

## HENRY FORD

(1863-1947)

Bu ünlü Amerikalı sanayici, günümüz sanayisine büyük partiler halinde üretim yapılmasına elverecek teknikleri kazandırma konusunda herkesten fazla pay sahibi olan kişidir. Bunu başarmakla, önce ülkesindeki sonra da tüm dünyadaki yaşam standartlarında çok büyük bir yükselme sağlamıştır.

Dearborn yakınlarında (Michigan) da doğan Ford, orta öğrenim görmemiştir. İlkokulu bitirdikten sonra Detroit'te önce tamirci çırağı, sonra tamirci, daha sonra da mühendis olarak çalışmıştır. 1885'te Kari Benz ve Gottlieb Daimler (ayrı ayrı) otomobillerini icat edip pazarlamaya başladıklarında Ford henüz genç bir adamdı.

Bu "atsız arabalar"a hemen ilgi duydu ve 1896'larda tasarımı kendisine ait olan bir otomobil yaptı. Tüm yeteneğine karşın ilk iki ticari girişimi başarısızdı; kırk yaşında ölmüş olsaydı O'ndan bir başarısızlık öyküsü olarak söz edilecekti.

Ama Ford kolay pes etmedi. 1903'te yeniden denedi ve bu üçüncü girişim sonucu; O'na servet, ün ve kalıcı bir önem kazandıran Ford Motor Şirketini kurdu. Şirketin hızla başarı kazanması büyük ölçüde, Ford'un bir reklam yazısında anlattığı şu temel görüşlere dayanıyordu:

...özellikle günlerin getirdiği yıpranma ve aşınmalara dayanıklı olarak tasarlanmış, ailelerin yanı sıra ticari kullanıma da uygun bir otomobil yapmak ve pazarlamak.. .derli toplu ve güvenli oluşu, sadeliği ve getirdiği kolaylıkların yanı sıra; onu bu tür makineler için istenen olağanüstü fiyatları ödeyebilmeyi akıllarından bile geçiremeyen binlerce kişi için ulaşılabilir hale getiren son derece mantıklı fiyatıyla da, erkek, kadın, çocuk herkesin beğenisini kazanabilecek bir makine...

Geliştirdiği ilk modeller, oldukça iyi olmalarına karşın, bu yüksek hedefleri pek karşılayamadılar. Ama 1908'de piyasa sürdüğü Model T hedeflere bayağı yaklaştı. En çok bilinen otomobil modeliydi ve 15 milyondan fazla sattı.

Ford, arabaların düşük fiyatla satılabilmek için üretim maliyetlerini düşük tutmak zorunda olduğunu çok önceden fark etmişti. Bunu başarabilmek için, işletmelerine çok etkin bazı teknikler getirdi. Bunlar; a) Birbirlerinin yerine kullanılabilen parçalar b) Her bir çalışanın tek işle uğraşması ve e) Montaj hattıdır. Bunların hepsi çalışanların her birinin verimini arttırmak üzere tasarlanmıştı.

Ford çalışanın vaktinin; gereksinim duyduğu parça ve malzemeleri kendisine taşıtılması, hatta çalışma sırasında bu parçaların eğilerek yerden alınması gibi işlerle harcanmaması

gerektiğine inanıyordu. Bu nedenle, işin işçiye konveyör kayışlar, yürüyen bantlar ya da havai vinçler yoluyla getirilmesini sağlayan bir düzenleme yaptı. Parçalar, işçinin işini çabuk yapmasına elverecek şekilde, bel seviyesine kadar kaldırılıyordu. Üretim yöntemleri, hep daha iyi ve daha verimli teknikler bulma çabası içinde, analiz edilmeliydi. Karmaşık işler; bazıları zeka seviyesi düşük, eğitimsiz ya da engelli olabilen vasıfsız işçiler tarafından, uzun süre eğitim almalarını gerektirmeden uygulanabilecek basit adımlara ayrıştırılmalıydı.

Bu fikirlerin hiçbiri Ford'un özgün fikirleri değildi. Eli Whitney birbirinin yerini alabilen parçaları bir yüzyıldan uzun bir süre önce kullanmış; meşhur verimlilik uzmanı Frederick Winslow Taylor bu fikirlerin tümünü yazılarında anlatmış ve Ford Motors'dan daha küçük birkaç firma üretimlerinde montaj hatlarına yer vermişlerdi. Ama Ford bu fikirleri yürekten uygulayan ilk üreticiydi.

Sonuçlar hayret vericiydi: 1908'de en ucuz Model T 825 dolara satılmıştı. 1913'te satış fiyatı 500 dolara düşmüştü; 1916'da ise 360 dolara gerilemişti. En sonunda, 1926 yılında, perakende satış fiyatları 290 dolarla dibe vurdu. Fiyatlar düşerken satışlar patlamıştı. Birleşik Devletler "tekerlek üzerinde giden millet" olmuştu, Ford da dünyanın en zengin vatandaşı.

Ford, işçilerinin üretkenliği arttıkça onlara daha fazla ücret ödeyebilir hale gelmişti. 1914'te işletmesindeki en düşük ücreti günde beş dolara çıkararak dünyayı şaşkınlığa düşürdü. Bu miktar; o gün için muazzam bir rakamdı; o güne kadar ödenen ortalama ücreti neredeyse ikiye katlıyordu. Ford'un getirdiği yeni yüksek ücret skalası ülke geneline yayılması sonucunda fabrika işçileri alt sınıftan orta sınıfa terfi ettiler.

Ancak Ford'un iş dünyasına getirdiği yeniliklerin daha da geniş kapsamlı bir etkisi oldu. Parti üretiminde kullandığı teknikleri kendisine saklamadı. Tam aksine, bunları herkese öğretmeye istekliydi. Diğer üreticiler, O'nun kazandığı başarıyı görerek yöntemleri kopyaladılar. Sonuç, üretkenlikte önce ülke genelinde, daha sonra da tüm dünyada elde edilen muazzam bir artışı.

Ford maddi başarı kazandıktan sonra siyasi amaçlı çeşitli çalışmalar yaptı. Ancak bu faaliyetlerin sonuçları kendisini hayal kırıklığına uğratmış olmalıdır. I. Dünya savaşının ilk yıllarında yürüttüğü barışçı çabalara kimseler kulak asmadı. 1920'lerde Yahudi aleyhtarı bir kampanya başlattı ama bu tutum sadece itibarını zedeledi ve Ford zamanla toplumsal hayattan çekildi. 1930'larda, şirketinde sendikal faaliyetlerin başlamasına karşı amansız bir savaş açtı. Bu da yalnızca işçilerin kendisine düşman olmalarını sağladı ve şirketine hiçbir yarar getirmede; bunun üzerine bu konuda mücadeleden de vazgeçti.

Ancak siyasi amaçlı çalışmaları, saygınlığını yitirmesine neden olsa da, dünyanın gidişatı üzerinde diğer çalışmalarına göre çok daha az etki yapmıştır. Sınai retim kökten değişmesi ve böylece üretkenlikte ve işçi gelirlerinde artış kaydedilmesinde oynamış olduğu rolün önemini etkilememektedir.

**Kaynak: Michael H. Hart, Dünya Tarihine Yön Veren En Etkin 100, Neden Kitap Yayıncılık, İstanbul, 2008, s. 428-431.**

[www.tarihgeglencesi.com](http://www.tarihgeglencesi.com)