

Ford-Werke Aktiengesellschaft

Sitz der Verwaltung: (22c) Köln-Niehl, Henry-Ford-Straße

Drahtanschrift: Fordmotor.

Fernruf: Sammel-Nr. 70 131/35.

Fernschreiber: 03814.

Postscheckkonto: Köln 41 630.

Bankverbindungen: Rheinisch-Westfälische Bank, Köln; Rhein-Ruhr Bank, Köln; Bankverein Westdeutschland, Köln; Delbrück von der Heydt & Co., Köln; Hocker & Co., Köln; Landeszentralbank von Nordrhein-Westfalen, Köln.

Gründung: Die Gründung erfolgte am 5. Januar 1925 unter der Firma Ford Motor Company-Aktiengesellschaft. Umänderung in die jetzige Firma lt. Beschluß der H.-V. vom 21. Juli 1939.

Zweck: Herstellung, Kauf, Umsatz oder Handel jeglicher Art von Automobilen, Traktoren, mit Motorkraft betriebenen Fahrzeugen, Flugzeugen, Luftschiffen, Schiffen, Booten, landwirtschaftlichen Geräten und Maschinen jeglicher Art sowie von Transportmitteln jeglicher Gattung ohne Rücksicht auf die Art des Antriebes und ohne Rücksicht darauf, ob sie für den Gebrauch zu Lande, zur See oder in der Luft bestimmt sind, ferner von allen Zubehörteilen, Materialien, festen und flüssigen, welche für den Antrieb und die Konstruktion der erwähnten Gegenstände dienen. Die Gesellschaft ist befugt, alle mit diesen Geschäftszweigen im Zusammenhang stehenden Geschäfte zu betreiben.

Erzeugnisse: Fabrikation und Vertrieb von Wagen und Lastwagen-Chassis sowie von landwirtschaftlichen und industriellen Fordson-Traktoren, zu deren Herstellung die einzelnen Teile zum Teil fertig bezogen, zum Teil hergestellt werden, ferner Vertrieb von Lincoln-Automobilen und von Ersatzteilen zu den Wagen und Traktoren sowie zu den Wagen der früheren Modelle (Modelle T.A.B. und V 8).

Vorstand: Erhard Vitger, Köln.

Aufsichtsrat: Dr. Carl Wilhelm Hauß, Rechtsanwalt, Hamburg, Vorsitz; Henry Ford II, E. R. Breech, I. R. Roberge, Ford Motor Co., Dearbon Mich. USA; Sir Stanford Cooper, Ford Motor Co., Dagenham, Essex, Engl.

Abschlußprüfer: Dipl.-Kaufmann und Wirtschaftsprüfer Wilhelm Knipprath, Köln.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr.

Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:

Je nom. RM 100.— Stammaktie = 1 Stimme.

Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns: Aus dem Reingewinn sollen 5% dem gesetzlichen Reservefonds zugeführt werden. Eine weitere Überweisung kann unterbleiben, wenn der gesetzliche Reservefonds 10% des Kapitals erreicht oder wieder erreicht hat. Der Rest des jährlichen Reingewinns soll zur Dividendenzahlung an die Aktionäre benutzt werden, soweit nicht die H.-V. anderweitig beschließt.

Zahlstellen: Gesellschaftskasse in Köln; Rheinisch-Westfälische Bank, Köln; Rhein-Ruhr Bank, Köln; Bankverein Westdeutschland, Köln; Delbrück von der Heydt & Co., Köln; Hocker & Co., Köln; Landeszentralbank von Nordrhein-Westfalen, Köln.

Aufbau und Entwicklung

Die Ford-Motor Company A.-G. ist im Jahre 1925 gegründet worden mit einem Grundkapital von RM 5 000 000.—, das vorerst mit 25% eingezahlt war. Für ihren Betrieb hatte die Gesellschaft ab 1. Januar 1926 in Berlin-Plötzensee, Westhafenstraße 1, zwei Fabrikgrundstücke mit einem Flächenraum von 11 810 qm bis Ende 1930 gepachtet.

Die Gesellschaft beteiligte sich im März 1926 an der Gründung der jetzigen „Credit A.-G. für Fordfahrzeuge“ und übernahm später das ganze Aktienkapital.

Im Laufe des Jahres 1929 eröffnete die Gesellschaft einen eigenen Ausstellungs- und Verkaufsraum in Berlin.

Zwecks Erweiterung der Fabrikationsmöglichkeit erwarb die Gesellschaft im Januar 1930 ein Fabrikgelände von 170 000 qm Größe mit Rheinfront in Köln. Ferner sicherte sie sich gleichzeitig ein Optionsrecht auf den Ankauf eines angrenzenden Grundstückes von 300 000 qm Größe, um für alle in Zukunft erforderlich werdenden Betriebsweiterungen gerüstet zu sein. Der Vertrag für die Ausführungen der Hochbauten der neuen Fabrik in Köln wurde am 7. September 1930 unterzeichnet; am 2. Oktober 1930 wurde durch Henry Ford der Grundstein zur Fabrik gelegt.

Am 1. Mai 1931 wurden die neuen Fabrikanlagen in Köln bezogen. Lt. Beschluß der H.-V. wurde der Sitz der Verwaltung am 6. August 1931 von Berlin nach Köln-Niehl verlegt.

1932 brachte die Gesellschaft neue Automobiltypen heraus, die hinsichtlich ihres Aussehens und ihrer Leistung geeignet waren, sehr viel teurere Fahrzeuge zu ersetzen. Trotz der Wirtschaftskrise fand der neue Ford-V-8 eine sehr gute Aufnahme, da nie zuvor ein 8-Zylinder-Wagen zu einem derart niedrigen Preise angeboten worden war. Trotzdem war die Anzahl von Verkäufen geringer, als beim normalen Geschäft zu erwarten gewesen wäre.

Gegen Ende des Jahres 1932 brachte die Gesellschaft ihren neuen 1-Liter-Wagen, Modell Y, auf dem Markt. Dieser Wagen wird in der Standardform zu RM 2 450.— verkauft und erfordert trotz seiner Leistung, die die eines Kleinwagens weit übertrifft, sehr geringe Unterhaltungskosten. Dieser Wagen fand zwar außerordentlich reges Interesse in Käuferkreisen; die eingegangenen Aufträge konnten aber im alten Jahr noch nicht in erheblichem Umfang ausgeführt werden. 1933: Die Umstellung der Fabrikationseinrichtungen auf die neuen Typen außer dem 8-Zylinder-Wagen wurde Mitte 1933 beendet. Die 4/21, 13/40 und 13/50 PS 4-Zylinder-Personen-, Liefer- und Lastwagen werden seither durchweg aus deutschem Material hergestellt und sind als deutsche Erzeugnisse anerkannt. Im Laufe des Jahres schloß sich die Gesellschaft der neu gegründeten „Deutschen Automobil-Treuhand G. m. b. H. Berlin“ an.

1935: Im September 1935 wurde die Niederlassung in Berlin aufgelöst. In Verbindung damit wurde das Vertriebsgeschäft in Ersatzteilen durch Einsetzen von Ersatzteilgroßhändlern ausschließlich an die Händlerschaft abgegeben. Um den Aufbau der Produktion von 8-Zylinder-Wagen zu beschleunigen hat auf Grund einer im Herbst 1934 getroffenen Vereinbarung die Ford-Motor-Company, Dearborn, der Gesellschaft im Jahre 1935 Maschinen, Fahrzeuge und Ersatzteile gegen Ausgabe neu zu schaffender Aktien zur Verfügung gestellt.

1938: Errichtung einer Zweigfabrik. — Das neue Werk wird zunächst in gemieteten Räumen arbeiten. — Zur Förderung des Exportes nach Ungarn wurde die Ford Motor R. T. Budapest, gegründet.

1940: Kauf eines bebauten Fabrikgeländes in unmittelbarer Nähe des Werkes zur Einrichtung eines Lehrbetriebes.

1941: Auflösung des 1938 errichteten Zweigwerkes.

1945: Nach erfolgter Besetzung Deutschlands durch die Alliierten wurde die Gesellschaft auf Grund des Gesetzes Nr. 52 der Militärregierung unter Verwaltung gestellt. Nennenswerte Kriegsschäden sind bei der Gesellschaft nicht entstanden. Am 8. Mai 1945 konnte die Produktion von Lastkraftwagen aufgenommen werden. Der Umfang dieser Produktion hängt hauptsächlich von der Möglichkeit ausreichender Materialbeschaffung ab.

Neben der Herstellung von Lastkraftwagen widmet sich die Gesellschaft in steigendem Maße der Herstellung neuwertiger Austauschmotore für Lastkraftwagen und Personewagen.

1946: Seit dem Frühjahr 1946 werden von der Gesellschaft laufend Motore für die britischen Besatzungsbehörden repariert. Weiter ist die Gesellschaft bestrebt, durch Erneuerung der Händlerverträge und durch Pflege des Ersatzteil- und Austauschmotorengeschäfts die Händlerorganisation wieder aufzubauen. Ende 1946 bestanden Verträge mit fast 400 Händlerfirmen und Werkstätten.

Besitz- und Betriebsbeschreibung

Werk Köln. Anlagen: Fabrikgebäude mit Kraftanlage, Fabrikhof, Parkplatz. Eine eigene Ufermauer ermöglicht ein Anlegen von Dampf- und Kähnen. Das Gelände besitzt Gleisanschluß für die Abwicklung des Güterverkehrs.

Beteiligungen

- 1. Credit Aktiengesellschaft für Fordfahrzeuge, Köln-Niehl.** Gegründet: 22. Februar 1926; Firma bis 26. März 1930: Ford Credit Company A.-G. Kapital: RM 2 000 000.— Zweck: Handel in jeglicher Form einschl. Kreditverkäufen in folgenden Gegenständen: Automobile, Traktoren und alle mit Motorkraft betriebenen Fahrzeuge, insbesondere solche, welche die Namen, Ford, Fordson und Lincoln tragen oder ihre Teile oder Zubehörteile. Beteiligung: 100%. Buchwert: RM 500 000.—
- 2. Ford Motor R. T., Budapest.** Gegründet: 1938. Kapital: Pengö 300 000.—, auf 800 000.— erhöht in 1943. Zweck: Zusammenbau und Verkauf von Ford-Automobilen und Traktoren in Ungarn. Beteiligung: ca. 98%. Buchwert: RM 1.—