaar verbindt) waren al in de maak. Deze projecten vergden natuurlijk de nodige tijd en financiën en voorlopig bleef alles min of meer bij het oude. Over het boekjaar 1946 leverde de gezamenlijke industrie ruim twee miljoen personenwagens af, waaronder 488.022 van Ford, 398.028 van Chevrolet en 264.660 van Plymouth. De meest verkochte merken die hierop volgden waren respectievelijk Dodge, Buick, Pontiac, Oldsmobile, Nash, Hudson, Mercury, Chrysler, DeSoto, Packard, Cadillac, Studebaker, Lincoln en hekkensluiser Crosley. De komende twee jaar zou Chevrolet de hoogste verkoopcijfers

boeken, totdat Ford in 1949 de meest gevraagde auto werd dankzij een modeltype dat in een keer afrekende met ouderwetse zaken als afhankelijke voorwielophanging, aangebouwde spatborden en treeplanken.

In februari 1947 bracht het echtpaar Ford een bezoek aan de ontwerpafdeling van het industriële imperium waar kleinzoon Henry II zevenentwintig jaar eerder het vuur onder de eerste hoogoven had helpen aansteken. In de Rougefabriek kreeg de vroegere dictator van Detroit een kleimodel op ware grootte onder ogen van de vierde generatie sinds het legendarische model T. Nadat de oude Ford er een tijdje naar had gestaard, vroeg hij een van de ingenieurs wat voor motor er in het productiemodel zou worden gebruikt. De man wist niet beter en zei dat het in de bedoeling lag om zowel een V8-motor als een zescilinder in lijn toe te passen. Toen werd het muisstil op de afdeling. Men keek elkaar geschrokken aan. Oudere werknemers konden zich Fords aversie van een zescilindermotor nog goed voor de geest halen en dachten daarbij aan winkeldochter model K uit 1905, dat bekend stond als 'Fords only failure'. Men verwachtte een furieuze uitbrander, maar de in zichzelf mompelende Henry haalde zijn schouders op en schuifde naar de deur. De man die lang geleden de wereld op wielen had gezet, ging in maart van dat jaar met zijn echtgenote op vakantie in een speciaal voor hem gebouwd Pullman spoorwegrijtuig. Op weg naar Richmond Hill in de staat Georgia raakte hij weer eens de kluts kwijt en wist hij niet meer waar hij was. Na terugkeer in Dearborn leek Ford echter behoorlijk opgekikkerd en op maandag 7 april ging hij 's morgens vroeg naar de krachtcentrale van zijn landgoed Fair Lane om de door een overstroming van de Rougerivier veroorzaakte waterschade op te nemen. Later die dag luisterde hij naar de radio, totdat de stroom opeens uitviel en het echtpaar Ford zich tegen negen uur voor de nacht gereedmaakte bij het schijnsel van kaarsen en petroleumlampen. Omstreeks middernacht maakte Clara Ford, geboren Bryant, de huishoudster wakker met de opdracht om als de weerlicht de huisarts te laten komen. Het ging niet goed met meneer Ford.



Henry en Clara Ford met de Experimental Quadricycle. Een petroleumlamp was destijds voldoende en het voorwerp aan het houten schutbord van de eerste Ford is een met een trektouw bediende fietsbel. Het houten, door een tweecilindermotor van 4 pk aangedreven pioniervoertuig dat zijn eerste rit in de vroege uren op 4 juni 1896 maakte, vormt tegenwoordig een onderdeel van het formaatvullende Henry Ford Museum & Greenfield Village aan de Oakwood Boulevard in Dearborn, Michigan. (coll. auteur). Rechts: de klokkentoren van het Henry Ford Museum and Greenfield Village. In verband met het overlijden van Henry Ford II op 29 september 1987 hing de vlag halfstok. (foto auteur).