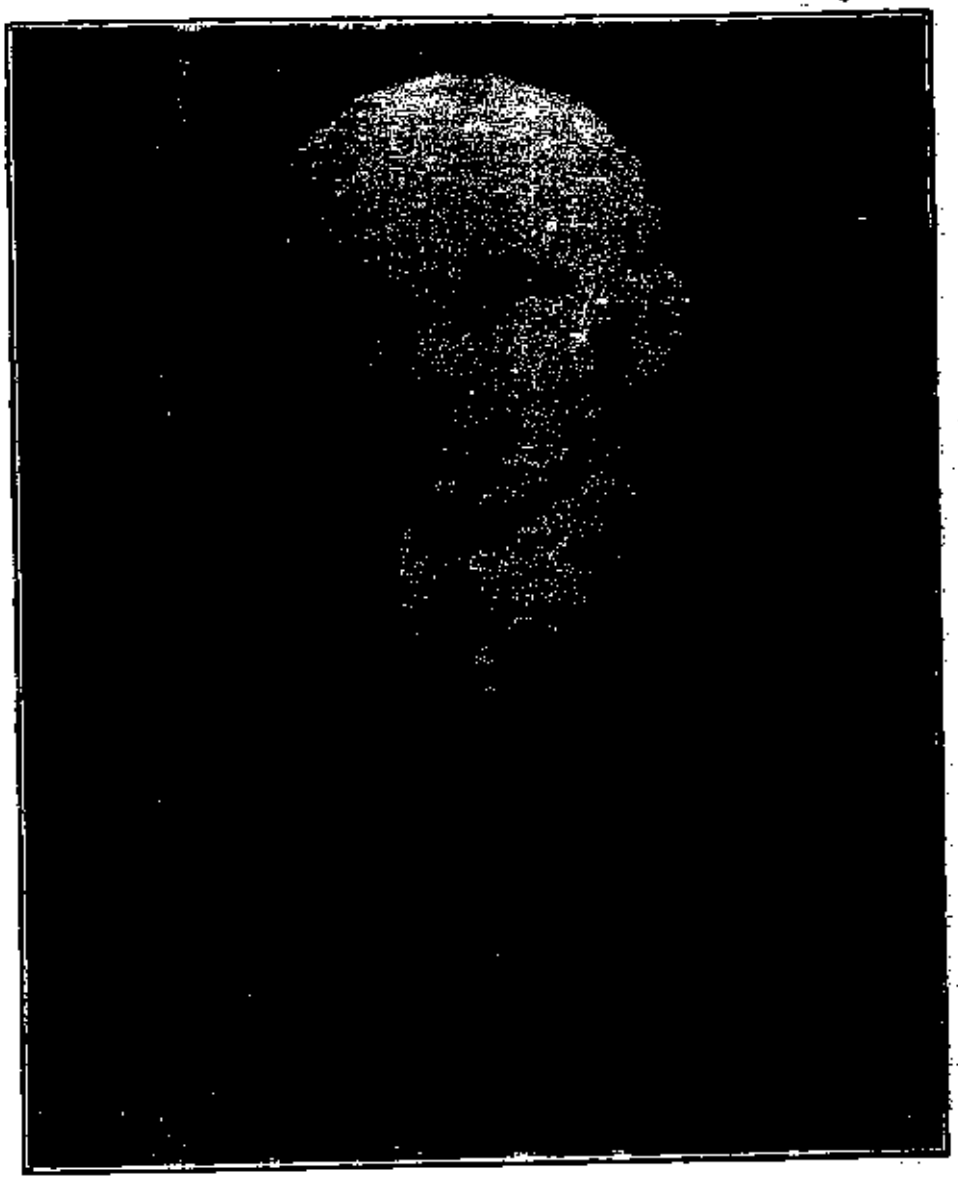
هنري فورد ومعامله

كثيراً ما تكون الحقيقة اغرب من مبتكرات الخيال واي قصة خيالية اكثر غرابة من حكاية فورد واتومبيلهِ ومعاملهِ . رجل كان في اوائل القرن العشرين مستخدماً في شركة اديسن الكهربائية بدترويت يذكرهُ الناس سائراً في شوارعها باتوميلهِ الاول وكان اقرب الى اللعبة منهُ الى آلة مفيدة ، لا يمرُّ عليهِ ربع قرن الاَّ ويصير اغنى اغنياء العالم لا يقلُّ دخلهُ السنوي عن ثلاثين مليوناً من الجنيهات يشتغل في معاملهِ وفروعها المنتشرة في كل انحاء المعمور نحو ١٨٠ الفاً من العمال لا يتقاضى العامل منهم اقل من ستة دولارات اميركية اجرة يومية او ما يزيد على ٣٥ جنيهاً في الشهر وساعات العمل لا تزيد على ٨ ساعات في اليوم . زد على ذلك ان هذه المعامل تصنع الآن في السنة ما يزيد على مليوني اتومبيل او نحو ٧ آلاف اتومبيل في اليوم عدا ما تصنعهُ من المحاريث والسيارات الثقيلة وسيارات النقل وما تسكهُ من الحديد وتصبهُ من الزجاج وتصنعهُ من الجلد الصناعي وعلمٌ جرّا

اتيح لي في الصيف الماضي ان زرت الفرع الاكبر من معامل فورد الشهيرة قرب مدينة دترويت بالولايات المتحدة ويعرف بمعمل هيلند بارك فدهشت مما رأيتهُ فيهِ من الاتساع والنظام والانصباب على العمل . ثم قرأت كتاباً وضعهُ فورد موضوعهُ « حياتي وعملي » فزادت دهشتي وعظم اعجابي بهذا الرجل العظيم . اقول انهُ رجل عظيم غير متردد بعد ان كنت احسبهُ داهية مالٍ لا غير سخت لهُ بعض الفرص فعرف كيف يغتنمها وجمع ثروة رفعتهُ من صف العمال الى المقام الاول بين اغنياء العالم . هو رجل عظيم لان يدهُ تضمُّ مستنبطاً بارعاً وماليًّا محنكاً ومصلحاً اجتماعيًّا ولهُ فوق ذلك من الرجل العظيم النفع الذي يجنيهِ الناس من حياتهِ . فان عشرة ملايين اتومبيل يزيد مجموع قوتها على ٢٢٩ مليون حصان تستخدم الآن في كل انحاء المعمور للنقل والانتقال والحرث والنزهة بنفقات قليلة جداً في جنب فائدتها وقوتها لاعظم ما يستطيع ان يفعلهُ رجل واحد في مدى حياة تعد بالسنين او بالسبعين . مع ذلك تراهُ يحسب ان شركتهُ لا تزال على عتبة المستقبل واكبر دليل على ذلك ان نصف ما صنعتهُ من السيارات في عشرين سنة صُنع في السنتين الماضيتين ويأمل بفضل اساليبهِ الصناعية والمالية ان يزيد ما يصنعهُ



هنري فورد

مقتطف نيسان ١٩٢٥

امام صفحة ٤٢٦

من اتومبيلهِ ومحراثهِ وان يخفض ثمنهما الى ادنى حد مستطاع حتى يجعلها في متناول كل احد . ولم يكتف بذلك بل عني بعمالهِ فقاسمهم بعض ارباحهِ قبل ان قلب البولشفيك النظام المالي في روسيا ثم جعل راتب العامل اليومي لا يقلّ عن ٦ دولارات فكان امين الجانب من جهتهم حين كان الاعتصاب منتشراً في كل البلدان الصناعية على اثر الحرب الكبرى . وستظهر جميع هذه الصفات في الكلام عليهِ ووصف اهم ما يستوقف النظر في معاملهِ ونظام شركتهِ واساليبها

***

وُلد هنري فورد في ٣٠ يوليو سنة ١٨٦٣ في قرية بولاية مشيغن من اعمال الولايات المتحدة قرب مدينة دترويت . وكان ابوهُ من المزارعين المعروفين ولهُ مقام اجتماعي محترم . اظهر هنري ميلهُ الى الميكانيكيات منذ نعومة اظفاره فجاءت اعماله في صغره متقدمة واضحة لما صار اليهِ في شبابهِ وكهولتهِ . صنع اولاً دولاباً صغيراً تديرهُ المياهُ المنحدرة ونصبهُ قرب المدرسة التي كان يتعلم فيها . ثم صنع آلة صغيرة لدرس الحنطة . وكان مسافراً في احد الايام الى دترويت فرأى آلة بخارية ضخمة على الطريق فوقف يسأل المهندس عن تركيبها ثم وقعت لهُ ساعة فحللهُ ما فيها من دقة التركيب . ولما بحث عنهُ اهلهُ في احد الايام وجدوهُ في مخزن الحنطة وقد فكك الساعة واعاد تركيبها كأنّ اجزاءها كانت معروفة لديهِ بالفطرة . ويقال انهُ حينما بلغ الثالثة عشرة فكّر في صنع آلة يضعها في دراجة صديق لهُ ليستغني بها عن ادارتها بالرجلين

وهكذا نشأ لا يميل الى الزراعة رغم ما فعلهُ ابوهُ ليرغّبهُ في الاخذ بها فاقام في المدرسة الى ان بلغ السابعة عشرة ثم دخل معملاً ليتتلمذ فيهِ على مهندسيه فاظهر مهارة فائقة ونال شهادة من رؤسائهِ قبل انقضاء مدة التلمذة المعينة وجعل يشتغل باصلاح الساعات في دكان صائغ وكاد يبدأ العمل كساعاتيّ مستقلّ لكنهُ انعم النظر فوجد ان الساعات ليست مما يحتاج اليهِ كل الناس فالطلب عليها يبقى محدوداً ولذلك لم يرَ املاً في توسيع عملهِ بها الى المدى الذي كان يتوق اليهِ فتركها وشأنها . وهذا يدلّك على صحة نظرهِ التجاري الذي يكاد يكون غريزة فيهِ

فترك العمل بالساعات واستخدم في شركة ميكانيكية وكانت مهارتهُ تكسبهُ ثقة رؤسائهِ ومودتهم فجعل يرتقي ارتقاء سريعاً حتى صار رئيس المهندسين في شركة اديسن

انكهربائية بدترويت . كلُّ ذلك وفي نفسهِ امنية تساورهُ منذ صغرهِ وهي استنباط آلة خفيفة الوزن على جانب كافٍ من القوة والمتانة يستعملها الفلاح في الحقل فتخفف عنهُ ما يتكبدهُ من المشاق وتزيد انتاجهُ ودخلهُ فأدت بهِ ابحاثهُ الى استنباط اتوموبيله المشهور والتوسع في عملهِ قبل تحقيق امنيتهِ هذه

صنع اوتوموبيلهُ الاول سنة ١٨٩٣ ولا يزال عندهُ الى الآن ثم صنع اتوموبيلاً ثانياً سنة ١٨٩٦ ولكنهُ شأن العلماء لم يشأ ان يشرع في صنع امثالهِ قبل ان يتقنهُ ولذلك انفق السنوات السبع التالية في التجربة والامتحان فلم تقع تجاربهُ هذه في آلة تسيّر بالبنزين موقع القبول عند رئيس الشركة التي كان يشتغل فيها لان الرئيس كان يعتقد ان المستقبل للقوة الكهربائية . اما فورد فلم يرَ للكهربائية مكاناً في آلة قد تضطر صاحبها الى السفر في انحاء قاصية عن معالم التمدن لم تصل الكهربائية اليها فاستمرَّ في تجاربهِ . وعرضت عليهِ شركة اديصن ان يصير ناظراً عاماً فيها على شرط ان يترك تجاربهُ في الاتوموبيل و ينفق كل وقتهِ في اعمال الشركة . فكان عليهِ ان يختار بين منصب كبير يتقاضى منهُ راتباً شهرياً كبيراً وبين آلة قد يكون من نصيبها الفلاح او الاخفاق على السواء لكنهُ ككل نابغة بعيد النظر عرف مقام الاتوموبيل وحاجة الناس اليهِ وكان واثقاً كل الثقة من استنباطهِ فآثر ان يضع كل ثقتهِ فيهِ وترك عملهُ في شركة اديصن سنة ١٨٩٩

لم يكن لديهِ مال كافٍ لانشاء معمل ولا كان الطلب على الاتوموبيلات في ذلك العهد مما يشجع على المغامرة بالاموال وكان الناس ينظرون الى الاتوموبيل نظرهم الى وسيلة لهو وتسلية وحين يقالون في احترامهِ يعترفون بهِ وسيلة جميلة للنزهة . ومع ذلك وجد جماعة من اصحاب الاموال ارادوا ان يغتنموا فرصة استقالتهِ ليستفيدوا من اتوموبيلهِ فالفوا شركة وجعلوهُ رئيس مهندسيها واعطوهُ نصيباً صغيراً من اسهمها . ولكنهُ رأى معارضة كبيرة من جانبهم كلما اراد ان يدخل اصلاحاً جديداً في صناعة الاتوموبيل ولم يكن لهُ من سلطة سوى سلطتهِ كمهندس فرأى انهُ اذا بقي كذلك لم يتمكن من الوصول باتوموبيلهِ الى الغاية التي يرومها فاستقال من الشركة سنة ١٩٠٢ وعزم عزماً قاطعاً ان لا يستخدم في المستقبل

وقضى سنة ١٩٠٢ يبحث ويمتحن فعرف ان الناس لا يقبلون على اتوموبيل اذا لم يكن سريعاً فدفعتهُ رغبتهُ في بناء اسرع اتوموبيل في العالم الى استعمال اربع

سلندرات (اسطوانات) ولم يكن قد استُعمل سوى اثنتين من قبل ودخل سباقاً شهيراً فنال قصبهُ وسبق المصلي بنحو نصف ميل فاشتهر اتوميبلهُ كثيراً

وسنة ١٩٠٣ الف شركتهُ المعروفة وجُعل نائباً لرئيسها ومهندسها وناظرها ومديرها العام . وكان رأس مال الشركة مائة الف ريال لم يدفع منها سوى ٢٨ الفاً ، لهُ من اسهمها ٢٥ في المائة . ولكن تعلم في ثلاث سنوات بالاختبار والامتحان ما ساعدهُ على قلب صناعة الاتوميبل كما سيجيء في الكلام على اساليبهِ الصناعية . وسنة ١٩٠٦ استولى على ٥١ في المائة من اسهمها ليتمكن من ادارة العمل حسبما يريد ثم اشترى اسهماً اخرى وحذا حذوهُ ابنهُ رئيس الشركة الآن فاشترى الاسهم الباقية سنة ١٩١٩ . واعيد تأليف الشركة حينئذٍ بجعل رأس مالها ١٠٠٠٠٠٠٠٠ ريال

***

لا استطيع في هذه المجالة ان اسهب في وصف معامل فورد كما هي او كما رأيتها لان الاسهاب فيها يملأ مجلداً ضخماً وفيها كل مستحدث وطريف من الاساليب الصناعية التي انفرد فورد باستنباطها ولكني سأذكر اهم ما يستوقف النظر فيها

ولعل معامل فورد اكبر معامل العالم اذا نظر اليها جملةً وهي سلسلة تامة الحلقات فمن المواد الخام في حراج الخشب ومناجم الفحم والحديد والنحاس ومعامل الزجاج والجلد الى وسائل النقل من بواخر ضخمة وسكك حديدية خاضعة لسيطرة الشركة الى المصانع المختلفة التي تصنع اجزاء الاتوميبل وتركبها . فمعامل فورد من هذا القبيل مستقلة عن كل اضطراب مالي او صناعي يحدث في المكونة . وقد نظمت الشركة عملها حتى صار بيع الاتوميبل غير متوقف على اقبال الناس اوعدم اقبالهم في فصل خاص من فصول السنة بل ما يباع من الاتوميبلات مطّرد كلّ سنة اطّراداً يكاد يكون طبيعيًّا مع زيادة مستمرة . وغنى الشركة يساعدها ان تقطع مبلغاً كبيراً من المال للبحث العلمي الصناعي فقد تنفق مليون ريال على تجارب مختلفة لاستنباط آلة صغيرة تفي بغرضها

واشهر معامل فورد معمل هيلندبارك قرب دترويت ومعمل « النهر الاحمر » في ناحية اخرى من ولاية ميشغن . وعدد العمال في معمل هيلندبارك ٦٥ الفاً ومساحتهُ ٢٧٨ فداناً ١٠٥ فدادين منها مسقوفة تشتمل على معامل لصنع اجزاء الاتوميبل واخرى لتركيبها واخرى لاعمال صناعية مختلفة كصنع الفورديت وهو مركب خاص من المطاط استنبطهُ فورد بعد استقصاء طويل بحيث يجمع بين خفة الوزن والصلابة

اللازمة . وفي هذا المعمل دار تولّد القوة الكهربائية اللازمة لأدارة جميع الآلات ومقدار القوة التي تولدها ٥٤ الف حصان

واما معمل النهر الاحمر « رفر روج » فاكبر مصابك الحديد في العالم مساحتهُ ١١٠٠ فدان فيهِ مبان مساحة سطحها ثلاثة ملايين ونصف مليون قدم مربعة وطول الطرق فيهِ ثمانية اميال وطول الخطوط الحديدية خمسون ميلاً وفيهِ امكانهِ صنع ١٦٠٠ طن من الكوك يوميًّا و٢٤ مليون قدم مكعبة من الغاز و٢٢ الف غالون من البنزول و٥٥ الف رطل من سلفات الامونيا ونحو ١٠٠٠ طن من حديد السكون المتين و٢٠٠٠ طن من الحديد الزهر و٥٠٠ محراث و٧٠٠٠ جسم (كاروسري) اتوموبيل وغير ذلك من الورق السميك والصمنت عدا ما فيهِ من مخازن التريم المتسعة وعدد عمالهِ ٤٠ الفًا

في هذين المعملين وفي سائر المعامل جرت شركة فورد على خطة اختطها مؤسسها منذ انشائها وتعهدها بالاصلاح والترقية وهي تقوم على ثلاثة اركان

١ — الاساليب الصناعية — على الشركة ان تعنى باتقان وسائل الانتاج غير ناظرة الى مقدار الربح لانهُ اذا اتقنت اساليب العمل امكنها ان تقلل ما فيهِ من الخلل وما يضيع من الوقت والمواد جزافًا فتستطيع حينئذٍ ان تخفض سعر الاتوموبيل فيزداد بيعهُ ويكثر عدد المنتفعين بهِ ويتم للشركة امران زيادة الربح وزيادة نفع الناس وهما في رأي فورد لا ينفصلان ويجب ان لا ينفصلا

لذلك وزّعت الاعمال في هذه المعامل الى اقصى حد مستطاع حتى صارت مراتب العمل غاية في البساطة يستطيع كل انسان عادي ان يتقن عملهُ بعد ممارستهِ اياماً قليلة. ولكي لا يضيع وقت العامل سدًى في الذهاب والاياب والحركة بلا بركة استنبط فورد نظام النقالة *Conveyor System* وهو سير من الحديد دائم الحركة يُنقَل عليهِ جزء من اجزاء الاتوموبيل البسيطة امام عدد من العمّال مرتبين حسب تدرج مراتب العمل في ذلك الجزء فيعمل كل منهم عملاً خاصًّا فيهِ ولا ينتهي الجزء الى آخر عامل حتى يكون صنعهُ قد تمّ . وحتى صنعت اجزاء الاتوموبيل على هذا النسق في دور مختلفة من المعمل تركّب معًا على هذا النسق ايضًا فيتألف منها الاتوموبيل . ومن يزر معمل هيلند بارك يرَ كيف يركب المحرّك وغيرهُ من الاجزاء ثم كيف تركّب هذه الاجزاء معًا فيتألف منها الاتوموبيل ويرى اتوموبيلاً يخرج من المعمل كل دقيقة او اقل ، اما نحن فنسمعهُ ولا نصدقهُ مسائلين هل في استطاعة انسان ان يفعل ذلك ؟

ولهذا النظام اكبر يد في ترخيص اتوموبيل فورد لانهُ يوفر كثيراً من الوقت الذي كان العمال يضيعونهُ سدًى . ففي سنة ١٩١٢ كان تركيب المحرّك مثلاً على الاساليب القديمة يستغرق ٩ ساعات و٥٤ دقيقة فلما أُدخل نظام النقالة على الوجة الذي بيناهُ آنفاً صار يستطاع تركيب المحرّك في خمسة ساعات و٥٦ دقيقة اي في نحو نصف الوقت فتمكنت الشركة بذلك ان تقتصد نصف العمال الذين يركبون المحركات او ان تبقيهم جميعاً وتضاعف انتاجها منهم

ومن مبادىء فورد الصناعية انهُ يجب ان يوكل الى الماكنات كل ما يمكن ان تصنعهُ وفي ذلك فوائد كبيرة منها ان العمل يكون اسرع وادق وتأتي الاجزاء التي تصنعها ماكنة واحدة او ماكنات مماثلة على نمط واحد يمكن استعمالها في كل اتوموبيل تصنعهُ الشركة فيتمهد السبيل للذين يشترون اتوموبيلاتها ان يصلحوها بسرعة وسهولة متى وقع خللٌ فيها . ولهُ حسنة من الوجهة الاجتماعية نذكرها حين الكلام على رأي فورد في الاحسان

ومن مبادئهِ ايضاً ان العمل الواحد في النظام الصناعي الكامل يجب ان لا يصنع كل اجزاء الاتوموبيل مثلاً بل يجب ان تصنع الاجزاء المختلفة حيث يكلف صنعها اقل نفقة ممكنة . ولذلك ترى ان لفورد معامل خاصة بعيداً بعضها عن بعض يختص كلٌّ منها بعمل جزء واحد من الاتوموبيل ثم ترسل هذا الاجزاء لتركب في اماكن بيعها وهو ينوي ان يجري على هذه الخطة في كل معاملهِ

٢ — المبادىء المالية — من مبادىء فورد وشركتهِ ان لا يستدين مالاً من اصحاب البنوك لانهُ حالما يصير لهؤلاء يد في ادارة صناعة يهتمون باموالهم وفوائدها وارباح الشركة اكثر من اهتمامهم باتقان اساليب الانتاج وتخفيض سعر المصنوعات فتتأخر الصناعة ويرتفع ثمن المصنوعات ويقل عدد الطلاب . ولذلك تقل منفعتها للناس اذا كان الناس في حاجة اليها . وقد جرى على هذا المبدأ سنة ١٩٢١ حينما وقعت الازمة المالية الشديدة

وهو يرى البنك محلاً امينًا لحفظ النقود . ولكن يجب ان لا يسمح لهُ بالسيطرة على عمل صناعي لان صاحب البنك لا يدري من امور الصناعة شيئًا ولان صاحب المعمل يجب ان يربح من عملهِ ما يكفيهِ للجري فيهِ . فاذا حسب انهُ يستطيع ان يستدين الاموال لاخفاء ما في معملهِ من سوء الادارة والتبذير فهو يعمل عملاً غير طبيعي لان سوء الادارة لا يُصلَح بالمال بل يحسن الادارة والتبذير لا يصلحهُ الاّ الاقتصاد . صاحب معمل كهذا

يشرع في سلسلة قروض يدفع بالثاني منها الاول ولا ينتهي من ريقتها والاستيلاد لاصحابها فينصرف بذلك عن الانتاج الذي يجب ان يكون موضع اهتمامهِ الاكبر. فالمال من هذا القبيل اداة لا غير. ولذلك ترى فورد ينظر الى ما عندهُ من الاموال الطائلة نظرهُ الى ارقام في دفاتر لا غير وهذا يحملهُ على انفاق معظم ما يربحهُ في توسيع العمل واصلاح اساليبهِ وتخفيض اسعار مصنوعاتهِ ورفع اجور عمالهِ. وهو في ذلك لا يعارض في استدانة المال ولا يحمل ضغينة ضدّ اصحاب البنوك بل الامر الذي يودّ ايضاحهُ بالمثل لرؤساء الشركات الصناعية ان الاموال المستدانة لا تقوم مقام العمل والسهر على اتقان اساليب الانتاج

٣ — العمال واجورهم — للسنر فورد قول مأثور في اجور العمال جاء فيهِ «في اجور العمال شيء مقدس لانها تمثل بيوتاً واولاداً ومصير عائلات. يجب ان يخفف الوطأ حين ذكر الاجور لان الموضوع حيوي. انها تمثل في دفاتر الشركات ارقاماً ولكنها تمثل في حياة اصحابها غذاء ودفئاً وتعليماً او بكلمة واحدة حاجيات العائلة ورفاهتها»

ان رجلاً يقول هذا القول ويتجاوز حد القول الى العمل فيحسب عمالهُ شركاءهُ في عملهِ ويشاطرهم مبالغ طائلة من المال من غير ان يرغمهُ احد على ذلك لذو قلب كبير ونظر بعيد في الامور. كان قبيل الحرب يوزع على عمالهِ نحو ٢٠ مليون ريال كلّ سنة وكانت اقل اجرة يومية يدفعها لا تقل عن ريالين ونصف ريال او ثلاثة ريالات ثم الغى هذا النظام ورفع اقلّ اجرة تعطى في معامله الى خمسة ريالات وذلك سنة ١٩١٤ فقيل عنهُ انهُ ثائر على النظام الاجتماعي الاقتصادي وان عملهُ هذا سيؤدي بهِ الى الخراب ولكن انتاجهُ زاد وما يباع من اتومبيلاتهِ كثر فرفع الاجرة الى ستة ريالات ومبدأهُ في ذلك ان الذي يدفع اجور العمال ليس رئيس الشركة بل المصنوعات نفسها وعلى ادارة العمل ان تمهد السبيل للربح من المصنوعات حتى تدفع الاجور التي تضمن راحة العمال

رأي فورد في الاحسان — كثيراً ما كنت استغرب ان اسم فورد لا يذكر مع اسماء ركفلر وكارنجي وسايج والستمن وغيرهم من كبار المحسنين الاميركيين ولكني لا اجد مكاناً للدهشة الآن ومتى عرف السبب بطل العجب

يتساءل فورد هل الاحسان ضروري في جماعة متمدنة، ويستدرك فيقول انهُ لا يعترض على العاطفة التي تدفع الى الاحسان لانها انبل ما في الانسان من العواطف لكنهُ يرى ان هذه العاطفة النبيلة تستعمل لغايات ضئيلة ومقاصد لا تتساوى في نبلها وشرفها مع الباعث عليها. فاذا كانت هذه العاطفة النبيلة تحملنا على تغذية الجائع فلماذا لا

نمع وجود الجائعين؟ واذا كانت تدفعنا الى اغاثة البائس فلماذا نسمح للبؤس ان يرتع في مدننا وقرانا؟ ان العطاء سهلٌ جدًّا في مثل هذا المقام ولكن الصعوبة كل الصعوبة في منع ما يستوجب العطاء . ولكي نمنع البؤس يجب ان ننظر الى ما وراء البائس والجائع الى سبب بؤسهِ او جوعهِ فلا نكتفي باغاثة وقتية بل نسعى لازالة السبب الداعي اليها. ولذلك نرى فورد لا يعطف مطلقاً على الذين يجعلون عملهم العطاء او استدرار الاموال من الاغنياء بل يسعى بالطريقة التي ابتكرها الى استئصال شأفة الشر بدلاً من معالجتهِ علاجاً ظاهراً. وعندهُ ان النظام الصناعي اذا ارتق كما يجب ان يرتقي حلَّ عقدة الفقر والمسكنة. فاكثر الناس الذين يحسبون جديرين بالنوال كلهم او جلهم اصحاب عاهات وقد اثبت المستر فورد في معاملهِ انهُ اذا وزعت الاعمال واستنبطت الآلات لصنع اجزاء الاتومبيل المختلفة اصبح في طاقة اصحاب العاهات ان يديروا هذه الآلات بلا اجهاد . فمن الآلات ما يستطيع الاعمى ان يديرهُ ومنها ما يستطيع الاعرج ان يديرهُ وهلمَّ وقد وجد في معملهِ بهيلندبارك ان نحو ٤٠٠٠ عمل ميكانيكي مختلف من نحو ثمانية آلاف عمل يمكن ان يقوم بها اصحاب العاهات منها ٦٧٠ عملاً يقوم بها رجال كل منهم مقطوع الرجلين و٢٦٣٧ عملاً يقوم بها رجال كل منهم مقطوع الرجل الواحدة و٤ عملان يقوم بهما رجلان مقطوعا اليدين و٧١٥ عملاً يقوم بها رجال كل منهم مقطوع اليد الواحدة وعشرة اعمال يقوم بها عمي. وكل من هؤلاء يتناول اجرة لا تقلُّ عن ستة ريالات في اليوم اي ما يزيد على ٣٥ جنيهاً في الشهر وهي كافية لاعالة عائلة في سعة . وفي الوقت ذاتهِ يشعر العامل انهُ يكسب هذا المال ولا ينالهُ على سبيل الاحسان فيحافظ على ما في نفسهِ من عزَّة واباء

ومما جرت عليهِ شركة فورد ان كل عامل يجب ان يبدأ فيها كعامل بسيط مهما كان عملهُ من قبل فاذا كان ذا كفاءة ارتقى سريعاً حتى يحلَّ في المكان اللائق بمعارفهِ وخبرتهِ وقد تقدم ان ما يباع من اتومبيلات فورد مطرد فالعمل في المعامل مطرد ايضاً وكل عامل يتم عملهُ بامانة ونشاط يستمرُّ في عملهِ لا يخاف ان ينفصل عنهُ

وغني عن البيان ان العناية هناك بشؤون العمال الاجتماعية والصحية على اتم ما يرام حتى لقد بلغني لما كنت في دترويت ان الشركة ترسل مفتشين يزورون بيوت العمال فاذا لم تكن نظيفة مرتبة حاوية لجميع اسباب الصحة حسب ما هو مبين في لوائح خاصة تنشر بين العمال عوقب صاحب البيت على ذلك فؤاد صروف