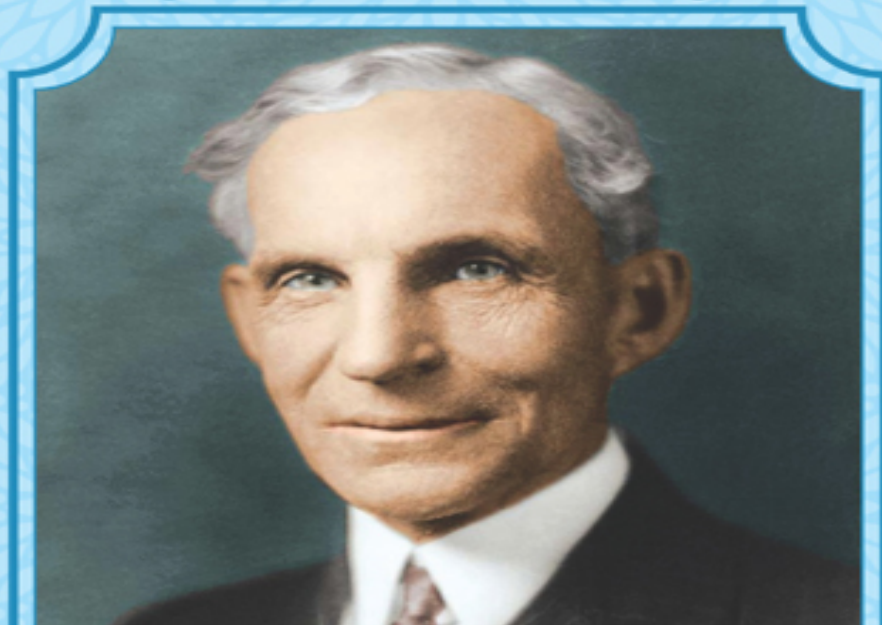


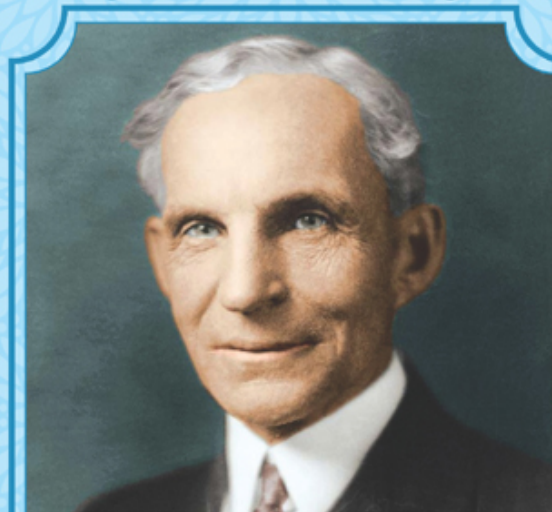
मिनी-मैक्स सीरीज



हेनरी फोर्ड
(Henry Ford)

कारीगरों को कामगार बनाया,
उपभोक्ता हितों की आड़
में कमाई की

मिनी-मैक्स सीरीज



हेनरी फोर्ड
(Henry Ford)

कारीगरों को कामगार बनाया,
उपभोक्ता हितों की आड़
में कमाई की

हेनरी फोर्ड

कारीगरों को कामगार बनाया, उपभोक्ता हितों की आड़ में कमाई की

प्रदीप ठाकुर



प्रभात प्रकाशन, दिल्ली

ISO 9001:2008 प्रकाशक

हेनरी फोर्ड :

कारीगरों को कामगार बनाया, उपभोक्ता हितों की आड़ में कमाई की

फोर्ड मोटर कंपनी के संस्थापक हेनरी फोर्ड ने मोटर वाहन (ऑटोमोबाइल) या संयोजन शृंखला (असेंबली लाइन) का आविष्कार नहीं किया था। फोर्ड से बेहतर कई यांत्रिक अभियंता (मेकैनिकल इंजीनियर) परंपरागत कारीगरों के साथ मिलकर मोटर वाहन का निर्माण कर रहे थे। चूंकि उन मोटर वाहनों की लागत ज्यादा थी, इसलिए उनकी कीमतें ऊँची थीं और वे सीमित ग्राहकों के बीच ही बिक पा रहे थे। लेकिन फोर्ड ने इस समस्या का समाधान बृहत उत्पादन प्रणाली (मास प्रोडक्शन सिस्टम) विकसित कर निकाला था। इस तरीके से फोर्ड फोर्ड मॉडल टी के रूप में ऐसा पहला मोटर वाहन विनिर्मित करने में सफल रहा था, जिसकी कीमत मध्यम वर्गीय अमेरिकियों के बरदाश्त करने लायक थी। इस तरह फोर्ड ने विलासिता मोटर वाहन (लक्जरी ऑटोमोबाइल) को व्यावहारिक वाहन (वर्किंग वेहिकल) में बदल दिया था।

निश्चित तौर पर फोर्ड मॉडल टी 20वीं सदी में अमेरिकी परिवहन उद्योग में क्रांति लाने में सफल रहा था। लेकिन फोर्ड ने अपनी महत्वाकांक्षा को पूरा करने के लिए मोटर वाहन उद्योग में कारीगरी की कलात्मक परंपरा को ध्वस्त कर दिया था और कारीगरों को विशाल उत्पादन शृंखला में कभी भी बदले जा सकनेवाले दिहाड़ी मजदूर में बदल दिया था। कहने को तो फोर्ड ने मजदूरों के वेतन भी बढ़ा दिए थे, लेकिन उसका असल इरादा मजदूर संगठनों को बेअसर कर उत्पादन को लगातार बढ़ाना और वाहन की कीमतों को घटाकर तेजी से बाजार विस्तार करना ही था। जी हाँ, इसी रणनीति से फोर्ड ने वर्ष 1909-20 के सिर्फ 11 वर्षों में वाहन उत्पादन की वार्षिक क्षमता को 18 हजार से बढ़ाकर 10 लाख कर लिया था और सन् 1921 में विश्व मोटर वाहन उत्पादन के 55 प्रतिशत हिस्से पर उसका कब्जा हो गया था।

हालाँकि फोर्ड यही दावा करता रहा था कि वह ऐसा उपभोक्ता व मोटरवाहन उद्योग के हित में कर रहा था, लेकिन इस दौरान फोर्ड मोटर कंपनी ने जबरदस्त लाभ अर्जित किया था और वह विश्व के सबसे बड़े धनवानों व प्रसिद्ध लोगों में शामिल हो गया था। उसके बाद जब सन् 1947 में 83 वर्ष की आयु में हेनरी फोर्ड की मृत्यु हुई थी तो उसकी संपत्ति का मुद्रास्फीति समायोजित मूल्य 199 अरब डॉलर (रिचेस्ट.कॉम/2013) आँका गया था। लेकिन 1936 में स्थापित फोर्ड फाउंडेशन, जिसके पास वर्ष 2014 में 12.40 अरब डॉलर की कुल संपत्ति थी, की बहुप्रचारित मानव कल्याणकारी गतिविधियों ने एकाधिकारवादी उद्योगपति हेनरी फोर्ड की सार्वजनिक छवि को महान् समाज-सेवी और औद्योगिक क्रांतिकारियों में बदल दिया।

हेनरी फोर्ड को जॉन डी. रॉकफेलर या एंड्रयू कार्नेगी की तरह रॉबर बैरन की सूची में नहीं डाला गया था, लेकिन उसने भी अपने समकालीन पूँजीपतियों की तरह एकाधिकारवादी हथकंडों से अपना सौभाग्य हासिल किया था। इस सच्चाई को जानने के लिए हेनरी फोर्ड के जीवन-संघर्ष तथा आश्चर्यजनक सफलता-यात्रा पर एक नजर डालनी पड़ेगी।

एडिसन कंपनी का लाभ : हेनरी फोर्ड का जन्म मध्य पश्चिमी अमेरिका में मिशिगन प्रांत के डियरबोर्न (डेट्रॉयट महानगर क्षेत्र) के पास तत्कालीन ग्रीनफील्ड टाउनशिप में एक समृद्ध किसान परिवार में हुआ था। वह आयरलैंड मूल के विलियम व बेल्जियम मूल की मरियम फोर्ड का पहला जीवित रह सका बेटा था। जब हेनरी 13 वर्षों का ही था, तब उसकी माँ की मृत्यु हो गई थी। उसके पिता को यही उम्मीद थी हेनरी ही अंत में परिवार

की कृषि संपत्ति को सँभालेगा; लेकिन बिना माँ के उसका मन खेतीबाड़ी वाले उस माहौल से उचट गया था। हेनरी ने बाद में स्वीकार किया था कि बचपन से ही खेतीबाड़ी पसंद नहीं आती थी, लेकिन वह माँ के कारण वहाँ रहता था। यही कारण था कि हेनरी 16 वर्ष की उम्र में पास के एक शहर डेट्रॉयट चला गया था और अगले करीब तीन वर्षों तक प्रशिक्षु के रूप में मशीन मिस्त्री का काम सीखता रहा था। हालाँकि सन् 1882 में वह खेतीबाड़ी में पिता का हाथ बँटाने के लिए डियरबोर्न वापस लौट आया था, लेकिन उसका ज्यादातर वक्त खेती के लिए इस्तेमाल किए जानेवाले वेस्टिंगहाउस वाष्प इंजन को चलाने तथा ठीक करने में बीतता था। बाद में वेस्टिंगहाउस ने उसे भाप इंजन के रख-रखाव के काम पर रख लिया था। इस अवधि के दौरान फोर्ड ने डेट्रॉयट में गोल्डस्मिथ ब्रायंट एंड स्ट्रेटन बिजनेस कॉलेज में बहीखाता (बुक कीपिंग) का अध्ययन भी किया था।

सन् 1888 में पास के ही एक किसान परिवार में बड़ी हुई क्लारा ब्रायंट से हेनरी फोर्ड की शादी हो गई थी। अगले कुछ वर्षों तक फोर्ड खेतीबाड़ी के अलावा लकड़ी चीरने का कारखाना (शामिल) चलाकर अपने परिवार का भरण-पोषण करता रहा था। सन् 1891 में वह पत्नी के साथ डेट्रॉइट चला गया था, जहाँ उसे थॉमस एडिसन द्वारा स्थापित एडिसन एल्युमिनेटिंग कंपनी में बतौर अभियंता नियुक्त कर लिया गया था। तेजी से आगे बढ़ता हुआ फोर्ड अगले दो वर्षों में वहाँ पर मुख्य अभियंता बन गया था। लगभग उसी समय क्लारा व फोर्ड दंपती का एकमात्र बेटा एडसेल ब्रायंट फोर्ड का जन्म हुआ था। अब उसके पास धन के साथ पर्याप्त समय भी बच पा रहा था कि वह कंपनी की जिम्मेदारी निभाते हुए पेट्रोल इंजनों से संबंधित अपने निजी प्रयोगों पर भी ध्यान दे सके।

सन् 1896 में इन प्रयोगों का नतीजा निकला और फोर्ड ने एक स्वचालित वाहन (सेल्फ-प्रोपेल्लड वेहिकल) को पूरा कर लिया, जिसे उसने 'फोर्ड क्वाड्रीसाइकिल' नाम दिया था। हलके धातु से बने चौखटे व चार साइकिल पहियोंवाली वह फोर्ड क्वाड्रीसाइकिल दो सिलेंडर व चार अश्व शक्ति (हॉर्स पावर) पेट्रोल इंजन द्वारा संचालित होती थी। 4 जून, 1896 को फोर्ड ने फोर्ड क्वाड्रीसाइकिल की पहली टेस्ट ड्राइव की थी और बाद के कई ड्राइव कर उसे बेहतर बनाने के तरीके की माथापच्ची करता रहा था। उसी वर्ष, कंपनी पदाधिकारियों की बैठक में थॉमस एडिसन से पहली मुलाकात के दौरान जब उसने फोर्ड क्वाड्रीसाइकिल के बारे में चर्चा करने का मौका मिला था। एडिसन द्वारा उस मोटरवाहन प्रयोग को मंजूरी दिए जाने तथा उत्साहवर्धन के बाद फोर्ड ने दूसरे वाहनों पर प्रयोग तेज कर दिए थे।

फोर्ड मॉडल-टी का विकास : इसी बीच जब फोर्ड को डेट्रॉयट के दिग्गज लकड़ी व्यवसायी विलियम एच. मर्फी से पूँजी के समर्थन मिल गया तो उसने एडिसन एल्युमिनेटिंग कंपनी से त्याग-पत्र दे दिया और 5 अगस्त, 1899 को डेट्रॉयट ऑटोमोबाइल कंपनी की स्थापना की। लेकिन जो मोटर वाहन तैयार हुआ था, उसकी लागत फोर्ड के अनुमान से काफी अधिक निकली और वह गुणवत्ता व कीमत दोनों के लिहाज से असफल साबित हुई। ऐसे में जनवरी 1901 में ऐसी नौबत आई कि डेट्रॉयट ऑटोमोबाइल कंपनी को बंद करना पड़ा। लेकिन 1901 में सी हेरॉल्ड विल्स की मदद से हेनरी फोर्ड ने 26 हॉर्सपावर वाले ऐसे मोटर वाहन को तैयार कर लिया था, जो वाहन-दौड़ में सफल रहा था। इस सफलता के बाद मर्फी सहित डेट्रॉयट ऑटोमोबाइल कंपनी के हिस्सेदारों ने 30 नवंबर, 1901 को फोर्ड मोटर कंपनी की स्थापना की और हेनरी फोर्ड को उसका मुख्य अभियंता बना दिया। सभी हिस्सेदार फोर्ड के लगातार सुधार प्रयोगों से इतने निराश हो गए थे कि

सन् 1902 में मर्फी ने हेनरी एम. लेलैंड को सलाहकार बनाकर लाया था और उसके जवाब में फोर्ड ने कंपनी छोड़ दी थी। फोर्ड के जाते ही मर्फी ने कंपनी का नाम बदलकर कैडिलेक ऑटोमोबाइल कंपनी रख लिया था।

पूर्व प्रतिस्पर्धी साइकिल चालक टॉम कूपर के साथ मिलकर फोर्ड ने 80 हॉर्सपावर के दौड़ में भाग लेनेवाली मोटरगाड़ी 999 तैयार की, जिसे चलाकर बार्नी ओल्डफील्ड ने अक्टूबर 1902 में आयोजित वाहन दौड़ प्रतियोगिता जीती थी। फिर फोर्ड को पुराने परिचित डेट्रॉइट क्षेत्र के कोयला व्यापारी अलेक्जेंडर वाई. माल्कोमसन का समर्थन प्राप्त हुआ था। उसके बाद फोर्ड ने सस्ते मोटर वाहन पर प्रयोग शुरू किया था, जो ज्यादा बड़े ग्राहक वर्ग को बेचा जा सके। शुरुआती दिक्कतों के बाद 16 जून, 1903 को 28 हजार डॉलर की पूँजी से फोर्ड मोटर कंपनी की स्थापना हुई थी, जिसमें फोर्ड, माल्कोमसन एवं डॉ. जॉन व हॉरेस ई. डॉज सहित कुल 12 मूल निवेशक थे। सन् 1903 से 1908 के बीच फोर्ड ने कुल सात प्रारूप (मॉडल) के वाहन तैयार किए थे, जिनकी बिक्री कुछ सौ या कुछ हजारों में हो सकी थी। उस समय प्रतिदिन कुछ वाहन तैयार हो पाते थे, क्योंकि दो या तीन कारीगरों का समूह अन्य कंपनियों से मँगाए पुरजों को संयोजित करते थे।

लेकिन 1 अक्टूबर, 1908 को जब फोर्ड ने वृहद् उत्पादन प्रणाली से तैयार मॉडल टी को बाजार में उतारा था तो उसके जनसंपर्क अधिकारियों ने यह सुनिश्चित किया था कि देश के सभी अखबारों में उसके विज्ञापन व खबरें प्रमुखता से प्रकाशित हों। बाएँ हिस्से में संचालन पहिया (स्टीयरिंग व्हील) वाली उसे मोटरगाड़ी (कार) पूरी इंजन व संचरण प्रणाली (ट्रांसमिशन सिस्टम) संलग्न थी; चार सिलेंडरों को ठोस खंड (सॉलिड ब्लॉक) में ढाला गया था और निलंबन (सस्पेंशन) के लिए दो अर्द्ध-अंडाकार कमानियों (स्प्रिंग) प्रयोग किया गया था। वह कार ने केवल चलाने में बहुत आसान थी, बल्कि उसकी मरम्मत भी आसान व सस्ती थी। लेकिन मॉडल-टी का सबसे बड़ा आकर्षण थी उसकी कीमत, जो 825 डॉलर (2015 में मुद्रास्फीति समायोजित मूल्य करीब 21,730 डॉलर के बराबर) रखी गई थी।

इसके उत्पादन के लिए फोर्ड ने संयोजन श्रृंखला को 84 प्रकार के कामों में बाँट दिया था और मजदूरों को अपने स्थान पर सिर्फ वही काम करना होता था। पहले महीने में कुल 11 कारें ही तैयार हो सकी थीं, लेकिन उसमें धीरे-धीरे ज्यादा मशीनों को जोड़कर 84 कामों को लगातार आसान बनाया गया था। 1910 में जब मॉडल-टी का संयोजन स्तर 12 हजार को पार कर गया था तो फोर्ड मोटर कंपनी को हाइलैंड पार्क कॉम्प्लेक्स स्थित नई फैक्ट्री में स्थानांतरित कर दिया गया था, जो 1978 में राष्ट्रीय ऐतिहासिक मील-पत्थर घोषित किया गया था। हाइलैंड पार्क कॉम्प्लेक्स स्थित नई संयोजन प्रणाली में आमूलचूल परिवर्तन किया गया था, जिससे कम-से-कम कामगार से अधिक-से-अधिक उत्पादन हासिल किया जाए।

इस तरह धीरे-धीरे सुधार के साथ सन् 1914 तक संयोजन प्रणाली को इतना ज्यादा कार्य-सक्षम बना लिया गया था कि एक मॉडल टी कार को संयोजित करने में सिर्फ 93 मिनट लगते थे, जिस काम में पहले 12 घंटे 50 मिनट लगते थे। लेकिन, बिना इधर-उधर देखे पूरे समय लगातार एक ही काम को करते रहने के कारण मजदूर की आवाजाही काफी अधिक हो गई थी। उस समय प्रतिदिन औसतन 14,000 कामगारों की जरूरतों को पूरा करने के लिए वर्ष में 53,000 से अधिक भरतियाँ करनी पड़ती थीं। लेकिन जब जनवरी 1914 फोर्ड ने कामगारों का कार्य-समय 9 घंटे से घटाकर 8 घंटे और पारिश्रमिक को 2.34 डॉलर से बढ़ाकर 5 डॉलर कर दिया था, तब आवाजाही बहुत हद तक नियंत्रित हो सकी थी। इस तरह, जब सन् 1916 में फोर्ड मोटर कंपनी का वार्षिक उत्पादन 5 लाख को पार कर गया था तो मॉडल-टी की कीमत आधी से भी कम 345 डॉलर रह गई थी। उस वक्त फोर्ड मोटर कंपनी के पास 8 करोड़ डॉलर की अतिरिक्त पूँजी इकट्ठा हो गई थी। लेकिन रूज नदी (डियरबोर्न, मिशिगन) के किनारे विश्व के सबसे बड़े फैक्ट्री परिसर की महत्वाकांक्षी योजना को सफल बनाने, जहाँ कच्चे माल से लेकर तैयार कार तक की सारी प्रक्रिया को अंजाम दिया जा सके, फोर्ड ने अपने हिस्सेदारों को विशेष लाभांश देने के क्रम को खत्म कर दिया था। फिर, वर्ष 1919 में फोर्ड ने सभी मूल निवेशकों की

हिस्सेदारी खरीद ली थी और अपने बेटे एस्डेल फोर्ड को अध्यक्ष बना दिया था। सन् 1920 में जब उत्पादन स्तर 10 लाख के करीब पहुँचा था, तब उसकी कीमत 50 डॉलर से बढ़कर 395 डॉलर हो गई थी और सन् 1921 में फोर्ड मोटर कंपनी अकेले विश्व का करीब 55 प्रतिशत कारें बना रही थी।

ऊर्ध्वाधर एकीकरण : इस बीच 1917 में 83 फैक्टरी भवनों, एकीकृत इस्पात कारखाना, बिजली उत्पादन संयंत्र सहित आंतरिक रेल मार्ग व बंदरगाह की सुविधावाले करीब 3.84 वर्ग कि.मी. क्षेत्रफल में इस रूज नदी परिसर का निर्माण शुरू कर दिया गया था। लेकिन हेनरी फोर्ड के ऊर्ध्वाधर एकीकरण (वर्टिकल इंटीग्रेशन) के इस सपने को साकार होने में करीब 10 वर्ष लग गए थे। तब तक फोर्ड मोटर कंपनी कुल 1.50 करोड़ से अधिक मॉडल-टी कार बेच चुकी थी और उसकी बिक्री लगातार घटती जा रही थी। इसलिए हाइलैंड पार्क में मॉडल-टी का उत्पादन बंद करने के बाद सितंबर 1927 में रूज परिसर में मॉडल-ए कार उत्पादन शुरू किया गया था, जिसे दिसंबर में बाजार में उतारा गया था। अगले चार वर्षों में कुल 40 लाख मॉडल-ए कारों का उत्पादन हुआ था। उसके बाद फोर्ड मोटर कंपनी ने अपनी प्रतिस्पर्धी जनरल मोटर्स की तरह हर वर्ष नए मॉडल का उत्पादन शुरू किया था।

हालाँकि फोर्ड ने 69 वर्ष की उम्र में अपने अंतिम नवाचार हलके वजन के वी-8 इंजन को प्रस्तुत किया था; लेकिन 1936 में फोर्ड मोटर कंपनी अमेरिका में जनरल मोटर्स व क्रिसलर कॉरपोरेशन के बाद तीसरे स्थान पर खिसक गई थी। लेकिन फोर्ड कार कीमतों को घटाकर बाजार विस्तार रणनीति के कारण सन् 1920 से 1940 के बीच मोटर वाहन उद्योग की कुल 200 कंपनियों में अधिकांश बंद होने के लिए मजबूर हो गई थीं।

अप्रैल 1941 में जब काम रोको हड़ताल शुरू हुई थी तो परेशान हेनरी फोर्ड ने समझौता करने की बजाय कंपनी को भंग करने तक की धमकी दे दी थी और उस पर गंभीरता से विचार भी करने लगा था।

वैश्विक महामंदी के दौरान फोर्ड ने कामगारों का वेतन घटाया था और काफी छँटनी की थी। फोर्ड ने तमाम कोशिशों के बावजूद अगले पाँच वर्षों तक अपनी फैक्टरी परिसर में श्रमिक संगठन की स्थापना नहीं होने दी थी। इस बीच 26 मई, 1937 को जब रूज नदी परिसर में श्रमिकों ने संगठन बनाने की कोशिश की थी, तब सुरक्षा कर्मियों ने कामगारों की जमकर पिटाई की थी। अप्रैल 1941 में जब काम रोको हड़ताल शुरू हुई थी तो परेशान हेनरी फोर्ड ने समझौता करने की बजाय कंपनी को भंग करने तक की धमकी दे दी थी और उस पर गंभीरता से विचार भी करने लगा था। कहते हैं कि तब उसकी पत्नी क्लारा ने हेनरी फोर्ड को धमकाया था कि यदि उसने अपनी जिद में पारिवारिक कारोबार को ध्वस्त करने की कोशिश की तो वह उसे छोड़ देगी। तब जाकर वह झुका था और जून 1941 में यूनाइटेड ऑटो वर्कर (यू.ए.डब्ल्यू.) के साथ समझौते के अनुबंध पर हस्ताक्षर किए थे। समूचे डेट्रॉइट में फोर्ड ही ऐसा मोटर वाहन निर्माता था, जिसने यू.ए.डब्ल्यू. को सबसे बाद में मान्यता दी थी।

सेवानिवृत्त : इस बीच 1939 में ही द्वितीय विश्व युद्ध शुरू हो चुका था, लेकिन फोर्ड युद्ध से नफरत करता था और अमेरिकी सरकार पर किसी भी पक्ष में न जाने का दबाव बनाया हुआ था। लेकिन 7 दिसंबर, 1941 को पर्ल हार्बर पर जापानी आक्रमण के बाद फोर्ड मोटर कंपनी भी अमेरिकी सेना की एक बड़ी ठेकेदार बन गई थी और हवाई जहाज, टैंक, इंजन व जीप की आपूर्ति करने लगी थी। वैसे तो बढ़ती उम्र के साथ हेनरी फोर्ड का प्रभाव घटता जा रहा था, लेकिन 26 मई, 1943 को जब 49 वर्ष की उम्र में एस्डेल फोर्ड की कैंसर से मृत्यु हो गई थी तो उसे काम सँभालना पड़ा था। अगले दो वर्षों में हेनरी फोर्ड ने अपने पोते को अपने मोटर वाहन

साम्राज्य की कमान सौंप दी थी और खुद अपने सेवानिवृत्त हो गया था, जहाँ 7 अप्रैल, 1947 को 83 वर्ष की उम्र में उसकी मृत्यु हो गई थी।

