

Zaven Biberyan (1921, İstanbul - 4 Ekim 1984, İstanbul)

Ermeni sosyalist yazar ve çevirmen. Kadıköy Aramyan-Uncuyan ve Dibar Gırtaran Ermeni ilkokullarından sonra, Saint Joseph Lisesi ve İstanbul Ticari İlimler Akademisi'nde eğitim gördü.

Ermenice yayın yapan çeşitli gazetelerde yazarlık ve yöneticilik yaptı. 1946'da *Nor Lur* adlı Ermenice gazetede yazdığı bir yazıdan dolayı hapis yattı. Daha sonra, bas-kılara maruz kalıp işini kaybeden Biberyan, 1949'da Beyrut'a yerleşti. Orada da gazeteciliğe devam etti, Ermenice yayın yapan gazetelerde görev aldı.

1953 yılında İstanbul'a döndü. *Meydan Larousse: Büyük Lugat ve Ansiklopedi*'nin redaksiyon kurulunda görev aldı. 1968 yılında Türkiye İşçi Partisi'nden (TİP) İstanbul Belediye Meclis üyeliğine seçildi.

Varlık Vergisi mağduriyetini işlediği romanı, önce Ermenice (*Mırcünneru Verçaluy-sı*, 1984), sonra Türkçe olarak (*Babam Aşkale'ye Gitmedi*, 1998) yayımlandı. *Yalnız-lar* (1966), *Türkiye'm Yazıları* (makaleler); *Bir Şey* (şiir), eserlerinden bazılarıdır.

Biberyan'ın *Sanayi Kralı* dışındaki çevirilerinden bazıları şunlardır: *Köylüler* (Bal-zac), *Ay Vadisi* (Jack London), *Tek Özgürlüğüm* (Jack London), *Ana* (Maksim Gorki, Yordam Edebiyat).

Zaven Biberyan'ın yaptığı *Sanayi Kralı* çevirisi, ilk olarak 1976 yılında (Oda Yayın-ları) yayımlanmıştır.

Eserin orijinal adı:

The Flivver King: A Story of Ford-America

İngilizce ilk basımı 1937 yılında Amerika

Otomobil İşçileri Sendikası (UAW) tarafından Detroit,

Michigan'da yayımlanmıştır.



UPTON SINCLAIR



SANAYİ KRALI



ROMAN



TÜRKÇESİ:

ZAVEN BİBERYAN



*yordam
edebiyat*

Yordam Edebiyat: 113 • **Sanayi Kralı** • Upton Sinclair
ISBN 978-605-172-503-1 • *Türkçesi*: Zaven Biberyan
Düzeltilme: Safa Enis Sağlık • *Kapak ve İç Tasarım*: Savaş Çekiç
Sayfa Düzeni: Gönül Göner • *Birinci Basım*: Kasım 2021
© Upton Sinclair, 1937, 1965; © Yordam Kitap, 2021
(Türkçe hakları Anatolialit aracılığıyla alınmıştır.)

Yordam Kitap Basın ve Yayın Tic. Ltd. Şti. (Sertifika No: 44790)
Çatalçeşme Sokağı Gendaş Han No: 19 Kat: 3 34110 Çağaloğlu - İstanbul
Tel: 0212 528 19 10 • **W:** www.yordamkitap.com • **E:** info@yordamkitap.com
www.facebook.com/YordamEdebiyat • www.twitter.com/YordamEdebiyat
www.instagram.com/yordamkitap

Baskı: **Pasifik Ofset** (Sertifika No: 44451)
Cihangir Mah. Güvercin Cad. No: 3/1
Baha İş Merkezi A Blok Kat: 2
34310 Haramidere / İstanbul
Tel: 0212 412 17 77



SANAYİ KRALI



ROMAN



THE FLIVVER KING

A Story of Ford-America

By UPTON SINCLAIR

What is Henry Ford? What have the years done to him? What has his billion dollars made of him?

Here is the man, and the story of his life. Here also are his workers, a family of them over a period of three generations. What has the billion dollars done to *them*?

A dramatic labor struggle is under way. Will Ford recognize the union? Will there be a "sit-down" in his plants? Here, in story form, are the facts needed to understand events.

The United Automobile Workers of America, the C.I.O. union, is taking an edition of 200,000 copies for its members.

A Detroit lawyer writes: "I lived as a boy one block from the old Ford plant. Henry Ford lived on the same street one block west of me. I remember the old '99'. I saw the 'buggies' on the streets. I watched the Ford establishment grow. Your book is splendid. I congratulate you upon the job which you have done."

Price, 25 cents postpaid

Published by the United Automobile Workers of America
GRISWOLD BUILDING :: DETROIT, MICHIGAN

Also by UPTON SINCLAIR

STATION A, PASADENA, CALIFORNIA

UPTON SINCLAIR VE SANAYİ KRALI*



Stephen Meyer



Upton Sinclair'ın kaleminden çıkan *Sanayi Kralı*, tarihe ışık tutuyor: 20. yüzyılın ilk on yıllarında gelişen otomobil endüstrisinin toplumsal ve ekonomik tasvirini yapıyor. Bu “Ford-Amerika” hikâyesi, tıpkı bir belgesel film gibi gerçekle kurgunun çarpıcı bir karışımı niteliğine sahip. Bu kısa romanda Sinclair, İkinci Endüstri Devriminin –seri üretimin gelişiminin– toplumsal temellerini ve sonuçlarını gerçekçi bir bakışla ortaya koyuyor.

Upton Sinclair (1878-1968), endüstriyelleşmiş modern Amerika'nın toplumsal gerçekliklerini sergilemede roman sanatını ustaca kullanan bir yazardı. ABD'de saldırgan bir sanayi kapitalizmi geliyorken büyüdü. New York City College'da ve Columbia'da öğrenim gördü, 1902'de Sosyalist Parti'ye katıldı ve duygudan yoksun endüstriyel sistemin kötülüklerine ve suistimallerine karşı ömür boyu sürecek bir mücadeleye başladı. İlerici Dönem'de [1896-1920] sosyal ve endüstriyel hastalıkların tümünü açığa vuran *muckraking* [ifşaat] geleneğinin bir parçasıydı. En bilinen eseri *The Jungle* (1906), mezbahalarda çalışan göçmen işçilerin sağlıksız çalışma koşullarını belgelendiren bir metindi; eser, Sinclair'ın gerçek verileri kurguyla birleştirerek sunma konusundaki olağanüstü becerisini de gösteriyordu. Nispeten daha az bilinen diğer roman-

* *Sanayi Kralı*'nın 1999 yılında Charles H. Kerr Publishing Company tarafından Şikago, ABD'de yayınlanan basımındaki “Sunu” yazısının Safa Enis Sağlık tarafından kısaltılmış çevirisidir. –*Yordam Edebiyat*.

larında da kendi döneminin din, savaş, baskı, eğitim gibi en önemli konularını işliyordu Sinclair.

1937’de, yeni bir işçi örgütü olan Otomobil İşçileri Sendikası, büyük Ford girişimine yönelik örgütlü kampanyasını başlatırken Sinclair da Henry Ford’a ve onun şirketine saldırdı. Bu yeni sendika, 1936-1937 kışındaki meşhur Flint oturma eyleminde General Motors’a karşı bir anıtsal mücadeleye daha henüz girişmiş ve kazanmıştı. Bu klasikleşmiş işçi-yönetim mücadelesinden sonra, işçi sendikası kendinden emin biçimde Ford Motor Company’ye karşı da bir sendika hamlesi yapmaya karar verdi. *Sanayi Kralı*’nı da bu uğurda, kampanyanın bir parçası olarak kullandı. Bu girişim başlangıçta başarısız oldu, “Üstgeçit Savaşı” adıyla bilinen olayla kötü bir ün kazandı. Ama Henry Ford’un olumlu itibarına da bir darbe indirdi. Oysa 20. yüzyılın ilk yirmi yılında Henry Ford’a hayranlık duyuluyordu. Thomas Edison ve Andrew Carnegie gibi o da Amerikan popüler kültürünün efsanevi bir figürüydü. Bu isimler, sanayi öncesine ait o çok daha az karmaşık dünyadan sanayi kapitalizminin sofistike dünyasına geçişin simgeleriydi. Popüler algıya göre Henry Ford şehre göç edip iyilik yapan bir çiftçi çocuğuydu. Onun hayatı; cesareti, disiplini, sıkı çalışmayı, yukarıya dönük sosyal ve ekonomik kazanımı temsil ediyordu. Taşrayı terk etmiş, önce yetenekli bir makinist, sonra da Detroit Edison Elektrik Şirketi’nde mühendis olmuştu.

Henry Ford, zamanının sayısız zanaatkârlarından biri olarak 1890’larda ilk otomobillerden birini yaptı. Kısa süre sonra da Ford Motor Company’yi kurarak girişimciliğini gösterdi. Nihayet şirketin tüm hakkını aldı ve dünyanın ilk milyarderi oldu.

Fakat Henry Ford, Amerika için bundan daha fazlasıydı. Dünyaya modern seri üretimi armağan eden bir teknoloji devrimcisiydi. John D. Rockefeller, Ford Highland Park fabrikasını “çağın endüstriyel harikası” ilan etti. Ford, işçilerine o güne kadarki en yüksek günlük ücreti –beş dolar– veren bir “sosyal devrimci”ydi. Yüksek ücret politikası, hiç beklenmedik yerlerden kınamalarla ve övgülerle karşılaştı. Sanayiciler, mevcut ücret politikasını bal-

taladığı gerekçesiyle Ford'un "kendi sınıfına ihanet ettiğini" söylediler. Bir dizi sosyalist ise 1913-14 civarında Ford'u Amerikan işçisinin can dostu olarak selamlıyordu. Ford efsanesi o kadar kalıcıydı ki, 1940 yılında Amerikan işçileriyle yapılan bir anket, Henry Ford'u "emek konusunda en yardımsever" Amerikan lideri göstermişti. Ancak, Ford'un başlattığı "makine çağı", eleştirileri de beraberinde getirdi. Upton Sinclair'ın *Sanayi Kralı* da Fordizmin sert bir eleştirisi niteliğindedir.

Sanayi Kralı'nın yapısal olarak işlediği iki farklı dünya vardır: Ford ailesi ve Shutt ailesi. Bir tarafta sanayicinin başarılarla dolu dünyası, öte tarafta işçi sınıfının güvencesiz dünyası bulunur. Sinclair'ın Ford tasviri hayli gerçektir; onun hayalet yazarlı otobiyografisine, şirket yayınlarına ve gazetelere dayanır, kurgusal sahnelerle ete kemiğe büründürülmüştür. Shutt ailesi ise tamamıyla kurmacadır fakat dönemin işçi sınıfının yaşamına açık bir örnektir. Sinclair romanda, Ford'un göz kamaştırıcı tırmanışını ve servetleri kısmen Ford'un kiyle beraber yükselişe geçen işçi sınıfından Shutt ailesinin üç kuşağının yaşamını resmeder. Ancak, işçi sınıfı ailesi olan Shutt'ların kaderi çok daha belirsiz ve iş dünyasına bağlı olarak hayli iniş çıkışlıdır. İyi günler vardır ki Shutt ailesi nispeten rahata erip biraz olsun saygınlık kazanır, fakat zor günler gelir ve ekonomik güvencesizlik ve umutsuzluk içinde âdeta paramparça olurlar.

Roman, küçük bir çocuğun 1890'ların "cılığın" mucidi ile karşılaşmasıyla açılır. Genç Abner Shutt'ın ve ailesinin Ford ailesiyle karmaşık ilişkisi de burada başlar. O küçük çocuğun yetişkinliğe doğru adım attığı sıralarda Henry Ford onu yeni kurulan Ford Motor Company'de işe alır. Bu noktadan itibaren hayatını Ford girişiminin başarısına bağlayan Shutt, "tekerlek somunu takmak"tan "tekerlek somunu takma ustabaşılığı"na doğru giden kariyerine başlamış olur. Merdiveni ekonomik güvenceye dayamış, basamakları tırmanmaya başlamıştır. Yıllar boyu Ford imparatorluğundaki pek çok değişikliğe tanık olur: meşhur T Tipi Ford'dan Highland Park fabrikasına ve elbette Ford'un tamamıyla yeni üretim

biçimi modeline kadar...

Pek çok biyografi yazarının ve tarihçinin aksine Sinclair, Ford deneyiminin anahatlarını oldukça doğru tasvir eder. Ford'un "herkes için araba" vizyonu ile standartlaştırılmış T Tipi arabası, tüm dünya için bir devrimdi. Tek tip otomobil fikri, buna uygun bir endüstriyel üretim sistemi yaratılması anlamına da geliyordu: Nitekim yüzyılın başında yeni üretim tezgâhları imal edildi. Yine aynı dönemde, Frederick W. Taylor'ın "işletme yönetimi" fikri Ford'a uyumlandırıldı; yani fabrika genelindeki tüm işler daha küçük ve basit bölümlere ayrıldı.

T Tipi ucuz araba popülerlik kazanınca, Ford, 1910 senesinde Highland Park'ta tümüyle T Tipine endeksli şekillenecek yeni bir fabrikanın inşasına girişti. Bu yeni fabrikanın düzen ve yerleşimi için bazı deneyler yapıldı ve parça imalatına uyacak biçimde tezgâhların sıralı olarak yerleştirilmesine dayanan "zincir üretim" fikri geliştirildi. Geleneksel gruplandırma yerine üretim akışına uygun yeni bir sıralama yapıldı. Ulaşılan sonuç, modern montaj hattı ve insanlarla makinelerin müthiş bir senkronizasyon içinde saat gibi işlediği mekanik bir organizma oldu.

Bu endüstriyel yeniliğin iş dünyasındaki etkisi ise acımasızdı. Seri üretimin en önemli sonucu, çalışmanın birbirini tekrar edip duran anlamsız hareketlere indirgenmiş olmasıydı. Bu yeni endüstriyel sistem, çağdaş eleştirmenlerin "emeğin itibarsızlaştırılması" dediği olguyu yaratmıştı.

Ford'un seri üretimi, modern endüstrideki yapıyla birlikte toplumsal yapıyı da değiştirdi elbette. "Taylorize" edilen görevler, yetenek denen şeyi sildi süpürdü. Başlarda Ford kadrosu yetenekli mekanikçilerden, kabiliyetli makinistlerden ve el becerisi yüksek zanaatkârlardan müteşekkilen, Highland Park'tan sonra yetekten yoksun operatörlerden ve montajcılardan ibaret olup çıktı.

Bu sosyal ve teknik dönüşüm işçilerin karakterine de tesir etti. Eskiden çok yetenekli Alman ve Amerikan zanaatçıların hâkim konumda olduğu Ford'da artık tamamen basite indirgenmiş görevleri hemen herkes yerine getirebileceği için, pek çoğu göçmen-

lerden oluşan çok sayıda vasıfsız işçi görev alıyordu. Bu işçiler, fabrika sisteminin gerektirdiği disiplinden de yoksundu. Yeni acımasız yönetim anlayışına da direniş gösteriyorlardı. 1913'te iş devretme ya da iş bırakma oranı yüzde 370'lere ulaşmış durumdaydı. Bu çok ciddi bir sorundu. Ford yetkilileri, işgücünün yıl boyu sürdürülebilmesi için işe 52.000 yeni işçi almak zorunda kaldı. Bu işgücü sorunu, Ford'da birtakım yönetim sorunlarına da yol açtı.

İşte Upton Sinclair da, *Sanayi Kralı*'nda, Ford'un ünlü ücret reformuna ve ortaya çıkan sorunların temelindeki sosyal nedenlere odaklanıyordu: İşçilerini fabrikada tutmaya, rutin ve monoton işlerine devam etmelerini sağlamaya çalışan Ford'un ücret artırması gerekliydi; bazı işçiler yozlaşmaya direnirken, Abner Shutt gibi pek çoğu ise daha yüksek ücret uğruna emeğin itibarsızlaşmasını, yozlaşmasını kabul ediyordu.

Ford'un oluşturduğu Sosyal Servis, işçileri yeni endüstriyel sisteme göre şekillendirmeye ve onlara Ford'un iyi yaşam vizyonunu aşılamaaya çalışıyordu. Ünlü beş dolar günlük ücret, basit bir plandan ibaretti. Vasıfsız işçinin günlük ücreti 2,40 dolardı, kalan 2,60 dolar ise prim usulü verilecekti. Tüm işçiler bu parayı alabilirdi elbette, ancak hak etmeleri gerekiyordu. Bunun için de bazı "kriterler" vardı. Bunlar, kişinin ailesiyle yaşaması ve desteklenmesi, yaşanan evin durumu, alışkanlıklar, genel tutumlar gibi konulara ilişkindi. Böylece, standart bir Ford işçisi yaşam tarzı yaratılmak isteniyordu. Binlerce göçmen işçi için sıkı çalışma, özdisiplin, temizlik, gösterişten kaçınma, tutumlu olma ve "Amerikanizm" vurgusu yapılıyordu. Sosyal Servis müfettişleri tek tek gidip evleri denetliyor, işçilerin komşularıyla ve dostlarıyla konuşarak soruşturma yapıyorlardı. Ford standartlarına uyanlara hak ettikleri günlük beş dolar veriliyor, uymayanlaraysa ya kendilerine çekidüzen vermeleri ya da bu pek kazançlı iş için fabrika kapılarında bekleyen binlerce kişiden birine iş devretmeleri salık veriliyordu.

Bu sistem kısa vadede işe yaradı, çünkü Ford bir şekilde işçi sınıfının sosyal ve ekonomik gelişimini besliyordu. Ancak uzun

vadede başarısız oldu, çünkü yeni endüstriyel yöntemler artık yaygınlık kazanmış ve Ford'un teknik açıdan herhangi bir üstünlüğü kalmamıştı.

Buna ek olarak, Birinci Dünya Savaşı ve sonrasında yeni bir toplumsal durum ortaya çıktı. Savaş, toplumda bir anti-Prusya patlamasına sebep oldu; 1919 grev dalgası da Bolşevizme yönelik benzer bir patlama yaşanmasına yol açtı. Sanayi casusluğu, Ford'un işgücü politikasının köşe taşı haline geldi. Sosyal Servis'in yerini Özel Hizmet aldı, başına da Harry Bennett geçti. Bennett'in haydutları, özgür fikirli işçileri taciz ve tehdit edip durdu. 1900-1910'lardaki inovasyon sürecinde Ford işçileri için işler yolundaydı, ancak 1920-30'lardaki ekonomik rekabet ve gerileme evresinde işçiler kendilerini sosyal ve ekonomik olarak yeniden bir güvensizliğin içinde buldular. 1920'ler boyunca ücret düşürmelerle, kısa çalışma haftalarıyla ve işsizlikle mücadele ettiler. 1927'deki büyük kapanmanın ardından 1929'da sosyal bir felaket olan Büyük Buhran geldi ve binlerce Ford işçisinin kalan son umutlarını ve hayallerini de aldı götürdü. 1932'deki büyük Açlık Yürüyüşü ve dört Ford işçisinin öldürülmesi, artık Abner Shutt'ı bile eleştirel düşünmeye itmişti.

Sanayi Kralı'nın en dikkat çeken özelliği, Upton Sinclair'ın Amerikan işçisine, işçi sınıfının içinde bulunduğu acımasız gerçeklere karşı gösterdiği duyarlılıktır. Bu, Sinclair'ın, işçi sınıfının muhafazakârlığının dayandığı temellere inmeye yönelik ilgisinde açıkça görülür. Daha az şanslı olana genellikle hiç sempati beslenmeyen bir toplumda, Amerika'da bir sosyalist olarak Sinclair, sosyalizmin neden Amerikan işçileri arasında kalıcı bir yer edemediğine dair o klasik soru üzerine kafa yoruyordu. Sosyal ve ekonomik istikrar hayalinin Amerikan işçilerinin güçlü bir dürtüsü olduğunu biliyordu: Kendileri veya çocukları için daha iyi bir yaşam imkânı, işçi sınıfı dünyasının acımasız ekonomik gerçeklerinin den bir kaçış anlamı taşıyordu.

Abner Shutt, işte bu sebeple yeni otomobil fabrikasındaki işi için minnettarlık duyar. Bu minnet, Shutt'ın servetinin, kendi ki-

şisel başarısının ötesinde Henry Ford'un ve fabrikanın başarısına bağlı olmasıyla da alakalıdır. Shutt'ın çocukları da kendilerini ekonomik bir güvenceye almaya ve babalarının dünyasından kurtulmaya çabalar. En büyükleri John, tanıdık bir yolu seçer ve Ford fabrikasına girer. O "büyük yardımsever" in adını taşıyan Henry Ford Shutt (kısaca Hank), haşarı çocuktur. Organize suçun kolay para vaadine kanar, sonunda Ford'un Özel Hizmet'inde casus olur. Tek kız olan Daisy, başka bir yol seçer, Ford'un fabrikalarının tedarikçisi bir firmada büro memuru olur ve bir muhasebeci ile evlenir. Parlak çocuk Tom ise burslu olarak üniversiteye gider. Bir süreliğine hepsi ekonomik güvenceye kavuşmuştur ancak bu çok da uzun sürmeyecektir.

Bugünden bakıldığında *Sanayi Kralı'nın* sonucunun belirsiz olması garip görünebilir, ancak Sinclair, Ford'daki sendikalaşma kampanyasının nasıl neticeleneceğini bilemezdi. Sinclair'ın nezdinde, korkunç Ford imparatorluğu ve onun acımasız emek karşıtlığı, romanın sonunun belirsiz kalması için yeterli sebeplerdi belki de. Fakat bazen gerçek dünyanın bile mutlu sonları vardır: Sinclair'ın romanından dört yıl sonra Otomobil İşçileri Sendikası, Ford imparatorluğuna karşı zafere ulaşmıştır.

BÖLÜM 1

“Anne,” dedi küçük Abner, “Sokağın aşağısında bir adam var, atsız yürüyen bir araba yaptığını söylüyor.”

“O adam çıldırmış,” diye cevap verdi annesi.

“Pek o kadar çıldırmışa da benzemiyor ama,” dedi yumurcak. “Görünüşüne bakarsan iyi bir adam gibi.”

“Yok canım! Sen yanına yaklaşma onun, hadi! Kafadan kon-takların çevresinde dolanman gerekmez.”

Çocuğunun arzuları hususunda yanılan ilk anne o değildi. Civardaki bütün oğlanlar “beygirsiz arabayı” görmek ve herifin yaptığı açıklamayı dinlemek için can atarlardı. Onun “iyi adam” sayılmasının nedenlerinden biri de çocuklarla konuşmaktan hoşlanmasıydı. Çocuklar o zamana kadar hiç görülmemiş bir şeyin sadece görülmemiş olması nedeniyle imkânsız olduğu fikrinde inat etmezlerdi büyükleri gibi. Sıcak yaz akşamları çalışırken adam arabalığın kapısını açık bırakırdı, bir sürü yumurcak da kapı eşiğine yığılıp onu seyrederdi. Eğer fazla arsızlık etmez, akıllıca sorular sorarlarsa, içeri girmelerine ve çalışmasını seyretmelerine engel olmazdı adam. Onlara yeni çeşit bir motorun işleyiş biçimini anlatırdı. Bu motorda, ateş bir kazanın altında değil, madenî bir silindirin içinde yakılırdı. Motorun gücü, zayıf fakat çok seri, art arda gaz patlamalarından meydana gelirdi.

Abner bu konuda fazla ayrıntı vermiyordu annesine, çünkü salt “patlama” kelimesi bile kadıncağızın yüreğini ağzına getirebilirdi. Abner çorbasını içer içmez öteki haylazlarla oynamaya giderdi. Ve eğer canları kedi kovalamak ya da küçük kızların saçlarını çekmek yerine içten patlamalı motorların işleyiş biçimi-

miyle ilgili açıklamaları dinlemek istiyorsa, bunda ne kötülük olabilir ki? O çevrede adım başı böyle şey görülemezdi. Afacanlardan kimileri bu işi adamakıllı ciddiye alıyor, bir arabayı kendi kendine yürütmenin mümkün olup olmadığı konusunda birbirleriyle kapıştıkları bile oluyordu.

Söz konusu araba tıpkı bir çocuk arabasına benzemekteydi. Hani ikiz çocuğu olanlar için yapılan iki kişilik modeller var ya, onlardan. Bu araba da ancak iki yetişkin insanın yan yana sıkışarak oturabileceği büyüklükteydi. Dört bisiklet tekerleği üzerine oturtulmuştu. Tekerleklerle havasız, içi dolu lastikler geçirilmişti. Oturulacak yerin ön tarafında bir sandalın dümenini çevirmeye yarayan bir yeke takılıydı. Teknelerde olduğu gibi, hangi yöne gitmek isteniyorsa onun aksi yönüne doğru itiliyordu bu yeke.

Bu yeni cins, alışılmamış motor, arka tarafta, oturulacak yerin altına monte edilmişti. Buluşu yapan, arabayı aylarca montaj tezgâhının üzerinde bırakmıştı. Gider gelir bir şeyler düzeltir, söker, takar, yeni bir parça eklerdi. İki buçuk pus [62,5 milimetre] çapında bir gaz tüpünden yapılmış iki silindir vardı motorda. Her silindirde sıkı sıkı uyan bir piston ve silindirin içine bir damla benzin akıtan bir düzenek vardı. Bir elektrik kıvılcımı bu benzin damlasını patlatırdı. Motoru çalıştırınca arka arkaya ateş eden bir silahı andıran zincirleme patlamalar duyulur ve kurşunu renkte pis kokulu bir duman çıkardı. Buluşun sahibi çabucak arabalığın kapısını açmak zorunda kalırdı.

Bitişik iki sokağın komşuları gürültüyü işitince şöyle derlerdi: “Kaçık herif yine başladı patpata. Sonunda kendisi de havaya uçacak günün birinde.” Ve eğer sınırları pek gerilmişse, “Bu gidişle kendisiyle birlikte bizi de havaya uçuracak!” diye eklerler, sakın bir mahallede polislin bu gibi şeylere nasıl olup da göz yumduğuna bir türlü akıl sır erdiremezlerdi.

Ne var ki afacanlar bunu Dört Temmuz ulusal bayram şenliklerinden daha eğlenceli bulurlardı. Koşa koşa gelir, ağızları

bir karış açık üşüşürlerdi kapı eşiğine. Motor, seyretmesi pek hoş olan kısa süreli, parlak kıvılcımlar kusardı yayılım ateşi gibi. Gündüzleri Bay Ford elektrik fabrikasında çalıştığı için bu işler genellikle gece olurdu. Her akşam geç vakitlere kadar çalışırdı. Görünüşe göre dünyada başka hiçbir şeyle ilgilenmezdi. Cumartesi akşamı, cehennemi boylamayı hak edecek bir saate kadar uzatırdı çalışmalarını; cehennemden söz ettik, çünkü o zamana kadar mahallede, pazar günleri hiç kimsenin makine üzerinde çalıştığı görülmemişti.*

Motor bir transmisyon milini çeviriyordu. Öylesine hızlı çeviriyordu ki, zor fark ediliyordu döndüğü. Bay Ford, mili çocuk arabasının poyrasına bağladığı takdirde arabayı yürüteceğini hesaplamıştı. Arada sırada, “Bakalım olacak mı?” diye denerdi ama her zaman bir aksaklık olurdu. O zaman da hepsini söküp üzerinde biraz daha çalışmak gerekirdi. Başarısızlıkları hakkında açıklamalarda bulunmaya daima hazır, çünkü konuşkan bir gençti ve esrarlı tavırlar takınmaya meraklı görünmüyordu. Kendi kendine yürüyen, hem de bütün arabalardan daha iyi yürüyen bir çocuk arabası yapmayı eninde sonunda başaracaktı. Günün birinde yollar bu biçim arabalarla dolacak, sonunda atların pabucu dama atılacaktı. Afacanlar bu konuyu aralarında tartışarak evlerine dönerlerdi.

Mahalle bu eksantrik mucide ve onun Tanrı'nın tatil gününü bile umursamayışına zamanla alışıp gitti. Ne var ki mahalleliler, yardımcı bir çekici güç gerekmezsin bir bayırı tırmanmayı başarma iddiasına gülüp geçiyordu. Raylar üzerinde yürüyen ağır buharlı makinelere herkes alışmıştı artık, ama yollarda önüne at bağlanmamış arabaların serbestçe dolaşması, kanuna aykırı olmasa da tabiata aykırıydı.

Havada uçmaya heveslenen birkaç başka kişinin çabaları kadar zirzopluktu bu iddia.

* Tanrı'nın, evreni yarattıktan sonra dinlendiği gün sayılan pazar günü çalışmak, özellikle sofı Protestanlarca günah sayılırdı. -çev.

BÖLÜM 2

Abner'ın babası –adı Shutt idi– demiryolları için marşandiz vagonları yapan büyük bir fabrikada çalışırdı. Kendi payına düşen iş, vagonların montajında kullanılan keresteleri civatalarla birbirine tutturmakta. Yarı uzmanlaşmış kalifiye eleman işiydi bu. İyi para da veriyorlardı. O zamanın parasıyla günde ortalama bir dolar kırk sente ulaşıyordu ücreti. Ama iş de zor işti. Shutt, çocuk yaştan çalışmaya alışmış güçlü bir adam olmasına rağmen, on saatlik mesai sonunda takati tükenir, kimi zaman tramvayda uyuyakalır, ineceği durağı geçirdi. Akşamları gazete bile okuyamayacak kadar yorgun olur, hafta içinde akşam yemeğinden sonra bir saat bile oturamaz, gidip yatardı.

Tom Shutt'la ailesi, Bay Ford'un hangarının arka tarafındaki bir sokakta bulunan iki ailelik bir ahşap evin yarısını işgal ediyordu. Ev eskiden beyaz boyalıymış ama aradan o kadar zaman geçmiş ki evin asıl rengini şimdi hiç kimse hatırlamıyordu. Aşağıda salonla mutfak, üst katta ise iki yatak odası vardı. Birinde Tom, karısı ve küçük kızları yatarı, Abner'la üç ağabeyi de öbür odada uyurlardı. Mutfakta musluktan akardı su, ne var ki helalar arka avluda küçük bir barakada bulunurdu. Kışın bu durum hoş olmazdı ama onlar başka türlüünü görmediklerinden farkına varmazlardı.

Evin öteki yarısında O'Rourke ailesi otururdu. İrlandalı ailenin, hepsi de birbirinden kavgacı tam dokuz çocuğu vardı. Bayan O'Rourke her cumartesi akşam eve körkütük sarhoş döner ve çocuklarını dövmeyi ihmal etmezdi. Shutt'lar, ananın ettiği gürlüğü sanki kendi odalarının içindeymiş gibi işitebilirlerdi. Kendi halinde Amerikalılar, hem de Protestan olunca buna zor katlanırdı. Ne var ki Bayan O'Rourke, yabancıların üzerlerine vazife olmayan işlere burunlarını sokmalarına göz yummaktansa kendisinin de dayak yemeyi tercih edeceğini açıkça bildirmişti komşularına. Shutt'ların şansı vardı bu bakımdan, çünkü baba Shutt “İlkel Müminler” diye adlandırılan Evanjelistler mezhebi-

ne mensuptu. Bu mezhebin iki temel karakteristiği vardı. Mensupları hiç alkol kullanmazlar ve yetişkinler İncil’de tasvir edildiği biçimde beyaz bir çüpe giyip tamamen suya dalarak vaftiz edilirlerdi.

Gerçi fakir olmasına fakirdiler ama hiç de aç açık sayılmazlardı. Öteki dünyada mutlu olacaklarına inanırlardı. Bütün çocuklar okula giderdi ve bütün Amerikalı ana babalar gibi onlar da çocuklarının hayatta başarıya ulaşacağına inanır, bu inançtan güç alırlardı. Amerika, talihin insanlara yaver olduğu bir ülkediydi. Her Allah’ın günü en akla hayale gelmedik şaşılasi işler bu ülkede olurdu. Üstü başı dökülen en kılıksız sokak çocuğu bile günün birinde Birleşik Devletler başkanı olma hakkına sahip olduğunu iddia edebilirdi. Tabii bu en büyük ödülün yanında daha az önemli sayısız başka ödüller de vardı. Sözelimi senatörlük, eyalet valiliği, yargıçlık gibi. Bu iki makama seçimle gelinir ABD’de. Ayrıca çeşitli sanayi krallıkları ve daha az önemli derebeylikleri de vardır. Bu ülkede hayat bir çeşit sürekli piyango idi. En sefil kulübede bile olsa bir çocuk dünyaya getiren her ana, elini bir piyango torbasına daldırılmış sayılırdı, torbadan parıltılı bir mücevher çekmesi olmayacak iş değildi.

Tom Shutt çalışmaktan yıpranmış olsa da bunun böyle olduğunu bilirdi. Pazar sabahları bir gazete aldırır, kiliseden eve dönüp yemeğini yedikten sonra uyku bastırınca kadar okurdu. Gazetede efsanevi servete sahip sosyete kadınlarının ve ünlü erkeklerin fotoğraflarını görürdü. Gazeteler bu kimselerin kendisi kadar fakirken nasıl zengin olduklarını anlatırdı. Yazılanlara bakılırsa bu adamlar yararlı eşyalar yapmışlar, bu eşyalar Amerika’da ortalama hayat düzeyini dünyanın en yüksek hayat düzeyi haline getirmişti. Bu durumdan yararlanan herkesin koltukları kabarmaktaydı. Gurur duyanların başında da Tom geliyordu. Ancak, oğlanların pabuçları böylesine çabuk aşınmasa, “köroğlu” onların pantolonlarının kıcına yama vurmak için böylesine çok uğraşmak zorunda kalmasa çok daha iyi olacaktı elbet.

O yörede Kızılderili yazı* diye anılan güzel bir sonbahar akşamı, ön kapının çifte tahta basamağına oturmuştu Tom. Ter içindeydi. Mavi pamukludan gömleğini ve iş yaparken giydiği önlüklü pantolonu çıkarmamıştı. Tek temiz yanı elleriydi, çorbasını içmek için yıkamıştı çünkü... Çalı süpürgesini andıran koyu renk bıyıkları vardı. Birkaç günlük sakalı uzamıştı, çünkü pazardan pazara tıraş olmayı alışkanlık haline getirmişti. Yüzü kırış kırıştı, kösele gibiydi. Sığırgilleri andıran sabırlı bir ifade vardı yüzünde. Namuslu yollardan kazanılmış bir gönül rahatlığı içinde, derin düşüncelere dalmış gibi piposunu çekiyordu.

Yüzü çilli oğlan evin arkasından çıkageldi, babasının yanına oturdu.

“Hey! Baba,” dedi Abner, “Bay Ford’un yaptığı o atsız arabayı görmeye gelsene. Hangardan dışarı çıkardı.”

Tom altı aydır bu makineden söz edildiğini duyuyordu ve o akşam da hiçbir şeyi merak edemeyecek kadar bitkin değildi. “Peki, peki, gidelim bakalım neymiş.” Külleri dökmek için piposunu vurdu, on üç yaşındaki çocuğun kılavuzluğunda, mucidin çalışmakta olduğu kırmızı tuğlalı küçük hangara ya da arabalığa çıkan dar sokağa daldı.

Bay Ford yirmi sekiz yaşında, ince uzun bir delikanlıydı. Kesane rengi dalgalı saçlarla çevrili köşeli yüzünde canlı bir ifade vardı. Atölyesi ancak bir ufak araba ile beygirini barındıracak boyutlara sahipti; araba için geniş bir kapısı, hayvan için daha dar bir kapısı vardı, bir de pencere işini gören dörtgen biçimli küçük bir delik. Bay Ford orasını boşaltmış, bir tezgâh kurmuş, takım taklavatla doldurmuştu. Tabii yetişkin ikizlere uygun çocuk arabası da oradaydı. Baba oğul geldiklerinde, o icat ettiği arabayı hangardan dışarı çıkarmıştı. İki küçük gönüllü yardımcı arabayı ileri geri itiyorlar, Bay Ford da direksiyon yekesini idare ediyordu. Arabanın hareketlerinden memnun görünüyordu.

* Bizim pastırma yazı. –çev.

Eğer bu aracı yürütmeyi başarabilseydi, herhalde o dümen kolunun yardımıyla istediği yöne sürebilecekti.

Deneyler bitince Abner tanıştırdı: “Bu benim babam.” Bay Ford saygılı bir tavırla eğildi. Tom bir şeyler söylemeye yelten-di: “Yürütmeyi başarırsanız tam bir icat yapmış olacaksınız, Bay Ford.”

Öbürü karşılık verdi:

“Elbette ki başaracağım. Başlamadan önce inceden inceye hesapları yaptım.”

Tom, gerçek bir Amerikalı olarak işin pratik yönüyle ilgilenmekten kendini alamadı.

“Bunu satabilmeniz gerekir. Sürüyle zengin vardır, böyle bir arabada dolaşmak hoşlarına gidecek.”

Genç mucit her zamanki gibi sohbet etmeye hazırды.

“Yalnızca zenginler değil, Bay Shutt,” diye cevap verdi. “Benim yaptığım bir oyuncak değildir. Hizmet görecektir, yararlı bir araç hazırlıyorum. Bunlardan çok sayıda yapmayı tasarlıyorum, öyle ki, sizin gibi birisi de işine gidip gelmek için bir tane alabilsin.”

“Benim gibisi bunu alacak kadar parayı nereden bulsun, Bay Ford?”

“İşe gitmek için ne masraf ettiğinizi hiç düşünmek zahmeti-ne katlandınız mı? Diyelim ki günde on sent harcıyorsunuz, yılda otuz dolar eder, hem bir kişinin gideri bu. Aynı zamanda dört kişi taşıyacak böyle bir arabayı almamak için hiçbir neden yok ki.”

“Evet, belki de haklısınız, Bay Ford,” diye mırıldandı Tom. Terbiyeli ve alçakgönüllü bir adam olduğundan, “Gözümle gör-medikten sonra dünyada inanmam,” demedi, yalnızca “Size bol şanslar dilerim, bayım,” diye karşılık vermekle yetindi.

Bay Ford ne alçakgönüllüydü ne bir şey, hatta tartışmacıydı ve bu konuda kendine sonsuz bir güveni vardı. Şu karşılığı verdi:

“Şans değil, bilim ve hesap söz konusu, Bay Shutt. Bu makineyi bütün ayrıntılarıyla hazırlamış bulunuyorum ve ne yapabileceğimi biliyorum. Biraz bekleyin, göreceksiniz.”

BÖLÜM 3

Bu anlattığımız olay, Amerikan usulü yaşlanmış, eski ve hatırı sayılır bir şehir olan Detroit'ın Bagley Street* adlı sokağında geçiyordu. Sokak, Erie gölünü Saint-Clair gölüne bağlayan ırmak boyunca uzanırdı. Çok uzaklardan gelen vapurlar oraya uğrardı. Irmağın karşı yakası Kanada toprağıydı ve birçok demiryolu hattı uzanırdı Kanada topraklarından. Detroit de canlı ve hareketli bir sanayi kentiydi. Büyük çapta ticaret yapılır, çeşitli mallar alınıp verilir. O genç adama, Henry Ford'a gelince, karısıyla birlikte oturduğu evin arkasında, makinesi üzerinde tek başına çalışmalar yapıyordu.

1892 yılıydı. O yıl boyunca boş zamanlarını ve bütün birikmiş parasını icadına harcamıştı. Elektrik kumpanyasında makine uzmanı olarak çalışmakla başlamıştı işe; ayda kırk beş dolar alıyordu. Ama pek o kadar da fakir değildi. Babası çiftlik sahibiydi ve oğluna on altı hektar toprak vermişti. Henry Ford da bu arazi üzerinde bir hızar atölyesi kurmuştu. Ömrü boyunca çalışıp didinmiş ve mekanik üzerine ne mümkünse öğrenmişti. Cebinde her zaman kendi eliyle yaptığı bir saat taşırdı. Bu saatin iki kadranı vardı: Biri köylülerin alışkın oldukları güneş saatini, öbürü de demiryollarının getirdiği yeni saati** gösterirdi. Becerikli genç, sabanı çekecek bir buharlı makine bırakmıştı çiftlikte. Bu makineyi, çeşitli tarım makinelerinin hurda parçalarından yararlanarak oluşturmuştu.

Yıl genellikle bütün yıllar gibi geçip gitmişti. Yılları çekmek için ne beygire gerek vardı ne de onları ilerletmek için motora. Sert bir kış yapmıştı o yıl. Henry Ford durup dinlenmeden çalışmıştı. Hangarın içini ısıtmak için ufak odun sobasından başka bir şey yoktu. Arada bir aracı deniyordu. Ne var ki her zaman bir aksilik çıkıyor, bir aksayan tarafı oluyordu. Arabanın ağaç-

* Bazı biyograflar bu sokağı "Bagley Avenue" adıyla anarlar. -çev.

** ABD çok geniş bir ülke olduğundan çeşitli demiryolu şebekeleri ayrı saat bölümleri uygulamaktaydı. -çev.