

| LARS K. CHRISTENSEN: *Between Denmark and Detroit: Ford Motor Company A/S and the Transformation of Fordism 1919-1966*, Aarhus Universitetsforlag, Aarhus 2021, 378 s., 399,95 kr.

Henry Ford ville være verdens største bilproducent, hvilket lykkedes en tid. Han begyndte bilproduktion i 1899 og gjorde sine biler billigere og dermed mere konkurrencedygtige ved at forenkle deres konstruktion og produktion. Fra 1908 til 1927 satsede han alene på sin Model T, som blev produceret på samlebånd fra 1913. Det kombinerede han med relativt høje arbejderlønninger. Overordnet så Henry Ford masseproduktion som nøglen til en rig og fredelig verden, og han udsprede dette budskab, som Antonio Gramsci har beskrevet som *fordisme*. Ford etablerede allerede produktion i England i 1911, og efter 1. Verdenskrig oprettede han samlefabrikker i andre europæiske lande. En af de nye fabrikker var i København, først på Nørrebro og siden i Sydhavnen.

Lars K. Christensen undersøger den spændende historie om de to Ford samlefabrikker i København i perioden 1919-1966. Han har indsamlet et imponerende kildemateriale om Fords danske datterfirma fra en lang række arkiver og biblioteker. Han bruger det danske firmas arkiv og materiale fra det amerikanske firmas arkiv i Detroit, Michigan, USA. Dette supplerer han med den amerikanske historiker Mira Wilkins interviews i 1960 med fire nøglepersoner fra det danske firmas ledelse, fagforeningsmateriale i Arbejderbevægelsens Arkiv og Bibliotek i København, rapporter fra bl.a. Arbejdstilsynet og fotos i andre danske arkiver og museer. Endelig har han fundet Fords danske publikationer og omtale og annoncer primært i *Politiken* og FDM's medlemsblad *Motor*.

Bogens udgangspunkt er fordisme, og den dokumenterer udviklingen på „gulvet“ i fabrikkerne i København og samspillet på ledelsesplan med Ford i USA og senere også i England og Tyskland. Den danske udvikling bliver kontekstualiseret i forhold til USA, England og Tyskland ud fra den publicerede litteratur. Henry Fords autoritære ledelsesstil på fabrikkerne i USA byggede på individuelle ansættelsesaftaler med de enkelte arbejdere, og han modsatte sig organisering af arbejderne. Hans ledelse byggede på dårligt uddannede arbejdere, og til trods for forholdsvis høje lønninger var der stort gennemtræk af arbejdere på Ford-fabrikkerne. I København stod Ford over for en anden form for arbejdere, der var uddannede og organiserede. Bogen fortæller, hvordan det lykkedes for ledelsen i København at manøvrere mellem Detroit, deres arbejdere og de danske fagforeninger, så man faktisk havde overenskomster en del af tiden og brugte tillidsmandssystemet til at løse en række konflikter på virksomheden, f.eks. om ret-

ten til at drikke øl på fabrikken og arbejderne afvisning af at gå med synlige nummerskilte. Ledelsen gik med til, at der blev drukket øl i frokostpausen, og at arbejderne gik med deres navneskilte i lommen på arbejdspladsen. Bogen undersøger også, hvordan det gik i København med Henry Fords vision om højtlojnnede arbejdere. I begyndelsen af 1920'erne lå lønningerne hos Ford i København væsentligt over de gennemsnitlige lønninger i byen, mens de faldt til at ligge omkring gennemsnittet lige efter 2. Verdenskrig og lå under gennemsnittet i samlefabrikens sidste 10 år. Derimod er det ikke lykkedes at finde godt materiale om omlægningerne i arbejdsprocesserne i København ved diversificeringen af bilmodeller fra 1930'erne. Det var et svar på, at General Motors da var blevet den største bilproducent ved at satse på flere parallelle bilmodeller og nye modeller hvert år. Efter 2. Verdenskrig blev der samlet både engelske og tyske Ford-modeller i København.

Bogen inddrager fint Socialdemokratiet i analysen af samspillet mellem Ford og den danske arbejderbevægelse. I 1924 talte både Københavns socialdemokratiske borgmester Jens Jensen og statsminister Stauning ved åbningen af Fords nye samlefabrik i Sydhavnen. Stau-ning kunne bruge Henry Fords samfundsvision med stor produktion, stor beskæftigelse og stort forbrug. Det var en bedre politiske strategi end de danske arbejdsgivers evindelige krav om at sænke lønningerne for at forbedre konkurrenceevnen. Socialdemokraterne mente, at de kunne „tæmme“ Ford-monsteret og skabe fremgang for arbejderne og det danske samfund gennem teknologisk udvikling.

Under 2. Verdenskrig var Tyskland i krig med USA fra 1941, men selv om Tyskland havde kontrollen i Danmark, var Danmark ikke i krig med USA. Det betød, at amerikansk ejede virksomheder i Danmark i praksis var overladt til sig selv, men de blev ikke konfiskeret og sat under administration som fjendtligt ejede virksomheder, sådan som det f.eks. skete med Ford- og General Motors-fabrikker i Tyskland. Forfatteren belyser de opgaver, som Ford i København tog op for at udnytte produktionskapaciteten, og de problemer, ledelsen i København måtte slås med for at få nødvendige råvarer. Ford i København producerede godt 3.000 biler under krigen til trods for problemerne. Man gav sig også til at producere gengasgeneratorer til biler og byggede fra 1943 på 132 små både til den tyske flåde, der skulle bruges som en slags overfladetorpedoer. Kun 21 af dem blev færdige, hvoraf nogle blev ødelagt ved sabotage i København. Produktionen i København kom i gang igen efter krigen, og fabrikken blev udbygget. Imidlertid opgav Ford produktionen i 1966, fordi man fandt, at der blev samlet for få biler i Danmark.

Helt fra Henry Fords egen tid spillede publicity omkring ham og hans ideer en central rolle, og både i USA og Danmark annoncerede Ford-firmaet for deres biler. Dette dokumenterer bogen ved at følge annoncerne for samlefabrikkens forskellige bilmodeller. Forfatteren demonstrerer overbevisende, bl.a. gennem en række billeder, hvordan annoncer (ligesom bilproduktionens tilrettelæggelse) blev „oversat“ fra det oprindelige amerikanske design til Danmark. Derved blev Fords markedsføring navnlig efter 2. Verdenskrig et synligt element i promoveringen af USA som det store og rige forbillede i Danmark og Europa.

David Hounshell og David Nye har undersøgt Fords teknologi- og virksomhedshistorie i USA.<sup>5</sup> Hubert Bonin, Yannick Lund og Steven Tollidays projekt omkring år 2000 undersøgte Fords virksomhedshistorie i Europa med fokus på ledelserne.<sup>6</sup> Heri undersøgte Peter Sørensen, Jesper Standskov, Kurt Pedersen og Per Boje firmaets danske datterfirma.<sup>7</sup> Lars K. Christensens bog supplerer litteraturen og giver væsentlige bidrag til at forstå det danske samfunds udvikling og USA's rolle heri gennem dens fine dokumentation af tilpasningen af Fords produktionsvision til københavnske arbejdspladser, analysen af samspillet med Socialdemokratiets positive teknologivision og dokumentationen af udviklingen i Fords danske annoncer.

Lars Heide

| MARIANNE STECHER-HANSEN (RED.): *War Stories: World War II as History, Fiction Media, and Memory*, (Worlds of Memory, vol. 7), Berghahn Books, New York/Oxford 2021, 362 s., 145 USD.

Antologien *Nordic War Stories: World War II as History, Fiction Media, and Memory* er en del af forlaget Berghahns serie *Worlds of Memory*, i hvilken der indtil videre er udkommet ni bind. Temaet for det foreliggende værk er mangefacetteret og afgrænses naturligvis i indledningen, men noget overraskende også i epilogen, hvorfor enhver fremtidig læser opfordres til at læse disse afsnit først.

<sup>5</sup> David A. Hounshell: *From the American System to Mass Production, 1800–1932: The Development of Manufacturing Technology in the United States*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, Maryland 1984; David E. Nye: *America's Assembly Line*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts 2013.

<sup>6</sup> Hubert Bonin, Yannick Lung & Steven Tolliday (red.): *Ford, 1903–2003: The European History*, I-II, Éditions P.L.A.G.E, Paris 2003.

<sup>7</sup> Peter Sørensen, Jesper Standskov, Kurt Pedersen & Per Boje: „Ford Denmark and the Scandinavian Market“, Bonin, Lung & Tolliday, II, s.267–319.