
“Komodor° Vanderbilt ve Buharlı Gemi Endüstrisi”*

Burton W. Folsom Jr.

İki kuşaktır tarihçiler müteşebbislerin Amerikan endüstrisi üzerine olan etkilerini tartışmaktadırlar. Konu hakkında raflar dolusu kitaplar yazıldıktan sonra dahi müteşebbislerin Soyguncu Baronlar mı, endüstriyel devlet adamları mı yoksa büyümeye hiçbir etkisi olmayan bir grup mu oldukları hâlâ tartışmalı gözükmektedir.¹ Belki de, Amerika'nın ilk büyük ölçekli iş alanlarından biri olan buharlı gemi endüstrisine bakarak faydalı bir akıl yürütme yolu bulabiliriz. Bu endüstri 1800'lü yılların başında mekanize olmuş ve 19. yüzyıl boyunca da teknolojik değişimin öncüsü konumunda kalmıştır. Buharlı tekne aynı zamanda oldukça rekabetçiydi ve az zamanda öl-çek olarak oldukça büyük hale gelmişti. Dahası, buharlı tekne endüstrisine bir ba-kış, bize müteşebbisleri tüm endüstrinin karşılaştırmalı bir temelinde inceleyebilme fırsatını verir. Ancak o zaman, farklı müteşebbislerin farklı durumlara nasıl karşı-lık verdiklerini ve, eğer öyle biri varsa, kimin endüstriyel büyümeye yaratıcı katkı yaptığını görebiliriz.²

Buharlı gemi endüstrisi ile ilgili anahtar noktalardan birisi hem Amerika hem de İngiltere'de hükümetin en başından itibaren aktif bir rol oynamış olmasıdır.

° Komodor: Ticari gemi filosu kaptanı (ç. n.)

* Bu makale, Burton W. Folsom Jr.'ın *The Myth of Robber Barons A New Look At The Rise of Big Business In America* (Soyguncu Baronlar Efsanesi Amerika'da Büyük Sermayenin Yükselişine Yeni Bir Bakış) 3rd Edition (Herndon, Virginia: Young America's Foundation, 1996) adlı eserinin 1. Bölümünün çevirisinden oluşmuştur.

¹ “Soyguncu Baronlar” tartışması üzerine çok geniş bir literatür vardır. Çeşitli argümanların iyi bir tarifi için, bakınız Glenn Porter, *The Rise of Big Business, 1860-1910* (Arlington Heights, Ill.: AHM Publishing Corporation, 1973).

² Son zamanlarda hiçbir tarihçi Amerikan buharlı gemi endüstrisinin tarihini sistematik olarak takip etmemiştir. Bu konudaki iki eski eser, David B. Tyler, *Steam Conquers the Atlantic* (New York: D. Appleton-Century Co., 1939); ve John G. B. Hutchins, *The American Maritime Industries and Public Policy, 1789-1914* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1941).

Bu iki grup müteşebbisi derhal birbirinden ayırır: devlet desteği aramış olanlar ve olmayanlar. Buharlı teknecilikte federal yardım, çıkar birlikteliği, oy satın alma veya hisse senedi spekülasyonu başarıyı yakalamaya çalışanları siyasal müteşebbisler olarak sınıflandıracaktır. Buharlı teknecilikte esas olarak düşük bir fiyattan daha üstün bir ürün yaratmak ve pazarlamak suretiyle başarılı olmaya çabalayanları ise piyasa müteşebbisleri olarak sınıflandıracaktır. Hiçbir müteşebbis kesin bir şekilde bu kategorilerden herhangi birine uymamakta, ancak genel olarak, çoğunluk iki kategoriden birine girmektedir. Siyasal müteşebbisler sıklıkla klasik Soyguncu Baron kalıbına uyarlar; onlar verimliliği (monopoller ve çıkar birliktelikleri kurarak) düşürmüş, iş hayatını ve siyaseti yozlaştırmış, Amerika'nın rekabet gücünü köreltmışlerdir. Buna karşın, piyasa müteşebbisleri Amerikan ekonomik gelişmesine sıkça belirleyici ve tahmin edilemez katkılar yapmışlardır.³

I

Okul çağındaki her çocuğa Robert Fulton'un bir buharlı tekne inşa eden ve New York sularında işleten ilk Amerikan olduğu öğretilir. 1807'de Clermont adlı teknesi saatte 4 mil süratle Hudson nehrinde yukarı doğru salınarak yol aldığı anda Fulton, taşımacılık, pazarlama ve şehir inşasında yeni fırsatların kapısını açıyordu. Fulton hakkında çoğu kez öğretilmeyen şey ise eyalet tarafından desteklenen bir monopole sahip olduğuydu. New York yasama meclisi Fulton'a otuz yıl süreyle New York'taki tüm buharlı tekne trafiğini işletme ayrıcalığını tanımıştı.⁴ 1817'de monopol fiyatlarından daha az bir para karşılığı New York'da buharlı teknecilik yapmak için genç Cornelius Vanderbilt'i işe aldığı anda, New Jersey'li bir buharlı tekneci olan Thomas Gibbons'ın, yıkmaya çalıştığı işte bu monopoldü.⁵

Vanderbilt klasik bir piyasa müteşebbisiydi ve Fulton monopolünü yıkmamanın meydan okuyuşu onu heveslendirmişti. Vanderbilt, Gibbons'ın gemisinin dire-

³ Modern tarihçiler, Amerikan endüstriyel gelişimini anlatırken genellikle müteşebbislerin önemini azaltmışlardır. Siyasal müteşebbisler ve piyasa müteşebbisleri arasındaki bu ikilem hakkında daha detaylı bir görüş için, bakınız benim *Urban Capitalists* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1981). Ayrıca bakınız Maury Klein, "The Robber Barons," *American History Illustrated* (October 1971), 13-22.

⁴ Fulton'un monopol hakları *Bir Eyaletin Yollar, Köprüler, Kanallar ve Denizciliğe Müsait Sular vb. de Özel Ayrıcalıklar Tanıma Hakkı*. New York Eyaleti Tarafından Robert R. Livingston ve Robert Fulton'a Sözleşme ile Ayrıcalıklı Denizcilik Yapma Hakkı Tanıyan İmtiyaz Sözleşmesinin Tarafsız Bir İncelemesi ile Hazırlanmıştır. (New York: E. Conrad, 1811) başlıklı kitapçıkta açık olarak ortaya konmuştur. Buharlı tekne monopolünün iyi bir anlatımı için bakınız Maurice G. Baxter, *The Steamboat Monopoly: Gibbons v. Ogden, 1824* (New York: Alfred A. Knopf, 1972), 3-25. Aynı zamanda bakınız John S. Morgan, *Robert Fulton* (New York: Mason/ Charter, 1977), 178-88.

⁵ Baxter, *Gibbons vs. Ogden*, 25-26; ve Robert G. Albion, "Thomas Gibbons" ve "Aaron Ogden," *Dictionary of American Biography*, 20 vols. (New York: Charles Scribner's Sons, 1928-37). 7:242-43, 8:636-37 (Buradan itibaren DAB olarak referans verilecek). Vanderbilt hakkındaki en iyi çalışmalar Wheaton J. Lane, *Commodore Vanderbilt: An Epic of the Steam Age* (New York: Alfred A. Knopf, 1942); ve William A. Croffut, *The Vanderbilts and the Story of Their Fortune* (Chicago: Belford Clarke, 1886). Tüm Vanderbilt ailesi hakkında daha yakın zamana ait bir çalışma Edwin P. Hoyt, *The Vanderbilts and Their Fortunes* (Garden City, N.Y.: Doubleday, 1962).

ğine üzerinde “New Jersey özgür olmalı” yazan bir bayrak çekmişti. 1817’de yakayı ele vermeden altmış gün süreyle yolcuları Elizabeth, New Jersey’den New York şehrine oldukça ucuza taşımıştır. Yolcu taşıma ücretlerini düşürüp kanunu atlattıkça, Vanderbilt Atlantik’te çok popüler bir sima haline geldi. Nihayet 1824’de, bir dönüm noktası olan Gibbons ve Ogden davasında Anayasa Mahkemesi Fulton monopolünü yıkmıştır. Baş Yargıç John Marshall eyaletlerin değil, sadece Federal yönetimin eyaletler arası ticareti düzenleyebileceğine karar vermişti. Bu son derece popüler karar Amerika’nın sularını tam rekabete açmıştı. Muzaffer bir Vanderbilt New Brunswick, New Jersey’de “iyi dileklerini toplu bir şekilde bildirmeye arzulu vatandaşlar” tarafından ateşlenen toplarla selamlanmıştı. Kendinden geçmiş New Yorklular John Marshall adına derhal iki buharlı tekne denize indirdiler. Ohio nehrindeki buharlı gemi trafiği Gibbons ve Ogden davasının ardından ilk yılda ikkiye, ikinci yılda da dörde katlanmıştı.⁶

Piyasa müteşebbislerinin buhar tekneçiliğindeki zaferi teknolojiye ilerlemeye yol açmıştır. Bir kişinin gözlemediği gibi, “Fulton-Livingston çıkarlarının baskısından kurtulmuş olan tekne yapımcıları daha önce sermayeden teşvik görmeyen yeni fikirler geliştirmekte oldukça hızlıydılar.” Bu yeni fikirler arasında Fulton’un kullandığı ağır ve pahalı bakır buhar kazanlarının yerine geçecek borulu buhar kazanları (tubular boiler) vardı. Yakıt olarak kullanılan odun da Fulton için büyük bir maliyet kalemiydi; ancak mucitler kısa zamanda antrasit kömürün yeni borulu buhar kazanlarında iyi sonuç verdiğini bulacak ve böylece “yakıt maliyeti de yarı yarıya düşecekti.”⁷

Fulton monopolünü ortadan kaldırmanın gerçek önemi buhar tekneçiliğinin maliyetlerinin düşmesiydi. Örneğin, Gibbons ve Ogden davasından sonra, New York’dan Albany’e buharlı tekne yolculuk tarifesi derhal yedi dolardan üç dolara düşmüştü. Fulton grubu yeni fiyatlarla başa çıkamamış ve kısa zamanda iflas etmiştir. Bu arada, Gibbons ve Vanderbilt yeni teknolojiyi uygulayarak maliyetlerini düşürmüşler ve 1820’lerin sonlarına doğru her yıl senelik 40.000 \$ kar yapmışlardır.⁸

Piyasa müteşebbisleri için bu denli açık bir ortamın varlığında Vanderbilt, Gibbons’la olan hoş ilişkisini noktalayıp iki buharlı tekne satın alarak kendi adına işe

⁶ Baş Yargıç Marshall’ın yazılı kararı şu eserde yeniden yayınlanmıştır: John Roche, ed. , John Marshall: Major Opinions and Other Writings (Indianapolis: Bobbs-Merrill, 1967), 206-25. Gibbons v. Ogden davasının canlı bir anlatımı şu eserde bulunabilir: Albert J. Beveridge, The Life of John Marshall, 4 vols. (Boston and New York: Houghton, Mifflin and Co. , 1916-19), 4: 397-460. Aynı zamanda bkz. Baxter, Gibbons v. Ogden, 37-86; David W. Thomason, “The Great Steamboat Monopoly,” American Neptune 16 (January and October 1956), 23-40, 279-80; George Dangerfield, “Steamboats’ Charter of Freedom: Gibbons vs. Ogden,” American Heritage (October 1963), 38-43, 78-80; and Robert G. Albion, The Rise of New York Port (New York: Charles Scribner’s Sons, 1939), 152-55. Daha yeni bir çalışma için bkz. Erik F. Haites, James Mak, and Gary M. Walton, Western River Transportation: The Era of Internal Development, 1810-1860 (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1975).

⁷ David L. Buckman, Old Steamboat Days on the Hudson River (New York: Grafton Pres: 1907), 53-55.

⁸ Lane, Vanderbilt, 43-49; Morgan, Fulton, 179, 187; and Albion, New York, 152-55.

atılmaya karar verdi. 1830'lar boyunca, Vanderbilt tüm kuzeydoğuda ticaret yolları kuracaktı. O, düşük fiyatlarda hızlı ve güvenilir hizmet sunmuştur. İlk olarak New York-Philadelphia hattını denemiş ve “standart” üç dolarlık yolculuk tarifesini bir dolara indirmiştir. New Brunswick- New York City arasında sefer başına altı sent almış ve bedava yemek sunmuştur. Niles’ Register’in ortaya koyduğu gibi, “para tasarruf etmek isteyen bir yolcunun yürümenin maliyetini kaldıramayacağı kadar güç bir zaman olmalı” idi.⁹

New York’a taşındıktan sonra, Vanderbilt, sahip olduğu on gemisi onu 1830’da Amerika’nın muhtemelen en büyük buharlı tekne hattı yapan Hudson Nehri Buharlı-Tekne Birliği’ne karşı rekabete girmeye karar verdi. Bu birlik, sürekli kari garanti altına almak için gayri resmi olarak fiyatları sabitlemeye çalışmıştı. Vanderbilt bu birliğe (“Halkın Hattı” adını verdiği) iki tekneyle meydan okudu ve standart New York-Albany tarifesini üç dolardan önce bir dolara, daha sonra on sente ve en sonunda da sıfıra indirdi. Teknelerini işletmenin günlük maliyetinin 200 \$ olduğunu hesaplamıştı; eğer her bir tekneye 100 yolcu alabilir ve her yolcu da iki dolar değerinde yer ve içerse yolcuları bedavaya taşıyabilecekti (Vanderbilt daha sonra patates cipsinin keşfine de yardımcı olmuştur). Yolcuları her zaman bu kadar yemese de, o zengin rakipleri üzerine çok büyük bir tazyik uyguluyordu. Nihayet, öfkeden deliye dönmüş Buharlı-Tekne Birliği kelimenin tam anlamıyla Vanderbilt’i satın aldı: Birlik Vanderbilt’e 100.000 \$ verdi ve buna ilave olarak eğer gelecek on yıl için Hudson nehrini terk edeceğine söz verirse yıllık 5.000 \$ vermeyi vadetti. Vanderbilt bu teklifi kabul etti ve Birlik Albany tarifesini tekrar üç dolara yükseltti. Böyle bir rüşvet ilişkisi teoride yanlış olabilir fakat pratikte çok az [olumsuz] etkisi olmuştur. Piyasaya girişin önünde hiçbir engel olmadığı için başka buharlı tekneçiler piyasaya girmiş ve kısa zamanda tarifeyi tekrar indirmiştir. Müteşebbisler bu işin daha ucuza yapılabileceğini ve böyle yaptığında Vanderbilt’e ne olduğunu görmüşlerdi. Böylece neredeyse hemen Daniel Drew -Birlik O’nu da satın alana kadar- Hudson’da buharlı tekne işletmeye başlamıştır. En azından beş rakip daha -onlar da aynı şekilde satın alınana kadar- aynı şeyi yapmıştı. Kimin daha kârlı çıktığını hesap etmek güçtür: buharlı tekneleri işletip satın alınanlar mı yoksa buharlı teknelerde yeni düşük tarifelerle seyahat edenler mi?¹⁰

Bu arada, Vanderbilt elde ettiği parayı New England hatlarındaki tarifeleri tıraşlamak için daha büyük ve daha hızlı gemiler almak üzere kullanmıştır. New York City-Hartford seferiyle başlamış ve beş dolarlık tarifeyi bir dolara biçmiştir. Bir sonraki adımda New York City-Providence tarifesini yarı yarıya kesip sekiz dolardan dört dolara indirmiştir. Bu tarifeyi bir dolara çektiğinde the New York Evening Post O’nu ülkedeki en büyük pratik anti-teknelci olarak ilan etmiştir. Bu tarife savaşlarında bazen Vanderbilt’in rakipleri O’nu satın aldı, bazen iflas ettiler,

⁹ Lane, Vanderbilt, 47, 50-51.

¹⁰ Albion, New York, 154-55; ve Lane, Vanderbilt, 56-62.

bazen de onun tarifesine düşüp işlerine devam ettiler. Bazıları Vanderbilt'i gaspçılık, şantaj, ölümüne (cut-throat) rekabet yaptığı iddialarıyla kınamışlardır. Tabii bugün Vanderbilt, Sherman anti-tröst yasası tarafından "ticareti kısıtlayıcı" ("in restraint of trade") bulunurdu. Yine de, Vanderbilt bir piyasa müteşebbisi olmayı hak eder: O tekellerle savaşmış, buharlı tekne teknolojisini ilerletmiş ve maliyetleri düşürmüştür. Harper's Weekly Vanderbilt'in faaliyetlerinin "sonuçlarıyla yargılanması gerektiğinde ve sonuçların da, her zaman, Vanderbilt tarafından rakip deniz hatların kurulmasıyla tarifelerin kalıcı olarak düşmesi" olduğunda ısrar etmiştir. Editör yazısına, "her nerede Vanderbilt bir muhalif hat tesis ettiyse, tarifeler anında düşmüştür; ve rekabet her nasıl sona ermiş olursa olsun, ister o, sıklıkla yaptığı gibi, rakiplerini satın almış olsun isterse de rakipleri onu satın alsınlar, tarifeler bir daha asla eski seviyelerine yükseltilmemiştir" şeklinde devam etmiştir. Vanderbilt bunu, "Eğer ben bir buharlı gemiyi bir başka kişinin yanı sıra işletemez ve en az onun kadar iyi fakat onun maliyetinin yüzde yirmi daha azına yapamazsam gemiyi terk ederim" diyerek dobra dobra ortaya koymuştur.¹¹

II

1840'larda ilerleyen teknoloji buharlı tekneleri buharlı gemiler haline getirmiştir. Daha büyük motorlar ve gemi inşasında, ölçek ekonomileri boyut, hız ve konforda değişikliklere yol açmıştır. Yüzyıl ortasının yeni buharlıları Fulton'un Clermont'undan çok daha büyük ve hızlı idiler: Her biri büyük bir salon ile birinci sınıf yolcuları için ayrı kamaralar içeren iki güverte yüksekliğinde teknelerdi. Dolu olduklarında bu yeni buharlı gemilerin bazıları neredeyse 1000 yolcu alabiliyordu ve ayrıca posta ve kargo için de yere sahiptiler. Bu gemiler oldukça sağlamdı ve Atlantik Okyanusu'nu geçmek için inşa edilmişlerdi. Buharlı gemi rekabetini ilk olarak New York-İngiltere hattı açacaktı; bunu New York-California hattı (Panama üzerinden) izleyecekti.¹² Hızlı deniz-aşırı ticareti yeni bir olguydu ve bu istekli buharlı tekne işletmecilerine federal yardım yapılması tartışmalarını yeniden açmıştır. Fulton artık kaybolmuştu ancak onun kafa yapısındaki devlet sübvansiyonları ve sözleşmelerini savunuyorlardı. Atlantik'in her iki kıyısındaki siyasal müteşebbisler ve piyasa müteşebbisleri denizlerin kontrolü için savaşıyordu.

Esasen, Atlantik Okyanusu'nu ilk olarak buharla geçen 1838'de İngilizler olmuştur. Bu rekabete açık ortam, siyasal bir müteşebbis olan Samuel Cunard, İngiliz

¹¹ Harper's Weekly March 5, 1859, 145-46; Lane, Vanderbilt, 50-84, 231; Albion, New York, 156-57.

¹² "Posta gemisi" (=packet) adı verilen yelkenli gemiler ve hızlı yelkenli gemiler (=clipper) 1860 öncesinde yük naklinde (yolcu değil) hâlâ rekabet edebiliyorlardı. Kömüre değil rüzgara dayanmaları onları daha hızlı değilse bile daha ucuz kılıyordu. 1850'ler boyunca hızlı yelkenli gemiler Orient'e olan ticaretin büyük bir miktarını ele geçirmişlerdi. Buharlı gemilerin en kapsamlı anlatımı şu eserde bulunabilir: William S. Lindsay, History of Merchant Shipping and Ancient Commerce 4 vols. (London : Sampson, Marston, Low, and Searle, 1874). Aynı zamanda bkz. Hutchins, The American Maritime Industries, 348-62.

hükümetini on beş günde okyanus aşırı posta ve yolcu taşımak üzere kendisine 275.000 \$ vermeye ikna ettiğinde çabucak değişmiştir. Cunard yolcu başına 200 \$, mektup başına da 0.24 \$ almıştır. Posta için 0.24 \$ Cunard'ın taşıma maliyetini karşılamamış ve bu da Cunard'ın sübvansiyon isteği için kullandığı argümanlardan birini sağlamıştır. Cunard aynı zamanda sübvansiyon edilmiş buharlı gemilerin İngiltere'ye dünya ticaretinde bir avantaj sağladığını ve savaş hâlinde de derhal kullanılabilir bir deniz gücü oluşturacağını ileri sürmüştür. Parlamento bu argümanı kabul etmiş ve Cunard'ın deniz yollarına 1840'lar boyunca devlet yardımını artırmıştır.¹³

Kısa zamanda okyanusun öbür yakasındaki siyasal müteşebbisler yeni Amerikan buharlı gemi endüstrisine federal yardım yapılması için aynı argümanları kullanmaya başlamışlardır. Onlar da Amerika'nın savaş halinde askeri bir donanma sağlamakta İngiltere'yle rekabet edebilmesi için sübvansiyon edilmiş buharlı gemilere ihtiyaç duyduğunu iddia ettiler. Klasik bir siyasal müteşebbis olan Edward K. Collins, kedi amacına hizmet eden bir plan çerçevesinde bu argümanları kullanmıştır. Eğer hükümet ona 3.000.000 \$ peşin ve 385.000 \$ da yıllık kaynak verirse, beş gemi inşa edip Cunard'ı kıyıda kıyıya saf dışı bırakacaktı. Bir taraftan Collins postayı ulaştırırken, öbür taraftan da, Amerikalılar "Cunard'ı denizlerden kovmuş" olacaktı. Collins ekonomik etkinliğe değil, Amerikan milliyetçiliğine hitap etmiştir. Cunard zaten açmış olduğu için Amerikalılar yeni iletişim yolları açamayacaktı. Collins'in gemileri tıpkı Cunard'ın gemileri gibi haftada sadece iki defa denize açılacak olduğu için, Amerikalılar postayı da daha sık taşıyamayacaklardı. Nihayet, Cunard bu işi çok daha ucuza yapabildiği için Amerikalılar postayı daha ucuza da getiremeyeceklerdi.¹⁴

Senato posta sübvansiyonu prensibini yerleştirir yerleştirmez diğer siyasal müteşebbisler de başka yerlere posta taşımak için sübvansiyon istediler. Kısa zaman sonra Kongre postayı California'ya taşımak için iki deniz yollarına yıllık 500.000 \$ vermiştir. Bunlardan ilki postayı Panama'ya getirecek olan bir Atlantik deniz hattı, ikincisi de mektupları Panama'dan California'ya taşıyacak olan bir Pasifik hattıydı. Tıpkı Cunard'ın durumunda olduğu gibi, Collins ve California işletmecileri şimdi yapılacak cömert bir sübvansiyonun etkinliklerini artırıp gelecekte sübvansiyonu gereksiz hale getireceğini iddia etmişlerdir.¹⁵

¹³ Cunard hattı tarihinin iyi bir anlatımı için bkz. Francis E. Hyde, *Cunard and the North Atlantic, 1840-1973* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1975). Aynı zamanda bkz. Tyler, *Steam Conquers the Atlantic* 142-45; Royal Meeker, *History of Shipping Subsidies* (New York: Macmillan, 1905), 5-7; Hutchins, *American Maritime Industries*, 349; and Lindsay, *Merchant Shipping*, 4: 184. Gemicilik sübvansiyonlarının mükemmel bir eleştirisi için bkz. Walter T. Dunmore, *Ship Subsidies: An Economic Study of the Policy of Subsidizing Merchant Marines* (Boston: Houghton, Mifflin and Co., 1907), özellikle 92-103.

¹⁴ *Congressional Globe*, 33rd Congress, 2nd Session, 755-56. Cunard daha sonra haftalık posta ve yolcu hizmetine başlamıştır. Aynı zamanda bkz. Tyler, *Steam Conquers the Atlantic*, 136-48; and William E. Bennet, *The Collins Story* (London: R. Hale, 1957).

¹⁵ Posta sübvansiyonlarının bir savunusu için bkz. "Speech of James A. Bayard of Delaware on the Collins Line of Steamers Delivered in the Senate of the United States, May 10, 1852" (Washington: John T. Towers, 1852). Aynı zamanda bkz. Thomas Rainey, *Ocean Steam Navigation and the*

Kongre, Collins ve California hatlarına 1847 yılında parayı vermiştir, ancak onların lüks gemilerini inşa etmeleri yıllar almıştır. Özellikle Collins vergi mükelleflerinin parasını şampanya tatmakta harcamıştır. (Söz verdiği gibi beş küçük gemi yerine) her biri seçkin salonlar, bayan tuvalet odaları (drawing rooms) ve düğün yataklarına sahip dört devasa gemi inşa ettirmiştir. Gemileri pelüş halılarla kaplatmış ve gemilere güller, saten kumaşlar, zeytin ağacından mobilyalar, mermer masalar, egzotik aynalar ve Fransız aşçılar getirmiştir. Kamaraların pencereleri renkli camlarla kaplanmıştı ve kamaralarda kamarotu çağırmaq için elektrikli ziller de mevcuttu. Collins ekonomikliği değil lüksü vurgulamıştı ve gemileri Cunard hattının gemilerinin neredeyse iki katı kömür yakmaktaydı. Okyanusu sıklıkla Cunard'ın gemilerinden bir gün önce geçmiş olmasına karşın (on güne karşılık on bir gün) maliyetleri yüksek ve ekonomik faydası da sıfır olmuştur.¹⁶

Senelik hükümet yardımının varlığında, Collins yıldan yıla maliyetlerini düşürmek için hiçbir müşevviğe sahip olmamıştır. Aslında, maliyetleri 1852'de iki kattan fazla artmıştır: Collins iş dünyasında fiyat kıran rakiplerle rekabet etmek yerine siyaset dünyasında daha fazla federal yardım için rekabet etmeyi tercih etmiştir. Bu doğrultuda 1852 yılında Washington'a giderek Başkan Fillmore'u, kabinesini ve etkili Kongre üyelerini harcamadan kaçınmaksızın yedirmiş ve eğlendirmiştir. Collins, Cunard ile rekabet etmek için yıllık sübvansiyonu 858.000 \$'a çıkarmak doğrultusunda (veya yirmi altı seferin her biri için 33.000 \$ -bu her bir okyanus mili için 5 \$ demektir-) incelikle lobi yapmıştır.¹⁷

Bu arada, Vanderbilt bu siyasal müteşebbisliği yeterince izlemiştir. 1855'de postayı Cunard'dan daha aza ve Collins'in aldığından yarısından daha azına taşıma isteğini duyurmuştur. Görünüşe göre Collins, Kongre'ye gitmemesi için Vanderbilt'e yalvarmıştır. Sadece Atlantik-aşırı buharlı gemi ticaretini başlatmaması karşılığında, Kongre'den eşit büyüklükte bir sübvansiyonu alması için Vanderbilt'e yardım etmeyi bile önermiş olabilir. Fakat Vanderbilt, Collins ve Kongre'ye, hiç kimsenin yapamayacağı kadar düşük bir rakam olan, sefer başı 15.000 \$'a bir Atlantik feribotu işleteceğini söylemiştir.¹⁸

Böylece 1855'de, sübvansiyon edilmiş lobici Collins, piyasa müteşebbisi Vanderbilt ile savaşına başlamıştır. Collins ilk raundu deniz yerine Kongre'de dövüştürmüştür.

Ocean Port (New York: D. Appleton and Co., 1858). Sübvansiyonlar hakkındaki diğer görüşler için, bkz. Lindsay, Merchant Shipping, 4: 200-03; Hutchins, American Maritime Industries, 358-62; and Dunmore, Ship Subsidies, 96-103.

¹⁶ French E. Chadwick, Ocean Steamships (New York: Charles Charles Scribner's Sons, 1891), 120-22; John H. Morrison, History of American Steam Navigation (New York: W. F. Sametz and Co., 1903), 420-23; and N. A. (yazarı bilinmiyor?) , "A Few Suggestions Respecting the United States Steam Mail Service" (n. p., 1850), 9-17.

¹⁷ Tyler, Steam Conquers the Atlantic, 202-14; ve George E. Hargest, History of Letter Post Communications Between the United States and Europe, 1845-1875 (Washington: Smithsonian Institution Press, 1971).

¹⁸ Congressional Globe, 33rd Congress, Appendix, 192. Aynı zamanda bkz. Lane, Vanderbilt, 143-44.

Çoğu Kongre üyesi, özellikle önceki Whigler, Collins'i desteklemiştir. Başka türlü yapmak daha önce hata yapmış olduklarını kabul etmek anlamına gelirdi ve bu tüm federal yardımı sorgulamayı zorunlu kılabilirdi. Diğer Kongre üyeleri, özellikle de New England'lılar, Collins'in işinden çıkarı olan seçmenlere sahiptiler. New York senatörü William Seward "Vanderbilt'in şu teklifini kabul edip, aynı zamanda, Collins'in buharlılarını kaldırmayıp ödeme yapmaya devam edebilir misiniz?" diyerek farklı bir açıyı yansıtmıştır. Bir başka ifadeyle, Seward, "başlangıçta Collins'i destekledik ve şimdi ona bir bağlılığımız var; bu yüzden her ne pahasına olursa olsun onu desteklemeye devam edelim" diyordu. Buna karşın Vanderbilt, "özel teşebbüs ödenekler yoluyla tüm meşru ticaret kanallarının dışına itilebilir" diyerek uyarıyordu. Söylemek istediği şey, sübvansiyon edilmeyen gemilerin sübvansiyon edilenlerle posta ve yolcu için rekabet etmesinin zor olduğuydu. Başından itibaren yarış gayri adil olduğu için, sübvansiyonlu gemiler tüm ticaretin potansiyel olarak tekeline sahiptiler. Fakat Collins'in lobiciliği galip gelmiş ve Kongre Vanderbilt'i redderek Collins'e yılda 858.000 \$ vermeye devam etmiştir.¹⁹

Vanderbilt sübvansiyon edilmeksizin bile olsa Collins'e meydan okumaya karar vermiştir. Vanderbilt, "benim payıma düşen zenginlik zincirlenmemiş ticaret ve sınırlanmamış rekabetin doğrudan sonucudur. Dileğim benden sonra gelenlerin de bu aynı alanı önlerinde açık olarak bulmalarındır" demiştir. Vanderbilt'in Collins'e karşı stratejisi yarım-ons mektuplar için 15 sent almak ve standart birinci sınıf tarifesini 20 \$ keserek 110 \$'a indirmek olmuştur. Daha sonra bu tarifeyi 80 \$'a indirmiştir. Vanderbilt aynı zamanda yeni bir hizmet de başlatmıştır: daha ucuz bir üçüncü sınıf tarifesi. Üçüncü sınıfta yolculuk oldukça rahatsız olmalıydı -insanlar esasen birbirleri üzerine istiflenmişlerdi- ancak 75 \$ veya bazen daha azına Vanderbilt daima seyahat edecek göçmenler bulmuştur.²⁰

Sübvansiyon edilmiş Collins'i alt etmek için Vanderbilt maliyetleri düşürmek üzere yaratıcı yollar bulmuştur. İlk olarak, filosunu ya çok az ya da hiç sigortalatmamıştır. Her zaman, eğer sigorta şirketleri taşımacılıktan para kazanabiliyorsa, kendisinin de kazanabileceğini söylemiştir. Bu doğrultuda, Vanderbilt gemilerini iyi inşa etmiş, mükemmel kaptanlar tutmuş ve sigorta parasından tasarruf etmiştir. İkinci olarak, Collins'in tamir ve bakım için harcadığından daha az harcamıştır. Collins'in gemileri Vanderbilt'inkilerden daha maliyetliydi ancak deniz[ciliğ]e elverişli değildiler. Motorlar gemilerin omurgaları için çok büyüktüler ve bu nedenle gemiler titriyor ve

¹⁹ Başkan Franklin Pierce Collins sübvansiyon yasa önerisini veto etmiştir. O, böyle bir "bağışın [sonucu] ticari teşebbüsleri serbest rekabetin faydalarından mahrum etmek olacak ve kamu siyasasının en sağlam ilkelerini ihlal ederek bir tekel oluşturacaktır. [Ayrıca bu durumun] Anayasa'ya uygun olduğu şüphelidir." demiştir. *Congressional Globe*, 33rd Congress, 2nd session, 1156-57. Fakat Kongre daha sonra Collins için tüm sübvansiyonu bir Deniz Kuvvetleri tahsisatları yasasıyla geçirmiştir. Bkz. Tyler, *Steam Conquers the Atlantic* 225-29; Lane, *Vanderbilt*, 143-48; Hutchins, *American Maritime Industrie*, 367; Dunmore, *Ship Subsidies*, 92-103; and Roy Nichols, *Franklin Pierce* (Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1958), 377. Seward'ın yorumu için, bkz. *Congressional Globe*, 33rd Congress, Appendix, 301.

²⁰ *New York Tribune*, March 8, 1855; Lane, *Vanderbilt*, 147-48, 150.

bazen de su sızdırıyorlardı. Bu gemiler genellikle her sefer sonrasında günlerce süren tamire ihtiyaç duyuyorlardı. Üçüncü olarak, Collins, İngiltere’de Cunard’ın olduğu gibi, hükümet yardımını harcamada elitist idi. Collins, ucuz yolcu trafiğine çok az önem vermiştir. Buna karşın Vanderbilt her türden insanı gemilerinde yolculuk etmeye ikna edecek yerel “operatörler” çalıştırmıştır. Buharlı gemi işletmecilerinin her seferi gerçekleştirmekte sabit maliyetleri olduğu için bu ikinci ve üçüncü sınıf yolcuları oldukça önemliydi. Gemi işletmecileri kömür, mürettebat, bakım, yiyecek ve liman harçları için belli bir miktar harcamak zorundaydılar. Böyle bir durumda, Vanderbilt büyük hacimli işe ihtiyaç duyuyordu. Üçüncü sınıf tarifesi sayesinde Vanderbilt kimi zaman gemi başına 500 kişinin üzerinde yolcu taşımıştır.

Böyle olmasına rağmen, Vanderbilt, Collins’e karşı rekabetle geçirdiği ilk yılı zor tamamlamıştır. Vanderbilt, “Müstakil bir bireyin, ciddi fedakârlık yapmaksızın, milli hazineден yıllık yaklaşık bir milyon dolar alan bir deniz hattına karşı rekabette ayakta kalması tamamıyla imkansızdır” şeklinde şikayet etmiştir. “Böyle bir yardımın ekonomi ve herhangi bir özel işletmenin başarılı yönetimi için esas olan sağ duyu ile bağdaşmaz” olduğunu da ilave etmiştir.²¹

Vanderbilt, bu engeli inşasına 600.000 \$ harcadığı, tevazudan kaçınıp Vanderbilt adını verdiği, “Atlantik Okyanusu’nda o zamana değin yüzmüş olan en büyük tekne”yi yaptırarak aşmıştır. Komodor gemiyi Collins’in geleneksel yan-manivela (side-lever) motorlarından daha güçlü olan bir borda (beam) motorla inşa etti. Kafa kafaya gerçekleşen bir yarışta, Vanderbilt Collins’in İngiltere’ye giden gemisini geçti ve New York’tan Liverpool’a en kısa zamanda giden bir gemiye verilen mavi kurdele ödülünü kazandı. 1856 yılı itibarıyla Collins’in kaza yapmaya müsait filosunun yarısına tekabül eden iki gemisi batmış ve bu kazalarda yaklaşık 500 yolcu hayatını kaybetmişti. Çaresizlik içinde, bir milyon doların üzerinde hükümet parası harçayarak batan gemilerin yerini alacak devasa bir gemi inşa ettirmişti. Fakat gemiyi öylesine kötü inşa ettirmişti ki, gemi sadece iki sefer yapabilmiş ve 900.000 \$’dan fazla bir zarara satılmak zorunda kalmıştı.²²

Collins’in Kongre’deki arkadaşları bile artık onu savunamaz olmuştu. Collins’in aşıkâr kötü yönetimi ile Vanderbilt’in sübvansiyonsuz seferleri arasında çoğu Kongre üyesi federal sübvansiyonlardan soğumuştur. Louisiana senatörü Judah P. Benjamin “Collins hattının en sefil şekilde yönetildiğini düşünüyorum” demiştir. Virginia senatörü Robert M. T. Hunter daha da ileri giderek “tüm sistem yanlış; . . . diğer herhangi bir ticaret alanında olduğu gibi rekabete bırakılmıydu” dedi. Kentucky senatörü John B. Thompson, “ne bu deniz yoluna ne de başka bir deniz yoluna sübvansiyon verin. . . bırakın Collins hattı batsın. . . Ben bir tabula rasa istiyorum-her şeyin silinip atıldığı yeni bir başlangıç” şeklinde konuşmuştur. Kongre 1858’de

²¹ Lane, Vanderbilt, 147-48. New York Tribune’e 8 Mart 1855’de yazdığı bir mektupta, Collins sübvansiyonunu “özel teşebbüsü felç ediyor ve ona okyanusa açılmayı yasaklıyor” diyerek şikayet etmiştir.

²² Lane, Vanderbilt, 148-51, 167; Tyler, Steam Conquers the Atlantic, 238-41.

bu “yeni başlangıç” için oylamaya gitmiştir: Collins’e yapılan yardım kaldırılmış ve Vanderbilt’le eşit bir temelde rekabete zorlanmıştır. Sonuç: Collins kısa zamanda iflas etmiş ve Vanderbilt Amerika’nın öncü buharlı gemi işletmecisi olmuştur.²³

Fakat bir başka mesele daha vardı. Vanderbilt İngilizlere karşı rekabet ettiğinde, asıl rekabet Cunard’dan gelmemiştir. Sübvansiyonsuz yeni William Inman Hatı İngiltere’de Cunard’a, Vanderbilt’in Amerika’da Collins’e yaptığı şeyi yapıyordu. William Inman pedal çarklar (paddle wheel) ve ağaç omurga yerine pervane (screw propeller) ve demir omurgalar (iron hull) kullanmaya geçmişken, sübvansiyon alan Cunard tedbiri elden bırakmayarak geleneksel teknolojiyle devam etmişti. Bu teknikler işe yaradı ve 1858’den İç Savaş’a kadar olan dönemde, iki piyasa müteşebbi-si olan Vanderbilt ve Inman Amerika ve İngiltere’ye ucuz posta ve yolcu servisinde öncülük ettiler.²⁴

Öyleyse posta sübvansiyonları hem Cunard hem de Collins tekelleri yeniliği önlemek ve buharlı gemi inşasındaki teknolojik değişiklikleri geciktirmek için kullandıklarından aslında ilerlemeyi yavaşlatmıştır. 1840’larda birkaç İngiliz şirketi demir omurgalar ve pervanelerle deneyler yapmış fakat Cunard elinden geldiği her seferde bunun önüne geçmiştir. Royal Meeker’e göre,

Posta ödemeleri Cunard şirketinin çağdışı ve ekonomik olmayan bir buharlı gemi tipiyle devam etmesini mümkün kılmıştır. Hem Deniz Bakanlığı hem de Posta Ofisi bölümü, posta gemilerinin pervane kullanmalarına bunlar başka deniz hatları tarafından kullanılmaya başlanmasının üzerinden uzun zaman geçtikten sonra değin müsaade etmemiştir. . . . Verimsizliğe hükümet yardımı olmasaydı, Cunard şirketi daha ilerici diğer hatlarla rekabet edebilmek için yenilikler yapmaya zorlanırdı.

Cunard da üçüncü sınıf tarifelerini başlatmayı reddetmiştir. Böylece, William Inman 1850’lerde demir gemiler ve üçüncü sınıf tarifesiyle ortaya çıktığında, pratik olarak Cunard’ı nakavt etmiştir. 1850’den sonra Inman ve piyasaya yeni giren diğer firmalar Cunard’ın üzerindeki baskıyı devam ettirmiştir. Bu firmalar (Geminin sallanmasının etkisini azaltmak üzere) sarkaç gibi salınan kabinler, (geminin hızını artırıp yakıt tüketimini azaltmak için) bileşik motorlar ve ikiz pervanelerle deneyler yapmışlardır. Cunard’ın aldığı sübvansiyon onu yenilik yapmaktan alıkoymuş ve [eğer bu hataları onlar yapmış olsaydı ç. n.] rakiplerinin sonunu getirebilecek olan yargı hatalarından korumuştur.²⁵

Amerika’da, Cunard gibi Collins de gemileri için ağacı ve pedal çarkları tercih etmiştir. Amerikanlar demir gemilere dönmekte demirle inşa maliyetlerinin İn-

²³ Congressional Globe, 35th Congress, 1st session, 2826, 2827, 2843. Aynı zamanda bkz. Tyler, *Steam Conquers the Atlantic*, 231-46, James D. McCabe, Jr., *Great Fortunes* (Philadelphia: G. MacLean, 1871); and Meeker, *Shipping Subsidies*, 156.

²⁴ Lane, *Vanderbilt* 151-56; and Meeker, *Shipping Subsidies*, 5-20.

²⁵ Meeker, *Shipping Subsidies*, 10-11; Henry Fry, *The History of North Atlantic Steam Navigation* (New York: Charles Scribner’s Sons, 1896), 42-53, 77-78, 81; ve Hyde, *Cunard*, 27-34.

giltere'dekinden yüksek olması nedeniyle daha yavaşlardı. Bununla beraber, Amerikalı mühendisler 1840'lar boyunca, kısmen demirin 1840'dan sonra inşa edilen büyük motorları kaldırmakta daha dayanıklı olması nedeniyle, demir omurga ve pervaneleri tecrübe etmekteydiler. Görünüşe göre, Collins demir kullanmayı düşünmüştür, ancak o bir yenilikçi değildir. Sonuçta güçlü motorlarını taşımak üzere ağaç omurga kullanmayı tercih etmiş ve bu nedenle onun gemileri o kadar güvenli ve denizciliğe elverişli olamamıştır. Collins ağaç kullanırken, Amerikan buharlı gemi işletmecileri demire geçmeye korkmuşlardır. Ana rakipleri sübvansediliyor olduğu için onların çok az bir hata marjı vardı. Buna rağmen 1851'de, Vanderbilt demir gemiler inşa edip işleten ilk Amerikalılardan biri olmuştur (Onları California hattında kullanmıştır). Fakat Amerikalıların demir omurgalılarla ciddi bir şekilde tecrübesi Collins'in sübvansiyonunun 1858'de sona ermesine değin gerçekleşmemiştir.²⁶

Demiri tecrübe etmekteki bu gecikme demir gemilerin İç Savaş süresince önemli bir güç olamaması anlamına geldi. 1862'de demir omurgalı Monitor'u inşa eden John Ericsson 1843'den beri demir gemilerin avantajlarını anlatıyordu. Fakat 1847'de Collins sübvansedilen filosu için ağaç kullanmaya karar verdiğinde, demir omurgalarla daha fazla deneyler yapma riskini sadece Vanderbilt göze almıştır. Buradaki ironi Collins'i sübvansedilmekteki merkezi argümanlardan birinin savaş halinde onun filosunun kullanılacak olmasıdır. Fakat onun modası geçmiş ağaç gemileri -batmamış olanlar dahi- demir zırhlara bürünmüş rakipleri karşısında çaresiz kalırdı. Ayrıca İç Savaş sırasında Vanderbilt 5.000 tonluk gemisi Vanderbilt'i Birleşik Devletler'e daimi bir hediye olarak verdiği için Collins'in gemilerine zaten ihtiyacımız olmazdı. Hatta Konfederasyon'un Merrimac'ını bizzat kendisi batırmayı bile önermiş ve "ben yaratığı avlarken yolumdan çekilin yeter" diyerek bu konuda hiç kimsenin yardımını istemediğini de ifade etmiştir. Bu fırsat asla eline geçmemiştir ve kısmen Collins'in sübvansiyonu yüzünden Birleşik Devletler, Konfederasyon'un limanlarını demir bir filoyla bloke etme şansını asla elde edememiştir. Bunun savaşta kısaltıp kısaltmayacağını kim bilebilir ki? Fakat bu Konfederasyon'un İngiltere'den demir gemiler almasından korkanları ve Merrimac'ın azıp, Potomac'ı elini kolunu sallaya sallaya geçerek Capitol'un (Kongre binası Ç. N.) kubbesini uçurmasından kaygılanan Savaş Bakanı Edwin Stanton'u kesinlikle rahatlatırdı.²⁷

III

Vanderbilt, California buharlı gemi trafiği için verdiği mücadelede de bir piyasa müteşebbisi olarak ortaya çıkmıştır. İki California hattı -Birleşik Devletler Posta Buharlı Gemi Şirketi ve Pasifik Posta Buharlı Gemi Şirketi- yılda 500.000 \$ federal

²⁶ Robert Macfarlane, *History of Propellers and Steam navigation* (New York: George P. Putnam, 1851); Tyler, *Steam Conquers the Atlantic*, 117-18, 138-42; Lane, *Vanderbilt*, 93-94.

²⁷ *Congressional Globe*, 33rd Congress, Appendix, 354-55; Tyler, *Steam Conquers the Atlantic*, 128-32, 138-142; Lane, *Vanderbilt*, 175-78.

yardımla 1849'da posta taşımacılığına başlamıştı. Collins'in durumunda olduğu gibi bu posta sözleşmeleri ihaleye açık değildi. Bunlar Posta İşletmesi ile iki buharlı gemi şirketi arasındaki özel bir anlaşmaydı. Başlangıçta bu iki hat şirket tarifesi uyguladılar: Panama üzerinden demiryoluyla New York'dan California'ya yolculuğun bedeli yolcu başına 600 \$'dı. Altına hücum trafiği arttıkça, Vanderbilt buharlı gemilerde, bir sübvansiyon olmaksızın bile, California yamaçlarında kazanılabilecek olandan daha fazla altın kazanılabileceğine ikna olmuştu. Vanderbilt sübvansiyonlu hatlara Panama üzerinden doğrudan meydan okumak yerine Nikaragua üzerinden bir kanal inşa etti. Nikaragua'daki San Juan nehrini temizleyip derinleştirmek Vanderbilt'in bir yılını almıştı ama buna değerdii: Nikaragua hattı California'ya olan mesafeyi 500 mil kısaltmıştı. Böylece Vanderbilt Nikaragua devletine kanal ayrıcalıkları için yılda 10.000 \$ ödemeyi kabul etti. Sonrasında California tarifelerini 400 \$'a indirmiş ve yolculara altın bölgelerine giden rakip buharlı gemileri alt edeceğine dair söz vermişti. Postayı bedavaya taşımaya bile teklif etmiştir. Bir yıl süren bir fiyat indiriminden sonra tarife 150 \$'a düşmüştü ve fakat Vanderbilt ve rakipleri görünüşe göre hâlâ kâr etmekteydiler.²⁸

Böyle bir gelişme bize sübvansiyon sistemi hakkında çok şey anlatır. California hatları başlangıçta devletten yıllık yarım milyon dolar almakta ve insanları California'ya götürmek için 600 \$ talep etmekteydiler. Buna karşın Vanderbilt, dış yardım olmaksızın, yolculardan sadece 150 \$ talep ederek ve postayı bedavaya taşıyarak karlı bir California hattı işletmiştir. Bunu yapmanın sübvansiyonlu rakiplerini açığa çıkarmasını ve onların federal yardımlarına bir son vermesini ümit etmiştir. Fakat California hatları, Collins gibi, (Vanderbilt'i alt etmek için ihtiyaç duydukları) daha büyük bir sübvansiyon için ustaca Kongre'ye hitap etmişler ve daha verimli Vanderbilt'le rekabet edebilmek için yıllık 900.000 \$ almışlardır.²⁹

Sübvansiyon destanının bir sonraki aşamasında, 1854 yılında Nikaragua devleti Vanderbilt'in kanal ayrıcalıklarını feshetmiştir. Bu gelişmenin arkasında garip misyonlu bir Amerikan olan William Walker bulunmaktaydı. Walker Nikaragua'ya küçük bir ordu göndermiş, cari hükümeti devirmiş, kendisini Nikaragua'nın başkanı ilan etmiş ve Vanderbilt'in kanal ayrıcalıklarını feshetmiştir. Vanderbilt'in kanal şirketi Nikaragua'da kayıtlı olduğundan Amerikan devleti teknik olarak ona yardım etme zorunluluğu altında değildi. Öfkeli Vanderbilt bunun üzerine gemilerini Panama hattına koymuştur. Orada California posta taşıyıcılarıyla kafa kafaya rekabet etmiştir. Sonrasında tarifeyi 100 \$'a indirmiş (üçüncü sınıf için 30 \$); hem sübvansiyonlu California hatlarını ve hem de Walker'ın Nikaragua'da kurulmasına yardım edebileceği herhangi bir yeni hattı alt edeceğine dair yemin etmiştir.³⁰

²⁸ Earnest A. Wiltsee, *Gold Rush Steamers* (San Fransisco: Grabhorn Press, 1938), 50-89; Lane, *Vanderbilt*, 85-107; Hutchins, *American Maritime Industries*, 359-60.

²⁹ Hutchins, *American Maritime Industries*, 359-63.

³⁰ Lane, *Vanderbilt*, 108-38; Wiltsee, *Gold Rush Steamers*, 112-51.

California hatlarının işletmecileri tipik siyasal müteşebbislerdi: Vanderbilt gibi bir piyasa müteşebbisiyle rekabet etmek istemediler. Bunun yerine California'ya hiçbir gemi çalıştırmaması şartıyla sübvansiyonlarının büyük bir bölümüyle Vanderbilt'i satın aldılar. Vanderbilt 900.000 \$'lık yıllık sübvansiyondan 672.000 \$ veya % 75 pay talep etmiş ve almıştır. Fakat bundan daha fazla olarak, Nikaragua kanalının geri verilmesini talep etmiş ve böylece Orta Amerika siyasetine bulaşmış ve Walker'ın devrilmesine yardımcı olmuştur. Maalesef, Walker'ın darbesi sırasında Vanderbilt'in kanalı tamamıyla tahrip olmuştu, fakat California hatlarından aldığı para sayesinde Vanderbilt her halükarda kârdıydı.³¹

Kongre, California hatlarının 900.000 \$'lık sübvansiyonla ne yaptıklarını öğrendiğinde hayrete düşmüştü. 1858'de Georgia Senatörü Robert A. Toombs Vanderbilt'i takdir ettiğini ifade etmiştir: Onun "üstün yetenekleri" tüm sübvansiyon sistemini gözler önüne sermişti. "Sen postanın California'ya taşınması için yıllık 900.000 \$ ver ve Vanderbilt müteahhitleri sessiz kalmak için kendisine ayda 56.000 \$ vermeye mecbur bıraksın. Bu sizin sübvansiyonlarınızın sonucudur. . . . [Vanderbilt] Capitol'den çıkan bu küçük yağmacıları soyan kral-balığıdır. O bu amaçla buraya gelmez." Toombs'un son sözü: Posta sübvansiyonlarına son verin.³²

Bununla birlikte, bir çok insan sübvansiyonlardan daha çok Vanderbilt'i eleştiriyordu. Vanderbilt'in pazardaki etkisinden çok onun taktiklerine baktılar. Sonradan bir mahkeme Vanderbilt'in eylemlerini "gayr-i ahlaki ve ticareti sınırlandırıcı" olarak nitelendirmiştir. New York Times Vanderbilt'i "Ren nehri boyunca sıralanan kartal yuvalarından bu asil nehirdeki ticaretin üzerine çullanan ve gelip geçen her yolcudan haraç sızdıran eski Alman baronları"yla karşılaştırmıştır.³³ Vanderbilt'in bakış açısından "ticareti sınırlandırıcı" olanlar California hatlarıydı. Sahip oldukları sübvansiyonlar onlara tüm rekabet üzerinde haksız bir avantaj sağlamakta ve onlar bu avantajı yolculara tekel tarifeleri uygulamaya kullanmaktaydı. "Çullanma" metaforuyla ilgili olarak, Vanderbilt "her yolcu"nun değil fakat sübvansiyonlu hatların üzerine "çullanmış" ve "haraç sızdırmış"tır. Esasen, her yolcu Vanderbilt'in rekabeti tarifeleri kalıcı olarak biçtiği için daha düşük tarifeler ödemiştir.³⁴ Ve tabii ki, eğer devlet sübvansiyonu olmasaydı Vanderbilt'e de açıktan bir ödeme yapılamaz-

³¹ Lane, Vanderbilt, 123-24, 135; ve William D. Scroggs, "William Walker," DAB, 19: 363-65.

³² Congressional Globe, 35th Congress, 1st Session, 2843-44.

³³ Lane, Vanderbilt, 124, 136.

³⁴ 1855'de Vanderbilt'e açıktan para ödenmesinin ardından California hatları New York- San Francisco tarifelerini 150 \$'dan 300 \$'a çıkarmıştır. Aynı zamanda ucuz bölüm (steerage) tarifelerini de 75 \$'dan 150 \$'a katlamışlardır. Bir çok yolcu -gerçek veya potansiyel- kızgındı. Fakat bir noktaya işaret edilmelidir. Bu tarife Vanderbilt'in gelmesinden önceki tarifenin sadece yarısıydı. Vanderbilt'in rekabetinin sonucu tarifenin 600 \$'dan 150 \$'a gerilemesiydi. Ayrıldığı zaman da tarife hala sadece 300 \$'dı.

Tarifeyi bundan daha fazla yükseltmek California hatları için iki anlama gelirdi: birincisi, California'ya gitmek isteyen yolcuların sayısında bir düşüş; ikincisi, tarifeleri indirmeye ve arda kalan trafiği ele geçirmeye hazır yeni rakibin ortaya çıkması. California hatlarının sübvansiyonlarından ellerinde sadece dörtte biri kaldığı için bir başka Vanderbilt'in gelişile başa çıkamazlardı. Bu yüzden kabul edilebilir bir seviyede tuttular. Bkz. Wiltsee, Gold Rush Steamers, 21-26, 55-56, 139-142, 149.

di. Vanderbilt California hattını kişisel bir yatırım olarak işletmiş ve yolculara sübvansiyonlu hatların uyguladığı tarifenin dörtte birinden azını uygulamıştır. Buna karşın, Kongre desteğini siyasal müteşebbislere bağlamıştı ve yıllık 900.000 \$'lık sübvansiyon o kadar büyüktü ki, California hatları bu paranın dörtte üçünü Vanderbilt'e verdiği halde hâlâ kâr edebilmekteydi. Vanderbilt olmaksızın bu siyasal müteşebbislik çok daha uzun süre sürüp gidebilirdi.

Piyasa müteşebbisleriyle siyasal müteşebbisler arasındaki bu çatışma Amerikan buharlı tekneçiliğinin rekabetçi çevresini değiştirmiştir. 1848 ve 1858 arasında Amerikan devleti iki California hattına ve Edward Collins'e gemi inşa etmeleri ve posta taşımaları için on bir milyon \$'ın üzerinde para ödemiştir. Buna karşın, Vanderbilt bedavaya bu adamlarla kafa kafaya rekabete girmiştir. Büyük oranda Vanderbilt yüzünden, Kongre 1858 yılında tüm posta sübvansiyonlarını sona erdirmiştir. Bundan sonra Vanderbilt ve diğerleri postayı sadece posta ücretine taşımıştır. 1858'den sonra yolcu tarifeleri hâlâ rekabetçiydi: başlangıçtaki tekel tarifesi olan 600 \$'dan çok daha aşağıya, sadece 200 \$'a California'ya [yolcu taşınmaktaydı].³⁵

Vanderbilt'in zaferi Amerikan buharlı gemi sektöründe siyasal müteşebbisliğin sonuna işaret etmiştir. Mükemmel serbest ticarete kavuşmamıştık ancak ona her zamankinden daha yakındık. Bu çevrede Amerikalılar demiryollarını buharlı gemilerden daha karlı yatırımlar olarak görmüşlerdir. Böylece İç Savaş'tan sonra, Vanderbilt ve diğerleri filolarını satmış ve paralarını demiryolu inşasına harcamışlardır. Amerikan gemilerinde taşınan Amerikan ihraç ürünlerinin yüzdesi 1860'tan 1915'e değin % 76'dan % 9'a düşmüştür, fakat bu sorun oluşturmamıştır. Deniz taşımacılığında İngiltere'nin karşılaştırmalı üstünlüğü Amerika'nın nakliye, posta ve yolcu hizmetleri maliyetlerini bu yıllar boyunca düşürmüştür. İngilizler Amerikalıların tahılını almak konusunda çok hevesli oldukları için Vanderbilt buharlı gemi kârlarını almış ve Chicago ve diğer orta batı şehirlerine uzanan 1000 milin üzerindeki New York Central Railroad'u (New York Merkez Demiryolları) inşa etmiştir. Vanderbilt orta batı tahılını New York'a taşıyıp Liverpool'da satılmak üzere İngiliz gemilerine yüklediği zaman her iki ülke nihayet yapabildikleri en iyi şeyi yapıyordu. Vanderbilt'in öldüğü 1877 yılı itibarıyla, artık O Amerika'nın sanayi devriminde, hem buharlı gemi hem de demiryolları [sektörlerinde], önemli bir simaydı. Aynı zamanda Vanderbilt, 100 milyon \$'lık servetiyle Amerika'daki en zengin adamdı.³⁶

³⁵ Meeker, Shipping Subsidies, 156.

³⁶ Harry H. Pierce, Railroads of New York: A Study of Government Aid, 1826-1875 (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1953), 14-16; George Rogers Taylor, The Transportation Revolution (New York: harper and Row, 1951), 128-131; Julius Rubin, Canal or Railroad? Imitation and Innovation in Response to the Erie Canal in Philadelphia, Baltimore, and Boston (Philadelphia: American Philosophical Society, 1961); Douglass C. North, Growth and Welfare in the American Past (Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1974). İç Savaş'tan sonra Vanderbilt buharlı gemilerini satın New York'tan Chicago'ya uzanan New York Central Railroad'u inşa etmeye başladı. Vanderbilt, New York'da demir yolu için geçiş hakkını onaylanmalarından önce rüşvet talep eden siyasal müteşebbislerle (bu kez şehir meclisi üyeleri ve eyalet yasama meclisi üyeleri) yine mücadele etmek zorundaydı. Fakat Vanderbilt gözlerini hiçbir zaman asıl görevden ayırmamıştır: en iyi demiryolunu inşa etmek ve malları mümkün olan en düşük fiyatla teslim etmek. O Amerika'nın demir raylardan

Amerikan buhar tekneçiliği hakkındaki bu çalışma pazar üzerine ve farklı müteşebbislerin pazara olan etkileri üzerine odaklanmaktadır. Eğer meseleye bu şekilde bakarsak, iki farklı grup tasnif edebiliriz: siyasal müteşebbisler ve piyasa müteşebbisleri. Robert Fulton, Edward Collins ve Samuel Cunard ile Thomas Gibbons, Cornelius Vanderbilt ve William Inman aynı kefeye konulamazlar. Onlar yenilik, teknoloji, fiyat indirimi, monopoller, ve federal yardıma yönelik farklı tutumlara sahip iki ayrı gruptur. Buharlı gemi sanayinde, siyasal müteşebbislik sıkça fiyat sabitlemeye, teknolojik durgunluğa ve rakiplere ve siyasetçilere rüşvet vermeye yol açmaktadır. Piyasa müteşebbisleri ise yenilikçiler ve fiyat indirenlerdir. Sübvansede edilmiş rakipler karşısında hayatta kalabilmek için böyle olmak zorunda olduklarını söylemişlerdir. Bazıları kişisel olarak iticiydiler (Vanderbit oğlunu mirasından mahrum bırakmış ve kendi karısını da tımarhaneye kapatmıştır; Gibbons rakiplerinden birisini kamçulamaya teşebbüs etmiştir), fakat onlar endüstrilerini ilerletmiş ve yolcu tarifelerini kalıcı olarak düşürmüşlerdir. Vanderbilt'in nihayetinde Amerika'nın en zengin adamı olmasına bakarak, federal yardımın belki de -onu alanlara dahi- bir lütuf değil bir lanet olduğu düşünülebilir.

Çeviren: Bican Şahin

çelik raylara geçişine öncülük etmiş, demiryolları arasındaki açıklığı standardize etmiş, ve dört ray sistemiyle deney yapmıştır. Yol temellerini ve lokomotif ve vagonlarını geliştirmiş ve yedi yılda maliyetini yarıya indirmiştir- bu arada tüm hissedarlara da yüzde sekiz kar payı vermeye devam etmiştir.

Liberal Düşünce