

út at koyra



Fyrstu fólkavognsbobluna, sum varð seld í Føroyum, keypti Hjalmar Jacobsen, el-verkstjóri norðuri á Strond í Klaksvík, Fø 315. Hetta var 17. juli í 1953. Á myndini, sum er tikin í 1954, stiggjast dóttur hansara, Ingun Joensen og Elin Súsanna Jacobsen

Myndaiegari: Randi Jacobsen

una um hendur.

Fyrsti Fólkavognurin varð seldur til Kollafjarðar

Fyrsti VW-bilurin varð seldur til Carl August Jensen, keypmann í Kollafirði, tann 27. august í 1952. Tað var ein bussur, ið tók 8 ferðafólk, sum hann koyrdi rutu við millum Kollafjørð og Vestmanna. Tá var eingin Oyggjarvegur komin, men mjólkabátarnir høvdu fasta sigling millum Havnina og

Kollafjørð. VW-bussarnir og vörubílar, vanligar nevndir »rugbreyð«, vóru nógvar seldir sum rutubílar og vörubílar hjá handlum og fyrirkøtum.

Fyrsti VW-persónbilur, »Bobla«, varð seldur til Hjalmar Jacobsen, el-verkstjóra, norðuri á Strond í Klaksvík. Hesin bilurin varð skrásettur 17. juli 1953 og nummarið varð Fø 315. Hjalmar Jacobsen hevði henda bilin í 11 ár, til hann í 1964 keypti ein nýggjan

av sama slag.

Nýggjan virkisbygning í 1954

Í 1954 fluttu Farodane í egnan virkisbygning við Tinghúsvegin í Havn. Har kom skrivstovuútgærd, sum fyrítøkan selur burturav í dag, inn í myndina. Í byrjanini vóru bert skrivimaskinur og roknimaskinur at fáa, men sum fráleið komu eisini onnur amboð og innbúgv til skrivstovu.

Felagið í Keypmanna-



Fyrsti Fólkavognur í Føroyum varð seldur 27. august 1952. Bussurin hjá Carl Aug. Jensen keypmann í Kollafirði, Fø 135. Hann koyrdi rutu millum Kollafjørð og Vestmanna, bussurin tók 8 ferðafólk og viðførið, sum ikki passaði inn í bussin, varð lagt uppá takið

Mynd Børge Jensen

havn helt fram til 1965, tá Poul Als Jensen gavst vegna sjúku. Carl Herup yvirtók allan partapeningin í 1976. Síðan hava Anna og Carl Herup saman við elsta soninum Ólavi Herup Olsen staðið fyri felagnum. Ólavur Herup Olsen gjørdist stjóri í Farodane í 1983. Heilsuluvirksemið varð støðugt vaksandi, og í 1980 varð nýtt hús bygt uppi í Hoyvik, Brekkutún 3, har felagið nú húsast.

Fyrst í sjeytiárunum góv-

ust Farodane og Hans Johannes Clementsen sum VW umboð. Eftir tað seldi Føroya Motor Co. í Hornabø VW bílarnar, til Audi og VW bilverksmiðjurnar vóru lagdar saman, og frá 1975 at rokna skuldu seljast av sama umboði. Tá fekk Bilasølan Norrøna v/Beinar Vestergaard umboð fyri bæði bilmerkini. Fyrítøkan hevði tá selt m. a. Audi bílarnar í fleiri ár.

Eftir at Hans Johannes var givin við at hava bilverk-

stað, fekk hann í 1977 arbeiði hjá Beinar Vestergaard sum serkønur í Fólkavognum. Hans Johannes Clementsen andaðist 2. juni í 1995 77 ára gamal.

Keldur:
Carl Herup Olsen
Beinar Vestergaard
Ólavur Herup Olsen
Mogens H. Damkier
Sosialurin 02.09.95
Hans Chr. Clementsen
Børge Jensen

VW Boblan sló heimsmetið hjá Ford T

Tað er vanligt at hoyra, at týski einaræðisharinn, Adolf Hitler átti hugskotið til bobluna. Hetta er ikki veruligi sannleikin, sum annars byrjar í 1920

MAGNUS GUNNARSSON

Tað hevur av og á verið framtíð at, tað vóru nazistarnir í Týsklandi, sum komu við hugskotinum um Fólkavognin. Týskarar skuldu hava eitt álftandi og biligt flutningstól, og Ferdinand Porsche varð settur at standa fyri konstruktiónini av Fólkavogninum, sum síðan varð framleiddur við vælsignisli frá nazistunum. Bilurin, ið gjørdist ein »heimssucces«.

Hetta er partvís vís rætt, men søgan um Ferdinand Porsche og hugskotið um Fólkavognin er ein longri søga, sum byrjar í 1920.

Hugskotið til Fólkavognin

Ferdinand Porsche má mestast sum eitt av teimum stóru nøvnunum í heimsbilasøguni, men hann var eisini ein rættuliga sermerktur persónur. Hann var føddur í 1875 og fór í læru á einari elektromekaniskari fyrirkøtu í Wien í 1893. Í 1906 varð hann settur sum

yvirkonstruktørur, og í 1917 sum aðalstjóri á fyrirkøni Austro-Daimler. Sambært Ferdinand Porsche sjálvum kom hugskotið um ein Fólkavogn fyrstu ferð fram, tá ein greivi, Alexander Kolowrat, undir einum morgunmati í 1920 legði uppskotið fram fyri Ferdinand Porsche. »Ein bilur til leikmannin, sum ikki hevði so nógvar pengar um hendi«.

Í 1923 fór hann at arbeiða hjá Daimler Motoren AG í Stuttgart, har hann millum annað arbeiðði við teimum stóru Mercedes sportbilunum. Eftir tað var hann stjóri Steyr fyrirkøni í Eysturriki.

Í 1931 kom Porsche við eini ætlan, ið nevndist »projekt 12« sum má mestast sum tann fyrsta ætlanin, ið skuldi føra til VW Type 1. Figgjarorkan í bilindnaðinum var so vánalig, at ongin hevði orku til at menna eitt nýtt bilmodell og at framleiða tey neyðugu verksmiðjutólini. Tó varð samstarv gjørt við

stórsta motorsúkkluframleiðaran í Týsklandi, Zündapp, og í hesum samarbeiðinum kom navnðið Volkswagen fyrstu ferð fram. Eisini arbeiðði Porsche saman við NSU, sum tá var ein motorsúkkilverksmiðja. Hetta samstarv helt uppat, eftir at Hitler í 1933 bleiv ríkiskanslari, og ongin visti, hvussu framtíðin fór at verða.

Motorvegir og egnan bil til týskarar

Á bilframsýningini í Berlin var vanligt, at ríkisovastin helt roðu. Fyrsta almenna roðan hjá Hitler sum ríkiskanslari var við hesa bilframsýning í 1933, har hann lovaði, at motorvegir skuldu gera eitt net um alt Týskland, og hvør týsk familja skuldi hava ráð til egnan bil, og at Týskland skuldi vera best innan motortróttin fyri at visa teirra hoga tekniska stöði.

Porsche sendi eina frageiðing um Fólkavognsætlanina til Hitler, og seinni møttust teir í Berlin. Tað

bleiv ikki Porsche, ið legði ætlanina fram fyri Hitler, men øvugt, at Hitler legði ætlanina fram fyri Porsche. Sum vanligt legði Hitler alt fram, sum um tað var hansara hugskot. Porsche hevði roknað út, at bilurin kom at kosta 1.550 Markar, men Hitler svaraði, at alt undir 1.000 Markar var í ordan. Í bilindnaðinum vistu tey ikki rættuliga, hvat kundi gerast fyri at fáa kostnaðin so langt niður.

Tann 8. mars 1934 helt Hitler aftur roðu, tá bilframsýningin læt upp. Hesaferð var hann ikki í klædningsi, men í heraðarbúna. Hann segði, at um bilindnaðurin ikki megnaði at gera ein Fólkavogn til rætta prís, so skuldi staturin nokk klára uppgávuna. Hetta førði til, at Ferdinand Porsche, saman við øðrum, mátti arbeiða í døgndrift fyri at náa málinum. Eisini varð Porsche sendur eina námsferð til U.S.A. Heim afturkominn var hann sannførdur um, at Fólkavognurin kundi framleiddast til

tann ásetta kostnaðin, um hann fekk somu framleiðslutólina, sum amerikanarnir høvdu.

VW kláraði heimsmetið hjá Ford T

Grundarsteinurin til Fólkavognsverksmiðjuna varð lagdur tann 26. mai í 1938 við gamla Wolfsburg slottið nærhendis lítla býnum Fallersleben. Tá seinni verðaldarbardagin brast á, var verksmiðjan ikki liðug. Tá so framleiðslan kom í gongd, var tað heraðarbílar, VW Kübelwagen, sum vóru framleiddir.

Tá kríggið var av, vóru 60% av verksmiðjunum í sori eftir øll loftálopini, restin bleiv brúkt til bilverkstað hjá bretum og amerikamonnum. Endurreisingin var sera striggin, men teir komu so liðandi í gongd aftur. VW motorurin var luftkøldur og roknaður sum sera slitsterkur. Verksmiðjan gav eitt armbandsur til teir eigarar, sum kláradu at koyra 100.000 km við sama motori. VW í Wolfsburg

var eina tíð stórsti leverandørur av urum í Týsklandi.

Í 1945 vóru framleiddir 1785 bílar, í 1948 høvdu teir framleitt 19244 bílar, og tíggu ár seinni, í 1958, vóru framleiddir yvir hálv millión av teimum væl umtøktu VW Type 1 (Bobluni).

Ferdinand Porsche hevði helst ikki roknað við, at Fólkavognurin fór at sláa framleiðslumetið hjá Ford T, men tað gjørdi hann so dyggiliga. Tann 17. februar í 1972 vóru framleiddar 15.007.034 VW-Boblur, ikki nakað runt tal, men hetta var tað gamla heimsmetið, sum Ford T náddi í 1927. Nú eru framleiddar langt yvir 20 milliónir Boblur, og bílarnir verða enn framleiddir í Mexico og Brasilía.

Ferdinand Porsche andaðist í 1951, men navnði livir víðari í Porsche bilunum sum hann var við til at leggja lunnar undir.