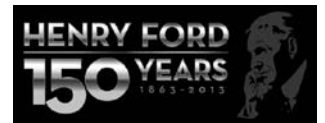




Henry Ford 150 éve, 1863. július 30-án született a Michigan állambeli Springwells Townshipben a hatgyermekes William és Mary Fordnak elsőszülött gyermekeként. Henry Ford apja az írországi éhezés elől menekült az újvilágba. Henry Ford a jól menő családi farmon nőtt fel, gyermekéveit egyrészt az egy tantermes iskolában, másrészt a farmon dolgozva töltötte. Henry szabadideje túlnyomó részét a saját maga által felszerelt kis gépműhelyben töltötte.



## Henry Ford, az autók szerelmese



Óriási hatást tett rá, amikor 12 éves korában egy késő őszi délután a családi lovas kocsin apjával utazva, Detroit utcáján először pillantott meg egy gőzmotorttal hajtott „autót”. 1879. december 1-jén nagynénjéhez, Rebecához költözött, s a Michigan Car Company-nál vállalt állást. Néhány nap múlva azonban felmondtak neki, mert vezetője tévedését Henry észrevette és szóvá tette. Az ifjú Ford inasnak szegődött a Flower Brothers Machine Shophoz, ahol gyakorlatot szerzett a

tervrajzok olvasásában. A napi tízórás munkáért kapott 2,60 dolláros fizetés nem bizonyult elegendőnek a megélhetéséhez, ezért Robert Magill ékszerműhelyében vállalt éjszakai műszakot, ahol órákat javított 6 óras munkaidőben, heti 3 dollárért.

1879-ben, azaz 15 éves korában elkészítette első gőzgépét. 1880 augusztusában elment a Flower Brothers Machine Shoptól, és Detroit legnagyobb hajóépítő cégénél, a Dry Dock Engine Companynál vállalt munkát, itt belső égésű motorokkal foglalkozhatott.

1882-ben visszatért a családi farmra és édesapjának segített. Létrehozott egy kis saját műhelyt, melyben elsősorban a szomszédos farmerek számára végzett javításokat. John Gleason heti 3 dollárt fizetett, hogy egy hordozható gőzmotort működtessen. 1882 nyarának végén a területi képviselő javaslatára alkalmazták a Westinghouse Engine Company cégnél.

1884-ben egy táncmulatságon ismerkedett meg az ír bevándorlók nevelt lányával, Clara Bryannel, akivel 1888. április 11-én össze-

házasodtak. Henry édesapja abban bízott, hogy fia visszatér a családi gazdálkodáshoz. Kis házat erdővel biztosított számukra letelepedésre, ahova Clara és Henry örömmel költözött be. A mezőgazdálkodás helyett Henry inkább fűrésztelepet üzemeltetett, s mikor 1891 őszén elfogyott a munka, újra detroiti munkavállaláson kezdett gondolkodni.

### A Ford autóbirodalom létrehozása

Henry Ford 1891. szeptember 25-én feleségével együtt beköltözött Detroitba, s az Edison Illuminating Company mérnöke, majd 1893 decemberétől főmérnöke lett, miközben fizetése 100 dollárra emelkedett. 1891. november 6-án született egyetlen gyermeke, Edsel. A család bővülésével nagyobb házba költöztek, melynek pajtájában Ford belső égésű, benzines motorokkal kezdett kísérletezni.

1896-ban az első Ford motor a Bagley Avenue 58. szám alatti fészterben készült, amit négy biciklikerekekkel ellátott vázra szerelt, s

2013 a Ford autógyár jeles évfordulóinak éve.

- 2013-ban van a cégalapító Henry Ford születésének 150. évfordulója,
- a vállalatalapítás 110. évfordulója és
- a világon az első, Henry Ford által bevezetett szalagszerű autógyártás kezdetének 100. évfordulója.

ez lett az első önjáró járműve, a Quadricycle. A 227 kg tömegű, 4 lóerős járművet Ford eladta annak érdekében, hogy kísérleteit tovább folytathassa.

1899-ben Henry megszervezte a Detroit Automobile Companyt, majd kilépett az Edison vállalatától. Egy évvel később a cég csődbe kényszerült.

Időközben Ford különböző versenyautókat tervezett és épített. A későbbi a Ford Motor Company műszaki rajzolójával, Charles Sorensennel együtt építették meg az Egyesült Államok akkori legnagyobb teljesítményű versenyautóit, a 999-et és az Arrow-t.

A 999-et a korábbi kerékpárversenyző, Barney Oldfield vezette sikerre, 1902. október 22-én Grosse Pointe-ban 92 km/h sebességrekordot felállítva a korábbi bajnokot, Alexander Wintont is legyőzte.

1903. június 16-án 11 társával 28 ezer dolláros alaptőkével Ford megalapította a nevét viselő Ford Motor Companyt, az elnök John S. Gray, a detroiti Német–Amerikai Bank tulajdonosa lett. Ford az alelnöki, az ügyvezetői tisztséget, valamint a főmérnöki feladatokat látta el.

A detroiti Mack Avenue-n lévő Ford gyárban csak pár autót gyártottak naponta. A 10 embert 1,5 dolláros napi fizetésért foglalkoztató vállalkozás kezdetben összeszerelést végzett, a kocsik motorjait és alvázeit a Dodge szállította. Az alapítást követően gyakran nehéz pillanatok jellemezték a társaság működését. Tevékenységét elsősorban a fejlesztés és a gyártás tette ki, ami jelentős összegeket emésztett fel. 1903. július 23-án adták el az első autót, egy A-modellt 850 dollárért egy chicagói fogorvosnak, dr. Pfennignek. Az A-modellből összesen 1200 darabot adtak el, majd sorra következtek az ábécé betűivel jelzett modellek. Henry 1906-ban elnök és többségi tulajdonos lett. Ebben az időszakban Galamb József mellett már több magyar származású szakember is dolgozott a Ford Motor Companynál, így Farkas Jenő, Balogh Károly, Haltenberger Gyula.

A Ford gépkocsik 1903 és 1908 között az ABC első 19 betűjét viselték. Öt év alatt az A-tól S-modellig terjedő választékból 18 ezer



darab készült, majd 1908. október elején bevezették a Ford T-modellt.

Henry Fordnak 1908-ban a T-modell bemutatásával váltak valóra az elfogadható árú, megbízható és jól működő autó gyártásáról szőtt álmjai. Ez a jármű egy új korszak kezdetét jelentette a személyszállításban – egyszerű volt vezetni, egyszerű volt a karbantartása, az egyenetlen utakon is jól kezelhető volt és azonnal sikert aratott. A Ford Motor Company mérnökei 1909 és 1914 között kidolgozták a futószalag gyakorlati alkalmazását, mely óriási termelékenységet hozott. (1913-ban indították az első szalagot.)

Közvetlenül a futószalag bevezetése előtt az üzemi hajsza olyan fizikai és szellemi megterhelést rótt az akkori körülmények között a dolgozókra, hogy szinte menekültek az üzemből. A statisztikák szerint a Ford gyár munkásgárdája évente csaknem háromszor kicserélődött. Ekkor hirdették meg a napi 5 dolláros bért, amit az összeszerelés fantasztikus felgyorsulása tett lehetővé. 1914-re már minden második amerikai autó a Ford gyárból került ki, s ab-

ban az évben tízmillió dolláros nyereségre tett szert a cég.

1919-ben Henry és fia, Edsel 105 568 858 dollárért felvásárolták az összes kisebbségi részvényes részvényeit, s ezzel a vállalat kizárólagos tulajdonosává váltak. Edsel, aki még ebben az évben követte apját az elnöki székben, továbbra is erőteljesen támaszkodott Galamb József tanácsaira, műszaki alkotásaira. Edsel egészen 1943-ban bekövetkezett haláláig töltötte be ezt a posztot. Ezután újra Henry Ford vette át a vállalat irányítását.

1945 szeptemberében Henry Ford másodszor is lemondott a Ford Motor Company elnöki tisztről, és átadta azt unokájának, II. Henry Fordnak. Az idősebb Henryt 1946 májusában az American Automotive Golden Jubilee-n kitüntették az autógyártás terén elért jelentős eredményeiért, majd ugyanabban az évben az American Petroleum Institute az emberiség jólétéhez való jelentős hozzájárulásáért legelsőként neki adományozta évenként odaítélt aranyérmét.

Henry Ford 83 éves korában, 1947. április 7-én este 11 óra 40 perckor hunyt el a dearborni Fairlane-en lévő otthonában. Halálakor a közeli Rouge River folyó áradásai miatti áramszünetben a petróleumlámpák és gyertyák hasonló hangulatot teremtettek, mint 83 évvel ezelőtt, amikor ugyanabban a megyében megszületett. A cégalapító Henry Ford vagyonának nagy része az 1936. február 3-án létrejött Ford Alapítvány tulajdonába került.



A visszaemlékezés szövegét Gáti József, Horváth Sándor, Legeza László: A XX. század autója. 100 éves a Ford T-modell (Kiadó Budapesti Műszaki Főiskola, Budapest, 2008.) könyvből vettük át a szerzők engedélyével. A Galamb József munkásságát és a T-modell restaurálását is taglaló mű a könyvesboltokban is megvásárolható, már angol nyelvű kiadása is elérhető.