

Henry Ford Ruhsat Tekelini Nasıl Mağlûp Etti?*

Melvin D. BARGER**

89

Piyasa

Sektörün öncülerinden Henry Ford hakkında otomobil sektöründeki diğer insanlara oranla çok daha fazla kitap yazılmıştır. Ona yönelik eleştiriler de olmasına rağmen, tarihin hükmü şudur: Ford ünlü T Modelini üreterek dünyayı tekerlekler üzerine yerleştirmiştir. Ancak Ford'un, kendi işini kurma ve devam ettirme hakkını kazanmak için kahramanca ve tek başına savaş vermesini sağlayan bağımsız çizgisi daha az bilinir. Bu, toplum için neyin en iyisi olduğunu belirleme gücüne/yetkisine sahip olduklarını düşünen bazı insanlara karşı verilen bir mücadeleydi. Bu insanlar, bağımsız işadamlarıydı, ama aynı zamanda devletin yardımına bel bağlayan sosyal plânlamacılardı.

Genelde, sosyal plânlamacılar tarafından sürekli vurgulanan yanılılardan biri, yüksek mevkilerdeki elitlerin, gelişmekte olan her sanayide kazananların ve kaybedenlerin kimler olacağını önceden belirleyebileceklerine inanmalarıydı. Bazen "sanayi politikası" olarak adlandırılan bu düşünce, son yıllarda Japonya'nın talihi tersine dönmeye kadar, Japon ekonomisinin başarısının sırrı olarak görülüyordu. İster hükümet görevlilerince isterse denetim yetkisine sahip özel şirketlerce yapılsın, bu tip bir plânlama kötü bir fikirdir.

Fakat böyle bir başarısızlığın kanıtı için günümüz Japonyasına gitmemize gerek yok. Amerikan otomobil sanayisinin kuruluşunun ilk yıllarında, bir grup otomobil üreticisi kendi menfaatleri doğrultusunda bir sanayi politikası oluşturma yolunda açık bir girişimde bulundular. Halkı "güvenilmez yeni zenginler"den ve "karanlık işler çevirenler"den koruma bahanesiyle 1903 yılında Ruhsatlı Otomobil Üreticileri Birliği (ALAM)'ni kurdular. Otomobil sanayisi daha başlangıç evresinde olmasına rağmen, bu alanda faaliyet göstermeye başlayan bazı kaba işadamları hakkında şikâyetler vardı. ALAM'ı kuran 11 otomobil üreticisi de bu duruma çeki düzen vereceklerini vadettiler.

Bu işadamlarının silâhı 1895 Selden patentiydi ve iddiaları Selden patentinin benzinle çalışan bütün araçları kapsadığıydı. Bu patent sayesinde, otomobil üretip

* "How Henry Ford Zapped a Licensing Monopoly", *Ideas on Liberty*, December 2001, s. 8-12.

** Emekli halkla ilişkiler temsilcisi. (melb@accessstoledo.com)

Henry Ford Ruhsat Tekelini Nasıl Mağlûp Etti?

satma izninin kime verilmesi gerektiğine karar verme hakkına sahip olduklarını öne sürüyorlardı. ALAM'a katılmayan ve sattıkları her otomobilde telif hakkını ödemeyen otomobil üreticileri dava edilebiliyor ve muhtemelen baskı yapılarak iş dünyası dışına atılıyorlardı.

Çok sayıdaki bu tip gruplar gibi, ALAM'ı kuranlar da halkın yararı için bir araya geldiklerini iddia ettiler. ALAM üyelerinden birinin dediği gibi: "ALAM, güvenilir araçlar üreten, tanınmış ve yerleşmiş üreticileri dışarıda bırakmaya çalışmayacak; bu tip üreticilere ruhsat verecek, ama hiçbir güvenilir yeni zengine ruhsat vermeyecek. Bu yolla, Birlik, halkı koruyacak ve tüm benzinle çalışan otomobil müşterisi için bir nimet olacaktır." Bir diğer otomobil üreticisi de "Ruhsat almış olanların sayısı, otomobile olan talepten daha fazladır" demişti.¹

Bu tip bir sanayi politikası oluşturarak, ALAM, oto sanayinin geleceğinde kazanımları ve kaybedenleri belirleyen bir konuma yerleştirilmiş oldu. Ruhsat başvurusu reddedilmiş olan ilk adaylardan biri de, başarısızlığıyla tanınmış olan Henry Ford'du. Ford, kırk yaşında iflâs etti ve iş dünyasından tamamen silindi. 16 Haziran 1903 yılında kurduğu genç Ford Motor Company (Ford Motor Şirketi), ALAM'ın iş dünyasından atmaya çalıştığı bir çeşit güvenilir yeni zenginlerden olacağı için pek çok işareti gösterdi. Şirketin finansmanı çok yetersizdi ve 28.000 dolarlık ödenmiş sermayesi de faaliyete geçtiği ilk bir ay içinde neredeyse tükenmişti. Ford, batmış bir otomobil şirketinin başındaydı ve kendisine üçüncü bir şans vermeleri için bazı yatırımcıları iknaya çalışmadan önce de bir diğer şirketten uzaklaştırılmıştı. Her rasyonel gözlemci, bunu yüksek riskli bir macera olarak nitelendirdi. Bu sebeple, Ford, ruhsat almak için ALAM'a başvurduğunda, gerçek bir üretici olmayıp, "montajcı" olduğu gerekçesiyle reddedildi.

Bu red, organizasyonun, Ford'a, otomobil işinde varolma hakkının olmadığını söylemesinin bir yoluydu. Ancak, Ford, ikinci kez de reddedildikten sonra, ruhsatsız olarak kendi otomobillerini üretmeye ve satmaya başladı. ALAM, bu durumda Ford aleyhine, gazete îlanları verip, daha sonra da çeşitli davalar açarak ona tepkisini gösterdi. Burada ALAM açıkça, baskı yaparak Ford'un işi bırakmasını sağlamayı umuyordu.

Fakat, Ford'un ve serbest otomobil piyasasının başka plânları vardı. Üretilen otomobillerin çoğunun zenginlerin pahalı oyuncakları olarak görüldüğü bir zamanda, Ford, orta halli insanlar için düşük fiyatlı araçlar üretmek ve böylece otomobili "lüks olmaktan çıkarıp bir ihtiyaç hâline getirmek" istiyordu. Bu plân işe yaradı ve Ford, kesintisiz olarak işinin ilk 15 ayında 1700 otomobil üretti ve kâr edeceği bir fiyatta sattı. Bu, sadece bir başlangıçtı ve Ford on yıldan biraz daha uzun bir süre içinde yılda 300.000 araç ürettiyor olacaktı. Bu da Birleşik Devletler'deki tüm motorlu araç üretiminin yarısından fazlasına tekabül ediyordu. Bu yolda ilerlerken, Ford, ALAM'a ve Selden patentine karşı verdiği mücadeleye devam etmek için ihtiyaç duyduğu tüm kaynak ve desteği topladı.

Yine de, bu, kolay kazanılmış bir zafer değildi; mücadele 1903 yılından 1911 yılına kadar devam etti. Bu mücadelenin önceki bazı evrelerinde, Ford, belki barışçı bir anlaşma için ALAM'la müzakerelerde bulunabilirdi, ama bu onun prensiplerine zarar verirdi. Selden olayı üzerine yazılmış olan en önemli/açıklayıcı eser Wil-

1 William Greenleaf, *Monopoly on Wheels* (Detroit:Wayne State University Pres, 1961), s.101-102.

liam Greenleaf'in *Monopoly on Wheels* adlı kitabıdır. Greenleaf'in yazdığı gibi: "Bir seferinde Ford'a 'Dünyadaki en muazzam şey nedir? Sizin en büyük emeliniz nedir?' diye soruldu. O da hemen, 'Özgür olmak- özgür bir insan olmak' şeklinde cevapladı... Ford, Selden patenti kaderini gölgelediği müddetçe özgür olamayacağını biliyordu."²

ALAM'ın utanmaz kibiri de Ford'un öfkelerini tahrik etmişti. Greenleaf, ALAM'ın Ford'u reddederek, onun bir otomobil desinatörü ve üreticisi olma vasfını küçük gördüğünü belirtmektedir. Ayrıca, Greenleaf'e göre, "Selden'in meydan okuması ortaya çıktığında, Ford yaklaşık on yıllık fikir ve emeğini motorlu arabaların plânlaması/dizaynı ve üretilmesine adanmıştı. Ford, kendi adını taşıyan otomobili, büyük zahmetler sonucu yaratılan bir ürün olarak gördü. Diğer otomobil üreticilerinin ürettikleri gibi, Ford'un ürettiği otomobilin de Selden patentine hiçbir borcu yoktu". Ford da, üretmiş olduğu otomobilin kendi beyninin bir ürünü olduğunu ve bu kendine has otomobilden dünya üzerinde hiçbir kişinin "kazanç sağlama/pay alma" hakkına sahip olmadığını vurgulamıştı.³

Selden Patenti

Selden patenti neydi ve ALAM'a oto sanayisi üzerinde denetim kurma gücünü nasıl sağladı? Selden patenti işi, New York Rochester'da patent avukatı olan ve ayrıca zaman zaman bazı icatlar yapan George Selden (1846-1922) ile başladı. Açıkcası, o, yetenekli bir avukattı ve ilk patent işini George Eastman'ın ünlü Kodak'ı için, fotoğrafçılık alanında yapmıştı. Hatta Eastman'ın, Selden patentinin tanıklarından biri olarak imza attığı görülmektedir.

Bu da Selden patenti hakkındaki tek etkileyici şeydi. Selden patenti bir otomobil tanımladı, fakat patentin tarifnamesine dayalı olarak yapılan sonraki otomobil üretme girişimleri başarısızlıkla sonuçlandı. Selden patenti, birkaç kilometreden fazla gitmeyen arabalar için oluşturulmuş bir patenti. Ancak, Selden ve onun sonraki ortakları, patentin *üretilen tüm benzinle çalışan otomobilleri* kapsadığını belirterek geniş kapsamlı bir iddiada bulundular. Bu olağandışı bir iddiaydı, çünkü otomobil şirketi kurmak için uğraşan tahmini 300 kişiden hiçbiri Selden patentine bir şey borçlu değildi ve patent çizimlerinde gösterilen motor hiçbir ticarî yol aracında başarılı olmadı. Selden patentinin günümüzdeki diğer otomobillerle olan tek ortak noktası, tarifnamesinde yakıt olarak benzin kullanılacağını belirtmesiydi.

Patent başvurusu sürecinde, Selden, günümüzde bir çeşit yasal hile olarak görülen şeylerle meşgul oldu. Başvurusunu 1879 yılında yapmasına rağmen, daha sonra her iki yılda bir değişiklik yaparak, patentin kabul edilip, kullanılmaya başlamasının gerçek tarihini erteledi. Patent, Selden'in ilk başvuruda bulunmasından 16 yıl sonrasına kadar etkisini göstermedi. Selden'in bu değişiklik yapma sürecini, oto sanayinin ilk filizleri belirmeye başlayıncaya kadar patentin başlama tarihini ertelemek için kullandığı şüphesi çok kuvvetlidir. Selden'in, patentin 17 yıllık hayatı boyunca neler olacağıyla ilgili bir düşüncesi yoktu, ama 1895 yılında oto sanayinin şekilleniyor olduğuna ve diğer üreticilerden telif hakkı alabileceğine mutlaka inanmış olmalıydı.

² *Ibid.*, s.112.

³ *Ibid.*, s.113.

Henry Ford Ruhsat Tekelini Nasıl Mağlûp Etti?

Selden, bir şeylerin oluşmaya başladığı hakkında kesinlikle haklıydı. Otomobil aslında Karl Benz ve Nicholas Otto'nun 1876 yılında dört beygirli içten yanmalı motoru icadının yardımıyla, 1889 yılında Gottlieb Daimler tarafından Almanya'da icat edilmişti. 1890'lı yıllarda, Birleşik Devletler'de Charles Duryea ve Ransom E. Olds tarafından otomobiller üretildi. Daha sonra, 1896 yılında, Selden'in kendi patentini almasından sadece yedi ay sonra, Henry Ford, "Quadricycle" olarak adlandırdığı değişik bir makineyi sürerek Detroit sokaklarında gezindi. Bu araba, tabiiyle, Ford şirketinin bugün ürettiği tüm arabalardan çok daha ilkel, ama çalıştı ve Henry Ford'un Detroit'te küçük bir üne sahip olmasını sağladı. Ford bu arabayı kullandığı aylar boyunca, 200 dolara onu satmadan önce, Quadricycle üzerinde yaklaşık bin mil yapmıştı. (Ford daha sonra bu arabayı 65 dolara geri aldı. Bu araba şimdi Dearborn, Michigan Henry Ford Müzesi'nde sergilenmektedir.)

Ford, Quadricycle'ı üretirken müthiş bir yaratıcılık örneği göstermişti ve hatta benzinle çalışan kendi motorunu üretmişti. O başarısını, kendinden önceki tüm mucit ve hayalperestlere borçlu olduğunu kabul eden ilk kişiydi. Uzun yıllar sonra, "Ben yeni bir şey icat etmedim" diyerek bu düşüncesini ortaya koydu. "Arkalarında yüzyıllık bir çalışmayı bırakan insanların icatlarını ve hâlâ çalışmalarını devam ettiren başka insanların icatlarını bir arabada bir araya getirdim. Elli yıl ya da on yıl, hatta beş yıl bile çalışmış olsaydım başarısız olacaktım, bu, her yeni şeyde olur. Gelişme, kendisini gerçekleştirecek tüm faktörler hazır olduğunda gerçekleşir ve bu kaçınılmazdır. İnsanlığın büyük adımlarla ilerlemesinin sadece birkaç kişiye borçlu olduğu görüşü anlamsızdır."⁴

Kuvvetle muhtemeldir ki, Ford veya diğer oto öncülerinin çoğu kendi plânlarıyla ilgilenirken, Selden patentini bilmiyorlardı bile. Bu sebeple patenti hemen reddedebilirlerdi. Çünkü patent, kendi arabalarını dizayn ederken ve üretirken kullanabilecekleri hiçbir şeye sahip değildi. Hatta, Selden, çok ciddi bir hata yaparak, motoru doğrudan ön dingile monte etmişti. Selden'in belirlediği tipte bir motor otomobiller için uygun olsaydı bile, böyle bir dizayn sert bir yolculukta birkaç milden fazla dayanamazdı. Bu sebeple, ilk birkaç yıl için, Selden patenti, Selden arabalarını imal edecek ve bu sebeple mucidine telif hakkı ödeyecek alıcılarının olmadığı bir patent olarak arşivlerde sessizce yer aldı.

Belirsizlikten Kurtulma

Ancak, 1899 yılında, Selden patentindeki belirsizliği (obscurity) ortadan kaldıran ve patent tarihindeki en ünlü olaylardan birini başlatan bazı garip olaylar oldu. Sermayedarlar William C. Whitney ve Thomas Fortune Ryan'ın başında bulunduğu Wall Street sendikası, Electric Vehicle Company (Elektrikli Araç Şirketi) adlı bir şirketin kontrolünü ele geçirdi. O zamanlar elektrikli tramvaylar iyi bir performans gösterdikleri için, elektrik gücüyle çalışan arabalarda da bir gelecek var gibi görünmüştü. Ancak, problem, bugün de olduğu gibi, işlevi yerine getirecek yeterli şarja sahip iyi, hafif bir elektrik bataryasının olmayıştı. Bu yüzden elektrikli araçların satışları hızla düşerken, firmanın yaratıcı yöneticisi, Selden patentinin haklarını alarak benzinle çalışan arabaların diğer bütün imalatçılarından, her bir aracın satış fiyatı

4 "New Outlook", *ibid*, s. 138. Çok ilginçtir ki, Henry Ford'un bu düşünceleri Leonard Read'in klâsik eseri "I, Pencil," da ortaya koyduğu tartışmalarla/düşüncelerle aynı doğrultudadır. Bu eser, www.fcc.org adresinde bulunabilir.

üzerinden kendilerine %5'lik telif hakkı ödemelerini talep etme fikriyle imdada ye-tiştii. Electric Vehicle Company, Selden'la, patentin mucidi olduğundan kendisine ilk ödemenin yapılması ve gelecek kârlar üzerinden pay verilmesi koşuluyla bir iş anlaşması imzaladı. Bunun sonucunda da, şirket, patent haklarını elinde bulundur-ma sıfatıyla, tüm imalatçılara, Selden patentini ihlâl ettiklerini, üretimi durdur-maları ya da patent sahibine uygun bir tazminat ödemeleri gerektiğini belirten bir uyarı mektubu gönderilmesi için bir New York hukuk bürosuyla/şirketiyle anlaştı.

Bu bildiri sanayiye şok etti, Electric Vehicle Company, hedefine ulaşmak için Cleveland'ın en önemli firmalarından olan Winton Şirketi de dahil olmak üzere birçok imalatçıyı dava etti. Winton bu davayla mücadele ederken, diğer imalatçılar da Selden tehdidine/tehlikesine karşı bir çözüm yolu geliştirmek için bir araya gel-diler. Grup, güçlerini birleştirmiş olduklarının farkına vararak, New York'ta Electric Vehicle Company'nin yöneticilerinden Whitney'le buluştu ve üç maddelik bir anlaş-ma metni yayınladı. Buna göre: (a) Üreticiler ¼'lük telif hakkı ödeyeceklerdi. Bunun yanı sıra Electric Vehicle Company'ye, kalanı da kendi birliklerine gidecekti. (b) Birlik, patent gereğince, kimin dava edilip kimin edilmeyeceğine karar verecekti. (c) Birlik, patent gereğince, kime ruhsat verilir kime verilmeyeceğini belirleyecekti.

Whitney, davada tazminat olarak kendisini ağır bir yükün altına sokabilecek kişiler tarafından yenilgiye uğratıldığının farkına varınca, onların taleplerini kabul etti ve böylece ALAM doğmuş oldu. Winton'a karşı açılmış olan dava da düştü ve Winton, Selden patentinin aleyhtarı olmaktan çıkıp, onun ateşli bir savunucusu olarak ALAM'a katıldı.

Bazı oto imalatçıları ALAM'ın şartlarını kabul ederek ruhsatlı üreticiler hâline geldiler. Ancak, diğerleri, ALAM'a karşı direndi ve Henry Ford'un yıllardır sürdür-düğü direnişini kendilerine rehber aldı. Bu arada, hem Ford hem de ALAM'ın avu-katları mahkeme için hazırlıklar yaptılar, tanıklar toplayıp duruşmalarda yer aldılar. Bu konu basında da tartışıldı ve dev Calut'a karşı savaş veren Davut'a benze-tilen Ford'a karşı hatırı sayılır bir sempati oluştu. ALAM dışında yer alan çok sayı-daki bağımsız işadamı Ford'un federal mahkemedeki davayı kazanacağından ve böylece Selden patentini geçersiz kılacağından eminlerdi. Bu durum, telif hakkı ödemek ve ruhsat almak zorunda olan herkesin sıkıntısını hafifletecek, aynı za-manda ALAM'ın oto sanayini denetleme gücünü de ortadan kaldıracaktı.

Fakat, Ford, azmini ve kararlılığını sınavacak bir sürprizle karşılaştı. Selden pa-tenti davası, nihayet 28 Mayıs 1909 yılında, New York'un güney bölgesi federal mahkemesinde hâkim Charles Merrill Hough tarafından görülmeye başlandı. Ford'un avukatınının hâkim Hough hakkında endişesi vardı, çünkü bir hukukçu olarak hâkim, bu olaydaki teknik meseleleri anlayacak nitelikte görünmüyordu. Hough bütün yaz boyunca delilleri değerlendirdi ve sonunda 15 Eylül 1909'da Selden'in -tabii aynı zamanda ALAM'ın da -lehine karar verdi. Bu karar, hem Ford hem de patentin geçersiz olduğu yolunda karar verilmesini bekleyen diğer bağımsız üretici-ler için yıkıcı bir darbe oldu. Bağımsızlardan çoğu Ford'dan ayrıldı. Ford'dan ayrı-lan en önemli kişi, bir sene önce General Motors'u kuran Billy Durant'tı. Durant, birliğe katılarak ve şimdi GM çatısı altında yer alan tüm otomobil şirketleri için 1 milyon dolarlık önceki telif hakkı ücretlerini ödeyerek ALAM'la anlaşma yaptı. Çoğu üretici için mücadele sona ermişti. Bu yüzden telif hakkı vermeye razı oldular; ta ki 1912 yılının Kasım ayında patent feshedilinceye kadar.

Ford Direniyor

Fakat Henry Ford bu duruma razı olmadı. Artık bütün telif ücretlerini kolayca ödeyebilmesini sağlayacak büyük bir servete sahip olmasına rağmen, ALAM'a hiçbir şey ödemek istemiyordu. Son çare olarak, Ford, temyiz gitmek için kendi yasal takımını/avukatlarını topladı. Ford, bir Fransız şirketi tarafından da desteklendi, çünkü ALAM ithalatçılardan da ruhsat talep etmişti. Temyiz belli bir süre için ertelendi, çünkü Selden patentinin denetimini elinde bulunduran Electric Vehicle Company iflâs etmişti. Patent denetimi daha sonra başka bir şirkete verildi ve böylece temyiz yolu da açıldı.

Ve kader nihayet Henry Ford'un yüzüne güldü. Üç hâkimin yer aldığı federal temyiz mahkemesi Ford'un haklı olduğuna karar verdi. Duruşma 22 Kasım 1910'da başladı ve 9 Ocak 1911'de hâkimler kararlarını bildirdiler. Selden patentinin, yalnızca patent tarifnamesine uygun olan otomobiller için geçerli olduğu kararına vardılar. Bu, Ford için tam bir zaferdi, çünkü otomobillerinden hiçbiri Selden'in dizaynına göre üretilmemişti. Böylece temyiz mahkemesi, aslında kimseye telif hakkı ödenmesinin gerekmediğine karar verdi.

Ford birden bire ulusal bir kahraman hâline geldi. Bu karar, ALAM üyelerine bile yarar sağlamıştı, çünkü onlar da artık otomobil üretiminin patlamaya başladığı bir zamanda telif hakkı ödemek zorunda kalmayacaklardı. Buna rağmen, hiç şüphesiz, Selden patenti gereğince telif hakkı olarak 5 milyon dolar ödemiş olmaktan dolayı da pişmanlık duydular. Selden bu miktarın yaklaşık 200.000 dolarını almıştı, ki bu da benzinle çalışan otomobillerin gelişimine hiçbir katkı sağlamayan bir dizayn için oldukça büyük bir miktardı.

Selden patenti olayından hangi dersler çıkarılabilir? Çıkarılması gereken ilk ders, hiçbir elit grubunun –ister hükümet, isterse özel sektör olsun- oluşmakta olan bir sanayide kazananları ve kaybedenleri belirleyemeyeceğidir (belirleyebilseler bile, pazar, yarıştaki herkese açık olmalıdır).

Bu olaydan çıkarılacak ikinci ders, pazarın, belirli usulleri ödüllendirirken veya cezalandırırken kendine has bir anlayışa sahip olduğudur. İlginç bir adam olan Henry Ford'un, önceki diğer araba üreticilerinin gözünde itibarı düşüktü ve o, herhangi bir piyasa testine tâbi tutmadan iş alanından atmak istedikleri biriydi. Ama, 1908 yılında, önceki rakiplerinin çoğu başarısız olup iflâs ederken, Ford ünlü T Modelinin gelişimiyle diğer üreticilere oranla en geniş pazar payını elde etti.

Çıkarılması gereken üçüncü ders ise, kendi düşünce ve kaderine güçlü bir inancı olan, kararlı bir insanın gücünü asla hafife almamamız gerektiğidir. Henry Ford, otomobili "lüks olmaktan çıkarıp bir ihtiyaç hâline getirmek" istemesindeki kararlılığıyla böyle bir insandı. Onun ihtiyaç duyduğu veya istediği tek şey, pazarda özgürce rekabet etme olanağıydı/fırsatıydı –iş dünyasından onu zorla atmak için açıkça ortaya konan girişimlerin işe yaramamış olması bütün insanlığın yararına olmuştur.

Çeviren: A. Zeynep Kopuzlu