

І С Т И Н И

ГЕНРІ
ФОРД



МОЄ ЖИТТЯ
ТА ПРАЦЯ

Харків
«ФОЛІО»
2018



В с т у п

ЩО ТАКЕ ІДЕЯ?

Наша країна тільки-но почала розвиватися. Що б не казали про наші вражаючі успіхи, ми ледь-ледь зборонували горішній шар ґрунту. Незважаючи на це, наші успіхи були все ж дивовижними. Але якщо порівняти зроблене з тим, що ще залишилося зробити, то всі наші успіхи обертаються в ніщо. Варто лише згадати, що для оранки землі витрачається більше зусиль, ніж у всіх промислових підприємствах країни разом узятих. Відтак одразу приходить розуміння можливостей, що постають перед нами. І саме тепер, коли стільки держав переживають процес бродіння, тепер, за повсюдного неспокою, настав, вочевидь, момент, коли доречно нагадати дещо з царини майбутніх завдань у світлі вже реалізованих рішень.

Коли хтось починає розмову про посилення могутності машини та промисловості, перед нашими очима легко виникає образ холодного металевого світу, в якому грандіозні заводи, що складаються із залізних машин і машин-людей, витіснили дерева, луки, птахів та квіти. Такої думки я не поділяю. Більше того, вважаю, що, якщо ми не навчимося краще використовувати машини, у нас забракне часу для того, щоб насолоджуватися цими деревами та птахами, квітами та луками.

Мені здається, що ми занадто багато зробили для того, щоб залякати радість життя думкою про протилежність понять «існування» та «добування коштів для існування». Ми марнуємо стільки часу й енергії, що нам мало що залишається на життєві втіхи. Сила і машина, гроші та майно корисні лише тоді, коли вони сприяють життєвій волі. Вони — лише засіб досягнення певної мети.

Я, наприклад, дивлюся на автомобілі, що мають моє ім'я, не лише як на транспорт. Якби вони були лише ним, я б зробив щось інше. Для мене вони — наочний доказ певної ділової теорії, яка, сподіваюся, є чимось більшим, ніж ділова теорія, а саме: є теорією, мета якої — перетворити світ на джерело радощів. Факт надзвичайного успіху «Форд Мотор Компані» важливий у тому сенсі, що він беззаперечно свідчить, наскільки слушною дотепер була моя теорія. Лише з цією передумовою я можу оцінювати наявні методи виробництва, фінанси та суспільство з точки зору людини, не поневоленої ними.

Якби я переслідував винятково жагу наживи, мені б не було потреби прагнути до зміни усталених методів. Якби я думав лише про зиск, теперішня система виявилася б для мене просто чудовою. Вона у надлишку забезпечує мене грошми. Але я пам'ятаю про обов'язок служіння. Теперішня система не дає вищого ступеня продуктивності, бо сприяє марнуванню в усіх його проявах — у безлічі людей вона відбирає результат їхньої праці. Вона позбавлена плану. Все залежить від ступеня плановірності та доцільності.

Нічого не маю проти загальної тенденції висміювання нових ідей. Краще ставитися скептично до всіх нових ідей і вимагати доказів їхньої правильності, ніж ганятися за будь-якою новою ідеєю у стані безперервного кругообігу думок. Скептицизм, що збігається з обережністю, —



Розділ I

ПОЧАТОК БІЗНЕСУ

31 травня 1921 року «Форд Мотор Компані» випустила автомобіль № 5 000 000. Тепер він стоїть у моєму музеї поруч із маленьким газоліновим візочком, із якого я почав свої досліді й який уперше поїхав навесні 1893-го на моє превелике задоволення. Я їздив на ньому якраз тоді, коли шпаки прилетіли до Дірборну, а вони завжди повертаються 2 квітня. Обидва екіпажі — цілком різні за своїм зовнішнім виглядом і майже так само несхожі за будовою та матеріалом. Лише схема дивним чином майже не змінилася, за винятком певних деталей, які ми викинули в нашому сучасному автомобілі. Той маленький старий візок, незважаючи на свої два циліндри, пробігав двадцять миль на годину і проїздив із своїм резервуаром лише на 12 літрів повних шістдесят миль. І тепер він такий же, як і першого дня. Схема розвивалася не так швидко, як удосконалення техніки та пристосовуваність матеріалів. Певна річ, вона також удосконалилася: сучасний «форд» «Модель Т» має чотири циліндри, автоматичний пусковий пристрій і взагалі в усьому зручніший і практичніший екіпаж. Він простіший за свого попередника, але майже кожна його запчастина вже була у першій моделі. Зміни витікали з наших досліджень конструкції, а не з винаходження нового принципу. Відтак я

отримав звідси важливий урок: краще докласти максимум зусиль для вдосконалення хорошої ідеї замість гонити за новітніми ідеями. Гарна ідея дає саме стільки, скільки можна осилити відразу.

Життя фермера змушувало мене винаходити нові та кращі транспортні засоби. Я народився 30 липня 1863 року на фермі неподалік від Дірборну в Мічигані. І моє перше враження, про яке можу згадати, свідчить: у господарстві було занадто багато роботи порівняно з її результатами. І дотепер маю подібні відчуття щодо селянського життя.

Існує легенда, що мої батьки були дуже бідні і їм жилося нелегко. Вони дійсно були небагаті, але не йдеться про справжню бідність. Серед мічиганських фермерів вони були навіть заможні. Мій рідний будинок і досі ще цілий і разом із фермою входить до складу мого маєтку.

На нашій, як і на інших фермах, використовувалося занадто багато важкої ручної праці. Вже з ранньої юності я зрозумів, що багато чого можна робити інакше, якимось кращим чином. Тому захопився технікою. Та й моя мати завжди стверджувала, що я природжений технік. У мене була майстерня з усілякими металевими конструкціями замість інструментів до того, як я зміг назвати щось своєю власністю. У той час не існувало ще жодних новомодних іграшок, усе, що ми мали, то була наша власна продукція. Моїми іграшками були інструменти, як і тепер. Кожен уламок машини ставав моїм скарбом.

Найважливіша подія моїх дитячих років — зустріч із локомотивом, миль за вісім від Детройту, коли ми якось їхали до міста. Мені було тоді дванадцять. Другою за важливістю подією, яка припадає на той самий рік, став подарований мені годинник.

Я уявляю собі ту машину, ніби це було вчора; це був перший віз без коня, який я бачив у житті. Механізм головним чином призначався для використання молотарки та лісопилки і складався з примітивної пересувного агрегату з паровим котлом: позаду була приладнаний чан із водою і ящик із вугіллям. Правда, я бачив уже багато локомотивів, які перевозилися кіньми, але цей мав сполучний ланцюг, що вів до задніх коліс підводоподібної підставки, на якій стояв паровий казан. Машину встановили над паровим казаном, і один-єдиний чоловік на платформі позаду парового казана міг нагортати лопатою вугілля й керувати клапаном і важелем. Ця машина була збудована у «Ніколса, Шепарда і К^о» у Батл-Кріку. Про це я дізнався негайно. Машину зупинили, щоб пропустити нас із кіньми, і я, сидючи позаду воза, затіяв розмову з механіком, перш ніж мій батько, який правив, примітив це. Механік був дуже радий, що міг усе пояснити, адже пишався своєю машиною. Він показав мені, як знімається ланцюг із рушійного колеса й як одягається невеликий приводний пасок, аби урухомити інші машини. Він розповів, що машина робить двісті обертів на хвилину і що сполучний ланцюг можна відчепити, щоб зупинити локомотив, не зупиняючи дії машини. Останнє пристосування, хоч і в змінній формі, зустрічається і в нашому сучасному автомобілі. Воно не має значення в парових машинах, які легко зупиняти і знову запускати, але дуже важливе в двигунах.

Цей локомотив спровокував мою зацікавленість автомобільною технікою. Я почав будувати моделі, і через кілька років мені вдалося створити одну цілком придатну. З того часу, як я дванадцятирічним хлопчиком зустрівся з локомотивом, і дотепер уся потуга мого інтере-