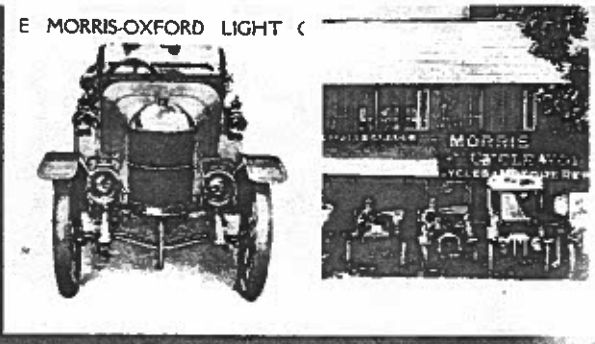
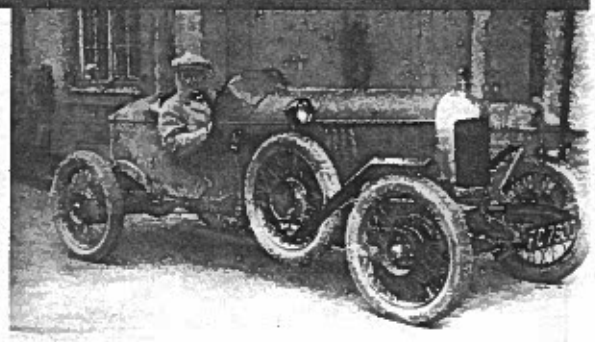
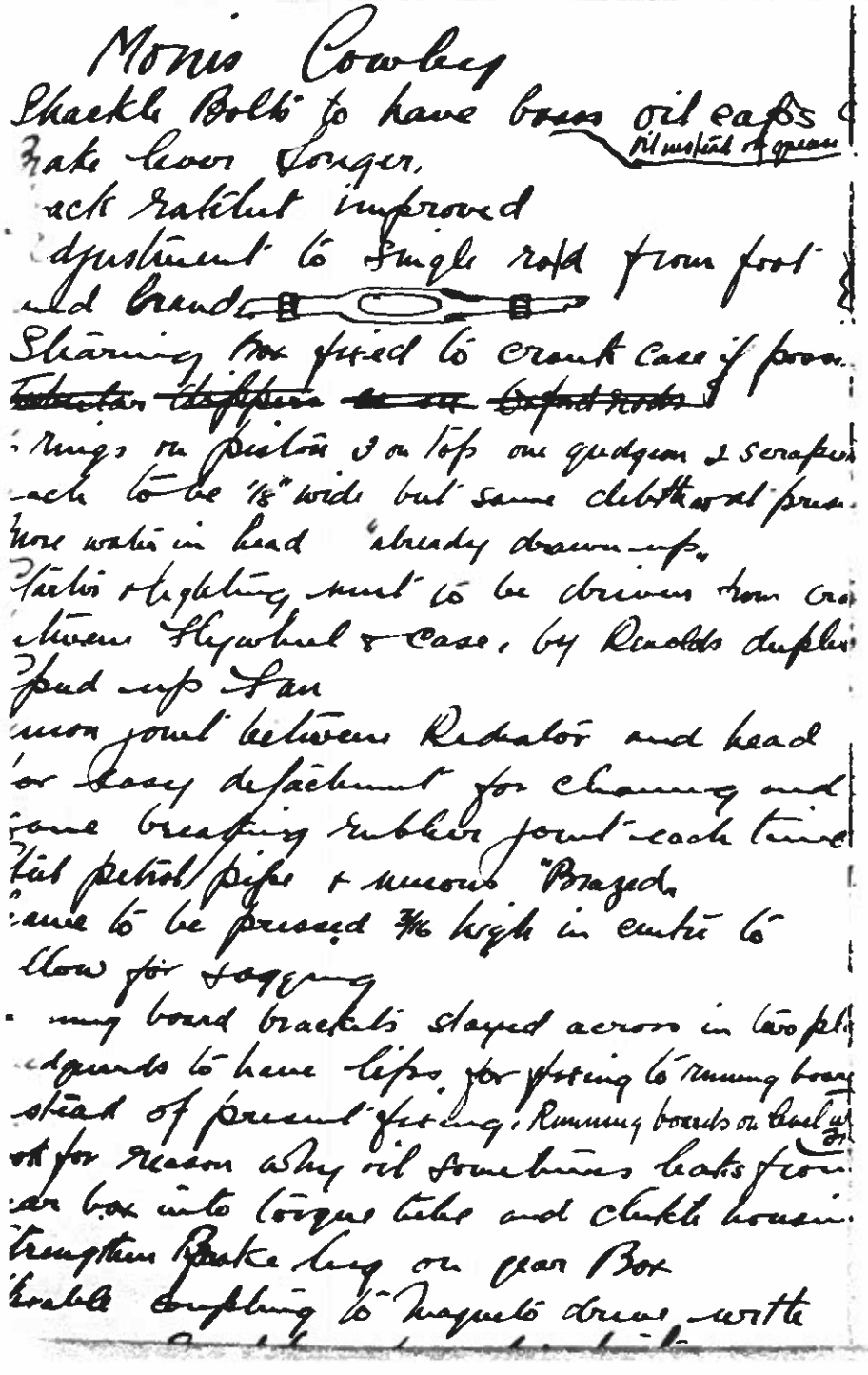
William Morris, 1895



BILLEDBOGEN OM MORRIS




Morris Cowley
Shackle Bolts to have brass oil caps
Brake lever longer.
Back Ratchet improved
Adjustment to single rod from foot
and hand
Shearing box fixed to crank case if poss.
~~Tubular tappets as on Oxford roads~~
Rings on piston 3 on top one gudgeon 2 scrapers
each to be 1/8" wide but same clearance all round
More water in head "already drawn up"
Electric lighting must to be driven from cra
between flywheel & case, by Renolds duplex
Speed up fan
Union joint between Radiator and head
for easy detachment for cleaning and
some breaking rubber joint each time
Flat petrol pipe & unions "Brazed"
Frame to be pressed 3/16 high in centre to
allow for sagging
Running board brackets stayed across in two pla
Mudguards to have lips for fixing to running board
instead of present fixing. Running boards on chal
for reason why oil sometimes leaks from
gear box into torque tube and clutch housing
Strengthen Brake leg on gear Box
Double coupling to magneto drive with

Lex Gravesteyn

BILLEDBOGEN OM MORRIS

udgivet for

DOMI (Dansk Oversøisk Motor Industri A/S), GLOSTRUP

af

FORLAGET VAN LINDONK, AMSTERDAM

1. oplag:
december 1967

Produktion og copyright 1966:
Forlaget van Lindonk, Amsterdam

Oversat fra hollandsk af:
Elsebeth Jonker

På bindets indersider er der aftrykt eksempler på William Morris' håndskrift.

Intet af denne udgave må mangfoldiggøres og/eller offentliggøres gennem trykning, fotokopiering, microfilm eller på anden måde uden udgiverens forudgående skriftlige tilladelse.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the publisher.

HISTORIEN OM MORRIS

Hvordan en cykelsmed blev industrimagnat

I og for sig var det ikke nogen større begivenhed, da det første Morris-automobil den 28. marts 1913 kørte gennem gaderne i den engelske by Oxford. Der var på det tidspunkt så mange småfabrikker - og sommetider var de endda ikke så små - hvor der fremstilledes biler. De engelske bilkunder kunne i året 1913 endog vælge mellem ca. 200 mærker. Adskillige af disse var endnu helt ukendte. Ligesom Morris.
Men alligevel greb den forhenværende cykelsmed fra Oxford sagerne helt anderledes an end de talrige syslere, som i et skur eller en garage fabrikerede et par vogne. William Richard Morris, 35 år, energisk ydre, påfaldende højde, vidste hvad han gik i gang med. I Manchester, på amerikaneren Henry Ford's fabrik, fremstilledes dagligt ca. 20 Ford model T. Disse var billigere end alle andre mærker. Takket være masseproduktionen på det første, primitive samlebånd.
Konkurrence var så godt som udelukket. Og de engelske pionerfabrikanters produktion lå da også betydeligt lavere end Ford's. Kun Wolseley-fabrikken i Birmingham kom op på et antal af 10 biler om dagen. Singer og Rover fra Coventry, der fra symaskiner var gået over til cykler og derefter til biler, måtte slå sig til tåls med en produktion på 3 biler om dagen - ca. 1000 i hele året 1913. Herbert Austin i Longbridge fremstillede omtrent samme antal.
Hvordan skulle Morris - uden nogen virkelig fabrikserfaring - kunne måle sig med dem, endsige med Ford? Morris havde fremstillet motorcykler på sit cykelværksted. Fra 1904 havde han ikke kun repareret motorcykler på sit værksted, men også biler. Dog stillede massefabrikationen af biler betydeligt højere krav. Først og fremmest hvad angik kapital og kundskaber.
William Morris gjorde sig dette fuldstændigt klart. Han havde gennemgået en hård skole. Seksten år gammel nedsatte han sig som selvstændig cykelsmed, fordi hans arbejdsgiver nægtede at betale ham en shilling mere om ugen. Med en kapital på 4 pund sterling startede han i et skur bag ved faderens hus i Oxford.
Arbejde var der rigeligt af. Før 1890 havde cykler været en luksus, som kun var beskåret lords og andre velstillede briter, men i de sidste ti år af det forrige århundrede steg salget af cykler hurtigt. Den stigende produktion og de ligeledes noget forbedrede indtægter stimulerede salget af cykler.
I disse år købte mange cykelsmede stel, hjul o.s.v. på de store fabrikker og samlede heraf en cykel. William Morris gjorde ligeså. På en hjemmelavet racercykel deltog han i væddeløb. Med sine

lange ben trampede han sig til mangen en sejr. For ham tjente dette kun et formål: reklame for hans forretning.
Omkring århundredskiftet gjorde motorcyklen og bilen deres entré. Forbrændingsmotorerne vandt hurtigere tærræn, end dampvognene i sin tid havde gjort det i Storbritannien. Selv prinsen af Wales, som året efter kronedes som kong Edward VII, købte i 1900 en bil. Samme år monterede William Morris for første gang en motor på en cykel. I Frankrig købte han encylindrede De Dion-motorer med en effekt på 2,75 hk. Han nedsatte sig i Oxfords High Street og gik i kompagni med vennen Joseph Cooper (købte man i de dage en Morris-Cooper, fik man altså ikke nogen motorcykel med special-tunet motor!)
På Stanley Motor Show i 1902 i London udstillede Morris to motorcykler af eget fabrikat. Selv stod han ved udstillingens åbning med et søvnigt udtryk. For at få sine motorcykler færdige til tiden havde han ikke været i seng i fire nætter. Færdig blev han, men hvis han ikke var blevet vækket af en drager, havde William Morris sovet videre i timevis i Londons S-tog og ville være kommet for sent til udstillingen.
Kompagniskabet med Cooper blev ikke langvarigt. Samme år, som det blev indgået, 1902, trak Morris' partner sig tilbage, da han ikke kunne holde trit med cykelsmedens dynamiske arbejdsmetode. Ti år senere hjalp han dog med ved fremstillingen af det første Morris-automobil, og ved sin død var han driftsleder for Morris' akselfabrik og chef over 500 mand.
Allerede året efter indgik Morris et nyt kompagniskab. Det blev den store, men også den eneste, fiasko i hans løbebane. Sammen med en forretningsmand og en student oprettede han 'The Oxford Automobile and Cycle Agency' med det formål at fremstille motorcykler. Den tekniske side af sagen påtog Morris sig: med De Dion-motorerne som forbillede konstruerede han en 2,75 hk-motor med en egen, patenteret karburator. Naturligvis måtte han nu også ansætte mere personale.
Alt dette gik ganske udmærket. Det var absolut ikke fabrikationsafdelingens skyld, at den lille virksomhed gik fallit. Dette måtte tilskrives studenten, som havde indskudt sin arvede kapital i virksomheden. Det unge menneske var altfor nonchalant i pengesager, og den tredje partner, forretningsmanden, kunne heller ikke holde ham i ave. I sin dampvogn tøffede studenten rundt og besøgte firmaets forbindelser for at gøre store forretninger, hvilket var hans ideal, men dette resulterede i, at firmaet i 1904 gik fallit. Morris tabte herved 50 pund sterling, og han besluttede, at dette havde været hans sidste kompagnoner. I hvert fald forretningsmæssigt set, for endnu samme år indgik han ægteskab med Elizabeth Maud fra Oxford.
På sin stilfærdige og beskedne måde har hun altid været en støtte

for sin mand. I det første år af deres ægteskab måtte William Morris så at sige begynde helt forfra. Kun hans cykelforretning i High Street gik på samme vis som hidtil; men for bygningen, hvor motorcyklerne var blevet fremstillet, måtte der findes en anden anvendelse. Det blev til et reparationsværksted for motorcykler og biler under navnet: 'The Oxford Garage'.
Dette værksted voksede hurtigt og blev snart til en blomstrende virksomhed, for der kom stadig flere motorcykler og automobiler. I 1905 begyndte Morris at udleje biler; i 1906 solgte han den første bil: en 'Lacoste et Battman', som han hentede i Paris til en parlamentskandidat. Politikeren havde bestilt vognen i anledning af valgkampagnen, hvortil man i det år for første gang gjorde udstrakt brug af automobiler.
Morris fortsatte nu med at sælge biler. Han blev forhandler af adskillige mærker: Humber, Singer og Standard - alle fra Coventry - Wolseley fra Birmingham, Belsize fra Manchester samt et på det tidspunkt berømt amerikansk mærke: Hupmobile. Forretningen voksede, og værkstedet blev for trangt. William Morris gjorde nu noget, som var karakteristisk for ham: han byggede ikke til 'The Oxford Garage', men lod en splinterny bygning opføre, som af en lokal avis blev beskrevet som 'Oxford's motorpalæ'. Morris selv døbte sin nye virksomhed 'The Morris Garage', hvoraf de to sidste ords begyndelsesbogstaver senere kom til at danne mærket MG. Den nye bygning blev færdig i 1910. På dette tidspunkt var den Morris' eneste bygning, da han to år tidligere havde skilt sig af med cykelforretningen. Som følge heraf måtte han også udfolde sin nyeste aktivitet i 'Morris Garagen': konstruktionen af det første Morris-automobil.

Oxford og Cowley

Igennem flere år havde William Morris overvejet fremstillingen af automobiler. Han havde sine egne tanker om den ting. Han ville lægge sagen anderledes tilrette end andre engelske bilfabrikanter, som stadig holdt fast ved traditionerne fra deres cykelfabrikker i det 19. århundrede. Morris' plan gik ud på at samle biler, således som han også havde samlet cykler, nemlig af dele, som han købte hos specialiserede virksomheder. På den måde kunne han arbejde med erfaringer og kapital, samlet af andre. Han behøvede således ikke at anskaffe maskiner til fremstilling af motorer, aksler, karrosserier o.s.v., men kunne investere alle sine penge i montageværkstedet og fabrikationen af et mindre antal dele, som han selv ville fremstille. På denne måde var det, selv for en begynder, muligt at nå op på et hæderligt produktionstal.
Valget af leverandører var for Morris intet problem. Gennem sin erfaring som bilmekaniker kendte han de forskellige dele og især

deres eventuelle svagheder. Han var således i stand til at træffe et kritisk valg. Direktør Poppe fra den kendte karburatorfabrik White & Poppe Ltd. i Coventry erklærede sig villig til at levere motoren og gearkassen. I Oxford selv boede der en fagkyndig karetmager, Raworth, som leverede karrosseriet. Dækkene kom fra Dunlop. Og Morris traf aftaler med endnu mange flere velrenommerede virksomheder.

I august 1912 oprettedes det aktieselskab, som skulle tage vare på de nye aktiviteter: W.R.M. Motors Ltd. med direktørens, William Richard Morris', initialer som firmanavn. Bestyrelses-formanden i W.R.M. Motors var greven af Macclesfield, som ejede præference-aktier til en værdi af 4.000 pund sterling, og hvis finansielle støtte - baseret på hans store tillid til Morris' geni - i disse første 'bil-år' viste sig at være uundværlig.

Aktieselskabet fik sæde i en tom skole, hvor William Morris' far - som også fik en stilling i sin søns nye virksomhed - i sin tid havde været elev. Skolebygningen i Temple Cowley, i udkanten af Oxford, købte Morris billigt, da den allerede havde stået tom i 20 år. Ombygningen fra skole til fabrik kostede imidlertid en hel del.

I oktober var alt rede til produktionens påbegyndelse. William Morris ville udstille sin første vogn på London Motor Show i Olympia Hall. Bladet 'The Autocar' var det første, der kundgjorde fremkomsten af 'Morris Oxford'. Men der kom en kæp i hjulet: White & Poppe havde ikke cylinderblokkene færdige, da udstillingen i den engelske hovedstad åbnede, fordi også de var afhængige af underleverandører . . .

I mangel af bedre tog William så tegningerne af sin bil med til London. Han høstede en uventet succes med dem. Direktør Gordon Stewart fra det londonske firma Stewart and Ardern var så henrykt over Morris' produkt, at han på stående fod bestilte 400 vogne og dermed - til dags dato - blev Londons eneste Morrisforhandler. I 'The Autocar' averterede firmaet med dette slogan: 'Morris er den eneste mindre bil, hvori de største engelske eksperters produkter indgår'.

I begyndelsen af februar 1913 var et af disse ekspert-produkter, nemlig cylinderblokken, stadig ikke færdigt. William Morris havde imidlertid forberedt sig på dette ved indmeldelsen til udstillingen 'North of England Motor Show' i Manchester. Atter løste han problemet radikalt. Han lavede selv en cylinderblok af træ, anbragte denne i Morris Oxford'en, og sådan blev den fremvist på udstillingen.

En månestid senere blev den første Morris-bil endelig helt færdig. Den 28. marts kørte den to-personers bil med sin 8,9 hk-motor gennem Oxford. Vognen adskilte sig fra andre i mere end en henseende. For det første var den billig: 165 pund.

Og for det andet var der ikke tidligere fremstillet nogen engelsk

bil med en indkapslet kraftoverføring fra gearkassen til bagakslen. Herved var man bedre beskyttet imod vind og vejr (og støv!). Morris lod kraftoverføringen med tandhjulstræk arbejde i olie, inspireret hertil af den amerikanske Hupmobile, som han før i tiden havde været forhandler for.

Nogle af de første Morris Oxford'er prøvedes af pressefolk. Journalisterne var uden undtagelse begejstrede for den udmærkede acceleration og den store hastighed. Denne bil havde absolut ingen børnesygdomme. Dette viste sig også tydeligt ved de første pålidelighedsløb, hvori vognen deltog: i juni 1913 Caerphilly Hill Climb i England; i august 4-dages KNAC-turen gennem hele Holland, i hvilket land Morris-vognen allerede blev importeret. På London Motor Show i 1913 udstilledes ikke blot den almindelige Morris Oxford, men tillige en luksus-udførelse af samme, der ligeledes var at se på automobiludstillingen i Amsterdam i december. I løbet af året 1913 afleveredes 393 Morris Oxford'er fra fabrikken i Temple Cowley.

Endnu større var præstationerne i året 1914, deriblandt en ubestridelig succes i London-Edinburgh-løbet.

Fabrikken måtte i dette år udvides, da Morris-produktionen allerede var nået op på samme niveau som Singers, Rovers og Austins: tre å fire vogne pr. dag. Af hver 11 vogne leveredes de 10 i luksusudførelsen. Man fandt bilen så billig, at man med glæde betalte et ekstra beløb for denne udførelse.

Kun William Morris ønskede endnu lavere priser. Han var i gang med en ny model og forsøgte at nedbringe omkostningerne ved fordelagtigere indkøb af dele. I hans eget land lykkedes dette ikke. Derfor rejste Morris til De forenede Stater, hvor masseproduktionen i de dage gjorde store fremskridt. Under sit ophold i Detroit fik han et meget gunstigt tilbud: Continental Manufacturing Company tilbød ham motorer for 25 pund sterling, hvilket var halvdelen af White & Poppe's pris. Morris slog med glæde til. Til sin nye model, Cowley, bestilte han hos Continental komplette 11,9 hk-motorer efter eget udkast. Også med andre amerikanske virksomheder afsluttede han kontrakter.

Kort efter Morris' hjemkomst til England skete der imidlertid noget, som gik på tværs af hans planer. Den tyske kejser var 1. august gået i krig mod Rusland og Frankrig. Wilhelms tropper rykkede ind i Frankrig. Den 4. august erklærede England Tyskland krig. De engelske hær- og flådeenheder mobiliseredes straks. De engelske virksomheder måtte overgå til krigsproduktion.

Ligeledes Morris. Hele krigen igennem producerede han biler, men i meget ringere omfang end han havde planlagt, og hvorpå hans kontrakter var baserede. Foruden bilerne fabrikerede han gennem fire år krigsmateriel. Endnu før introduktionen af Cowley-modellen - det var i april 1915 - fremstillede han håndgranater.

Derefter fulgte patronhylstre, og snart efter medvirkede han også ved produktionen af minestrygere.
Udviklingen af Cowley'en blev mærkbart hæmmet af krigsforholdene. Produktionen af den nye model - der var bemærkelsesværdig ved at have elektrisk lys som standard-udførelse - påbegyndtes i september 1915. Men i samme måned besluttede finansministeren, Reginald MacKenna, at kræve en importtold på ikke-krigsvarer på 33⅓%. Dette gjaldt også Continental-motorerne, hvilket medførte, at Morris nødsagedes til en forhøjelse af prisen for Cowley'en allerede kort efter produktionens påbegyndelse.
Situationen blev endnu vanskeligere. Flere gange gik skibsladninger på et par hundrede Continental-motorer tabt ved tyske U-bådsangreb. I 1916 måtte der overhovedet ikke importeres automobildele fra Amerika. Morris måtte fremover tære på sit forråd. I 1916 beløb hans produktion sig stadig til næsten 700 stk., men i 1917 fremstillede han kun 125 Cowley'er og én - den sidste - Oxford af model 1912. Der solgtes nu kun få biler til ikke-militære formål.
De almindelige borgere kunne først være med igen efter november 1918, da krigen var forbi. Og på det tidspunkt så det ud til, at briterne ville indhente det forsømte og mere til. Alt kunne atter købes, altså købte man. Automobilfabrikanterne kunne imødese nogle fede år. Alene i 1919 og 1920 kom der ikke færre end 46 nye bilmærker frem i England.
Morris profiterede imidlertid mindre af denne hausse. Lige efter krigen viste det sig, at Continental ikke længere kunne levere hans motorer, da den amerikanske fabrik nu udelukkende fremstillede større typer til automobilindustrien i Amerika selv. Morris gik atter på jagt efter en leverandør i England. Import blev altfor dyr på grund af den høje 'MacKenna'-told, som stadig opkrævedes. I månedsvis søgte han forgæves, indtil en - mærkværdigt nok fransk - automobilfabrik bragte løsningen på problemet. Hotchkiss et Cie. i Saint Denis, tæt ved Paris, havde under den første verdenskrig oprettet et datterselskab i Coventry. Direktionen for det franske firma, som i den tid hovedsageligt fremstillede geværer, havde nemlig ikke turdet løbe den store risiko, at hele produktionen skulle falde i tyske hænder. Saint Denis lå jo tæt ved fronten. Efter krigen vidste franskmændene dog ikke, hvad de skulle med virksomheden i Coventry. De kunne ikke så godt fortsætte fremstillingen af militært materiel. Da de engelske Hotchkiss-repræsentanter da hørte, at Morris søgte en fabrikant af automobilmotorer, var de kun alt for glade for at kunne sætte sig i forbindelse med ham. De fremstillede en prototype. Morris fik denne fremvist i juli 1919. Han var øjeblikkelig begejstret. I september kunne han endelig montere Hotchkiss-motoren i sin Cowley. Vognene kørte igen.

Morris havde imidlertid spildt næsten et år og ville nu så hurtigt som muligt prøve at komme ovenpå igen. Om karrosseriet til Cowley'en havde han i 1915 søgt kontakt med Hollick & Pratt i Coventry. Men dette firma kunne ikke levere tilstrækkeligt mange karrosserier, efterhånden som Morris' produktion steg. Efter forhandlinger med den mest indflydelsesrige ejer, L. W. Pratt, besluttede Morris at oprette sin egen karrosserifabrik i Cowley med Pratt som direktør.
For at fremskaffe den nødvendige kapital omdannedes W. R. M. Motors Ltd. til Morris Motors Ltd.; dette nye aktieselskab finansieredes det første par år ikke blot af Morris selv og greven af Macclesfield, men tillige ved hjælp af enkelte lån.
Produktionen af Morris Cowley steg hurtigt. Fra 30 om måneden i 1919 kom Morris snart op på mere end 200. Dette varede til oktober 1920, da han på grund af de i England stærkt forøgede lønninger og andre omkostninger så sig nødsaget til at forhøje priserne med 20%. Samtidig nedsatte Ford prisen på sin T-model. Morris' konkurrencemæssige stilling blev mindre gunstig, og hans nye selskab truedes af en yderst prekær finansiel situation.

Udfordring og svar

William Morris var takket være sin egen indsigt blevet industrimagnat. Kort efter årsskiftet 1920-21 tog han en vovelig, men samtidig klog beslutning, netop i rette øjeblik. Han nedsatte sine priser til endog lavere beløb end før oktober 1919. Den to-personers Cowley blev 90 pund billigere; den fire-personers 100 pund.
'Hvordan kan De dog finde på det? De tjener ikke mere end 15 pund på en bil,' protesterede hans salgschef. 'Vore lagre er propfulde. På denne måde tjener vi slet ikke noget. Tværtimod, vi lider tab,' lød Morris' svar. Mon ikke hans tab nu ville blive endnu større? Morris' konkurrenter erklærede ham for gal. Skulle denne cykelsmed, hvis erfaring simpelthen ikke kunne måle sig med de ældre bilfabrikanters, nu ødelægge markedet? Morris kunne jo alligevel ikke klare sig overfor Ford, som i 1920 havde fremstillet mere end 46.000 Ford T-er i Manchester, mente de. Men ligemeget hvad man tænkte og mente om ham, - William Morris vidste ganske udmærket, hvad han gjorde.
Han modtog udfordringen fra Ford. Ford T'erne solgtes godt, fordi prisen var lav. Udmærket, Morris kunne også levere billige vogne. De ville ganske vist stadig være dyrere end Ford T, men samtidig betydeligt bedre, motormæssigt set, og tillige mere komfortable. Folk ville have en bil, der både var billig og god. Morris' mål var at opfylde dette ønske.
Dette kunne udelukkende realiseres ved masseproduktion, ved standardisering. Ved at fremstille flere biler pr. arbejder på fa-

brikken. De biler kunne han sikkert og vist sælge, fordi prisen var lav og fordi englænderne - og ikke bare englænderne - gerne ville køre bil. Måske måtte han det første par år arbejde med tab for at opnå et højt produktionstal. Men når han engang kunne fremstille og sælge tilstrækkeligt mange biler, ville pengene atter strømme ind. 'Jeg tror, at vi kun har erobret en brøkdel af markedet, så længe arbejderne ikke kører i bil til fabrikken', har Morris sagt en gang.

Morris' ræsonnement hvilede på to grundpiller: tilliden til bilens fremtid og forståelsen af masseproduktionens muligheder. Hans store fortjeneste var, at han var en af de første, der indså dette. Henry Ford havde i Amerika allerede haft held med lignende opfattelser, men hans metode var langt mindre nuanceret, end Morris'. Ford solgte kun én model, i én farve, helst helt åben, så automobilisten var prisgivet vejr og vind. Morris leverede kvalitetsbiler, han bød sine kunder muligheden for selv at vælge mellem to- og fire-personers vogne og mellem forskellige modeller, såsom Cowley og Oxford, senere hen Minor og Six, da de mindre biler og de sekscylindrede vogne blev moderne.

I løbet af 5 år opnåede Morris, hvad han ville. I 1921 steg produktionen med ca. 50% til godt 3.000 biler. I de nærmest følgende år tiltog fabrikationen af 'Bullnose-vognene', som de kaldtes på grund af deres runde kølere, i et endnu hurtigere tempo. I 1922 fremstillede Morris henved 7.000 Cowley'er og nye Oxford'er. I 1923 overskred produktionen 20.000. Ford fremstillede i samme år godt 30.000. I 1924 måtte Ford imidlertid afstå sin førsteplads blandt Englands automobilfabrikanter til Morris. Næsten 33.000 Morris-vogne afleveredes fra fabrikken i Cowley imod 27.500 Ford-vogne fra Manchester. Ford led et definitivt nederlag i konkurrencestriden. I 1925 fremstilledes kun 23.000 engelske Ford T-er. Morris overskred i dette år produktionstallet 55.000. På det tidspunkt var godt 40% af alle i England fabrikerede biler Morris-vogne.

Morris' konkurrencekamp gjaldt ikke blot Ford. Nogle måneder efter hans prisnedsættelser, den 9. februar 1921, fulgte de andre engelske bilfabrikanter hans eksempel.

De var tvunget til det. Hvis de ikke havde gjort det, var de simpelthen gået fallit. Morris gik iøvrigt videre med sine prisnedsættelser. Allerede i oktober 1921, da biludstillingen i London stod for døren, blev hans vogne atter billigere. Den to-personers Cowley, som før 9. februar havde kostet 465 pund og derefter 375 pund, kunne nu erhverves for 299 pund sterling. Et år senere, under udstillingen i 1922, nedsattes prisen til 225 pund. I løbet af 2 år var det lykkedes Morris at halvere sine priser og mere til.

Konkurrencen skærpedes yderligere, da Herbert Austin, som næst efter Ford var Morris' største rival, i 1922 introducerede den meget billige, lette model 'Seven'. Samme år påbegyndte Clyno Engineering Company i Wolverhampton produktionen af biler i de lavere prisklasser; denne fabrik var i 7 år ligeledes en hård konkurrent til Morris, men i 1929 forsvandt mærket Clyno igen. Morris måtte således prøve at få overtaget. Og det gjorde han da også, endda på en så pågående måde, at han kom i konflikt med sin financier, greven af Macclesfield. Det skete i 1922, og Morris havde på det tidspunkt tjent så meget, at han på stående fod kunne udbetale greven værdien af hans præference-aktier, 25.000 pund. Bruddet mellem Morris og Lord Macclesfield var for så vidt sørgeligt, som greven helt fra starten havde ydet Morris finansiel bistand. Men Morris kunne nu handle helt efter egen overbevisning. Han måtte udvide, konsolidere. Ligeledes i 1922 brændte Hollick & Pratt's fabrik i Coventry. Pratt havde ikke megen lyst til at genopbygge fabrikken ved hjælp af forsikringssummen. Han tilbød Morris sin virksomhed. Morris købte den, genopbyggede fabrikken og ansatte Pratt som direktør for hele karrosserifabrikationen, både i Coventry og i Cowley.

Pratt var nu underdirektør og havde hermed indtaget andenpladsen i Morris Motors Ltd.

I 1923 købte Morris to andre virksomheder: Osberton Radiator i Oxford, som næsten udelukkende fremstillede 'Bullnose'-kølere for ham, og Hotchkiss' motorfabrik i Coventry, som ligeledes var fuldtud beskæftiget for hans firma. Morris havde anmodet Hotchkiss om en fordobling af produktionen, men det franske moderfirma nærede ingen tilbøjelighed til yderligere investeringer i England, da det havde hårdt brug for sin kapital på fabrikken ved Paris.

Hotchkiss tilbød derfor Morris fabrikken i Coventry. Han købte den og fik ved denne handel to nye funktionærer, som begge på et senere tidspunkt nåede op i toppen af British Motor Corporation: Leonard Lord og George Harriman.

British Motor Corporation blev først oprettet i 1952, men mærkværdigt nok havde det allerede været på tale meget tidligere, nemlig i året 1924. Herbert Austin, som var kommet i en lidt vanskelig situation, fordi hans 'Seven' ikke havde haft den ventede succes, gjorde i 1924 Morris et overraskende forslag. I slutningen af maj indbød han Morris og direktøren for Vickers, som ejede aktier i Wolseley Motors, til et møde i London. Her foreslog Austin intet mindre end en sammenslutning af de tre virksomheder. Hans argumenter var vægtige nok. Den nyligt valgte Labour-regering havde besluttet at afskaffe den fra 1916 stammende 'MacKenna-told'. Dette skete også et par måneder senere, men det blev kun af kort varighed, for et par måneder senere kom der igen en tory-regering, hvis nye finansminister, Winston Churchill, genindførte MacKenna-tolden. Austins frygt for, at toldens afskaffelse skulle foranledige en vældig udenlandsk konkurrence, var ikke desto mindre

begrundet. Men for Morris var konsekvenserne af Austins forslag ikke interessante. Hans virksomheds fortjeneste var tre gange så stor som Austins. Trods alle prisnedsættelser var det lykkedes ham at opnå stærkt stigende udbytter (i 1924 mere end 600.000 pund sterling). Og Wolseley led endog tab. Morris sluttede hurtigt samtalen med en klar afvisning af Austins forslag. Først 28 år senere - da forholdene lå helt anderledes - accepterede han det. Dog overtog han i 1927 Wolseley. Som en pudsig detalje kan nævnes, at det var Herbert Austin, dengang driftsleder, som i 1901 havde tilskyndet Wolseley til at begynde for sig selv.
Morris havde imidlertid opkøbt flere virksomheder. Han kunne simpelthen ikke holde op. I begyndelsen af 1924 - året, da Austin kom med sit forslag - overtog han et firma, som før krigen havde været en af hans leverandører, men som nu blev likvideret: Wrigley & Company Ltd. i Birmingham. Denne fabrik indrettede han til fabrikationen af lastbiler, en af hans nye aktiviteter. Hidtil havde han kun fremstillet et par mindre eksemplarer af denne biltype, men i maj 1924 afleveredes den første 1-tons Morris-lastbil.
Hans følgende handel vakte mere opsigt. I den franske by Le Mans købte han den tidligere så berømte dampvognsfabrikant Léon Bollée's værksteder. Dette var Morris' svar på Citroëns udfordring. Citroën, som på det tidspunkt var Frankrigs største automobilfabrikant, var begyndt at producere biler i England. Hidtil havde Morris kun solgt få vogne i Frankrig, men han ventede sig meget af en engelsk bil med fransk accent.
Derfor kaldte han sit mærke Morris-Léon Bollée. Skønt navnet Léon Bollée tiltalte franskmændene - denne mand havde været en populær automobilfabrikant og luftballonfører, og hans far, Amadée Bollée, havde fremstillet den første brugbare damprutebil - fik Morris kun ringe succes på den anden side af Kanalen. Selv en prisnedsættelse kunne ikke redde ham denne gang. I 1931 stoppede han da også 'operationen Morris-Léon Bollée'. I 1926 overtog Morris i England karburatorfabrikken SU Carburetter i Birmingham. Han havde på det tidspunkt opkøbt seks andre virksomheder (Wolseley overtog han lidt senere), og han ville udvide sit firma endnu mere. Ikke blot ved køb af andre fabrikker eller andre mærker. Også internt gennemgik hans virksomheder en stærk udvikling. Der fremkom endog et nyt mærke fra de gamle 'Morris Garages' i Oxford: MG.

Kimber og hans ottekanter

Skabelsen af MG var Cecil Kimbers værk. 32 år gammel var denne begavede konstruktør, da han blev ansat hos Morris. Det var i 1921. Kimber havde indtil da arbejdet på bilfabrikken Sheffield-Simplex og hos Wrigley i Birmingham. Under et besøg hos Wrigley mødte Morris Kimber og tilbød ham straks en stilling ved Morris Garages. Ingen havde på det tidspunkt kunnet forudse, hvilken gevinst Cecil Kimber skulle blive for Morris-koncernen. Kimber var af ydre en uanselig, lille mand. Han haltede, som følge af en ulykke under et motorvæddeløb i hans unge dage. Kimber var også temmelig individualistisk.
Men han var besat af racerbiler. Til trods for hans uheld var væddeløb Kimbers drøm. I modsætning til William Morris, den med sjæl og legeme realistiske forretningsmand, var han idealist. Morris brød sig ikke om væddeløb, skønt han selv engang havde været cykelrytter. Forsåvidt som væddeløb kunne tjene reklameøjemed, havde Morris interesse for dem. Men væddeløb udelukkende for sportens skyld - det kunne han ikke fatte.
Derfor var det desto mere forbavsende, at Cecil Kimber indenfor Morris-virksomhedernes mure fik lejlighed til at dyrke sin store interesse. Morris gav ham alle mulige chancer for at udfolde sit talent, mere end han nogensinde har givet nogen anden medarbejder. Efter at have været ansat omtrent et år i Oxford, udnævntes Kimber til direktør for Morris Garages, som i virkeligheden kun var en forhandlervirksomhed. Men Kimber var ikke tilfreds med blot at sælge biler. Han ville konstruere en sportsvogn, lettere og hurtigere end alle andre, der hidtil var fremstillet hos Morris.
I 1923 lykkedes det ham: af Oxford-dele, et karrosseri af aluminiumsplader og en tunet 11,9 hk Hotchkiss-motor fremstillede han et automobil, som samme år vandt London-to-Land's End Trial.
Denne sejr gjorde indtryk på Morris, som ansporede Kimber til at gå videre med dette arbejde. Det var imidlertid ikke nødvendigt. Lidenskabeligt gik Kimber videre, og i marts 1924 introducerede han det nye mærke MG, en forkortelse af Morris Garages. Med sin MG vandt Kimber i 1925 atter Land's End-løbet. Dette første eksemplar opbevares stadig som en relikvie. 'Old Number One' døbte MG-tilhængerne sportsvognen med bull-nose køleren og den spidse bagende.
Historien om mærket med ottekanterne var begyndt. Ottekanten blev nemlig kendetegnet for MG, som efter 'Old Number One' udstyredes med specielt konstrueret motor, karrosseri og chassis. Kimber havde en svaghed for geometriske figurer. Ottekanten så han helst på alle tænkelige steder. Nogle af de første MG-modeller havde ikke blot ottekantede dæksler på køleren og benzintanken, men tillige et ottekantet filter for luftindsugningen, ottekantede knapper til chokeren og andre kontrolorganer, ottekantede parkeringslygter og et ottekantet greb på gearstangen. Bogstaverne MG indrammes stadig af en ottekant.
MG voksede op til et selvstændigt firma, et mærke, der erhvervede sig en helt særegen plads. Modellen Midget, som introduceredes i 1928 og fulgte efter 5 andre MG-modeller, fremstilledes i 3.200

eksemplarer; de fleste af disse fabrikeredes i Abingdon, hvor MG Car Company Ltd. oprettedes i 1930. Denne Midget gjorde MG berømt. Modellen var baseret på Morris Minor, der ligeledes fremkom i 1928, men Midget-modellen gemte sin 847 cc-motor under et fjerlet karrosseri på et lavt chassis, hvorved der opnåedes en tophastighed på næsten 100 km i timen. I de dage var dette en fænomenal præstation for så lille en motor.
847 cc-motoren var i stand til at præstere endnu mere. Den senere indehaver af verdens-hastighedsrekorden, den berømte englænder George Eyston, beviste dette i 1931. Eyston startede den 25. september 1931 på den franske Monthlery-bane med en special-tunet MG-Midget. Han havde sat sig for at køre 100 miles, altså 161 km på én time, skønt han selv mente, at det næsten ville være umuligt. For et kort øjeblik skulle han nok kunne opnå denne hastighed. Men en hel time! Aldrig nogensinde havde en vogn med et så ringe cylindervolumen magtet en lignende præstation. Det var nær ved at gå galt: i næsten en time kørte Eyston mere end 100 miles i timen, men et par minutter før timen var omme, slog der pludselig flammer ud fra motoren. Eyston mente først, at flammerne kom fra karburatoren og derfor ikke kunne skade ham. Han fortsatte i friløb. 'Men', forklarede han senere, 'da jeg gjorde det, greb flammerne rask om sig; de steg op langs motorhjælmen. I løbet af et par sekunder nåede de til førersædet. På trods af alle gode forsætter var det tydeligt, at jeg ikke kunne køre videre. Det eneste, der var at gøre, var at bremse så hårdt som muligt for at formindske hastigheden, så jeg kunne springe ud af bilen. Min fod var allerede så forbrændt, at jeg med nød og næppe kunne holde den på bremsepedalen'.
Eyston måtte på hospitalet, men han havde netop lige holdt ud i 1 time! Med en gennemsnitshastighed på 101 miles i timen.
Før denne rekordkørsel med den special-tunede MG-Midget, hvoraf der senere fremstilledes 43 under navnet 'C-type Monthlery', havde Kimbers vogne allerede vundet i adskillige væddeløb. Og der fulgte flere sejre. I september 1931 blev køreren Black nr. 1 i en 'C-type' i TT-løbet i Ulster. Et par uger senere vandt Black Irlands Grand Prix for sportsvogne.
Uforglemmelig er den sejr, som George Eyston og Grev Giovanni Lurani høstede i det klassiske italienske Mille Miglia-løb i 1933 i 1100 cc-klassen. Tre MG-vogne, alle af typen 'K3 Magnette' (1087 cc) startede den 8. april sammen med 95 andre deltagere. Alfa Romeo-vognene med deres 2,3 liter motor - af meget større klasse - var naturligvis favoritter. Men i 1100 cc-klassen bestemte MG-vognene tempoet lige fra starten. Sir Henry Birkin, som kørte sammen med den velhavende industrimand Bernard Rubin, lå med sin Magnette i forreste række, indtil motoren brød sammen.
De to andre MG-vogne udkæmpede derefter en indbyrdes kappe-

strid fra Rom til Brescia i Nord-Italien. Eyston og 'Johnny' Lurani blev på strækningen Rom-Terni kun overtruffet i hastighed af italieneren Nuvolari, som med sin Alfa Romeo var hurtigst af de tre deltagende Alfa'er. De andre to kørte således med deres 2,3 liter motor strækningen fra Rom til Terni langsommere, end Eyston-Lurani's MG med 1,1 liter slagvolumen.
1100 cc-klassen blev da også vundet med glans af dette par, foran Lord House's og Hugh Hamiltons K3 Magnette. Diktator Mussolini ønskede dem personligt tillykke. Og Tazio Nuvolari ytrede ønsket om engang at måtte køre i en MG. Dette ønske gik i opfyldelse samme år i Ulster. Nuvolari, som kørte dette løb for første gang, vandt med glans med MG.
Om sejren i Italien sagde Sir William Morris - i 1928 blev han adlet og kaldtes derfor nu Sir: 'MG's sejr i det italienske Mille Miglia-løb vil indgå i historien som en af den britiske lette vogns bedste præstationer. Jeg er overbevist om, at denne sejr har bidraget væsentligt til at forhøje vort lands præstige'. Men selvom William Morris var ganske godt tilfreds, ville han stadig kun have med væddeløb at gøre, forsåvidt de var kommercielt forsvarlige. Da MG Car Company og Wolseley Motors, som hidtil havde været hans personlige ejendom, den 1. juli 1935 overdroges til Morris Motors Ltd. betød det afslutningen på væddeløbskørslen. MG-sejrene havde, forretningsmæssigt set, givet nyttige resultater, men en fortsættelse af automobilsporten mentes at være for dyr. For Cecil Kimber var dette et hårdt slag. I 1941 trak han sig helt tilbage efter en konflikt med Morris. Fire år senere, kort før den anden verdenskrigs slutning, omkom Cecil Kimber ved en togulykke i London. Men Kimbers skabning - mærket MG - levede stadig og voksede endog op til at blive verdens mest berømte sportsvogn, hvis produktionsantal ikke er overtruffet af noget andet mærke. De gode salgsresultater begyndte med J-typen af Midget, hvoraf der fra 1932 til 1934 produceredes 5.500. Andre Midget-typer - såsom P-typen (1934-36) og TA-TB (1936-39) - solgtes ligeledes ganske udmærket.
Men MG's storslåede kommercielle succes kom først i årene efter krigen. Af typen TC Midget, der bortset fra et par detailforandringer var magen til TB-typen, fremstilledes 10.000, hvoraf en meget stor del eksporteredes til U.S.A. Amerikanerne har derefter været trofaste aftagere af MG-vogne, og ikke mindst takket være dem steg produktionen fra år til år. Af TC-typens efterfølgere, TD Midget og TF Midget fremstilledes ialt 40.000. Med den i 1955 introducerede MGA kom man for første gang op på mere end 100.000.
British Motor Corporation var på det tidspunkt allerede oprettet. Hele BMC-produktionen af sportsvogne flyttedes til Abingdon. Her fremstilles nu MGB og den nyeste MG Midget; endvidere har man MG Sportsedan og - stadig - Magnette på programmet.

Den lette vogn

Vender vi tilbage til sidst i tyverne for at følge mærket Morris, må vi hovedsagelig beskæftige os med den 'lette' vogn. Morris havde lige fra begyndelsen sat sig for at lave en bil til 'den lille mand'. Først konstruerede han i 1928 Morris Minor, som i årenes løb efterfulgtes af 'Eight' før krigen, Minor og Mascot efter krigen.

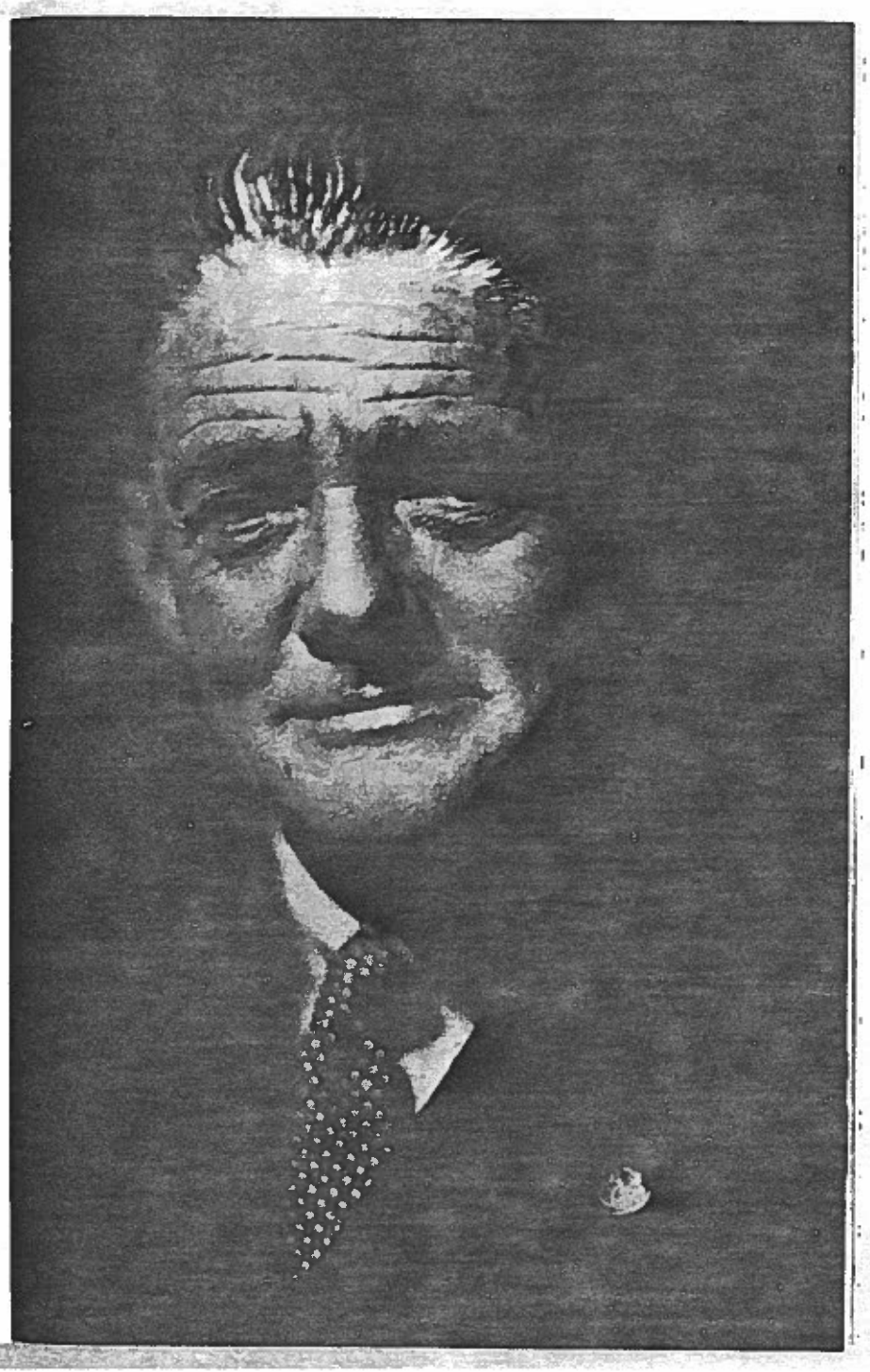
De krav, Morris stillede til den lette vogn, og som også efter oprettelsen af BMC blev udgangspunktet for konstruktionen af 'light cars', var, at bilen skulle have et kompakt ydre, et komfortabelt interiør, samt være billig i drift. Prisen skulle naturligvis ligge lavt. For at kunne opfylde disse betingelser, foretog Morris i 1926 radikale forandringer i sit firma.

Indtil da var hverken Cowley- eller Oxford-modellerne blevet erstattet af nogen fuldstændig ny model. Der var blot efterhånden sket små ændringer, således at vognene til stadighed var 'up to date'. Men i 1926 gik Morris over til den moderne, amerikanske produktionsmetode af karrosserier, som han året før havde set i Amerika for første gang. Sammen med det amerikanske firma, som havde taget patent på fremstillingen af stål-karrosserier, Edward G. Budd fra Philadelphia, oprettede han i 1926 en ny virksomhed, Pressed Steel Company of Great Britain. Fabrikken blev anlagt i Cowley, tæt ved Morris-fabrikkerne. Indtil 1930 var Morris finansielt interesseret i dette firma, men også senere fremstillede Pressed Steel flere og flere Morris-karrosserier. Massefabrikationen af pressede stålplader muliggjorde udviklingen af nye modeller og dermed større bilproduktion.

Hertil krævedes ganske vist også en stor kapital, og derfor besluttede Morris at oprette et nyt Morris Motors Ltd. (1926), som skulle omfatte det gamle Morris Motors Ltd. fra 1919, Morris Engines (Hotchkiss), Hollick & Pratt og Osberton Radiator.

For første gang noteredes Morris-aktierne nu på børsen, hvilket var et af midlerne til forøgelsen af kapitalen.

En af forandringerne indenfor Morris-koncernen gik ud på, at kølerfabrikken skulle ændre den karakteristiske 'bull-nose'-form til en flad køler. Morris Minor og den ligeledes i 1928 introducerede 'Six' blev udstyret med en sådan flad køler. 'Six' havde en sekscylindret 18 hk-motor og var den første af en række sekscy-



Lord Nuffield, automobilfabrikant. Han var engang William Richard Morris, cykelsmed.

Alec Issigonis
konstruktøren af Minor, Mascot, Marina og Monaco

Lord Lambury (tidl. Sir Leonard Lord, † 1967)
BMC's bestyrelsesformand fra 1952 til 1962

J. R. Edwards
BMC's administrerende direktør siden juli 1966

Sir George Harriman
BMC's bestyrelsesformand i dag

lindrede modeller, som Morris i de følgende år fremstillede (under navnene Isis, Oxford, Major og Cowley) i forbindelse med den især på det europæiske kontinent herskende mani, som nogle samtidige havde døbt 'flercylindritis'. Eksporten var i disse år af vital betydning.

Konkurrencestriden mellem bilfabrikanterne udspillede sig efterhånden mere og mere på et internationalt plan, især under verdenskrisen i trediverne. General Motors, som i 1925 havde købt Vauxhall-fabrikken, og Ford med en i 1931 nybygget fabrik i Dagenham, hvor baby-Forden eller model Y og Ford V-8 blev produceret, gjorde det ikke lettere for de engelske '3 store': Morris, Austin og Singer, som før krisen havde erobret 3/4 af hjemmemarkedet. Desuden var der en nedgang i bilsalget såvel i England som i eksportlandene efter 1930. Hele den engelske bilindustri - Morris indbefattet - kom nu i vanskeligheder. Adskillige virksomheder gik fallit eller måtte søge tilflugt hos større fabrikker, såsom Bentley hos Rolls-Royce og Lanchester hos Daimler. Produktionen på Morris-fabrikkerne dalede fra 63.000 vogne i 1929 til 43.000 to år senere. Morris' markedsandel, som i 1929 var 51%, androg i 1933 kun 27%. Dette var især en følge af den særlig store nedgang i salget i 12 hk-klassen, hvor Morris som hidtil tilbød sin 11,9 hk Cowley.

Cowley-modellen havde altid været Morris' stolthed. Men i 1931 blev han klar over, at han nu måtte ændre kurs i retning af den lette vogn. Året efter fremkom der ganske vist en seks-cylindret Cowley, som foreløbig blev den sidste af dette navn (i 1934 efterfulgtes Cowley'en af Twelve-Four), men Morris satte nu alt håb på Minor-modellen, som var blevet meget populær efter indførelsen af benzinskatten i 1928. 'Baby-Morris'en' var nemlig særdeles sparsommelig (21 km pr. liter).

Historien fra 10 år tidligere gentog sig i denne vanskelige tid. Morris nedsatte prisen på sin Minor fra 125 til 100 pund sterling. Englænderne var begejstrede for Morris' Light Car (hvilket fremgår af Daily Express-kommentaren på side 24), som blev dagens samtaleemne. To år senere havde Morris bygget en serie op, som atter forøgede hans andel i markedet: vogne med henholdsvis 8, 10, 12, 14, 18 og 20 hk; man havde valget mellem sedan, coupé og - bortset fra Sixteen - stationcar. I 1935 producerede Morris-gruppen, inclusive Wolseley og MG, mere end 100.000 vogne. I 1939 rullede Morris nr. én million ud fra fabrikken i Cowley. Morris havde i genopbygningsårene haft megen støtte af Leonard Lord, som ved overtagelsen af Hotchkiss var kommet i hans tjeneste, og i 1933 som 'managing director' kom til at beklæde andenpladsen i Morris-gruppens ledelse. Indtil 1924 havde denne post været besat af L. W. Pratt, men i det år afgik den 44-årige Pratt pludseligt ved døden. Dette var et hårdt slag for Morris, som mål-

te søge en efterfølger for ham. Denne nye mand blev E. H. Blake, salgsleder hos Dunlop. Blake fik i 1931 titlen 'managing director', men allerede i 1933 trak han sig tilbage, da han som ikke-tekniker kun kunne yde et ringe bidrag til udviklingen af nye modeller. Leonard Lord beklædte sin stilling hos Morris gennem 3 betydningsfulde år. I 1936 trak han sig tilbage for at kunne arbejde for et udviklingsfond, som stod under protektion af Morris. Kort efter krigen vendte han tilbage til bilindustrien som direktør for Austin Motor Company, og ved sammenslutningen af Morris og Austin i 1952 blev han således Morris' kompagnon. I 1954 adledes Lord, og derefter må han omtales som Sir Leonard Lord.
Som nævnt blev Morris allerede i 1929 adlet som 'baronet'. 5 år senere blev han baron, og i 1938 viscount Nuffield, hvorefter hans eget navn, William Morris, kun sjældent blev brugt. Lord Nuffield var nu hans navn. Disse hædersbevisninger blev ham tilkendt på grund af hans betydning som automobilfabrikant og hans store velgørenhed. I hele sit liv skænkede Lord Nuffield ialt 25 millioner pund sterling bort, hovedsagelig til medicinske institutioner.
Hans velgørenhed var helt privat. Han gav af egne midler og stiftede komiteer, hvis opgave det var at undersøge, hvilke institutioner der kunne komme i betragtning for et bidrag, samt hvilke beløb der tiltrængtes.
Disse filantropiske aktiviteter, som begyndte i 1930, havde intet at gøre med Morris' virksomheder; i bilindustrien investerede han fremdeles mange penge. Af og til hvilede hans forretningspolitik dog på følelsesmæssige motiver. Således købte Lord Nuffield i 1938 - det år da han blev viscount - Riley Motors Company i Coventry, som havde fremstillet biler i 40 år. Grunden var, at han ville sikre denne virksomheds fremtid, en virksomhed som havde haft en stor andel i den engelske bils stedse stigende præstige.
Imidlertid fik Lord Nuffield både som medlem af overhuset og som bilfabrikant mere end nok at gøre med oprustningen, som han havde været talsmand for, lige siden Hitler kom til magten i Tyskland. Han tog endog selv initiativet i tilfælde, hvor den engelske regering lod vente på sig. I 1935 oprettede han Wolseley Aero Engines, som skulle fabrikere flyvemaskinemotorer. Senere fremstillede han også tanks. Ved krigens udbrud standsede han straks fabrikationen af personbiler i Cowley og gik over til krigsproduktion. Lord Nuffield indlagde sig i disse vanskelige år store fortjenester. Bl.a. var han feltmarskal Montgomery behjælpelig ved fremskaffelsen af hans materiel til invasionen i Normandiet den 6. juni 1944. Montgomery besøgte i den tid Morris-fabrikkerne i Cowley og Coventry; også efter krigen havde han af og til kontakt med Lord Nuffield. Men Nuffield var ikke en mand med en stor vennekreds. Arbejdet var hans et og alt; selv efter at han i 1953 blev ærespræsident for British Motor Corporation og kunne have

nydt sit otium, kørte han dog hver morgen till kontoret og blev der ofte til langt ud på aftenen.
I årene efter krigen gjorde han alt, hvad han formåede for hurtigst muligt at få startet produktionen igen. Mere end nogensinde koncentrerede han sig nu om eksporten. England havde brug for udenlandsk valuta. Han skaffede den. Igennem flere år eksporterede han alle MG'er fra Abingdon, og den i 1948 introducerede Morris Minor solgtes kun på hjemmemarkedet i et begrænset antal, til trods for, at eksport betød mindre fortjeneste for Nuffield.
Den såvel i England som i udlandet populære Morris Minor var skabt af en græsk konstruktør, Alec Issigonis, som i 1936 blev ansat hos Morris. Issigonis, som senere blev teknisk direktør for B.M.C., og som også konstruerede Mascot, Marina og Monaco, anvendte ved Morris Minor et nyt princip, det såkaldte selvbærende karrosseri. Denne konstruktionsmetode er efter krigen blevet meget populær, da man derved kan fremstille lettere og stærkere vogne. Dette var da også hemmeligheden ved Minor'ens succes, for endskønt Morris også præsenterede en ny Oxfordmodel og en sekscylindret Morris Six, var og blev den lille model dog den bedste salgsvare. Dens videreudvikling, Morris 1000, er den dag i dag en bestseller, også i Danmark.
I samme år, som Minor'en kom frem (Lord Nuffield var på det tidspunkt allerede fyldt 70!) begyndte forhandlingerne om eventuelt samarbejde mellem Morris og Austin. Resultatet af disse forhandlinger blev oprettelsen af British Motor Corporation i juli 1952. Denne automobilkoncern med en kapital på 14 mill. pund (Morris 7,5 mill. og Austin 6,5 mill. pund) var på det tidspunkt den største i Europa. Gennem dette samarbejde lykkedes det Morris og Austin, på trods af den hårde amerikanske konkurrence, at hævde deres position på hjemmemarkedet (godt 40%), og i årenes løb at forbedre deres eksportposition. I 1967 blev B.M.C. således den største leverandør af biler til Danmark. Inden længe vil B.M.C. producere en million biler om året.
Lord Nuffield var kun generaldirektør for B.M.C. i et halvt år. På grund af sin alder trak han sig tilbage i slutningen af 1952 og overdrog ledelsen af den nye koncern til sin tidligere medarbejder, Leonard Lord. Sir Leonard Lord er siden blevet efterfulgt af Sir George Harriman, der ligesom Lord var blevet ansat hos Morris via Hotchkiss. Lord Nuffield nåede at opleve endnu mange, for B.M.C. betydningsfulde øjeblikke. I 1959 kom Issigonis' Mascot, den lille vogn med den forbavsende rummelighed. Med den tunede 'Cooper'-udgave af denne lille Morris opnåedes bemærkelsesværdige væddeløbsresultater. Hvis den ikke var blevet diskvalificeret i Monte Carlo-løbet i foråret 1966 (fordi den var udstyret med jodlamper, hvilket var i strid med forskrifterne!), ville de britiske Mascot'er være blevet vindere af dette berømte løb 3

gange i træk. Nu blev de det kun 2 gange, men til gengæld vandt de i 1966 det hollandske tulipanløbs klasse for serieproducerede vogne og touring-vogne.
Efter Mascot, som straks blev en salgsmæssig fuldtræffer, konstruerede Issigonis Morris Marina, der blev færdig i 1962.
Lord Nuffield, som på det tidspunkt var 85 år, lod sig fotografere sammen med denne nye model. For ham var det et jubilæumsår: Morris-automobilerne havde eksisteret i 50 år, fra 1912 til 1962.
Et år efter dette jubilæum, den 22. august 1963, afgik Lord Nuffield ved døden efter et i enhver henseende nyttigt og virksomt liv.

OVERSIGT OVER VIRKSOMHEDENS UDVIKLING I ÅRENES LØB

1877 – William Richard Morris fødes den 10. oktober som søn af Frederick Morris, landmand i Worchester, og Emily Ann Pether.
1893 – William Morris nedsætter sig som cykelsmed i Oxford med en kapital på 4 pund sterling.
1902 – Morris går i kompagni med Joseph Cooper med det formål at fremstille motorcykler. Inden årets slutning trækker Cooper sig tilbage.
1903 – Morris får to nye kompagnoner, forretningsmanden F. G. Barton og en student; de opretter 'The Oxford Automobile and Cycle Agency'.
1904 – 'The Oxford Automobile and Cycle Agency' går fallit. Morris opretter nu alene 'The Oxford Garage'. Han gifter sig med Elizabeth Maud.
1910 – Automobilværkstedet erstattes af en ny bygning, som får navnet 'The Morris Garages'; her påbegyndes konstruktionen af den første bil.
1912 – WRM Motors Ltd. oprettes. Morris bliver administrerende direktør; greven at Macclesfield, som ejer 4.000 pund præference-aktier, bliver formand. En gammel skolebygning i Cowley, som ikke mere bliver brugt, købes og bygges om til automobilfabrik.
1913 – Den første Morris Oxford, med motor fra White & Poppe, bliver færdig den 28. marts. I løbet af dette år fremstilles 393 vogne af denne type.
1915 – Morris Cowley med den amerikanske Continental-motor introduceres i april. På grund af krigsforholdene er produktionen kun ringe.
1919 – WRM Motors Ltd. omdannes ved den første kapitalsforhøjelse til Morris Motors Ltd. I Cowley bygges nu også en karrosserifabrik, som optages i aktieselskabet. I stedet for Continental-motorerne udstyres Cowley-vognene nu med motorer fra Hotchkiss i Coventry (datterselskab af den franske automobilfabrik Hotchkiss et Cie.).
1921 – Morris starter sin nye salgspolitik: gentagne prisnedsættelser for at forøge omsætningen. Denne metode giver i praksis udmærkede resultater.
1922 – Greven af Macclesfield trækker sig tilbage. Morris overtager karrosserifabrikken Hollick & Pratt i Coventry.
1923 – Cecil Kimber konstruerer i 'Morris Garages' forløberen for MG-sportsvognen. Morris Motors Ltd. køber Hotchkissfabrikken i Coventry og Osberton Radiators i Oxford.
1924 – Morris opretter i Birmingham lastbilfabrikken Morris

Commercial i Wrigley & Co.'s bygninger, en fabrik for dele, som Morris har overtaget.
I Frankrig køber Morris automobilfabrikken Léon Bollée i Le Mans, hvor man i nogle år fremstiller biler under navnet Morris-Léon Bollée. Morris afviser et forslag fra Herbert Austin om en sammenslutning af Morris, Austin og Wolseley. Kimber introducerer mærket MG.

1926 – Den 29. juni noteres på børsen et nyt aktieselskab: Morris Motors (1926) Ltd., hvilket omfatter:
1. Morris Motors Ltd. - aktieselskabet fra 1919 i Cowley;
2. Morris Engines Ltd. - den forhenværende Hotchkiss-fabrik i Coventry;
3. Osberton Radiators - kølerfabrikken i Oxford;
4. Hollick & Pratt - karrosserifabrikken i Coventry.

William Morris beholder som personlig ejendom Morris Commercial og karburatorfabrikken SU Carburetter; sidstnævnte køber han i december 1926 (begge i Birmingham). Endvidere deltager Morris Motors Ltd. sammen med det amerikanske Budd Company i Philadelphia og J. Henry Schroeder & Co. i det i dette år oprettede Pressed Steel Company.

1927 – William Morris overtager som personlig ejendom Wolseley Motors Ltd. i Birmingham. Mærket Wolseley bibeholdes.

1928 – Den første Morris Minor med 8 hk-motor introduceres.

1930 – Serieproduktionen af MG-vogne påbegyndes i Abingdon. Sir William Morris opretter den selvstændige virksomhed MG Car Company.

1931 – Morris bringer Minor'en til 100 pund på markedet. Filialen Morris-Léon Bollée i Le Mans sælges. Sir William udnævnes ved oprettelsen af The League of Industry til præsident for dette forbund.

1935 – Wolseley og MG overdrages til Morris Motors Ltd.

1938 – Morris - nu Lord Nuffield - overtager Riley Motors og dermed automobilmærket af samme navn.

1939 – I Birmingham grundlægges en ny karrosserifabrik, Morris Pressings Branch, som senere omdøbes til Nuffield Metal Products. Morris nr. én million forlader samlebåndet.

1948 – Morris Minor nr. 2 - konstrueret af Alec Issigonis - introduceres.

1951 – Morris nr. to millioner forlader fabrikken i oktober. En måned senere bekendtgøres sammenslutningen med Austin.

1952 – British Motor Corporation oprettes i juli med en kapital på 7,5 mill. pund fra Morris og 6,5 mill. pund fra Austin. De eksisterende mærker bibeholdes. Lord Nuffield bliver generaldirektør, men henimod årets slutning trækker han sig tilbage og efterfølges af Leonard Lord, som fra 1933-36 var

administrerende direktør hos Morris og fra 1945 generaldirektør for Austin. Lord Nuffield bliver B.M.C.'s æres-præsident.

1953 – B.M.C. overtager karrosserifabrikken Fisher & Ludlow i Birmingham.

1959 – Morris Mascot/Austin Mini introduceres; ligesom Minor er denne revolutionære model et produkt fra Alec Issigonis' hånd.

1962 – Sir Leonard Lord går af med pension. Hans efterfølger er Sir George Harriman. I dette 50-års jubilæumsår bliver Issigonis' nyeste model, Morris Marina, færdig.

1963 – Lord Nuffield afgår ved døden den 22. august.

1965 – B.M.C. overtager Pressed Steel Company i Cowley; hermed er hele karrosserifabrikationen for B.M.C.-modellerne samlet indenfor selve koncernen.

1966 – Jaguar Cars Ltd. optages i B.M.C. Tidligere havde Jaguar allerede overtaget Daimler (1960), og Daimler overtaget Lanchester (1931). B.M.C. reorganiseres nu i tre 'operating divisions', der alle sorterer under en ny 'British Motor Holdings Ltd.':
1. B.M.C., som varetager hele fabrikationen af biler og reservedele for B.M.C.-mærkerne Austin, MG, Morris, Riley, VandenPlas Princess og Wolseley;
2. Jaguar-Cars-gruppen med produktionen af mærkerne Daimler og Jaguar samt Guy lastvogne;
3. Pressed Steel-Fisher Ltd., omfattende hele karrosserifabrikationen.

DEN FØRSTE KØRETUR I EN BIL TIL 100 PUND

Morris' mest omtalte, for ikke at sige sensationelle, prisnedsættelse, var sandsynligvis Minor-modellens i 1931.
En af de morsomste presse-reaktioner stod i London-avisen Daily Express, hvori en journalist beretter om sin prøvetur fra London til Brighton og retur 'for tre shillings' og med en gennemsnitshastighed på ca. 70 km i timen.
'Egentlig burde jeg i øjeblikket ligge på hospitalet som offer for min egen ansvarsløshed, nemlig kørsel med et 100-punds automobil på hovedvejene.
Men takket være fjedrene i denne vogn, fremstillet på Sir William Morris' fabrikker, er dette ikke tilfældet, og er jeg endog i stand til at fortælle Daily Express' læsere om mine oplevelser som den første udenforstående, der fik lov til at køre denne nye 'lille mands' bil.
På trods af alle eksisterende motorlove kørte jeg udenfor Oxford med en hastighed af 72 km i timen over en malerisk buet bro, dog uden at slå kolbøtter eller sammen med min ledsager at blive kastet ud gennem vindspejlet. Nej, vi blev støt siddende på vore pladser, fjedrene virkede perfekt, og det føltes, som om vi kun lige havde berørt en lille sten.
I mere end to timer har jeg styret vognen; vi kørte på dårlige, plørede veje, i hård blæst og op ad to af de stejleste bakker i hele grevskabet. Under denne køretur krævede vognens styring kun ringe kraftanstrengelse, og præstationerne var glimrende.
Nøjagtigt udregnet brugte vi 1 liter benzin over en strækning af 21 km.
En mand med middelmådige indtægter og lidt fritid kan nu om lørdagen eller søndagen med kone og barn køre til Brighton i en bil til 100 pund og tilbringe hele dagen ved stranden; rejsen koster nu kun 3 shillings. Endvidere kan hans kone - vi forudsætter at de bor på landet - med bilen køre på indkøb i byen, hvilket bliver meget billigere, end med tog eller bus.
I dag kørte jeg med vognen på mindre gode, mudrede veje, sommetider med en hastighed af 86 km i timen, sommetider 64 km i timen, hvilket er den ideelle hastighed for denne bil.
Denne vogn til 100 pund minder meget om sin storebror, Morris Minor. Motoren har samme antal hestekræfter; den eneste forskel er, at denne har side-ventiler, medens Morris Minor-motoren har topventiler. Endvidere byder vognen på samme plads og samme komfort som Morris Minor. Et vandtæt tag gør det muligt at lade den stå undendørs om natten i alt slags vejr.
Hermed bortfalder garageudgifterne. Og den kan med lethed parkeres overalt. To personer kan uden større anstrengelse løfte den, således at den let kan sættes tilside, hvis den generer trafikken.

Bremserne virker udmærket. Da vi kørte ned ad Dashwood Hill, som hælder 1 : 5, tætved High Wycombe, på en pløret, glat vej med en hastighed af mere end 64 km i timen, var det muligt at bringe vognen til stilstand på mindre end 2 sekunder. Vi kørte op ad den samme bakke i vognens 'prise directe' med en hastighed på 38,4 km i timen, med tændingen stillet helt frem. Stokenchurch Hill, som er mindre stejl (1 : 6) besteg vi med en hastighed på 41,6 km i timen, ligeledes med fuld fortænding.
De første vogne kommer i slutningen af januar frem på det engelske marked. Vognen er egentlig to-personers, men med lidt god vilje kan den rumme 3 personer; i hvert fald er der plads nok til et barn, og i det rum, hvor reservehjulet opbevares, er der plads til bagage til en måneds ferie.
En ting, der sikkert vil interessere den automobilist, som gerne vil køre en vogn i direkte gear, er, at accelerationen er helt fantastisk.
Hele dagen kørte vi op ad bakker, og der var ikke det mindste spor af bilyde; motoren løb heller ikke varm, og vognen lå lige så støt på vejen som alle større biler.
Det er den første bil til 100 pund, som fremstilles i England, og på grund af de ringe driftsomkostninger og den lave anskaffelsespris vil den utvivlsomt dække et stort behov.

LIDT AF HVERT

'What is in a name?' har Shakespeare engang spurgt. I navnet Morris høres i hvert fald en påfaldende bil-klang. Foruden William Morris var der nemlig i England en Frank Morris, som officielt måtte kalde sig Kong Edward VII's bilmekaniker, og som også selv - først under navnet 'Sandringham', senere under sit eget navn - fremstillede et par dampvogne. Endvidere fabrikeredes i 1904 og 1905 i London nogle trehjulere under mærket Morrison. Et amerikansk mærke, som fremstilledes i Philadelphia fra 1895 til 1897 hed virkelig 'Morris'. Disse Morris-vogne var elektriske biler med forhjulstræk. De forhandledes under navnet 'Morris-Salom Electrobat'. Iøvrigt var det første amerikanske elektromobil det i 1891 i Des Moines i staten Iowa fremstillede 'Morrisson'. Også i dag fremstilles i England en elektrisk Morrison-varevogn. Endelig har der i Paris eksisteret et mærke 'Morisse' fra 1902-1925.

* * *

Englænderne er vilde efter titler og dekorationer. Viscount Nuffield var f.eks. Honorable Colonel ved et regiment af flyvevåbnet, Deputy Lieutenant for Oxfordshire, Knight i St. Johannes af Jerusalems orden, æresmedlem af det Kgl. Skotske Kunstakademi og af fakultetet for smertestillende midler ved Englands Kgl. Collegium for Chirurger, medens han efter sit navn bl.a. måtte skrive: O.B.E., G.B.E. og F.R.C.S. Som medlem af overhuset måtte han endvidere anvende bogstaverne M.P. - Member of Parliament - men disse brugte han sjældent, fordi hans medarbejdere meget gerne betragtede M.P. som en forkortelse af 'Morris Pays' - Morris betaler.

* * *

William Morris var sparsommelig og flittig. Han rullede selv sine cigaretter; efter sin 'pensionering' blev han i årevis ved med at arbejde. Han gav to forklaringer på denne arbejdslyst: 'Når man en gang har opbygget en organisation med titusinder af arbejdere, kan man ikke pludseligt holde op, og iøvrigt mener jeg, at arbejdet er alle menneskers naturlige kald. En mand er lykkeligst, når han arbejder hårdt'.
Da Lord Nuffield på sin 80-års fødselsdag i 1957 blev spurgt, hvad han mente om 40-timers arbejdsugen, lød svaret da også: 'Jeg mener, at et land som ønsker at lægge sig halvt til hvile, må opgive alt håb om fremskridt i denne konkurrence-verden'.

* * *

Når Lord Nuffield holdt taler, var de altid improviserede. Den perfekte tale måtte efter hans mening 'uden alt for store udgifter

kunne sammenfattes i et telegram'. Da han engang skulle overrække et beløb på 1,25 mill. pund fra sin 'Medical School Trust' til Universitetet i Oxford, forbløffede han alle tilstedeværende ved i stedet at tale om 2 millioner. Da man senere spurgte ham, hvorfor han pludseligt havde forhøjet beløbet, svarede han lakonisk: 'Jeg mente at bemærke, at der var brug for flere penge'.

* * *

Hvor rundhåndet William Morris end var med sine gaver, var det ikke let at få 'slået en handel af' med ham. Det opdagede en af Morris' leverandører i automobilfabrikationens begyndelsesperiode. Manden inviterede Morris til en frokost med mere champagne end mad, og begyndte under nydelsen af adskillige glas at fortælle, at Morris gjorde godt i at give ham 12 shilling i stedet for 10 for en ordre, som Morris allerede havde givet ham. Morris vidste intet som helst om denne bestilling, men han svarede straks sin lidt for påtrængende vært, at beslutningen om prisen endnu ikke var faldet, men at den sikkert ikke ville blive højere end 10 shilling. Bagefter bemærkede Morris, som var fuldstændig ædru: 'Der var nok en, der ville dreje mig en knap under drikkelaget'.

* * *

Morris' vigtigste leverandører var - før han selv opkøbte dem - karrosserifabrikkerne. Når man læser en bog på engelsk om disse 'vognmagere', må man ikke blive alt for forbavset over, at 'karrosserifabrikant' på engelsk hedder 'body-builder' . . .

* * *

Et engelsk udtryk, som er vanskeligt at oversætte, er 'a narrow escape'. Betragter man to oplevelser. som William Morris havde i Amerika i året 1914, er det imidlertid let at forklare meningen med dette begreb. Morris havde i den tid to 'narrow escapes' kort efter hinanden:
To dage før sin hjemrejse til England besøgte han en bank i Detroit. På vejen ned med elevatoren spurgte han elevatordrengen: 'Hvad ville der ske, hvis kablerne brast?' Elevatordrengen svarede, at der intet ville ske, fordi de automatiske bremser ville træde i funktion, og elevatoren således ville standse.
En lille halv time senere stormede en mand ind i cafeen overfor banken, hvor Morris sad og drak te. Manden fortalte rædselsslagen de tilstedeværende, at elevatoren i banken var styrtet ned, og at alle 7 passagerer var blevet dræbt.
To dage senere rejste Morris med tog til den havneby, hvorfra han skulle rejse videre med dampskibet 'Empress of Ireland'. Til hans store skuffelse var toget så forsinket, at han kom for sent til

båden. Kort efter var han dog sjæleglad for forsinkelsen, for dampskibet 'Empress of Ireland' sank i mundingen af St. Lawrencefloden efter en påsejling. Alle ombordværende fandt døden i bølgerne.

* * *

En af de bedst kendte historier om Morris er hans kamp imod hestesporvognen i Oxford. I ti år havde byrådet snakket frem og tilbage om at erstatte hestesporvognen med elektriske vogne. Men det blev ikke til noget. Ved alle byrådsmøder blev spørgsmålet udskudt til senere. Morris vidste dette, og i 1913 skrev han til kommunalbestyrelsen, at han havde en bedre løsning end en sporvogn, nemlig en bybus. Han anmodede om bevilling til transport af passagerer med sin bus. Brevet blev imidlertid ikke besvaret. Den unge automobilfabrikant blev nu så rasende, at han uden videre gav sig til at køre med sin bus. Kunder fik han i overflod, for Oxford's beboere var efterhånden lede og kede af tovtrækkeriet om hestesporvognen.
Morris' egensindige handlemåde forårsagede en hed diskussion i byrådet, som resulterede i, at såvel ejerne af sporvognene som William Morris fik bevilling til passagertransport med bus. Men Oxford's indbyggere foretrak Morris' bus fremfor hans konkurrenters, fordi det var ham, der havde hjulpet dem af med hestesporvognen.

* * *

Ikke blot de ægte biler, men også legetøjssbiler af mærket Morris er blevet meget populære. Da den engelske fabrik Corgi Toys i 1956 startede med produktionen af miniaturebiler med 12 forskellige typer i den første serie, blev Morris Cowley nr. 2 den mest solgte modelbil. Der fremstilledes 5.000 af disse Cowley-miniaturebiler. Også senerehen er de nye Morris-modeller en miniature blevet modtaget med begejstring af samlerne.

* * *

Skønt det var en kendt sag, at William Morris ikke var nogen ynder af rallies og væddeløb, har han dog en gang vundet guldmedaillen i London-Edinburgh-løbet. Seks vogne af mærket Morris deltog i pinsen 1914 i dette løb, og en af dem, en lukket Oxford-coupé, kørte Morris selv, ledsaget af Henry Galpin. Under væddeløbet brast kablet til Morris' speedometer; dog kørte Galpin og han - med et stopur i hånden - mest nøjagtigt ifølge tiddsskemaet, med en afvigelse på mindre end 2 minutter i 24 timer. Guldmedaillen var med ære fortjent.
Kort tid efter oplevede Morris et sælsomt æventyr i Coventry Hill Climb. Han var nået op på 2/3 af bakken, da hans motor begyndte at larme forfærdeligt. Hvad der var i vejen, vidste Morris

ikke, men han begreb, at hvis han standsede, ville han ikke kunne starte igen. Derfor standsede han ikke, men kørte til tilskuernes store forbløffelse over mållinien, fortsatte med uformindsket fart op over bakketoppen og var kort efter ude af syne. Morris kørte med sin larmende Oxford sporenstregs til fabrikken i Cowley, hvor han til sin store forfærdelse konstaterede, at et stempel var brækket midt over, og at de to halvdele kun holdtes sammen af en tynd metalsplint.

* * *

Lord Nuffields personlighed er beskrevet ganske udmærket af feltmarskal Montgomery. Han så i Nuffield en stor industrileder og grundede over spørgsmålet om, hvilken fundamental egenskab der havde bragt den forhenværende cykelsmed så vidt. Montgomery skrev: 'Naturligvis var han den fødte forretningsmand. Og han var i besiddelse af megen menneskekundskab - han valgte de rette medarbejdere, mennesker, som var parate til at udføre hans politik. Men der var naturligvis mere; hvad var denne specielle egenskab? Efter min mening var det 'mod'. Han stammede ikke fra en velhavende familie; skønt hans forfædre havde været selvstændige bønder, havde hans forældre ingen penge og kunne ikke hjælpe ham. Han har altid sørget for at holde sig i god kondition ved en sober levemåde og megen cykling; han havde en tiltalende karakter: hurtig i sine reaktioner, dynamisk, hjertelig. Men mod var den egenskab, der adskilte ham fra andre; det fundamentale karaktertræk, ud fra hvilket de fleste andre udviklede sig. Af disse andre egenskaber kan nævnes: beslutsomhed, aktivitet, en aldrig svigtende interesse for virksomheden, han havde opbygget. Han var i besiddelse af en personlig magnetisme, som gjorde, at hele hans stab af medarbejdere, som indså, at deres interesser hos ham var i gode hænder, fulgte ham i godt og ondt, hvis blot han fremdeles ville indsætte sit talent, sin energi og sit mod i virksomhedens tjeneste'.

MORRIS OG MG I DANMARK

Begyndelsen til den udvikling, som har gjort Morris til den mest solgte britiske bil i Danmark, kan tidsfæstes til den 18. januar 1929, da grosserer Vilh. Nellemann fra Randers overtog den danske generalrepræsentation for Morris-vognene.
Vilh. Nellemanns levnedsløb er ofte blevet sammenlignet med Lord Nuffields, fordi de omtrent samtidig begyndte som cykelsmede og oparbejdede bilvirksomheder af betydeligt format, den ene efter international, den anden efter dansk målestok.
Da Vilh. Nellemann optog Morris-repræsentationen, var det danske publikum knapt nok begyndt at interessere sig for små engelske biler. De store amerikanske vogne var enerådende herhjemme. Et par år senere, da valutakrisen og importrestriktionerne fremtvang en omlægning af bilimporten fra USA til England, vandt Morris hurtigt en fremtrædende position i Danmark, især efter fremkomsten af Morris 'Eight' Serie I i efteråret 1934. Der skabtes en efter datidens forhold betydelig dansk forhandlerorganisation. Flere af de forhandlere, som allerede dengang begyndte at sælge Morris, er forblevet dette mærke tro indtil den dag i dag.
Også Vilh. Nellemanns egen virksomhed blev udbygget. I 1938 opførtes en efter den tids begreber meget stor og moderne automobilforretning i København, året efter en lignende i Randers. Så satte krigen og besættelsen en midlertidig stopper for udviklingen. Der kom ingen nye biler til landet. Efter befrielsen er udviklingen til gengæld sket i et tempo, som langt overgår den øvrige danske bilbranches ekspansion i samme tidsrum.
Som næsten alle danske bilimportører havde Vilh. Nellemann solgt vogne fra egne detailforretninger sideløbende med salget igennem forhandlerne. Da krigen sluttede, slog man ind på nye forretningsprincipper, i overbevisningen om, at dette var vejen til skabelsen af en virkelig stærk landsomfattende salgsorganisation.
I 1946 stiftedes Dansk Oversøisk Motor Industri A/S, bedst kendt som DOMI, med Vilh. Nellemanns ældste søn Sv. Nellemann som administrerende direktør, og generalrepræsentationen for Morris og Nuffield-organisationens øvrige bilmærker overdroges til det nye selskab. DOMI er udelukkende importør og grossist. Alt salg sker gennem forhandlerne, og hele DOMI's indsats koncentreres om at ophjælpe udbygningen af forhandlernes virksomheder, ikke mindst deres reservedelslagre og værksteder, idet målet er at vinde faste kunder gennem bedst mulig service. Vilh. Nellemanns forretninger i København og Randers blev omdannet til rene detailforretninger, og har siden været ligestillet med de øvrige DOMI-forhandlere.
Takket være DOMI's støtte til forhandlerne er det lykkedes at opbygge den største organisation i sin art herhjemme. I 1967 talte

den 120 autoriserede DOMI-forhandlere og 61 autoriserede DOMI-servicestationer ud over forhandlernes egne værksteder. Mange hindringer måtte dog overvindes, før man nåede så vidt.
I DOMI's første år var valutatildelingerne til bilimport yderst små, men da DOMI i 1947 havde bygget en stor samle- og karrosserifabrik i Glostrup, kunne vanskelighederne klares ved at bruge hovedparten af de knappe valutatildelinger til import af Morris varevognschassis i løsdele. I Glostrup blev de samlet og forsynet med danske karrosserier af eget fabrikat. Herved fik forhandlerne langt flere vogne, end man kunne have skaffet ved at bruge valutaen til import af færdige biler. I maj 1951 lagde en brandkatastrofe DOMI-fabrikken i aske, men knapt 6 måneder senere var den genopført og atter i gang, større og mere moderne, end før.
Personvognssalget hæmmedes derefter i en årrække af andre former for restriktioner, 'købstilladelser' og 'dollarpræmieringsordning'. Imidlertid var DOMI's forretningspolitik begyndt at bære frugt. Stadig flere kunder valgte Morris, dels på grund af den gode service, og dels i erkendelse af vognenes solide kvalitet.
Selv om restriktionerne på personbilsalget i 1958 erstattedes af forhøjede afgifter, blev dette startsignalet til en vældig ekspansion. For bilbranchen som helhed var salget af nye biler 51.846 stk. i 1958; i 1967 ventes det at nå op på ca. 120.000, en stigning på ca. 131%. I samme tidsrum steg DOMI's salg med 501%, fra. 2.377 i 1958 til et forventet antal af ca. 14.000 i 1967, og heraf udgør Morris den langt overvejende hovedpart, medens resten er MG, Wolseley og Riley. Morrisvognenes fremgang fik en ny impuls, hvergang man i de senere år introducerede en af de nye, avancerede modeller med opsigtsvækkende pladsforhold og køreegenskaber. Mascot i 1959, Marina i 1962 og Monaco i 1966 har hver især givet fremgangen ny vind i sejlene. Af de øvrige mærker har især MG vundet fremgang og skabt sig en yderst trofast 'menighed' blandt danske sportsvogns-entusiaster. Siden 1955 findes der også en dansk MG Car Club.
Imedens er DOMI's virksomhed i Glostrup blevet udvidet i takt med fremgangen. Nu, da frihandelen har gjort samlingen af biler uaktuel, er fabrikken omdannet til Danmarks mest moderne anlæg for klargøring, d.v.s. efterjustering og inspektion af de nye vogne, for at sikre deres upåklagelige stand ved leveringen til forhandlerne. Reservedelslageret, som nu optager over 30 løbende kilometer hyldeplads og 44.000 forskellige slags dele, styres ved elektronisk databehandling.
Også specialuddannelsen af forhandlernes mekanikere og bistanden ved planlægningen og rationaliseringen af deres værksteder drives mere intensivt end nogensinde, i erkendelsen af, at Morris-vognenes fremgang vil fortsætte og kræve en stadig udbygning af organisationen.

BIBLIOGRAFI OG ANDRE KILDER

P. W. S. Andrews og E. Brunner - *The life of Lord Nuffield*, en komplet biografi, hvorved Lord Nuffield selv blev spurgt til råds. Forlag: Basil Blackwell, Oxford, 1959.

Marcus Chambers - *Seven Year Twitch*, BMC-rally-sejre fra 1955-1961. Forlag: Foulis, London, 1962.

Edward Gilbanks - *Lord Nuffield*, en kort biografi. Forlag: Cassell, London, 1959.

L. P. Jarman og R. I. Barraclough - *The Bullnose Morris* - historien om Morris- og MG-vognene med 'bullnose'-køler, med en oversigt over producerede antal, endnu eksisterende vogne, samt tekniske specifikationer. Forlag: Macdonald, London, 1965.

Laurence Pomeroy - *The Mini Story*, Mascot'ens tilblivelseshistorie, med forord af Alec Issigonis. Forlag: Temple Press Books, London, 1964.

Kenneth Ullyett - *The Book of the Mini*, igen Mascot-historien, specielt med henblik på væddeløbene. Forlag: Parrish, London, 1964.

Kenneth Ullyet - *The MG Companion*, hele historien om Cecil Kimber og MG, med forord af Captain George Eyston. Forlag: Stanley Paul, London, 1960.

T. R. Nicholson - *The Second Motor Book*, væddeløb fra 1919-1939, incl. de løb, hvori MG opnåede sine største sejre. Forlag: Methuen, London, 1954.

John Stanford - *The Sports Car*, en historie om alverdens sportsvogne med interessante MG-detaljer. Forlag: Batsford, London, 1952.

Graham Turner - *The Car Makers*, en historisk og økonomisk oversigt over automobilindustrien, i særdeleshed den engelske. Forlag: Penguin Books, Harmondsworth, 1964.

Udover de ovenfor nævnte bøger har forfatteren gjort brug af British Motor Corporation's arkiver i Longbridge, af billedsamlingen, tilhørende direktøren for Nationalmuseet for Automobiler i Driebergen (Holland), G. Riemer, og af B. H. Heldts privatarkiv i Deventer.

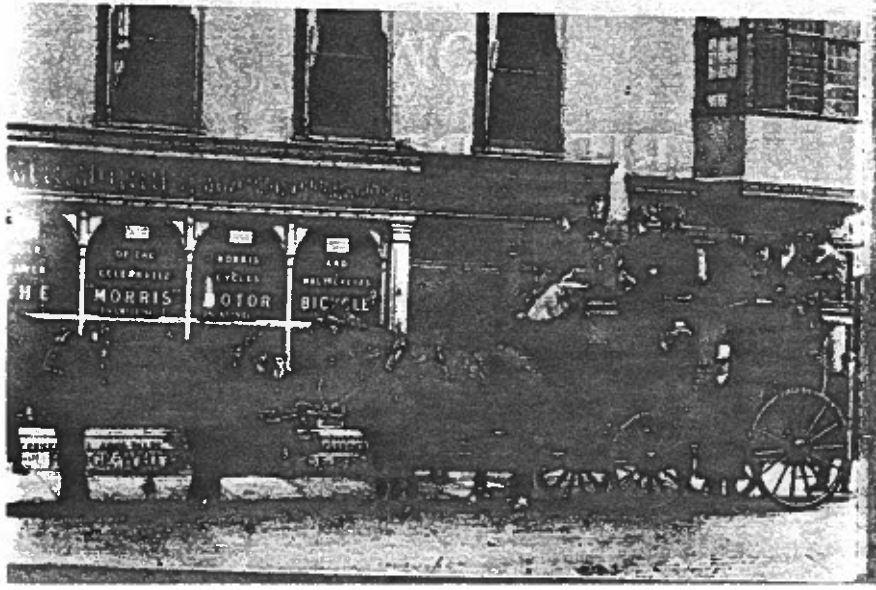
Et antal billeder til den danske udgave er stillet til rådighed af DOMI (Dansk Oversøisk Motor Industri A/S), Glostrup.

Proper means of lubricating fan
Stop oil leaking at fan Pulley
Radiator Brackets fixed in more suitable
to prevent leakage at this point,
stiffer radiator needed at this point
Reduce Bore of Cylinders to be more
within Revenue limits 11.9. too
Pistons to have the smallest limit of
found possible when producing large
Arrange for bottom half to be taken off
fouling pump filter
Consider using new type of valve
already discussed
Consider doing away with compression
add to the amount of metal cylinder to
reduce cooling.
Cupped nuts for holding down cylinder
this would improve finish
Look to Gudgeon Pin cause of brea
Consider Rods without dippers,
Consider Axle Casing built up
extensions in place of full pre
These tubes could be reduced at
place of welding in extension as
and it would then be easier to c

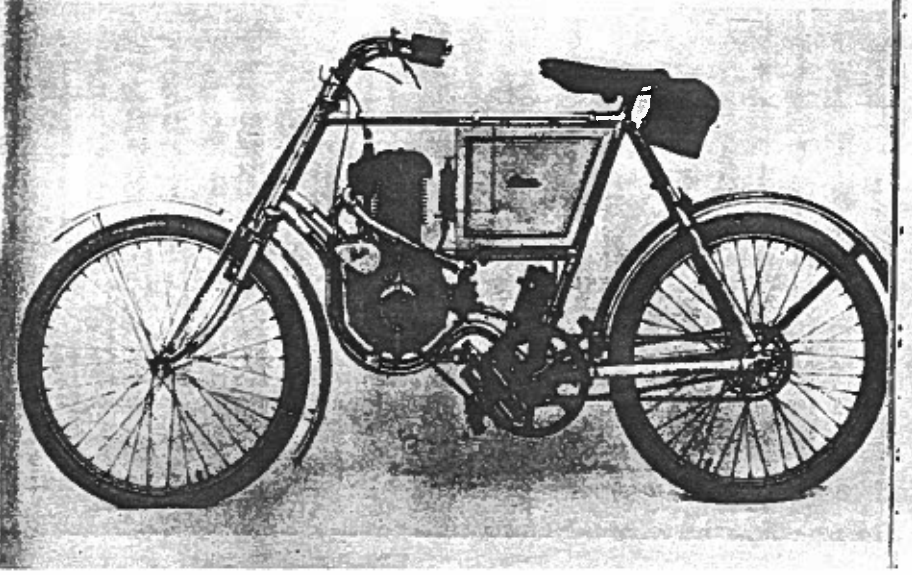
Landmand Frederick Morris (i midten) med sin familie; til venstre sidder hans kone Emily, til højre datteren Emily, stående deres datter Alice og deres søn William, som var ca. 18 år da dette billede blev taget.

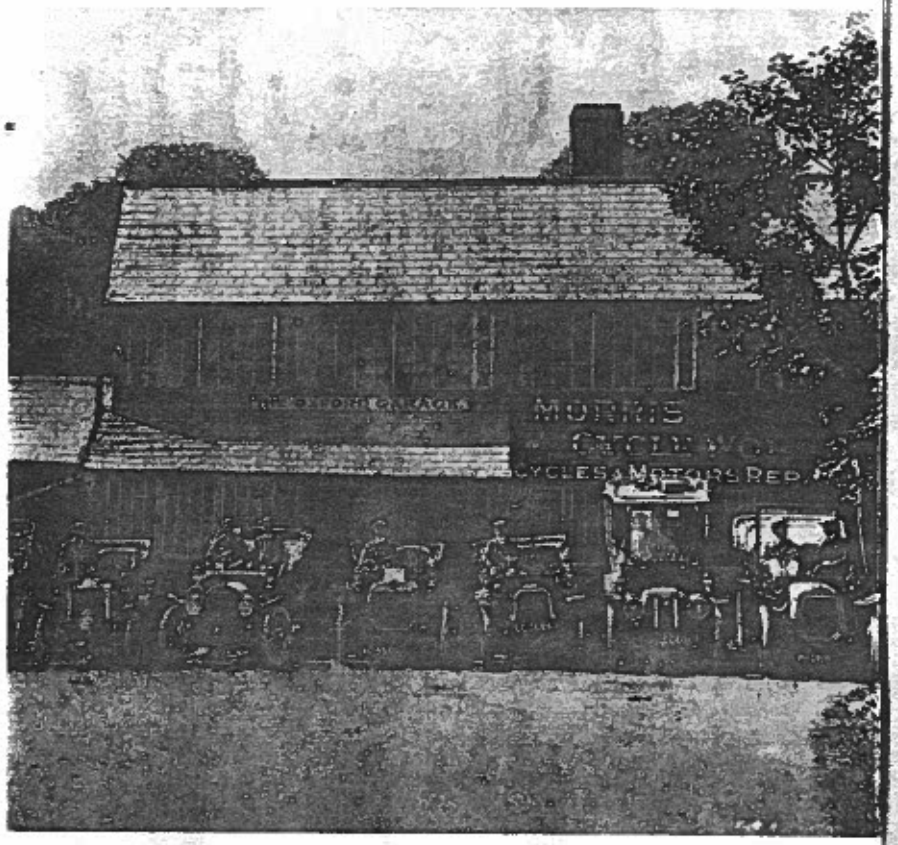
Den første cykel med pedaler, som William Morris fremstillede i 1893. Dette Morrisprodukt var hypermoderne af form; i den tid så man stadig de gammeldags velocipeder med det store forhjul.

Et hestekøretøj foran William Morris' udstillingslokale i High Street i Oxford. Billedet er sandsynligvis taget i 1902, hvilket fremgår af reklamen for Morris-motorcykler på butiksruden.



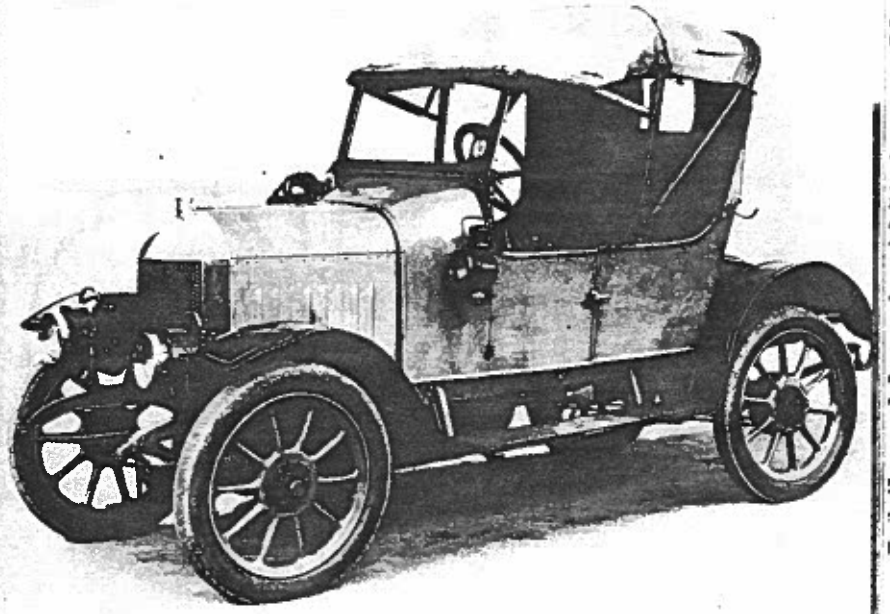
Morris' første motorcykel, som han udstillede på Stanley Show i 1902. Denne motorcykel var udstyret med en 2,75 hk de Dion motor, og kraftoverføringen skete ved kædetræk.





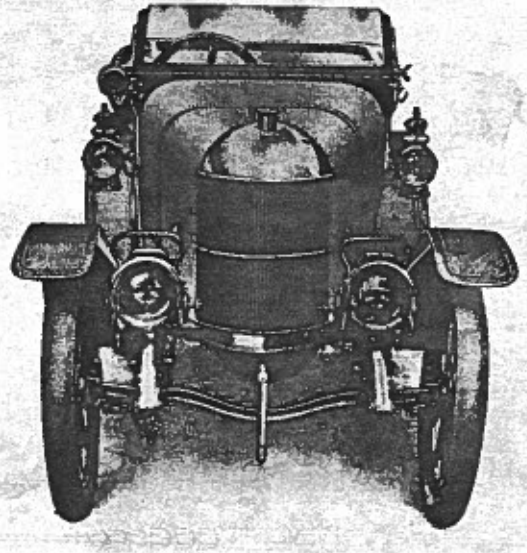
Ovenfor et billede fra den tid, da Morris udlejede biler - omkring 1907. At disse biler var af flere forskellige mærker, fremgår tydeligt af kølernes form.

Øverst til højre et billede af den første Morris Oxford, som blev færdig i marts 1913, og nederst en annonce fra den tid for dette lille automobil.



THE MORRIS-OXFORD LIGHT CAR.

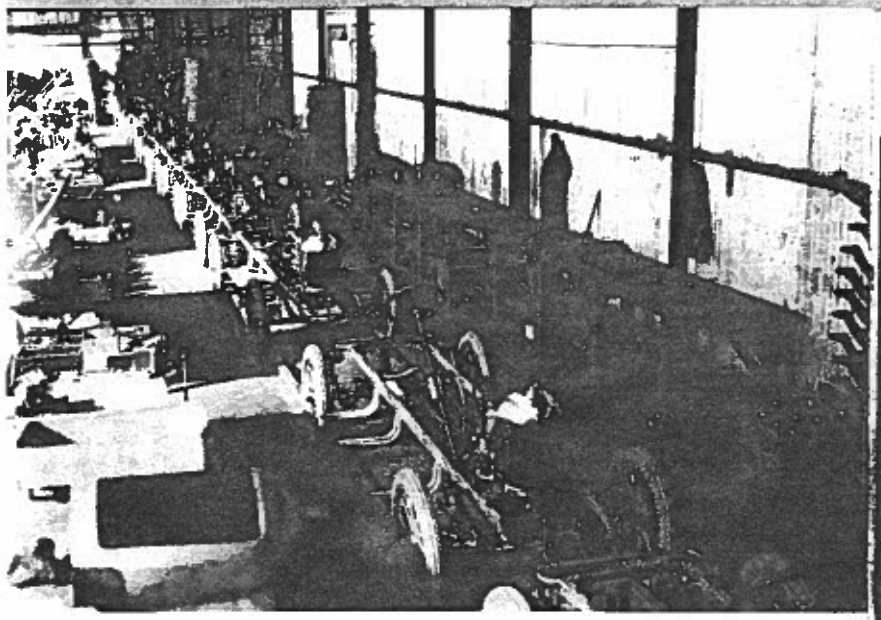
1913



1913

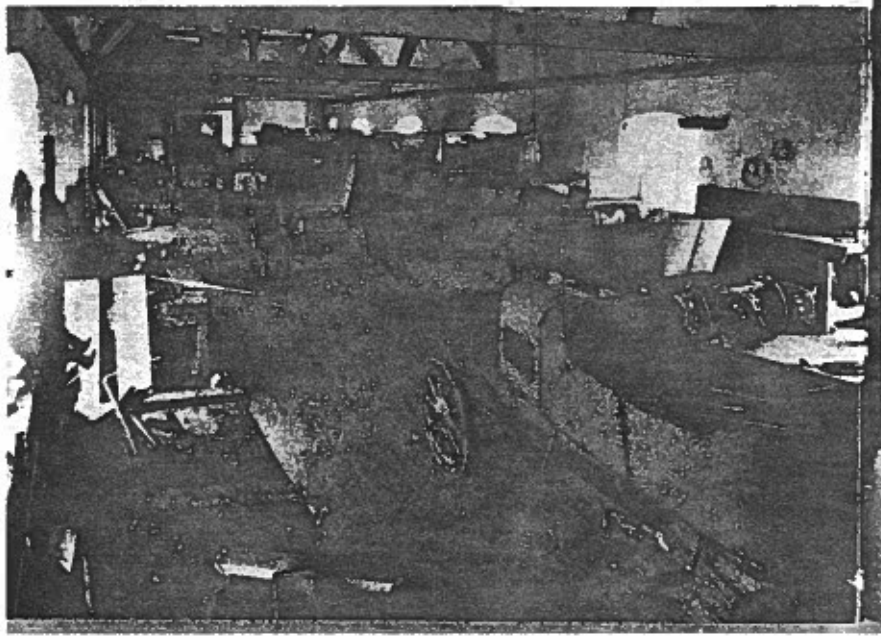
The High-Grade

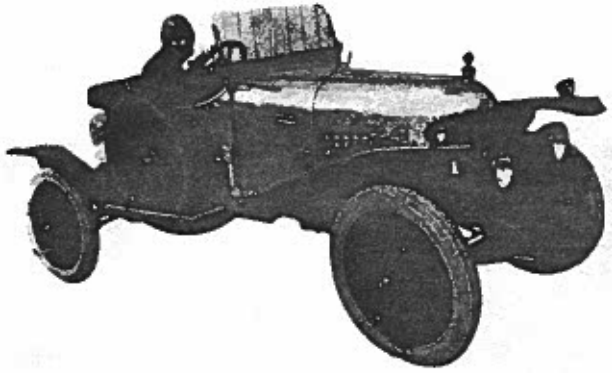
Small Car."

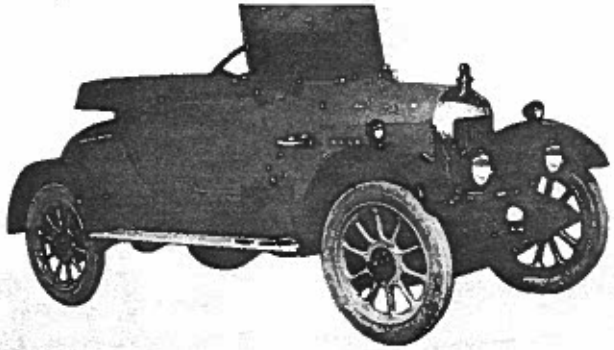


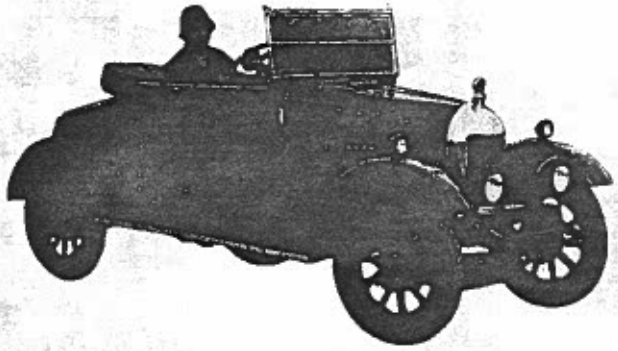
Her ses to billeder fra fabrikken - den forhenværende landsbyskole - i Cowley i 1913. Det øverste viser de 'nøgne' chassis'er med bullnose-kølerne, af det nederste fremgår, hvorledes karrosserierne monteredes i de dage.

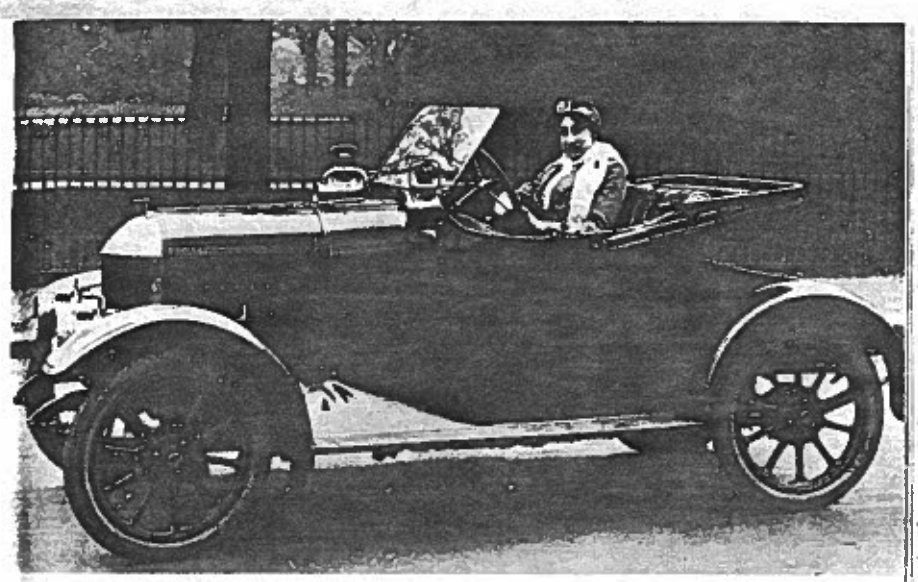
Til højre en annonce i Daily Mail i 1914, som vel taler for sig selv.





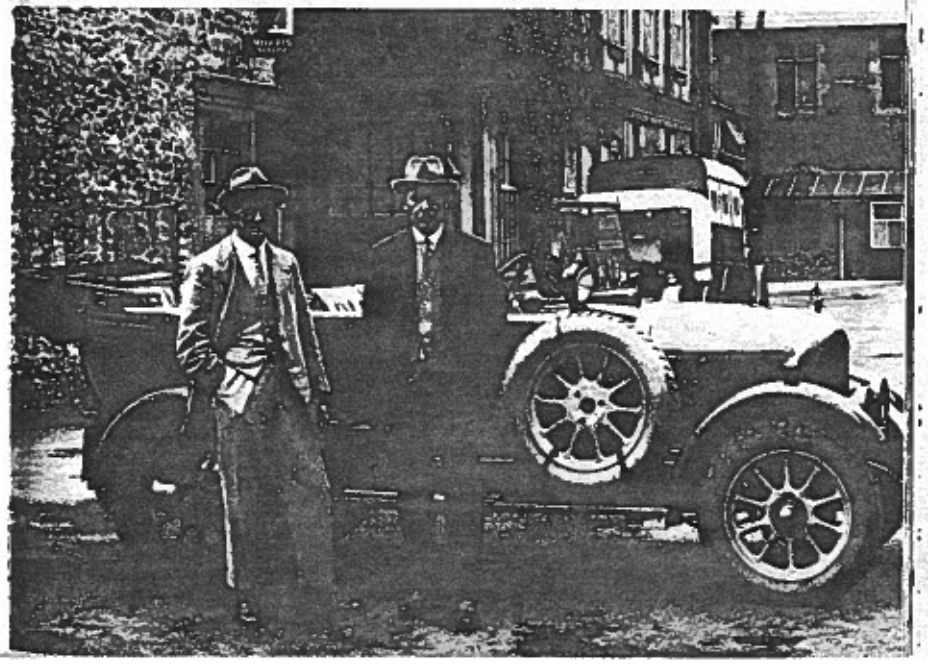


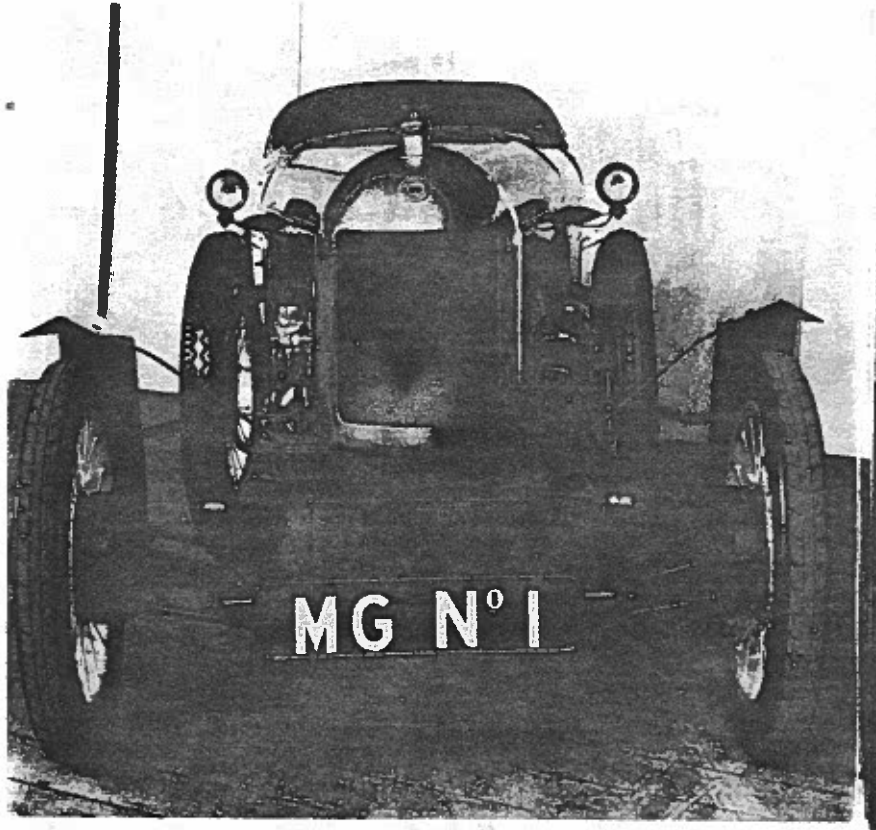




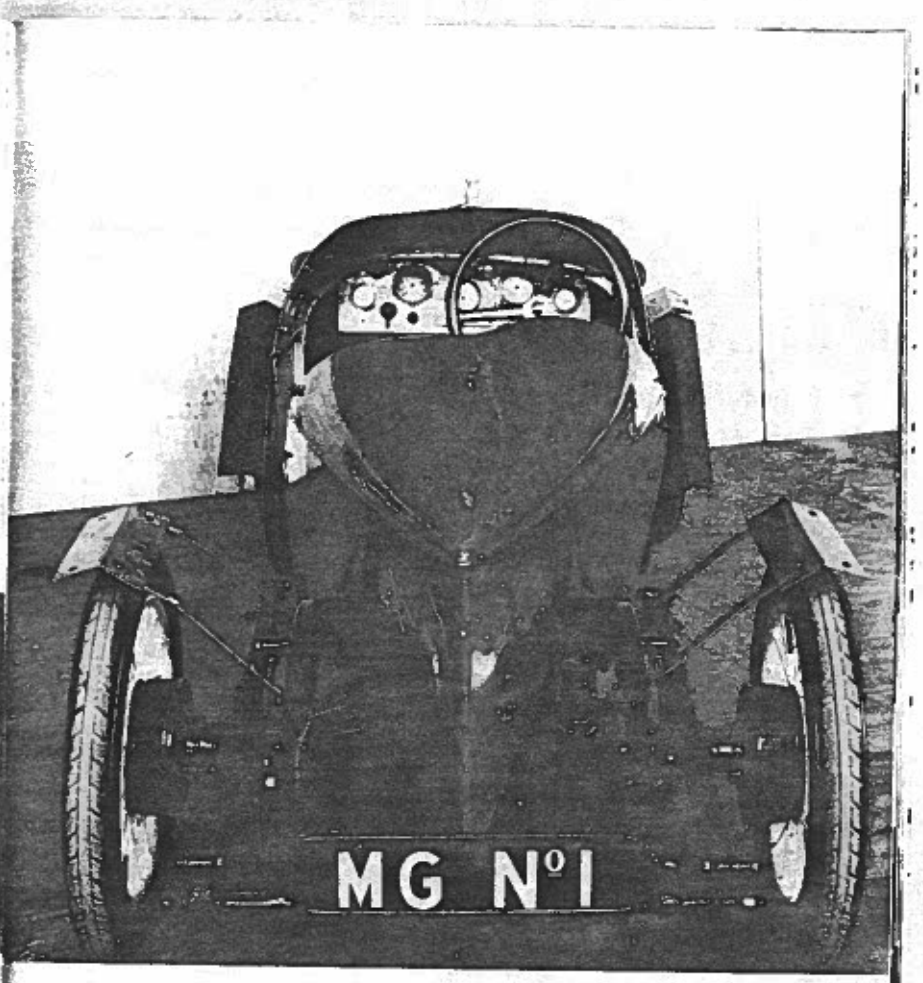
I 1915 introduceredes den første Cowley, men produktionen af denne type begyndte først for alvor efter krigen. På venstre side ses ovenfra og nedefter Morris Cowley's fra henholdsvis 1922, 1924 og 1926.

Ovenfor en Oxford med White & Poppe motor, kørt af en kvindelig demonstratrice; nederst ligeledes en Morris Oxford, men fra året 1924. Til venstre William Morris og til højre en af hans forhandlere.

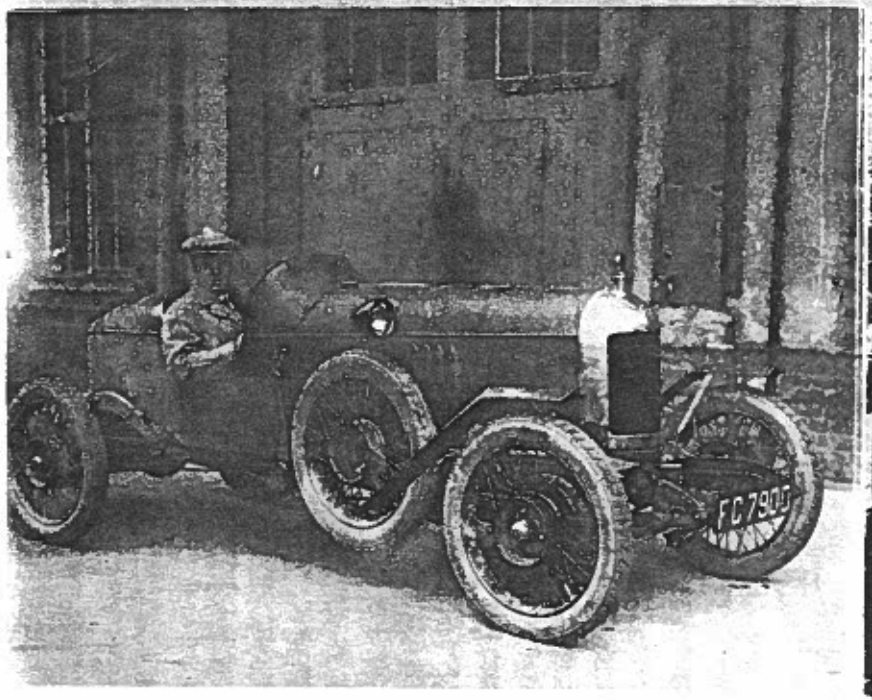


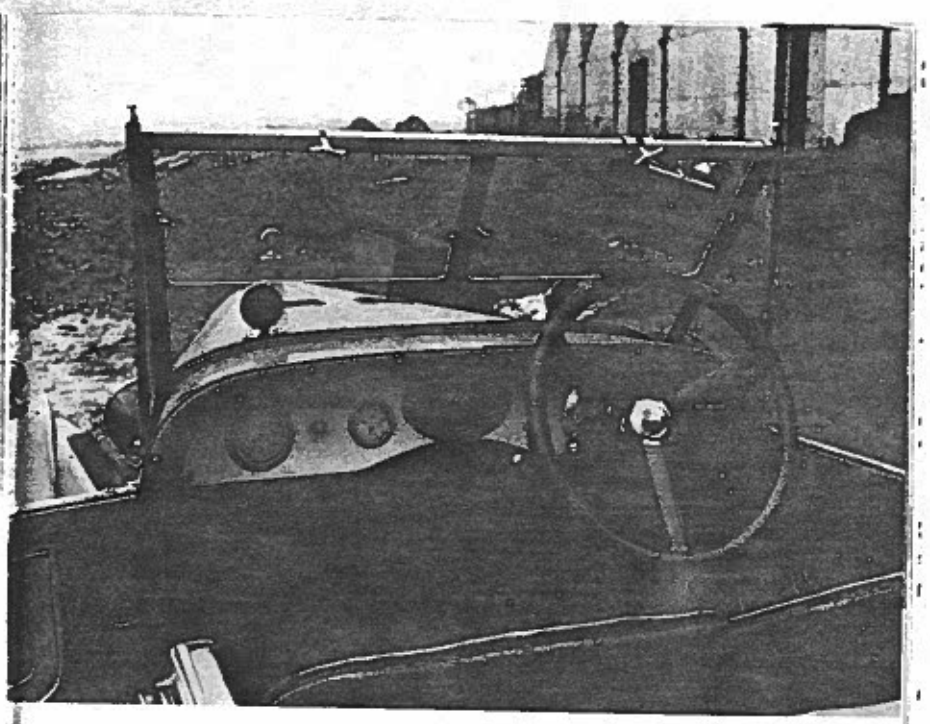


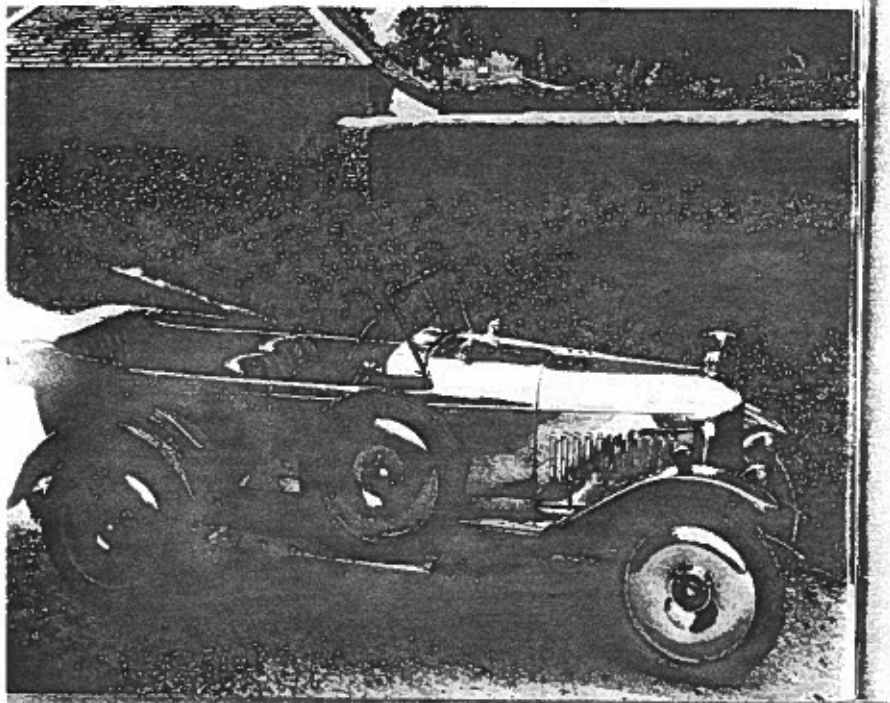
'Old number one' af mærket MG, anno 1923, endnu med 'bullnose'-køler. På skiltet med mærkenavnet står endnu ikke 'MG', men 'The Morris Garages, Oxford'.



'Old number one', set bagfra. Dette billede viser tydeligt de kolossale bladfjedre, som monteredes under en hurtig vogn.

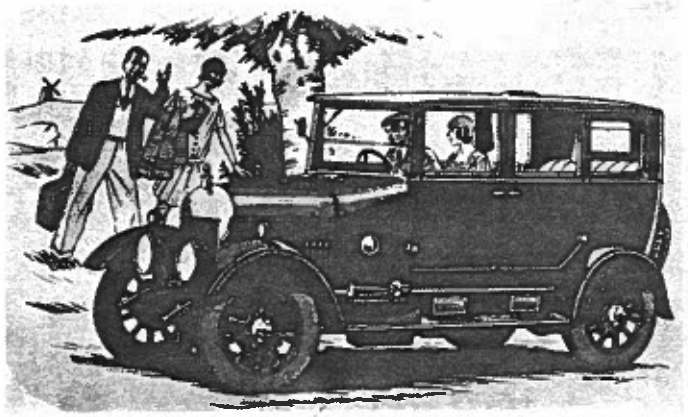




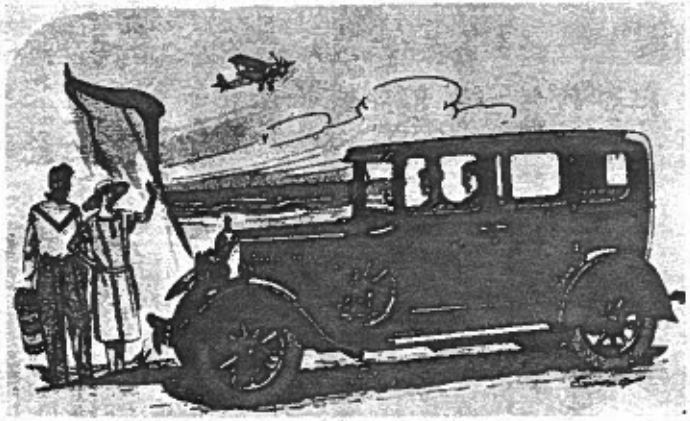


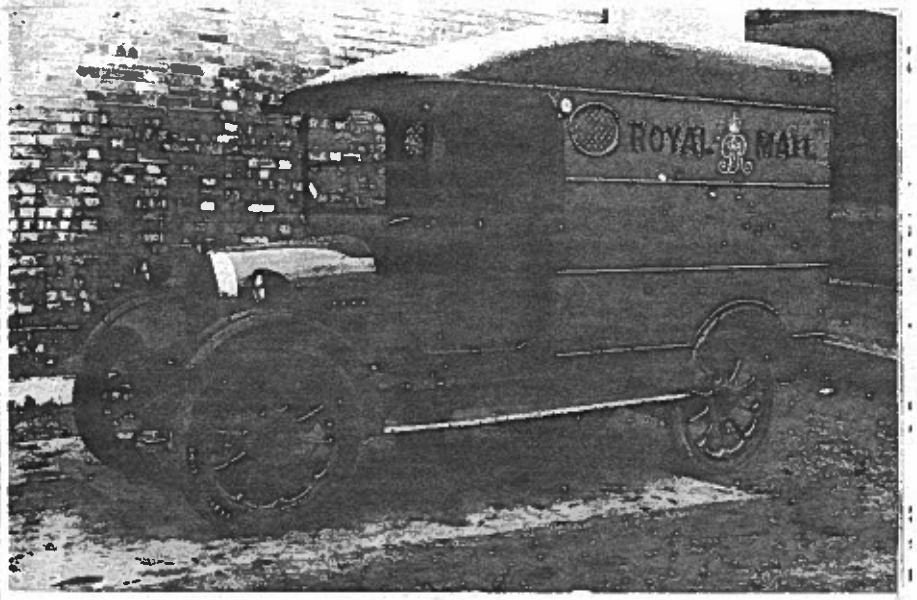
På billedet øverst til venstre konstruktøren Cecil Kimber ved rattet i sin første sportsvogn. Nederste billede viser en af de første vogne, som virkelig benævntes 'MG'. Modellen er fra 1924.

Ovenfor ses den første MG-types instrumentbræt, 14/28 modellen fra 1925.



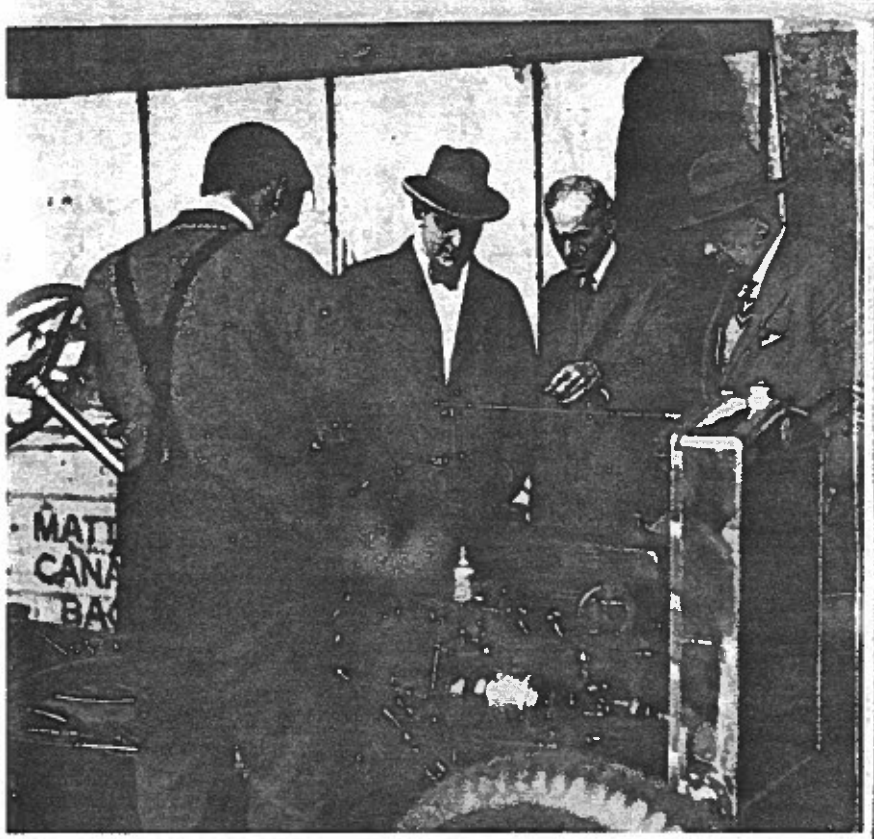
Morris' reklameteknik ændredes ikke væsentligt i løbet af tyverne, hvilket fremgår af disse illustrationer fra 1926 og 1929. Kun ses på modellen fra 1926 - for sidste gang - en bullnose-køler; den forsvandt året efter, og i 1929 var den blevet erstattet af en fundstændig flad front.



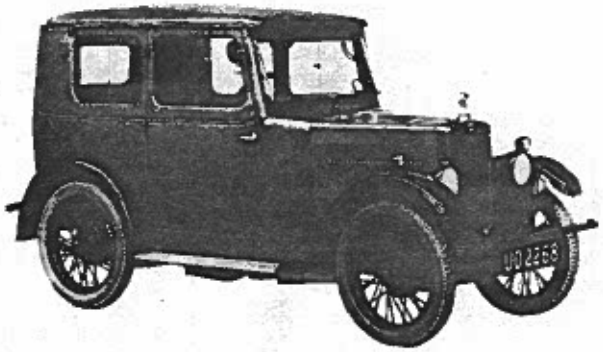


En mellemting mellem den gamle bullnose-køler og den nye flade, firkantede køler ses på dette billede af en Morris Cowley-varevogn, fremstillet omkring 1927.

Et billede fra 1927, da 'Morris Industries Exports Ltd.' allerede var blevet en stor virksomhed på grund af det engelske mærkes stigende popularitet i andre europæiske lande. I rammen til venstre William Morris og til højre hans højre hånd for exporten, mr. S. G. K. Smallbone.

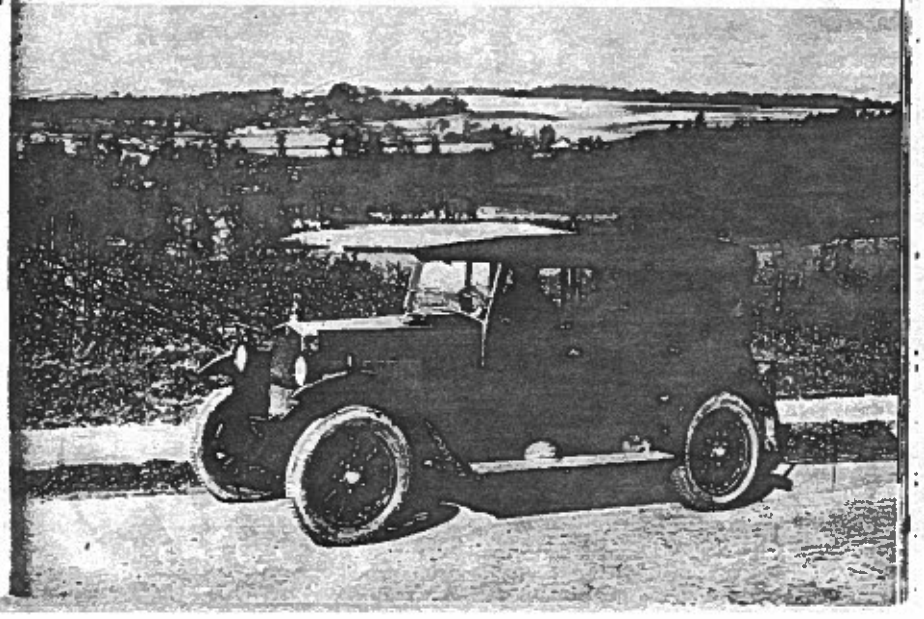


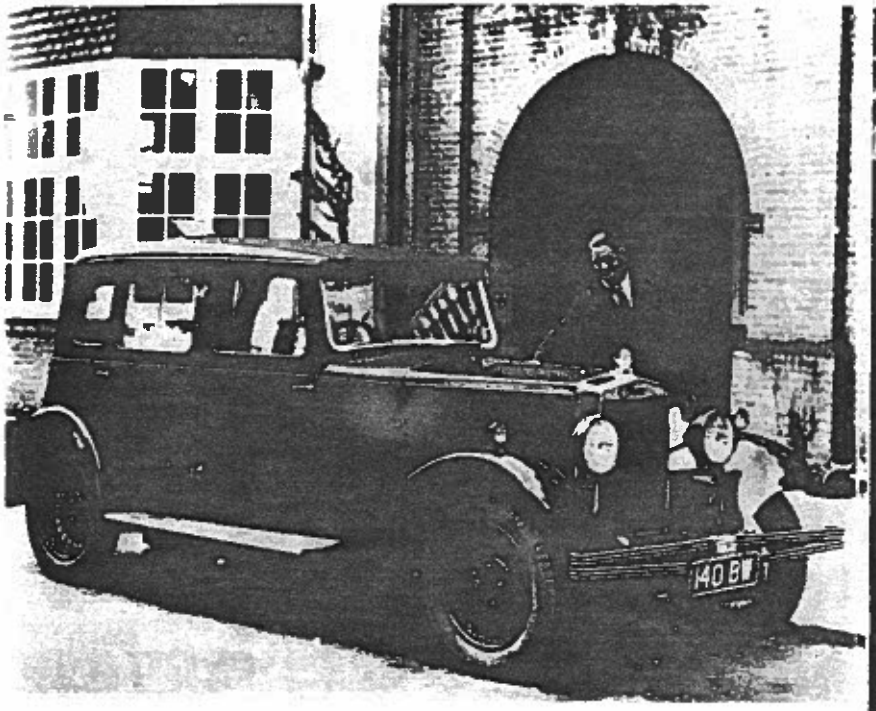
I 1928 besøgte Henry Ford Morris' fabrik i Cowley. Ford (i midten) havde imidlertid anmeldt sit besøg så sent, at William Morris ikke var i stand til selv at vise den berømte amerikaner rundt på fabrikken. Dagen efter spiste Amerikas og Englands største automobilfabrikanter dog frokost sammen.



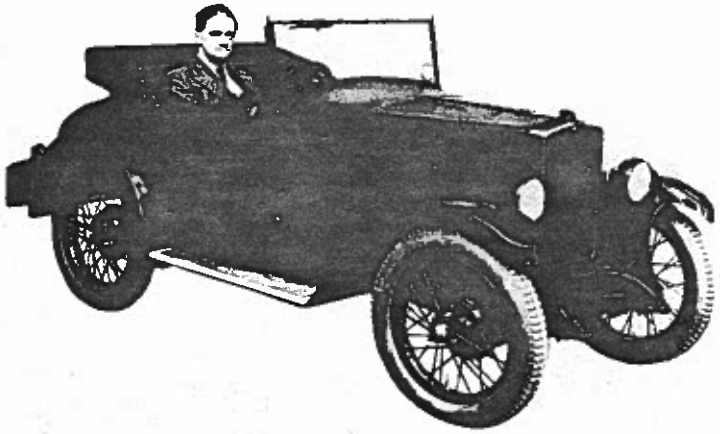
Den første, berømte Morris Minor. Denne fuldstændig lukkede Saloon er af typen 1929.

En af de første vogne med 'flad næse' var denne Morris 15,9 hk Tourer fra året 1927.



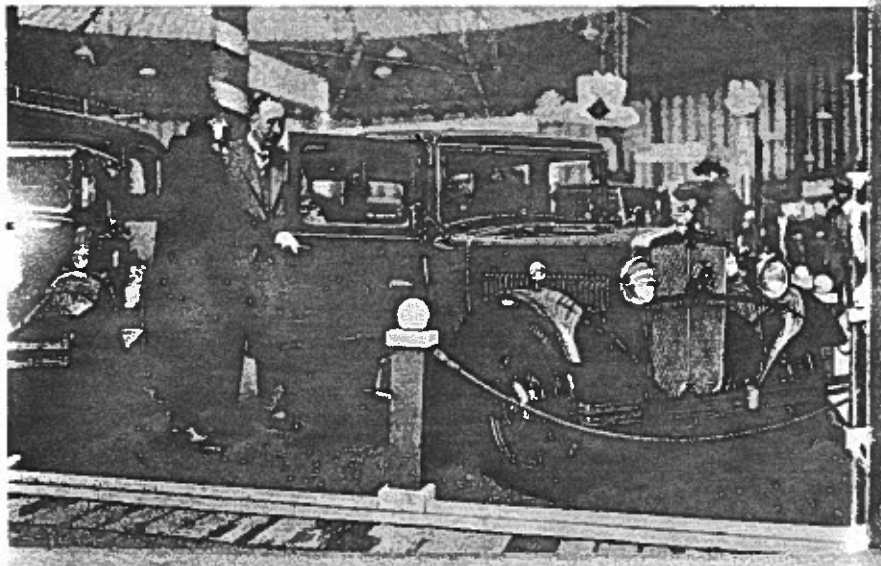


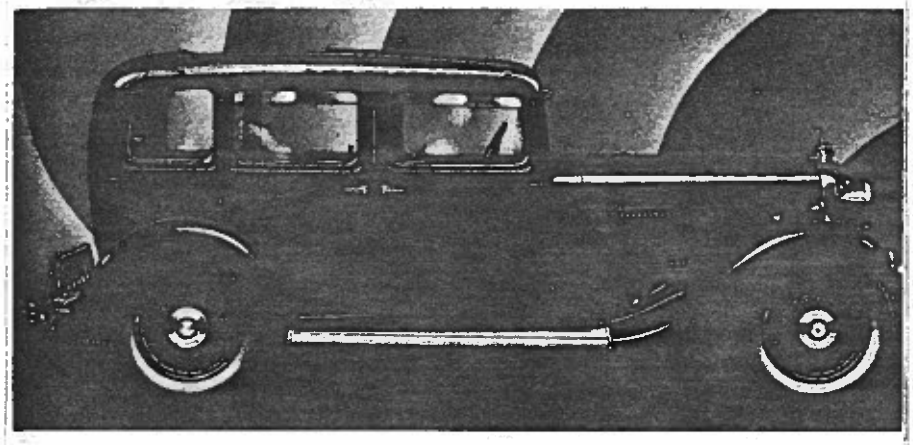
Sir William Morris, som han måtte kalde sig efter 1929, går ind i en af de første Oxford'er med sekscylindret motor, ligeledes i året 1929 (billedet ovenfor). Til højre sidder han bag rattet i den 6-cylindrede model, som på dette billede virker særdeles rummelig.



Endnu en gang Sir William Morris, i et af hans store øjeblikke, ved rattet i sin første, berømte 100 punds-vogn, der på den tid - 1931 - uomstridt var Englands billigste bil.

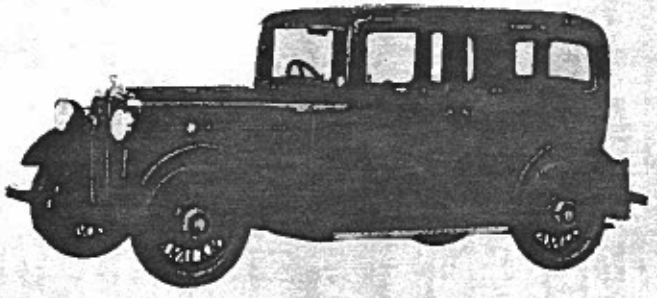
På biludstillingen i Københavns Forum 1933 demonstrerer grosserer Vilh. Nellemann de nye Morris modeller for sin frue. Denne udstilling blev startsignalet til Morris-vognenes gennembrud i Danmark.

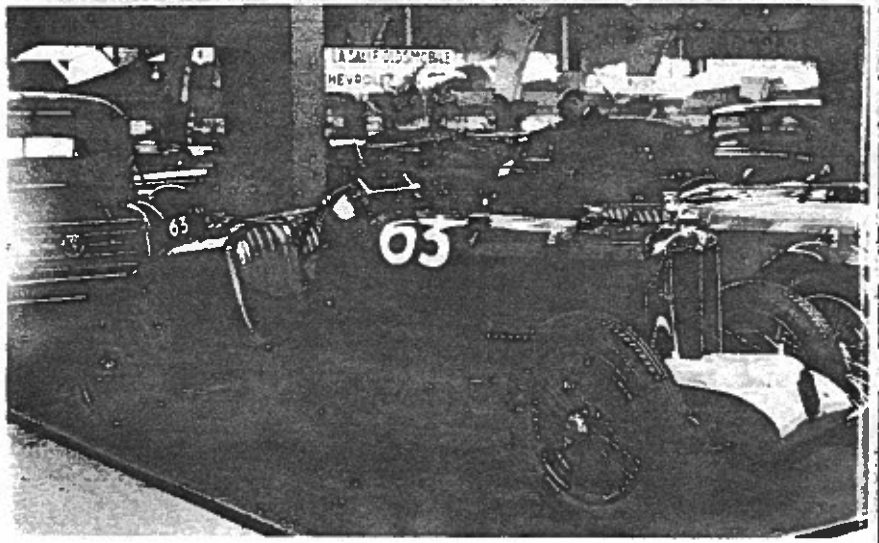




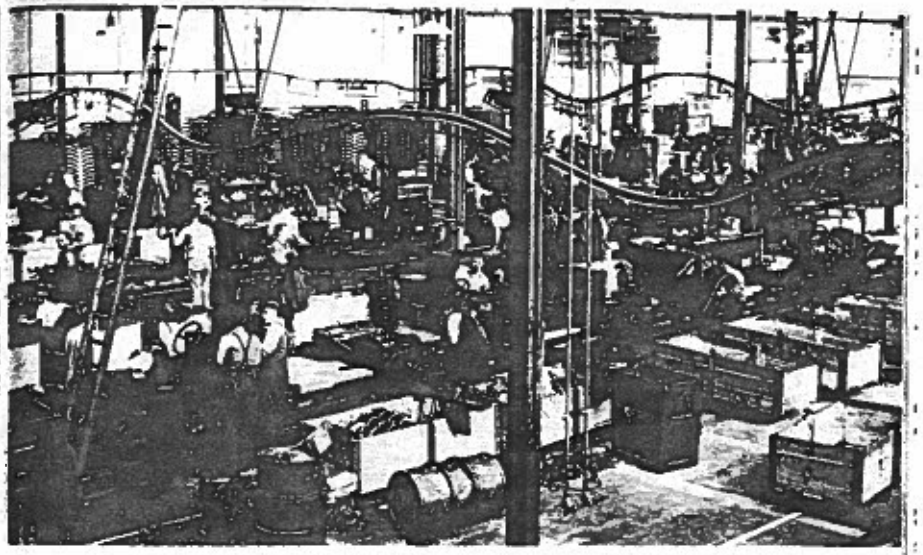
Et reklamefoto fra 1930 af Morris Oxford Six Saloon.

Morris-modellernes typebetegnelser i 1930'erne angav antallet af skattehestekræfter og cylindre. Dette er en Ten Six fra 1933.



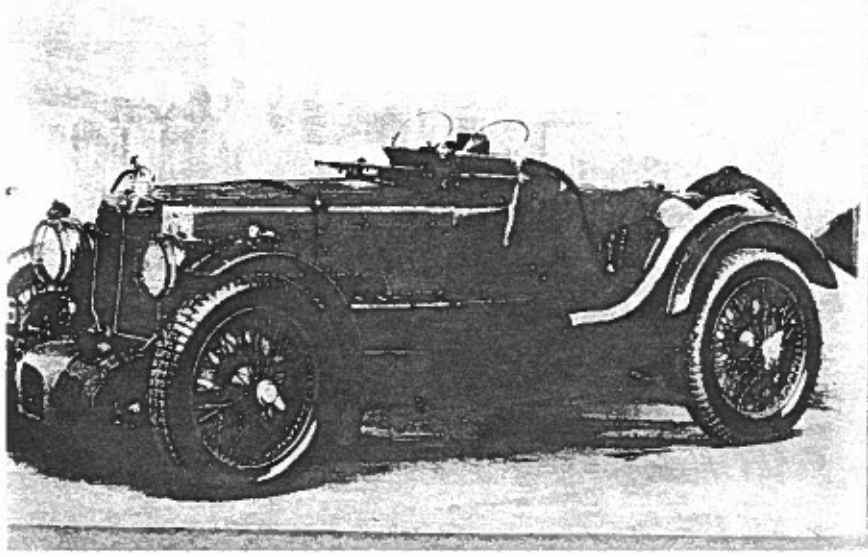


MG Midget type Q var en speciel racermodel, hvoraf der kun blev bygget 8 eksemplarer. Den havde en special-tunet 4-cylindret 746 cc motor med overliggende knastaksel. Her ses den på en hollandsk automobiludstilling i 1935.

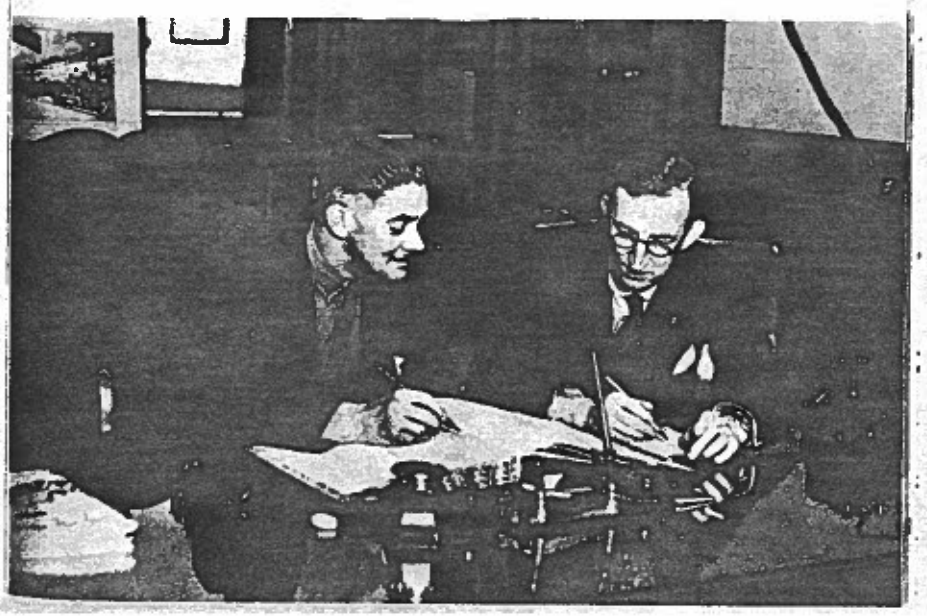


Samlebåndet på fabrikken i Cowley, 1934.

MG K 3 Magnette, som i 1933 vandt opsigtsvækkende sejre i bl.a. Mille Miglia og Ulster TT løbene.



Sir William Morris med sin administrerende direktør Leonard Lord i 1933.



Lord Nuffield's velgørenhedsarbejde, som det sås af det satiriske ugeblad Punch i 1936: overflødighedshornet var et automobilhorn!

THE BEST LOOKING MORRIS *has an*

BODY

The panels of the Morris Ten Six Special are aluminium throughout; the instrument plate is also of aluminium.

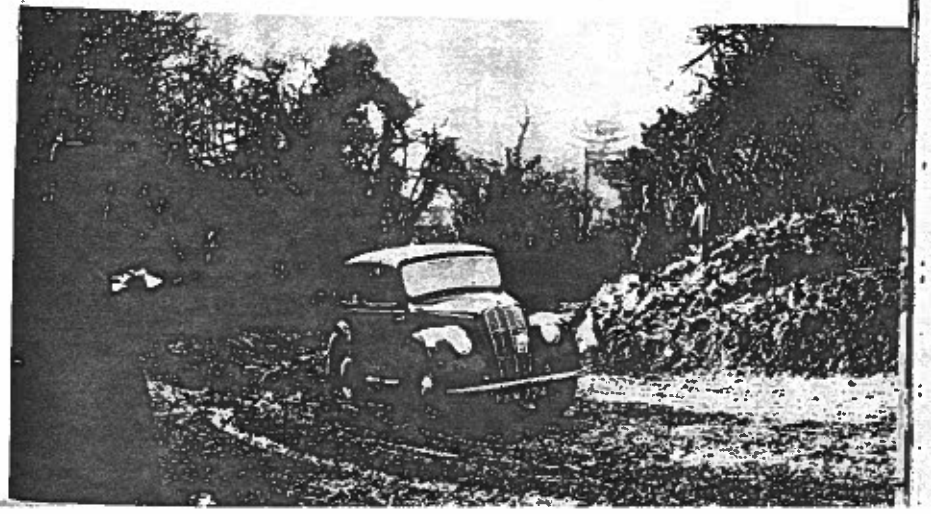
The BRITISH ALUMINIUM Co. Ltd.

Head Office: ADELAIDE HOUSE, KING WILLIAM STREET, LONDON, E.C.4

Telephone: MANSION HOUSE 5561 & 8074 (5 LINES). *Telegrams:* CRYOLITE, BILGATE, LONDON

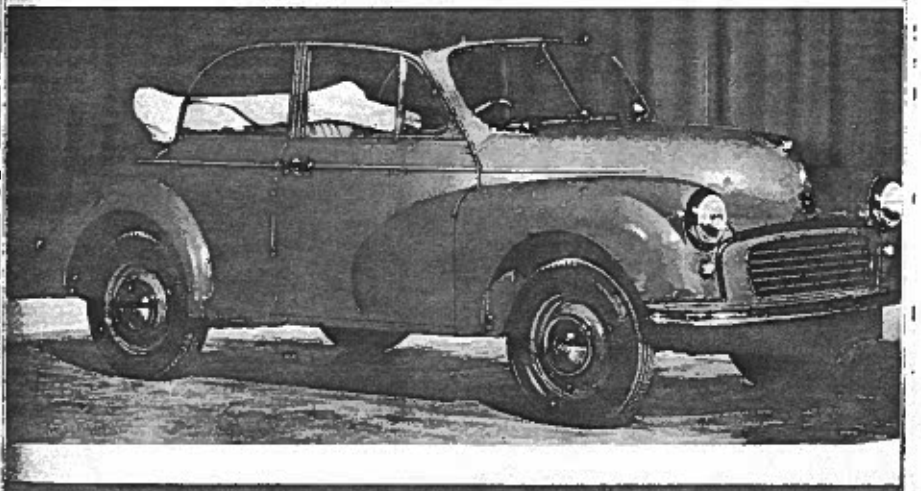
I 1935 kunne man allerede købe en Morris med aluminiums-karrosseri. Superlet og superhurtig.

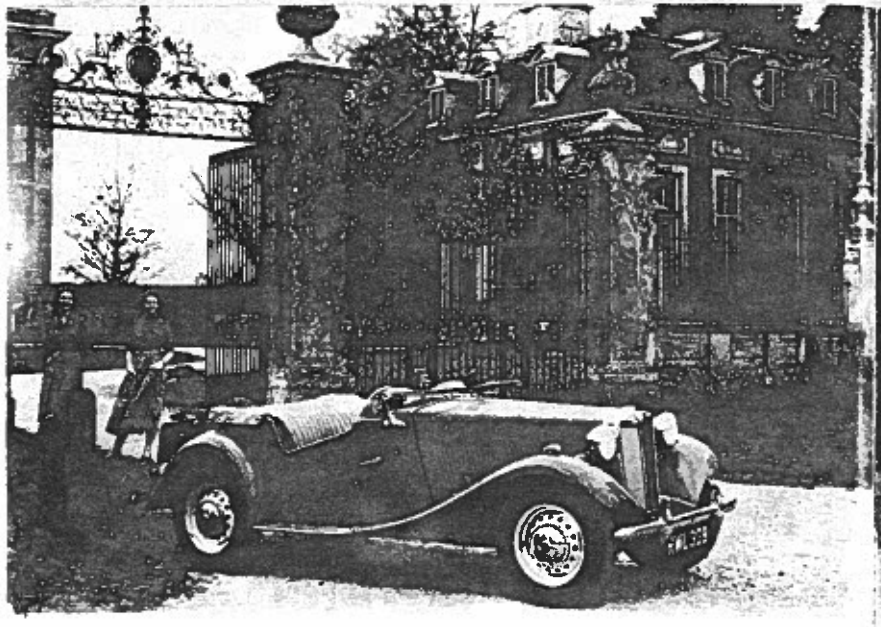
Selv de mindste Morris-vogne deltog regelmæssigt i rally'er, hvilket fremgår af dette billede, som blev taget kort før den anden verdenskrig. (Foto Montagu Motor Museum, Beaulieu, Hampshire).



Den første bestseller efter krigen: Morris Minor, fotograferet midt i London, på Piccadilly Circus.

Højre side: *Morris Isis Saloon 1955*
Morris Minor Cabriolet
Morris Oxford Saloon 1956



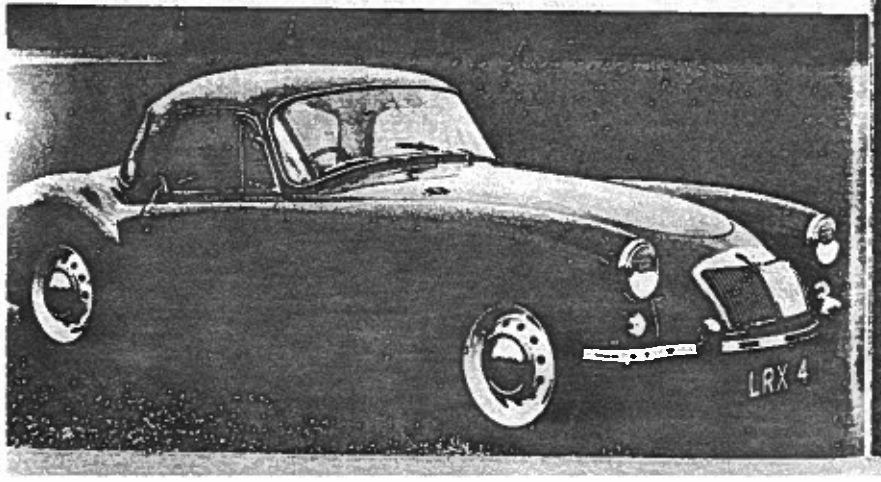


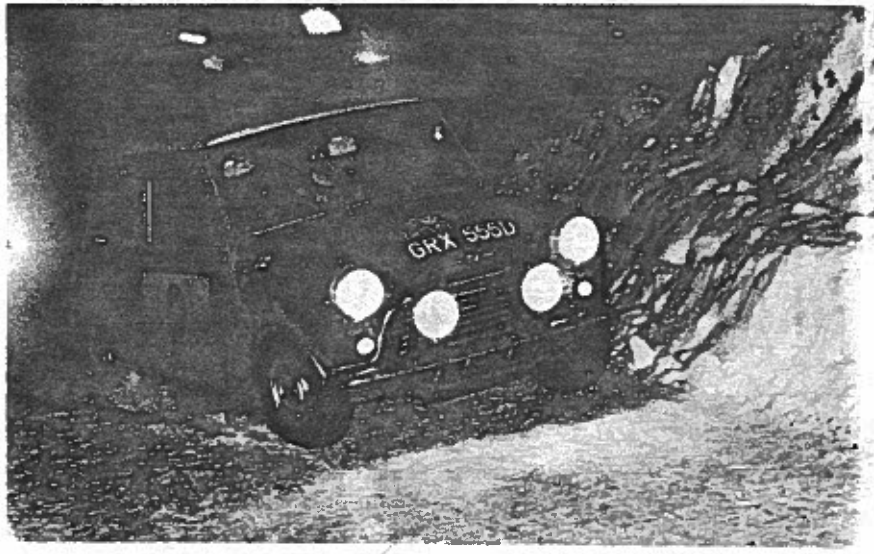
MG Midget TD, introduceret i 1949
(dengang gik pigerne endnu ikke i lårkort)

Den berømte Morris Mascot - Issigonis' revolutionerende opfattelse af 'modern design i biler' - ses her i luksusudgave. Lille nok udvendig til at kunne parkeres overalt, utrolig rummelig indeni, og med forbløffende køreegenskaber.

Morris Mascot Traveller - den plads, der er sparet foran ved at anbringe motoren på tværs, er anvendt til at gøre vognens indre så meget mere rummeligt.

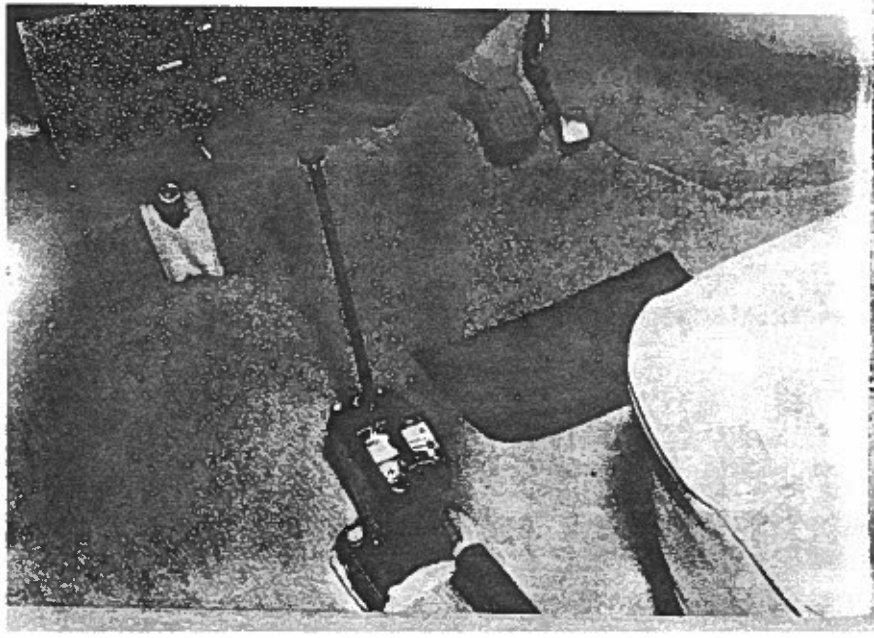
MGA Coupé, introduceret i 1955



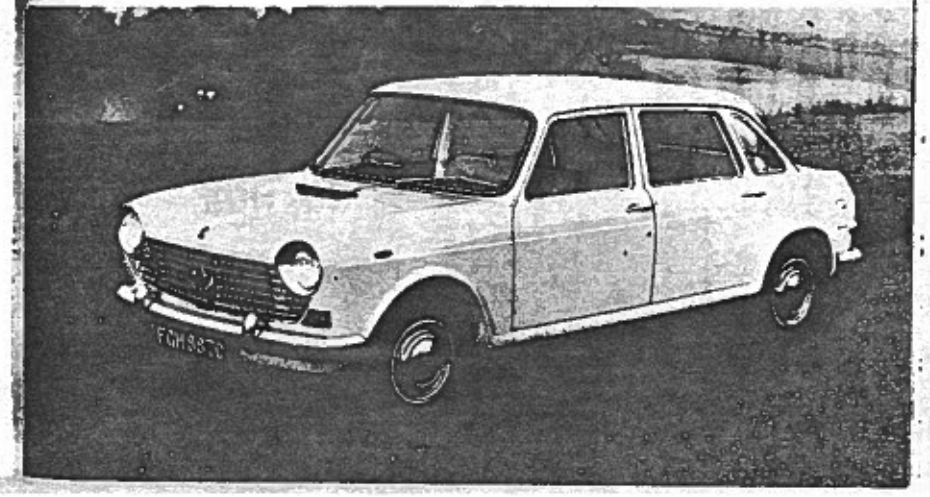


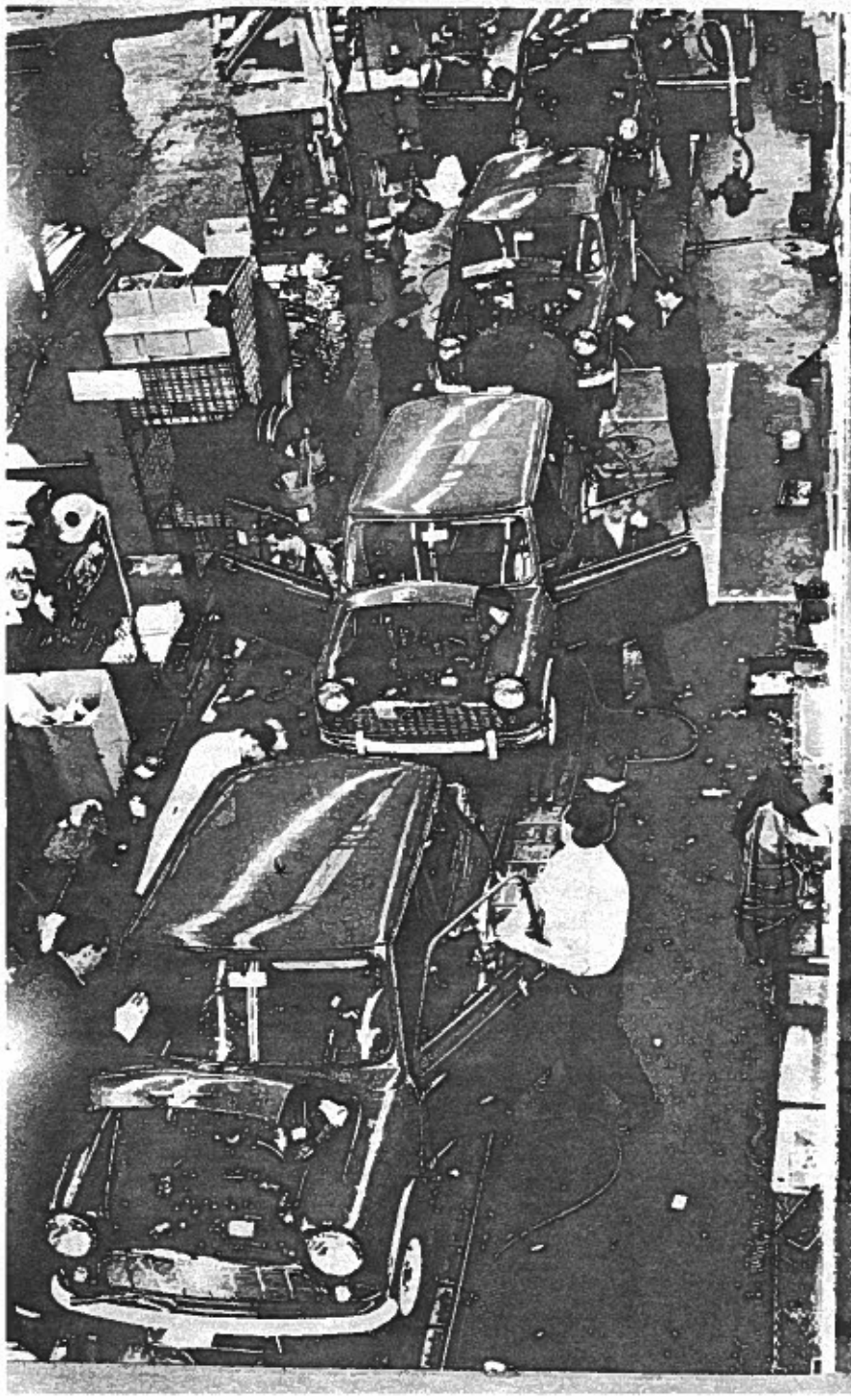
I væddeløb har Morris Mascot-Cooper (med specielt tunet motor) haft stor succes. Her tager en Cooper S et skarpt sving på en spejlglat vej under et Monte Carlo-løb. Det er under sådanne forhold, Mascots vejbeliggenhed har stået sin prøve.

Morris 850 kan nu også leveres med automatisk transmission. I bilen findes da dette håndtag i stedet for gearstangen.



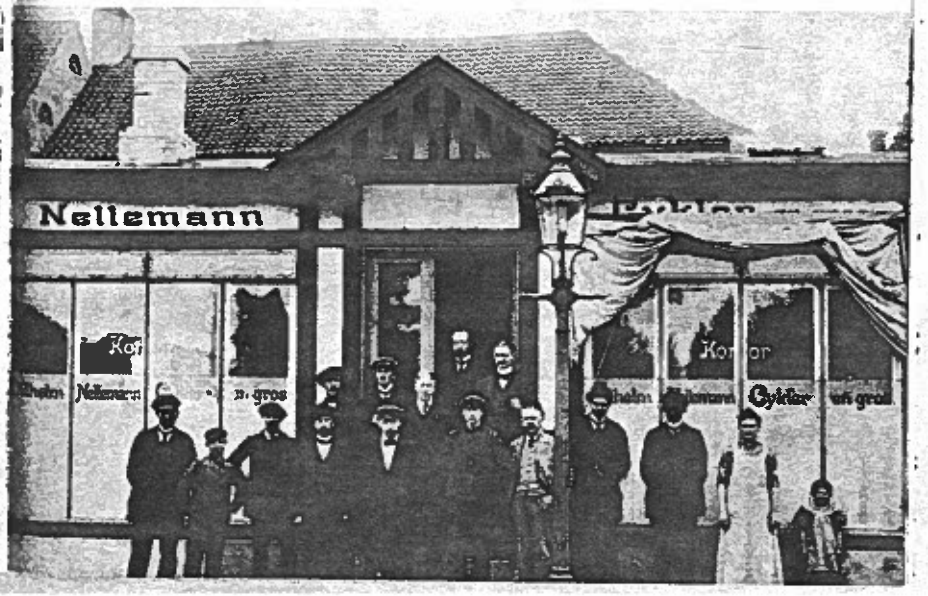
Mascot - Marina - Monaco - stadig større vogne, men samme konstruktionsprincip. På næste side ses Mascot-samlelinien i Cowley. Der er sandelig sket forandringer siden 1913! Herover et historisk billede: Lord Nuffield med den netop introducerede Morris Marina i 1962. Den da 85-årige lord kunne samme år fejre sit 50-års jubilæum som bilfabrikant. Nederst den seneste Morris model Monaco, også konstrueret af Alec Issigonis. Som den største i serien har den oceaner af plads, men har lige som Mascot og Marina tværstillet motor, forhjulstræk og hydrolastic-affjedring.

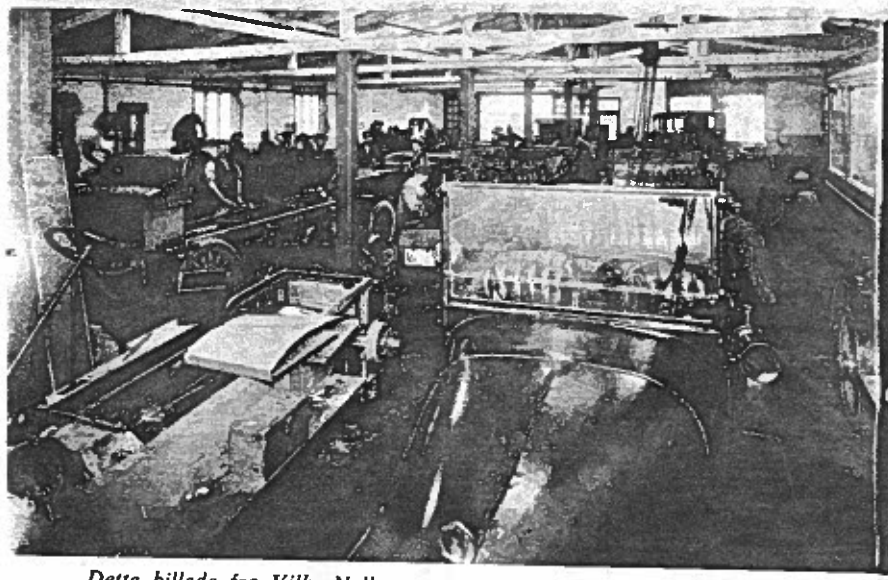




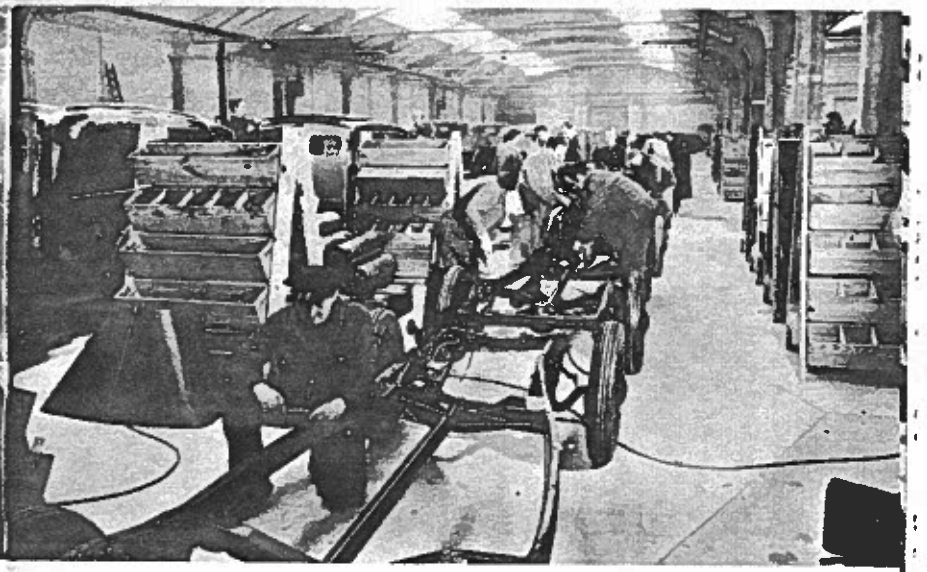
Grosserer Vilh. Nellemann, som i 1929 overtog Morris-generalrepræsentationen for Danmark, og dermed indledte den udvikling, der med tiden har gjort Morris til det mest solgte britiske bilmærke herhjemme.

Det ældste eksisterende billede af Vilh. Nellemanns forretning i Randers er denne optagelse fra 1906, året efter, at han var begyndt at sælge biler. Foran forretningen ses hele personalet (det er dog tvivlsomt, om også børnene var ansat i firmaet).





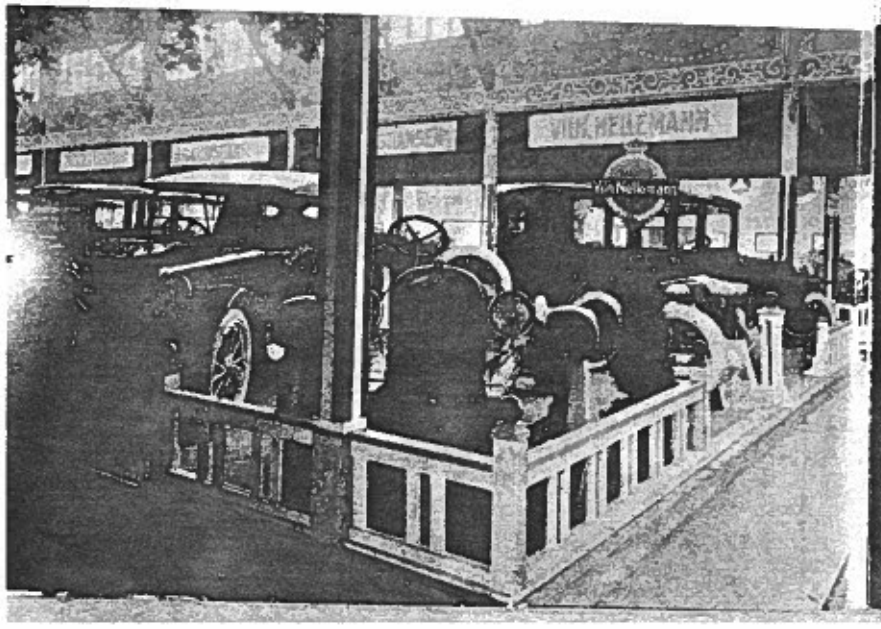
Dette billede fra Vilh. Nellemanns reparationsværksted i Randers er taget i 1920, længe før der solgtes Morris-vogne i Danmark. Værkstedshallen blev senere en del af det store kompleks, som opførtes i 1939.

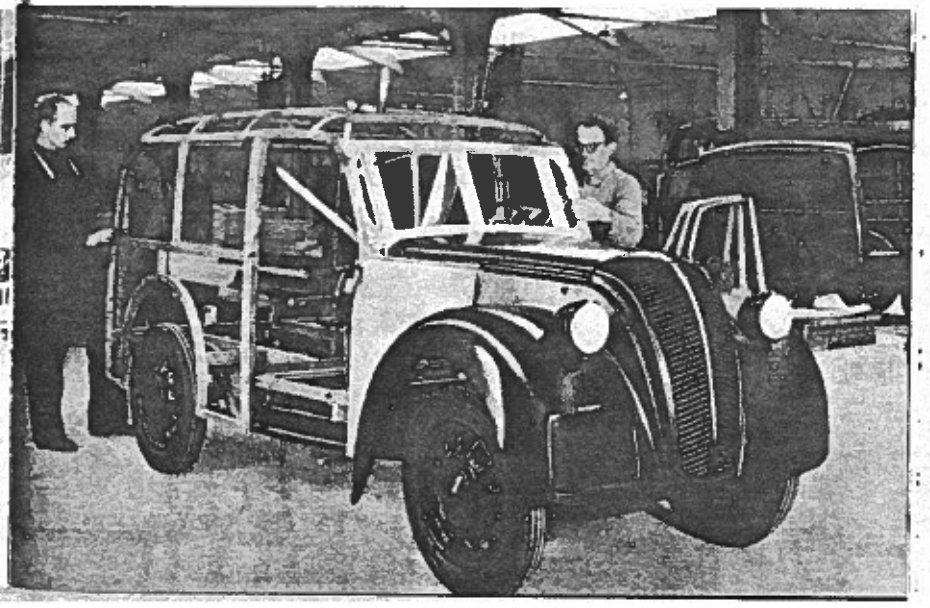


Vi er nu nået til de første vanskelige efterkrigsår. Morris-varevognschassis samles i DOMI's nyopførte hal i Glostrup for at forsynes med karrosserier af DOMI's eget fabrikat. Herved skaffede man Morris-forhandlerne langt flere vogne, end de kunne have fået, hvis den knappe valutabevilling var blevet anvendt til indførsel af færdige biler.

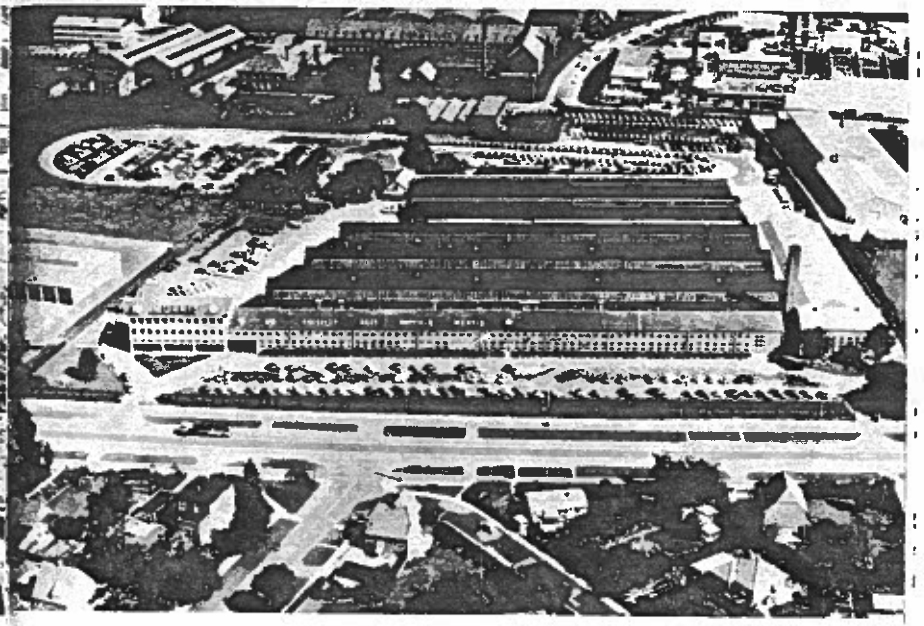
Karrosseriet til varevognene havde træskelet, beklædt med stålplader. Produktionen var rationaliseret i så stort omfang, som foreneligt med denne byggemetode.

Vilh. Nellemanns stand på biludstillingen i Tivoli 1921 - stadig før Morris-æraen i Danmark. Den hal, udstillingen holdtes i, blev forøvrigt senere købt af Vilh. Nelleman og flyttet til Østerbro, hvor den benyttedes til samling af biler.



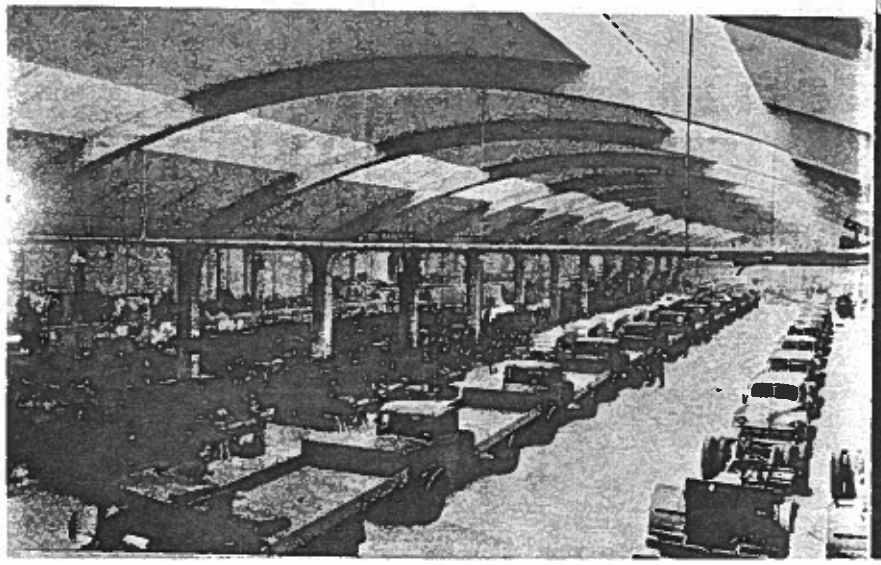


Ved den store brand natten til den 25. maj 1951 blev DOMI's fabrik totalt ødelagt. Dir. Sv. Nellemann (i midten) viser skaden for Nuffield-organisationens salgsdirektør Donald Harrison (t.v.) og eksportdirektør J. D. Malone (t.h.).

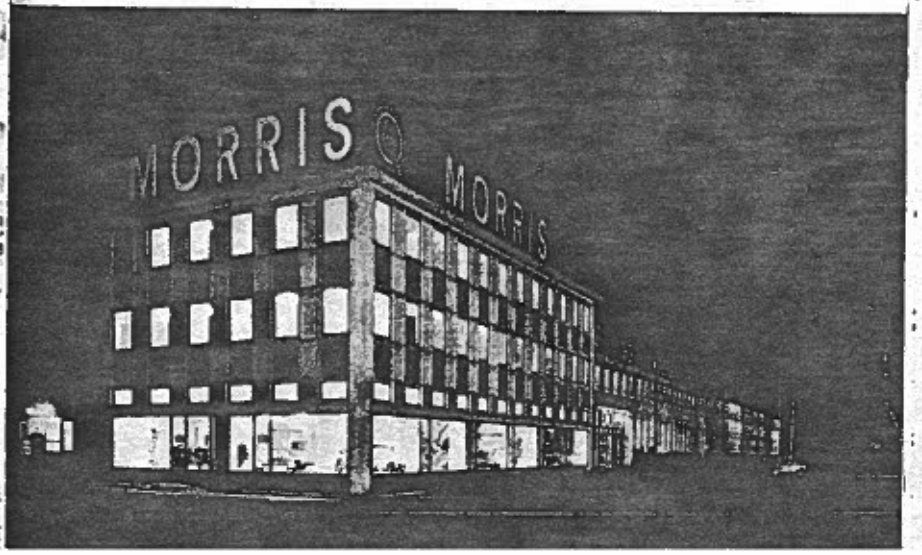


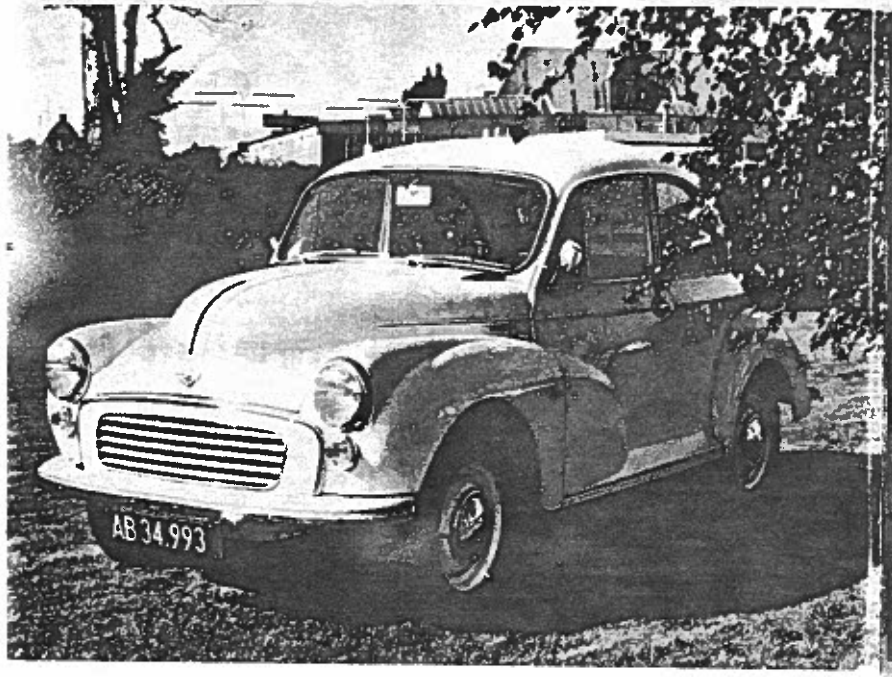
DOMI-fabrikken som den tager sig ud i dag, efter de sidste nye udvidelser, der fandt sted i 1961. Bag fabrikken ses den i 1966 anlagte prøvebane.

Allerede vinteren efter branden var DOMI atter genopbygget og i gang. Importen af lastbil-chassis var netop frigivet, og man koncentrerede sig om bygningen af førerhuse og lad til de mange Morris-lastvogne, man nu kunne indføre og sælge.



Den udvidede administrationsbygning omfatter bl.a. et udstillingslokale på 660 m².

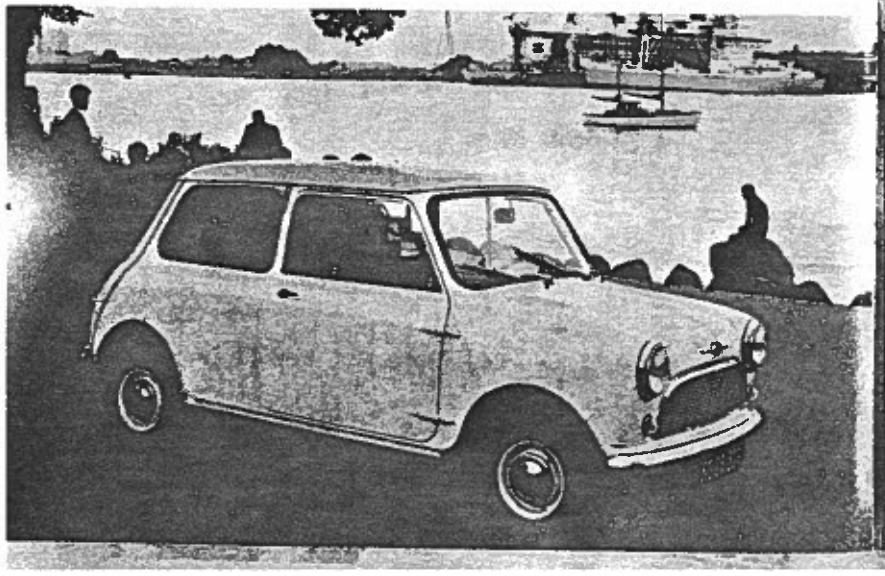




Morris 1000 er fremstillet i langt over 1 million eksemplarer. Her ses den sidste nye udgave '1000 Super', der blev introduceret i 1962.

Mascot-typen blev fulgt op i 1962 med Morris Marina. Specielt for det danske marked fremstilles denne bil i en 2-dørs version.

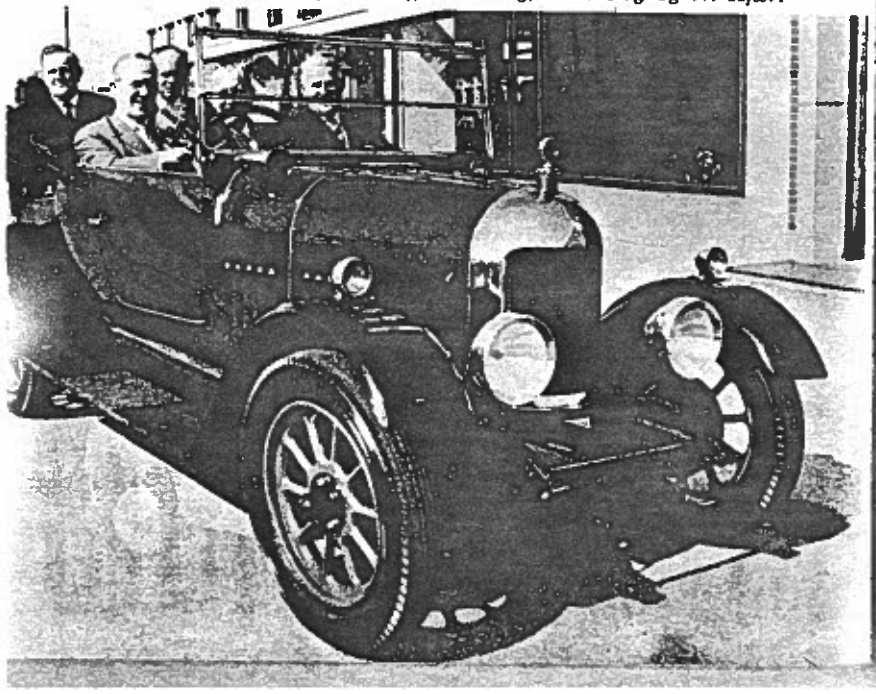
Morris Mascot vakte ved introduktionen i 1959 stor opsigt. Indtil nu er der fabrikeret 1,2 million eksemplarer.

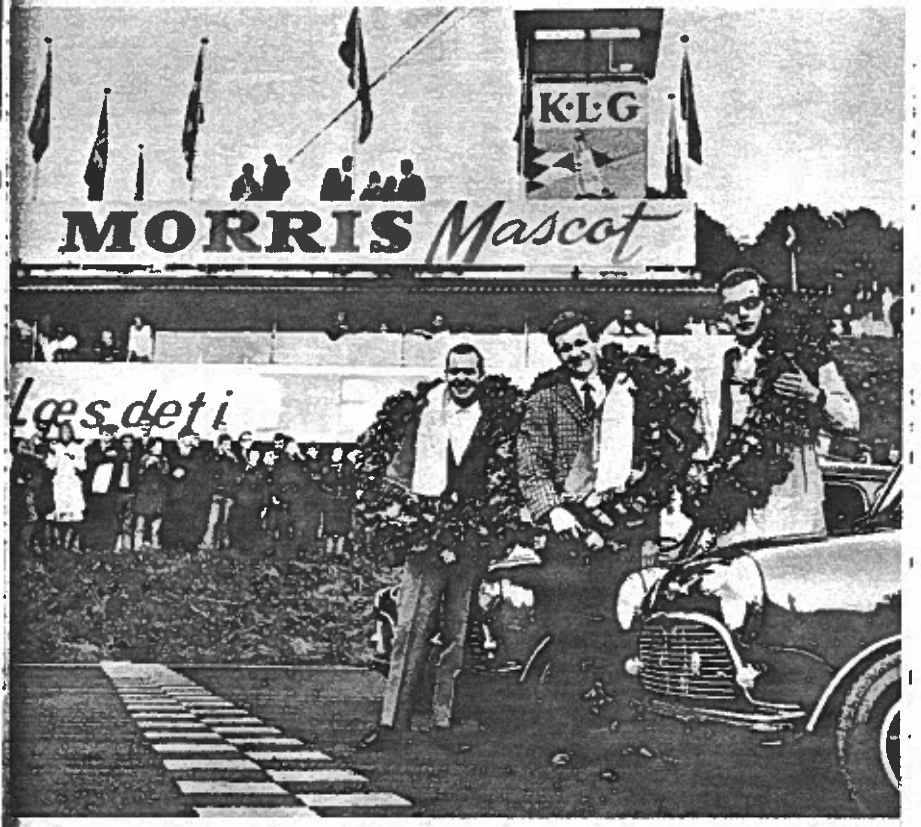


Flagskibet i Morris-familien - Morris Monaco - blev introduceret i 1966. Den har ligesom Mascot og Marina tværstillet motor, forhjulstræk og Hydrolastic-affjedring.

MG-historien er lang og broget og indeholder beretninger om sejre i adskillige motorløb. Her ses en af de sidste nye modeller MG'B'.

Direktør Svend Nellemann, DOMI, prøver en Morris Bullnose model fra 1925, som DOMI-forhandlerne fandt i England, istandsatte, og forærede ham til hans 60 års fødselsdag i 1964. Registreringsattesten viser, at bilen har været i brug i England indtil 1962. I vognen sammen med dir. Nellemann (ved rattet) er medlemmerne af DOMI-Forhandler-Foreningens bestyrelse Knud Sejersen. Bjørn Caning, Arne Fog og N. Kjær.





Mascot Cooper har fejret mange triumfer på de hjemlige motorbaner. I 1965 hjemførte vognen 3 Danmarks-mesterskaber. Danmarksmestrene var fra venstre: Hans Trap-Nielsen i gruppe 3, 1000 - 1300 cc, Chr. Nellemann i gruppe 4, 0 - 2000 cc og Jan Heggov i gruppe 2, 850 - 1300 cc.

En typisk DOMI-forhandlerforretning - 1967.

Specialudstilling hos en DOMI-forhandler - 1967.

MORRIS modern design i biler

Også i 1970 vil De være stolt af at eje den...!

MORRIS MARINA

Det, der bliver nyt i de kommende års biler, findes allerede i Morris Marina

De behøver kun at kigge en gang på den raffinerede Morris Marina for at se, at De står over for en usædvanlig bil. Men De skal se ind i den - og køre den - for at opdage, hvad den virkelig har at byde på. Formidable pladsforhold og køreegenskaber, som De aldrig før har oplevet. Den ligger fantastisk godt på vejen i enhver situation. Fordi den er bygget, som den er, lav og bred med hjulene helt ude i hjørnerne, med forhjulstræk og den geniale Hydrolastic affjedring. Morris Marina er utraditionel både i sin udformning og teknik, en bil, der vil være det nyeste og mest moderne mange år frem. Og den kan leveres til den helt rigtige pris, excl. lev. kun kr. **19.742**

'Morris - modern design i biler' er gennemgående tema for annoncering af Mascot, Marina og Monaco. Her ses et typisk eksempel på en 1967-annonce.

Morris-vognene gennemgår hos DOMI i Glostrup en omfattende klargøring, inden de henstilles på lager - klar til afhentning.

DOMI's administrerende direktør Svend Nellemann.

Med jævne mellemrum afholdes der specialudstillinger i DOMI's udstillingslokale. Billedet her er fra en varevognsudstilling i 1964.

I 1966 udleverede DOMI for første gang 10.000 enheder indenfor et kalenderår. Dir. Sv. Nellemann og dir. Arne Fog overværer her det øjeblik, da DOMI-køretøj nr. 10.000 - en Morris Monaco - forlader klargøringslinien.