



Foto: 1913, Fotograf der Ford Company, USA, Archiv

Henry Ford ve velkém rozsahu zavedl montážní linky a stále je zdokonaloval

SELFMADEMAN

Henry Ford

S úctou dnes otvíráme bránu do naší Síň slávy, aby tam po červeném běhounu mohl přejít muž, který se – jako jeden z pouhých několika – zasloužil o to, že můžeme dvacáté století označit jako století automobilismu. Právě jemu může Amerika a vlastně celý vyspělý západní svět poděkovat za to, že si motorové vozidlo mohli dovolit nejen ti nejbohatší, ale víceméně všichni. Pane Forde, vítáme vás mezi elitou moderního věku!

slávy, aby tam po červeném běhounu mohl přejít muž, který se – jako jeden z pouhých několika – zasloužil o to, že můžeme dvacáté století označit jako století automobilismu. Právě jemu může Amerika a vlastně celý vyspělý západní svět poděkovat za to, že si motorové vozidlo mohli dovolit nejen ti nejbohatší, ale víceméně všichni. Pane Forde, vítáme vás mezi elitou moderního věku!

Henry přišel na svět jako nejstarší ze šesti dětí farmářské rodiny Fordovy v Greenfield Township (Michigan) 30. července 1863. Jeho školní vzdělání bylo zprvu víceméně jen průměrné, což v zemědělských oblastech USA tehdejší doby nebylo nic neobvyklého. Mladý Henry se ale už od dětství vyznačoval vášní pro veškerá mechanická zařízení a měl také nezbytnou manuální zručnost. Bylo mu rovných patnáct, když sestavil svůj prv-



Americký selfmademan v roce 1924 mezi svým prvním vozidlem Quadricycle a desetimiliontým Fordem T

ní vlastní spalovací motor – a dodnes platí za jednoho z průkopníků stavby motorových vozidel. Ovšem sedět v koutku domácí dílničky nebo kutit jen ve volném čase jej ne bavilo. V roce 1879 se vydal do Detroitu, kde absolvoval učební obor strojníka. Po několika zaměstnaneckých poměrech se konečně dostal na místo, které mu vyhovovalo: k Edisonově společnosti Illuminating Company. Netřeba zdlouhavě rozebírat fakt, že Edisonovi

vděčí svět mimo jiné i za žárovku. Ve volném čase se Ford zabýval zdokonalováním spalovacích motorů a už v roce 1896 se objevil v ulicích za řídicí pákou prvního vlastnoručně postaveného vozidla, jemuž dal název Quadricycle. Teď už měl jeden jediný zájem a tím byl automobilismus. V roce 1899 s pomocí několika investorů založil vlastní společnost Detroit Automobile Company, ovšem ta velmi rychle skončila v insolvenční. Doslova se vrhl do soutěží

s jinými výrobci a podařilo se mu získat další ochotné investory pro další podnikání. Osobně se posadil za řízení Fordu „Sweepstakes“, s nímž v říjnu 1901 porazil zkušeného konstruktéra a závodníka Alexandra Wintona. Historie se opakuje: v roce 1902 ztratil Ford podporu a odchází ze své druhé firmy, ale neporažený zakládá 16. března 1903 továrnu Ford Motor Company netuše, že právě položil základní kámen legendy. Do začátků dalšího podnikání přinesl spoustu nových nápadů včetně reklamních. V rámci propagace své značky dosáhl na vlastnoručně zkonstruovaném stroji na zamrzlé hladině jezera St.Clair na tu dobu neuvěřitelné rychlosti 147 km/h. Získal obdiv jezdce Barneyho Oldfielda (ten zanedlouho se strojem přejmenovaným na „Oldfield 999“ projel celé Státy). Byla to vynikající reklama téměř zadarmo. Další proslulost získal Ford, když mezi prvními finančně podpořil závody Indianapolis 500. A rok nato přichází doba, kdy Ford přinesl revoluční činy nejen do automobilové branže, nýbrž do celého strojírenství. Přivedl na trh Model T, který se dočkal okamžité obliby a doslova dobyl americké silnice. Poptávka si vynutila velkosériovou produkci, takže už v roce 1913 zavedl Ford po vzoru Ransoma Eliho Oldse pásovou výrobu. To byl krok,

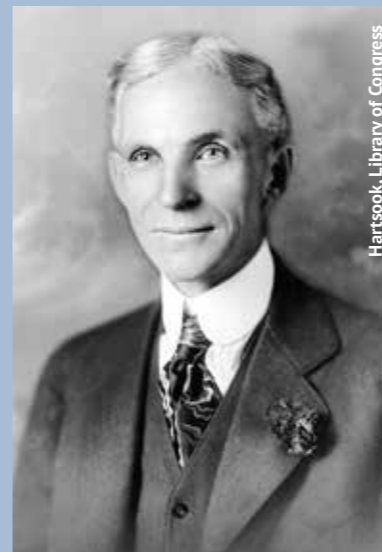
vedoucí ke skutečnosti, že se o pět let později každý druhý vůz na amerických silnicích jmenoval Ford Model T. Až do finálního roku 1927 opustilo montážní linky více než 15 milionů vozidel téměř jednotné konstrukce a vzhledu. Vzrůst výroby by nebyl možný bez určitých sociálních výhod pro zaměstnance, například v roce 1914 zavedl Ford osmihodinovou pracovní dobu s garantovanou denní minimální mzdou ve výši 5 USD. Další průběžné zvyšování mzdy spolu se systémem věrnostních a časových odměn proměnily Ford Motor Company ve vyhledávaného zaměstnavatele. Mimo získání dobré a spolehlivé pracovní síly tak Ford dal Americe stále rostoucí kupní sílu obyvatel. Na jednu stranu vynikly Fordovy závody zřetelně lepšími pracovními podmínkami, než měly srovnatelné americké továrny, na stranu druhou Ford striktně vystupoval proti odborovým svazům ve svých továrnách. Asi znal důvody, na jejichž základu zakázal ve svých závodech jakékoliv odborové aktivity, což až do roku 1945 skutečně platilo. Na Nový rok 1919 předal „old“ Henry předsednictví správní rady svému synovi Edselu Fordovi, ten se ovšem nad každým rozhodnutím radil se zkušeným a stále mocným tátou. Postupně se „Těčko“ prodávalo čím dál obtížněji, a nebylo to jen vinou poválečné rece-



Ford „Sweepstakes“ se naprosto nepodobal ostatním vozům své doby. Nebyl sice aerodynamický, ale konstrukčně přizpůsobený k dosažení nejvyšší možné maximálky

se. Zastaralý design i technika rychle hnaly potenciální kupce do náruče konkurenčních značek. Proto otec a syn Fordové poslali koncem roku 1927 na trh znamenitý Ford A, opatřený novým motorem, zlepšenou technikou, moderními karosériemi, mechanickými brzdami na všech čtyřech kolech a klasickou mechanickou převodovkou. Edsel Ford předčasně skončil v květnu 1943, takže jeho otec Henry musel ve věku 79 let znovu převzít veškeré aktivity šéfa koncernu. Teprve dva roky nato, přesně 21. září 1945, předal podruhé vedení společnosti, tentokrát vnukovi Henrymu Fordovi II. „Old“ Henry opustil tento svět 7. dubna 1947 ve věku 83 let na následky mozkové příhody. Dodnes mu může vyjádřit vděk celý motoristický svět bez ohledu na to, zda jezdí s vozidlem Ford či nikoliv!

Text: Katherina Hütter
Foto: Ford Company, Hartsook, Hyman, Free Library of Philadelphia
Překlad & adaptace: J.F.K.



Portrét Henryho Fordy z roku 1919

Model A nastoupil do ofenzívy jako následník populárního „Těčka“. Jedním ze základních modelů byl Model A Coupe, na snímku ročník 1929

