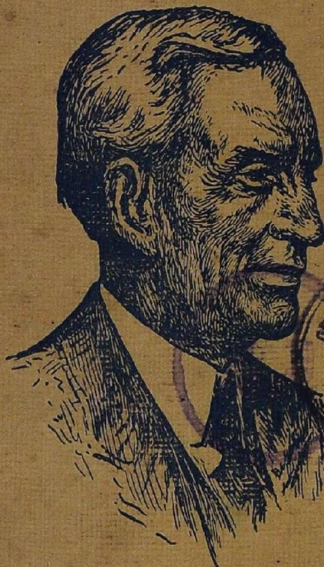
613
613

HENRY FORD



OFFICE OF THE REGISTRAR
1 AUG 1933
MADRAS

THE ONLY FOUNDATION OF
REAL BUSINESS IS SERVICE
—*Henry Ford*

B. G. PAUL & CO.
EDUCATIONAL PUBLISHERS,
MADRAS
1933 [Price As. 8.

D5133wM63
N33
121334

ஹென்றி போர்டு

OFFICE OF THE REGISTRAR OF BOOKS
1 AUG 1933
MADRAS

பி. ஜி. பால் அண்டு கம்பெனி

பிரசுரகர்த்தர்கள்,

ஜார்ஜ் டவுன், சென்னை

காபிரைட்] 1933 [விலை அணா எட்டு

OFFICE OF THE REGISTRAR OF BOOKS
1 AUG 1933
MADRAS

முகவுரை

'தற்காலம் வெளி வந்துள்ள உதவிப் பாட புத்தகங்கள் நல்ல முறைகளைக் கைக்கொண்டு தமிழில் எழுதப்பட்டனவேனும், காலத்திற்கேற்றபடி மொழித் தொண்டு ஆற்றுவதற்கு அவை சில' என்பது தமிழறிஞர்களின் கருத்தாக இராநின்றது. அக்கருத்தினை மனத்திற் கொண்டு, யாம் பல தமிழறிஞர்களிடம், உதவிப் பாட புத்தகங்கள் எங்ஙனம் அமைதல் வேண்டுமெனக் கேட்டோம். அவரெல்லாம், 'உலக நன்மையின் பொருட்டுத் தொண்டாற்றிய பெரியார்களின் வாழ்க்கைச் சரிதங்கள், ராஜ்ய தந்திர நிபுணர்களின் சரிதங்கள், கைத்தொழில் அபிவிருத்திக்காக அரும்பாடு பட்டுப் பெரும்பேறு பெற்றவர்கள் ஆகிய இவர்தம் சரிதங்கள் எல்லாம் மாணவரின் வருங்கால வாழ்க்கைக்குப் பெரிதும் பயன் படக்கூடியன,' எனக் கூறினர். கைத்தொழில் விஷயத்தில் நம் நாடு பெரிதும் முன்னேற வேண்டும் என்பதை நோக்கியும், மேற் கூறிய அறிஞர்களின் விருப்பம் ஒருவாறு நிறைவேற வேண்டும் என்பதைக் கருதியும், ஹென்றி போர்டு என்னும் பெரியாரின் சரிதத்தை மிக எளியதும் தெளிவானதுமான நடையில் ஹைஸ்கூல் மாணவர்க்குப் பயன் படுமாறு எழுதுவித்து வெளியிடலானோம்.

ஹென்றி போர்டின் சரிதத்தை எழுதப்புகு முன் அவர்தம் வாழ்க்கை வரலாறுகளுக்காகப் பல அயல் நாட்டுப் பத்திரிகைகளையும் சில புத்தகங்களையும் படித்துப் பார்த்தோம். அவற்றுள் ஹென்றி போர்டு தாமே எழுதிய 'என்னுடைய வாழ்க்கையும் வேலையும்' என்ற புத்தகம் பெரிதும் இப்பணிக்குத் துணையா யிருந்தது. அப்புத்தகத்தினை வெளியிட்டவர்களும், நியூ யார்க்கு வாசிகளுமான 'கார்டன் சிடி பப்ளிஷிங் கம்பெனி'யாருக்கு எம் மனமார்ந்த வந்தனங்கள் உரியவாகின்றன.

எம் கழக வெளியீடுகளுக்கு எப்பொழுதும் ஆதரவு அளித்து வருகின்ற பாடசாலை ஆசிரியர்கள், தமிழ்ப் பண்டிதர்கள், ஏனைய அதிகாரிகள் முதலியவர்கள் இதனையும் அன்போடு ஏற்றுக்கொண்டு எங்கட்கு மேன்மேலும் ஊக்கம் அளிப்பார்களென்று நம்புகின்றோம்.

ஜார்ஜ் டவுன்,
சென்னை.

பி. ஜி. பால் அண்டு கம்பெனி
பிரசுரகர்த்தர்கள்.

OFFICE OF THE REGISTRAR OF ...
1 AUG 1933
MADRAS

பொருள் அடக்கம்

எண்.		பக்கம்.
I	இளமைப்பருவமும் தொழில்முயற்சியும்	1
II	வியாபார முறைகளை அறிதல்	14
III	வியாபாரத் தொடக்கம்	30
IV	பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தல்	46
V	போர்டின் தொழிற்சாலை	58
VI	போர்டின் தொழிலாளிகள்	64
VII	யந்திரத்திகில்	69
VIII	சம்பளம்	80
IX	குறைந்த விலையில் உயர்ந்த பொருள்கள்	83
X	பணம் யஜமானனா வேலைக்காரனா ?	91
XI	தருமம் என் ?	102
XII	வியவசாய யந்திரங்கள்	111
XIII	இருப்புப் பாதைகள்	114
XIV	ஜனநாயகமும் தொழிலும்	118
XV	நாம் ஏழைகளாயிருப்பதேன் ?	132
XVI	யுத்தத்தால் சமாதானம் உண்டாகுமா ?	136

OFFICE OF THE REGISTRAR OF BOOKS
1 AUG 1933
MADRAS

ஹென்றி போர்டு

I

இளமைப் பருவமும் தொழில் முயற்சியும்

ஹென்றி போர்டு 1863-ஆம் வருஷம் ஜூலை மாதம் 30-ஆந்தேதி மிச்சிகனிலுள்ள (Michigan) டியர்பார்ன் (Dearborn) என்னும் ஊரில் அவருடைய தந்தையாருக்குச் சொந்தமான பண்ணையில் பிறந்தார். அவருடைய பெற்றோர் ஏழைகளுமல்லர்; பணக்காரருமல்லர். ஆனால், அவர்கள் மிகவும் ஏழைகளாயிருந்தார்கள் என்று ஜனங்கள் சொல்லுகின்றார்கள். மிச்சிகனில் உள்ள மற்றைக் குடியானவர்களைப் போலவே ஹென்றி போர்டின் குடும்பத்தாரும் நன்றாக வாழ்ந்து வந்தவர்கள். ஹென்றி போர்டு பிறந்த வீடு இன்னும் இருக்கின்றது. அது, தற்காலம் அவருக்குச் சொந்தமான சொத்துக்களில் ஒன்று.

போர்டு குடும்பத்தாருக்கும் அவர்களுடைய அயலார்க்கும் பண்ணையில் மெய்வருந்திச் செய்யவேண்டிய வேலைகள் அதிகம். போர்டுக்கு இளமை தொட்டு எப்படியாவது பண்ணை வேலைகளை மிக எளிமையாகச் செய்யப் பல வழிகளைக் கண்டு பிடிக்கவேண்டும் என்ற எண்ணம் மிகுதியாக இருந்தது. அந்த எண்ணமே

அவரை மெதுவாக யந்திரத் தொழில்களில் ஈடுபடு-மாறு செய்தது. அவருடைய தாயார், "நீ ஒரு பெரிய யந்திரிகன் ஆவாய்," என்று அவருக்குப் பல முறையும் சொல்லி வந்தார். போர்டுக்கு ஒரு விதத் தொழிற் சாலை சொந்தம்; அதில் பல உலோகங்களும் கருவி-களும் நிறைய இருந்தன. குழந்தைகட்கு விளை-யாட்டுப் பொம்மைகள் இக்காலத்தில் பல உண்டு. போர்டுக்கு அவருடைய தொழிற் கருவிகளே விளை-யாட்டுப் பொம்மைகள். அவர் ஆதியில் கைக்கொண்ட அக்கருவிகளைப் பொன்னைப்போலப் போற்றி இன்னும் வைத்திருக்கின்றார்! யந்திரங்களின் எந்தப் பகுதியும் அவருக்கு ஒரு புதையல்!

போர்டின் இளமைப் பருவத்தில் ஒரு பெரிய சம்பவம் நிகழ்ந்தது: ஒரு நாள் அவரும் அவருடைய தந்தையாரும் நகருக்கு ஒரு வண்டியில் ஏறிச் சென்று-கொண்டிருந்தார்கள். டெட்ராய்ட்டு (Detroit) நகருக்கு எட்டாவது மைலில் இருந்த ஒரு ரோட்டு எஞ்சினைப் போர்டு கண்டார். அப்பொழுது அவருக்கு வயது பன்னிரண்டு. அதே ஆண்டில் அவருக்குக் கைக் கடிகாரம் ஒன்று கிடைத்தது. அவருடைய வாழ்க்-கையில் அஃது இரண்டாவது நிகழ்ச்சி. அவர் குதிரை-கள் கட்டி இழுக்கப்படாமல் தானே செல்லும் ஓர் எஞ்சினை அப்பொழுதுதான் பார்த்தாராம். அது நேற்றுத்தான் கண்டதுபோல இன்னும் அவருடைய ஞாபகத்தில் இருக்கின்றதாம். அந்த எஞ்சினை எங்கு வேண்டினும் அங்கு ஓட்டிப்போகலாம். உருளைகளுக்கு மேலே பாய்லர்களும் (Boiler), பின்னால் ஒரு தண்-

ணீர்த் தொட்டியும், அதனருகில் நிலக்கரி நிறைந்த சிறு வண்டியொன்றும் இணைக்கப்பட்டிருந்தன. மரங்கள் அறுக்கும் யந்திரங்களையும் நெல்லடிக்கும் யந்திரங்களையும் ஓட்ட அந்த எஞ்சின் உதவும். அவர் குதிரைகள் பூட்டிய யந்திரங்கள் பலவற்றை அதற்கு முன்னால் கண்டிருக்கிறார். ஆனால், தானே ஒருவிதச் சக்தியால் இயங்கும் அந்த எஞ்சினைக் கண்டதே யில்லை. எஞ்சினுக்குப் பின்னால் இருக்கும் உருளைகளில் ஒரு சங்கிலி மாட்டப்பட்டிருந்தது. வண்டியின்மேல் பாய்லர்களும் அவற்றிற்குமேல் எஞ்சினும் அமைக்கப்பட்டிருந்தன. ஒரு மனிதன் வண்டிக்குள் ஒரு மேடையில் நின்று அடிக்கடி நிலக்கரியை அள்ளிப்போட்டு ஓர் உருளையைக் கையில் பிடித்து வலமும் இடமுமாகத் திருப்பி ஓட்டுகின்றான். அது பேட்டில் கிரீக் (Battle Creek) என்னும் ஊரிலுள்ள நிக்கோல்ஸ் ஷேப்பேர்டு (Nichols Shepard and Company) கம்பெனியாரால் செய்யப்பட்டது. அந்த எஞ்சினைக் கண்டதும் அவருக்கு உண்டான மகிழ்ச்சிக்கு அளவே யில்லை. அவர் உடனே அவருடைய வண்டியினின்றும் இறங்கி ஓடிப்போய், அந்த எஞ்சின் ஓட்டுபவனைக் கண்டு, அதன் மர்மங்களை ஆவலுடன் விசாரித்தார். அவன் எஞ்சினை நிறுத்தி, அதன் பகுதிகள் எல்லாவற்றையும் காட்டி, அவற்றின் நுட்பங்களை எல்லாம் நன்றாக அவருக்குச் சொன்னான்.

அவற்றைக் கேட்ட போர்டு, நீராவி யந்திரங்களாற் பெரும்பயன் உண்டாகாதென்றும், அவற்றினும் வேகமாய்ச் செல்லக் கூடிய யந்திரங்களாலேயே

நாட்டுக்குப் பெரும்பயன் விளையும் என்றும் கண்டு-கொண்டார். அந்த எஞ்சினை முதன் முதலிற் கண்-டதே அவர் ஆட்டோமோபைல் (Automobile) வண்டிகள் செய்யத் தொடங்கியதற்குக் காரணம். அவர் அந்த வண்டியைப்போலப் பலவற்றைச் சில வருஷங்களிற் செய்து முடித்தார். அவை வேகமாய் ஓடும் தன்மையுடையன. சாலைகளில் வேகமாக ஓடும் வண்டிகளைக் கண்டு பிடிக்க வேண்டும் என்ற அவ-ருடைய எண்ணமும் ஒருவாறு அதனால் நிறை-வேறியது. போர்டு நகரத்திற்குப் போகும்பொழு-தெல்லாம் அவருடைய சட்டைப் பைகளில் யந்திரக் கருவிகள் நிறைந்து கிடக்கும். உடைந்த கடிகா-ரத்தைப் பல முறை முயன்று அதைப் பழுது பார்ப்-பதில் அவருக்கு விருப்பம் அதிகம். அவரது பதின்-மூன்றாவது வயதில் அவருக்குக்கடிகாரம்பழுது பார்க்-கும் வேலையில் நல்ல பயிற்சி ஏற்பட்டது. பதினைந்தா-வது வயதில் எவ்வளவு சீர்கேடான கடிகாரங்களானா-லும் அவற்றைச் சரிப்படுத்த அவருக்குத் திறமை உண்-டாகிவிட்டது. ஆனால், அவருடைய கருவிகள் கரடு முர-டானவை. ஒரு யந்திரத்தைப் பிரிப்பதிலும், மறுபடி-யும் அதைச் சேர்ப்பதிலும் ஒருவனுக்கு நல்ல அறிவு ஏற்படுமல்லவா? கருவிகள் எப்படிச் செய்யப்படு-கின்றன என்ற விஷயங்கள் எவ்வளவுதான் புத்தகங்-களைப் படித்தாலும் ஒருவனுக்கு விளங்கமாட்டா. ஆனால், யந்திரக் கூறுபாடுகளை நன்கு அறிந்தவனுக்கு அவை விளங்கும். புத்தகம் எழுதுவோனுக்குப் புத்தகங்கள் எப்படியோ, அப்படியே யந்திரத் தொழி-

லாளிக்கு யந்திரங்கள் பயன்படுகின்றன. ஒருவன் யந்திரங்களைப் பார்ப்பதால் அவற்றின் மர்மங்களை அறிந்து, தான் செய்யும் பிற யந்திரங்களிலும் அவ்வறிவைப் பிரயோகம் செய்கிறான்.

ஆரம்பத்திலிருந்தே ஹென்றி போர்டுக்குப் பண்ணை வேலையில் மெய் வருந்திப் பாடு பட இஷ்டமில்லை. அவருடைய புத்தி யந்திரத் தொழிலிலேயே ஈடுபட்டது. போர்டின் தந்தையாருக்கு அவருடைய முயற்சி சிறிதும் பிடிக்கவில்லை. போர்டு ஒரு சிறந்த குடியானவர் ஆக வேண்டுமென்பது அவருடைய தந்தையாரின் விருப்பம். பதினேழாவது வயதில் போர்டு பள்ளிக்கூடத்தை விட்டுவிட்டு டிரைடாக்கு (Drydock) எஞ்சின் தொழிற் சாலையில் வேலை கற்றுக்கொள்ளும் மாணவராக அமர்ந்தார். அவருடைய தந்தையாருக்கு அதனால் அவரிடத்திலிருந்த நம்பிக்கை அற்றுப்போய்விட்டது. தொழிற்சாலையில் ஒருவன் வேலை கற்றுக்கொள்ள வேண்டுமானால், அவ்விடத்தில் மூன்று வருடங்கள் வேலை செய்ய வேண்டும். அந்த மூன்று வருடங்கள் முடிவதற்கு முன்னேயே போர்டு ஒரு சிறந்த யந்திர மர்மஞ்ஞாக ஆய்விட்டார். நுட்பமான வேலைகள் செய்வதில் அவருக்கு விருப்பம் அதிகம்; அதனால், இரவும் பகலுமாக அரும்பாடு பட்டு, ஒரு கடிகாரக் கம்பெனியில் வேலை செய்து வந்தார். அந்தக் காலத்தில் அந்த வயதில் முந்நூறு கைக் கடிகாரங்களை மிக எளிதாக அவர் பழுது பார்த்து வந்திருக்கிறார். அப்பொழுது போர்டு, ஜனங்களுக்கு உபயோகமாக ஒரு கைக் கடிகாரத்தை 30

சதம் விலையில் செய்து முடிக்கவேண்டுமென்று எண்ணி வேலை செய்யத் தொடங்கினர். ஆனால், எல்லா ஜனங்களும் அதை வாங்க முடியாது. அதனால், அது அநாவசியம் என்ற எண்ணம் அவருக்கு வரவே, அந்த வேலையை நிறுத்திவிட்டார். அந்த எண்ணம் அவர் மனத்தில் எப்படி உதித்ததென்று அவரே அறியார். பிறகு கடிகாரப் பைத்தியம் அவரை விடாது பிடித்துக்கொண்டதனால் இரண்டு டயல்கள் (Dials) உள்ள ஓர் அற்புதமான கடிகாரத்தைச் செய்து முடித்தார். அதைப் பார்த்துச் சந்தோஷப்படாதவர்கள் இல்லை. அத்துடன் அவர் செய்து வந்த கடிகாரத் தொழில் முடிவடைந்தது.

நிக்கோல்ஸ் ஷெப்பேர்டின் (Nichols Shepard) யந்திரத்தைக் கண்ட நான்கு வருஷங்களுக்குப் பின், அதாவது 1879-ஆம் வருடத்தில் ஷேனக்டாடி (Schenectady) யிலுள்ள வேஸ்டிங் அவுஸ் (Westing House) கம்பெனியார் போர்டினுடைய திறமையைக்கண்டு எஞ்சின்களைப் பழுது பார்க்கும் வேலையை அவருக்குக் கொடுத்தனர். அந்தக் கம்பெனியாரின் எஞ்சின்கள் நிக்கோல்ஸ் ஷெப்பெர்டு கம்பெனியாரின் எஞ்சின்களைப்போல இருந்தாலும், சில அமிசங்களில் மாறுபட்டிருந்தன. அவை ஒரு மணிக்குப் பன்னிரண்டு மைல் ஓடும். நிலத்தை உழுவதற்கும், கனமுள்ள சாமான்களை எடுப்பதற்கும், நெல்லடிப்பதற்கும் பண்ணைக்குப் பண்ணை அவை கொண்டுபோகப்பட்டு வந்தன. போர்டின் மனத்தைப் புண்படுத்தியது என்ன என்றால், அவற்றின் விலையும் கனமுமேயாம். அவற்-

றின் கனம் இரண்டு டன். ஏராளமான நிலங்களுள்ள ஒரு குடியானவனே விலை கொடுத்து அவைகளை வாங்க முடியும்.

போர்டுக்கு அவைகளைப் பார்ப்பதற்கு முன்னமேயே குடியானவர்களுக்கு உழுதற்கும் நெல்லடிப்பதற்கும் குறைந்த விலையுள்ளதும் லேசானதுமான ஒரு ஸ்டீம் எஞ்சினைச் (Steam Engine) செய்து முடிக்க வேண்டும் என்ற எண்ணமிருந்தது. ஆனால், ரோட்டுகள் எஞ்சின்கள் செல்லுவதற்குத் தகுதியானவையாய் அக்காலத்தில் அமைக்கப்படவில்லை.

யந்திர விஷயங்களில் போதுமான அறிவும் பயிற்சியும் அவருக்கு இருந்ததால், அது போர்டுக்கு அதிகக் கஷ்டமாகத் தோன்றவில்லை. முடிவில் அவர் ஓர் எஞ்சினைச் செய்து முடித்தார். ரோட்டுகளில் வேகமாகச் செல்லக் கூடியதும் பண்ணைக்குப் பயன் படக்கூடியதுமான அதைக் கண்டவுடன் ஜனங்கள் மகிழ்ந்தார்கள்.

அவர் செய்து முடித்த அந்த ஸ்டீம் கார் மண்ணெண்ணெய் பாய்லரோடு (Boiler) கூடியது; சக்தி மிகுந்தது. எளிதில் அடக்கியாளக்கூடியது; ஆனால், பாய்லர் சிறிது அபாயம் விளைவிக்கக் கூடியதுதான். அந்த அபாயத்தை நீக்குவதற்காக இரண்டு வருஷம் முயன்று, எத்தனையோ பாய்லர்களைச் செய்தார். ரோட்டுகளில் செல்லும் வண்டிகளுக்கு நீராவி பயன் படாது என்று அவர் அதை விட்டுவிட்டார். இங்கிலாந்தில் அந்த யந்திரங்கள் ரோட்டுகளில் ஓடுகின்றன என்பது அவருக்குத் தெரியும். அவர் நாட்டிலுள்ள

ரோட்டுகள் சீர்கேடானவை என்பதனாலும் பணக்காரக் குடியானவர்களுக்கு மாத்திரமே அவை பயன்படக் கூடும் என்பதனாலும் அந்த விஷயத்தில் போர்டின் மனம் செல்லவில்லை.

ஆனால், குதிரைகள் கட்டாத வண்டியொன்றை நிருமிப்பதில் அவருடைய ஊக்கம் சிறிதாவது குறையவில்லை. இலேசான வண்டிகளுக்கு நீராவி பயன்படாது என்ற விஷயத்தை வெஸ்டிங் அவுஸ் கம்பெனியிலிருந்து அவர் நன்றாய் அறிந்துகொண்டார். டிரைடாக்கு எஞ்சின் தொழிற் சாலையில் வேலை கற்றுக்கொண்டபோது ரஸாயன உலகம் என்ற ஓர் ஆங்கிலப் புத்தகத்தில் அமைதியான காஸ் எஞ்சின் (Silent Gas Engine) என்பதைப் பற்றிப் போர்டு படித்திருந்தார். அது அப்பொழுதுதான் புதிதாக வெளி வந்தது. அது இல்யூமினேடிங் காஸின் (Illuminating gas) உதவியால் செல்லும் தன்மை வாய்ந்தது. அதற்கு ஒரே சிலிண்டர்தான் (Cylinder) உண்டு; மிகக் கனமுள்ளது. அவருக்கு அந்த விஷயம் வியப்பைத் தந்தது. காஸ் எஞ்சின்கள் உலகத்திற்குப் புதியவையல்லவென்றாலும், கடைகளில் விற்கக் கூடிய நிலைமைக்கு வர வேண்டும் என்று முயன்றது அப்பொழுதுதான். அறிவாளிகளிற் பலர் நீராவியோடு போட்டி போட எவனுக்கும் முடியாது என்று சாதித்தார்கள். நீராவியை விழுங்கிவிடக் கூடிய நிலைமை இந்தக் காஸ் எஞ்சின்களுக்கு வரும் என்பதை அவர்கள் அறியமாட்டார்கள்.

போர்டு புதிய முறையில் எஞ்சின்களை நிருமிக்க எண்ணி வேலையைத் தொடங்கிச் செய்து வந்தார். 1885-ஆம்வருடத்தில் டெட்ராய்ட்(Detroit)டிலுள்ள ஈகிள் இரும்புத் தொழிற்சாலையில் (Eagle Iron Works) ஓர் ஆட்டோ (Otto) எஞ்சினை அவர் பழுது பார்த்தார். பட்டினத்திலிருப்பவர்களுக்கு அந்த எஞ்சினைப்பற்றி ஒன்றுமே தெரியாது. அவரும் அதற்குமுன் அதைப் பார்த்ததில்லை; எல்லாம் கற்றுத் தேர்ந்தவர்போலப் பழுது பார்க்கும் வேலையைச் செய்து முடித்துவிட்டார். அந்தப் புதிய எஞ்சினி-லிருந்து அவர் அறிந்த புதிய விஷயங்கள் பலவாகும். 1887-ஆம் வருடத்தில் அந்த எஞ்சினின் மர்மங்களை அறிந்துகொண்டோமா என்று பார்ப்பதற்காக ஆட்டோ போர் சைகில் மாடல் (Otto four cycle model) ஒன்றை நிருமித்தார். பிஸ்டனானது (piston) நான்கு முறை சிலிண்டருக்குள் போய் வருவதால், அதற்கு அவர் அப்பெயரிட்டார். முதல் முறையில் அது காஸை இழுத்துக்கொள்ளும்; இரண்டாமுறை அதனை அழுத்தும்; மூன்ரு முறை வெடிக்கும்; நாலாமுறை வேண்டாத புகையை வெளியில் தள்-ளும். அது நன்ருக வேலை செய்தது. காஸோலின் (gaso-line) என்ற எண்ணெய் அதனை ஓட்டுவதற்குப் போதுமானது. அதற்கு முன்னர் வெளி வந்த எஞ்-சின்களைக்காட்டிலும் மிக இலேசானது. சில நாட்-களுக்குப் பிறகு ஒரு வாலிபன் அதனை அவரிட-மிருந்து விலைக்கு வாங்கிக்கொண்டான். அவன் பெயர் யாதென்பது போர்டுக்குத் தெரியாது.

பின்னர் அந்த எஞ்சின் அந்த மனிதனுல் அழிக்கப்பட்டது.

அந்தச் சம்பவத்திற்குப் பிறகு போர்டு அவருடைய பண்ணைக்குத் திரும்பிச் சென்ருர். அவர், அங்கு முதல் தரமான ஒரு தொழிற் சாலையையும் ஏற்படுத்திக்கொண்டார். போர்டு யந்திரத் தொழிலை நிறுத்துவாரானுல் மரங்களடர்ந்துள்ள 40 ஏக்கர் காடுகளை அவருக்குத் தருவதாக அவருடைய தந்தையார் அவருக்குச் சொன்னுர். அதற்கு அவர் ஒருவாறு ஒப்புக்கொண்டு யந்திரங்களின் உதவியால் காட்டிலுள்ள மரங்களையெல்லாம் அறுத்து வந்தார். அவருக்கு அப்பொழுது கலியாணம் ஆயிற்று. தொழிற்சாலைக்கு அருகில் சிறிய வீடொன்று அமைத்துக்கொண்டு, தம் மனைவியுடன் அவர் இல்லற வாழ்க்கையை நடத்தி வந்தார். அந்த வீடு 30 சதுர அடி உள்ளது; அதற்கு மேல் மாடி ஒன்றும் உண்டு. அவர்களுக்கு மிகவும் சௌகரியமாகவே அவ்வீடு இருந்தது. மரங்கள் அறுக்காத நேரங்களில் அவர் காஸ் எஞ்சின்களில் வேலை செய்து வ்ந்தார். யந்திரங்களைப் பற்றி எழுதிய பல புத்தகங்களை அவர் ப்டித்திருந்தாலும், யந்திரங்களிற் புகுந்து வேலை செய்யும்போதுதான் அறிவானது அவருக்கு மேன்மேலும் பெருகி வந்தது.

1890-ஆம் வருடத்தில் இரண்டு சிலிண்டர்களோடு கூடிய ஓர் எஞ்சினை அவர் செய்யத் தொடங்கினுர். ஒரே சிலிண்டருள்ள எஞ்சின் ரோட்டுகளில் வேகமாக ஓட முடியாது. ஏனென்ருல், அதன் பிளை வீல்

(Fly wheel) மிகவும் கனமானது. பலமுறை பரீட்சை செய்து பார்த்ததில் இரண்டு சிலிண்டருள்ள எஞ்சின் செய்ய அவருக்கு வழி தெரிந்தது. அந்தச் சமயத்தில் டெட்ராய்ட்டு எலெக்டிரிக் கம்பேனியார் (Detroit Electric Company) ஓர் எஞ்சினீயராக இருக்கும்படி அவரைக் கேட்டுக்கொண்டார்கள். கம்பெனியார் அவருக்குக் கொடுக்க விரும்பிய சம்பளம் மாதம் ஒன்றுக்கு 45 டாலர்கள். அவருக்குப் பண்ணை வேலை அதிக வரும்படியைக் கொடுக்காதென்று அக்காலம் தோன்றியதனாலும், பண முடை அதிகமாக இருந்ததனாலும் அவ்வேலைக்குப்போக அவர் சம்மதித்தார். இதற்குள் வெட்டிமுடிக்கவேண்டிய மரங்களையும் வெட்டிவிட்டார். அவரும் அவருடைய மனைவியும் டெட்ராய்ட்டுக்குப் புறப்பட்டுவந்து பாக்லி அவென்யூ (Bagley Avenue)என்னும் இடத்தில் ஒரு வீட்டைக் குடிக்கூலிக்கு அமர்த்திக்கொண்டார்கள். அவருடைய தொழிற்சாலை, வீட்டுக்குப் பின்னால் இருந்த ஒரு கொட்டகையில் அவர்களால் அமைத்துக்கொள்ளப்பட்டது. முதலில் சில மாதங்களில் அந்தக் கம்பெனியில் இரவு பகலாக வேலை செய்ய வேண்டி வந்ததால், புதிய மோட்டார் ஆராய்ச்சியை நடத்த அவருக்கு அவகாசமில்லை. பின்னர்ப் பகலில் மாத்திரம் கம்பெனியில் வேலை செய்யவேண்டிவந்தது. அவர் இரவு நேரங்களில் அவருடைய தொழிற்சாலையில் புதிய மோட்டார் ஆராய்ச்சியை நடத்திவந்தார். அது மிகவுங் கஷ்டமான வேலையென்று அவர் ஒரு நாளும் எண்ணவில்லை. ஊக்-

கத்தோடுசெய்யும் எந்த வேலையும் எளிதாகவேமுடியும். அவருடைய எண்ணங்களெல்லாம் அவர் எண்ணிய-படியே தவருமல் நிறைவேறி வந்தன. வருந்திளுல் வாராதது ஒன்றில்லை. அவருடைய மனைவிக்கு அவ்-விஷயங்களில் அவரைக்காட்டிலும் ஊக்கம் அதிகம். அவள் அவருக்குப் பல உதவிகளைச் செய்து வந்தாள்.

போர்டைப் போலவே பலர் புதிய மோட்டார் கண்டு பிடிக்கும் விஷயத்தில் காலத்தைக் கழித்து வரு-கிருர்கள் என்று அவர் கேள்விப்பட்டார். ஆனல், அவர்-களுடைய வேலையில் அவர்கள் எவ்வளவு தூரம் முன்-னேறி வருகிருர்கள் என்பது அவருக்குத் தெரியாது. மோட்டார் எஞ்சின் கனத்தை எப்படிக் குறைப்பது என்ற விஷயம் அவருக்குக் கஷ்டமாகவேயிருந்தது. பின்னர் ஒரு வழியைக் கண்டுபிடித்து 1892-ஆம் வரு-டத்தில் அவருடைய முதல் மோட்டார் காரைச் செய்து முடித்தார்; முடித்தும், அது அவரது திருப்-திக்கு இலக்காகவில்லை. அது பார்வைக்கு ஒரு நான்கு சக்கரவண்டியைப்போல் காணப்பட்டது. கழற்றுவதும் பூட்டுவதும் மாற்றுவதுமாகப் பலநாட்கள் முயன்றதில் புதியதொரு வழி அவருக்குப் புலப்பட்டது. அந்த வழிப்படி செய்து முடித்த மோட்டாரில் இருவரே உட்காரலாம். மணிக்குப் பத்து மைல் போக ஒரு வித வழியும், இருபது மைல் போகப் பிறிதொரு வழியும் அதில் அவர் அமைத்திருந்தார். அந்தப் புதிய எஞ்சின் 500 பவுண்டு எடையுள்ளது. உட்காருமிடத்திற்கு அடியில் 3 காலன் காஸோலின் எண்ணெய் பிடிக்கும்-படியான தொட்டியொன்று உண்டு. மின்சாரப்பொறி-

களால் அதனுள் நெருப்புண்டாகும். மோட்டார் எஞ்சின்கள் மிகச் சீக்கிரத்தில் உஷ்ணமடைந்து போகும். அவை விரைவில் குளிர்ச்சியடைவதில்லை. அதற்காகச் சிலிண்டர்களைச் சுற்றிலும் தண்ணீர்த் தொட்டி யொன்றை அமைத்து, அத்தொட்டியிலிருந்து சிலிண்டருக்கு மேலே குழாய்களின் மூலமாகத் தண்ணீரைப் போக விட்டு மோட்டாருக்குப் பின்னுள்ள ஒரு தொட்டிக்குள் விழும்படி செய்தார்.

அவர் கண்ட புதிய விஷயங்களையெல்லாம் அவ்வப்போது ஒரு புத்தகத்தில் குறித்து வந்தார். செய்யும் வேலைகளைப் பற்றியும் செய்ய வேண்டிய வேலைகளைப் பற்றியும் புத்தகத்திற் குறித்துக்கொண்ட பின்னரே வேலை செய்யத் தொடங்குவார். முன் யோசனையின்றிச் செய்யும் எந்த வேலையும் செம்மையாயிராது. 1893-ஆம் வருடத்தில் புதிதாகக் கண்டு பிடிக்கப்பட்ட அவருடைய மோட்டார் ஒருவாறு அவருக்குத் திருப்தியைக் கொடுத்தது. அத்துடன் அவர் அமைந்துவிடாமல், அதற்குமேல் செய்ய வேண்டிய வேலைகளைப்பற்றியும் ஆராய்ந்து வந்தார்.

II

வியாபார முறைகளை அறிதல்

போர்டினால் முதலில் செய்யப்பட்ட காஸோலின் பக்கி (Gasoline Buggy) என்ற மோட்டார் ஒன்றைத் தவிர டெட்ராய்ட்டு ஜில்லாவில் பல வருஷங்கள் வரையில் மோட்டார் காரே இல்லை. அது படபடவென்று இடும் பலமான சத்தத்தால் குதிரைகள் வெருண்டு ஓடும். ஜனங்களுக்கு அந்த வண்டி ஒரு பெரிய தொந்தரவாகவே இருந்தது. அந்த மோட்டார் வண்டியை ஓரிடத்தில் நிறுத்திவிட்டால், வேடிக்கை பார்க்க ஜனங்கள் கூடி, அந்த வண்டி புறப்படும் வரையில் அந்த இடத்தை விட்டு நீங்கமாட்டார்கள். தெருவில் வேறு வண்டிகள் போவதற்கும் இடமிராது. போர்டு இல்லாத சமயம் பார்த்துச் சில விஷமிகள் அதில் ஏறி ஓட்டவும் முயல்வார்கள். அதற்காக அவர் தெருவில் காரை நிறுத்திவிட்டுப் போக வேண்டுமானால், சங்கிலி கொண்டு ஒரு பலமுள்ள லாந்தர் கம்பத்தில் கட்டிவிட்டுப் போவது வழக்கம். அதனிடையே போலீஸ்காரர்களும் தொந்தரவு கொடுக்கத் தொடங்கினார்கள். மணிக்கு இத்தனை மைல் தூரம் காரை ஓட்ட வேண்டும் என்ற சட்டம் அக்காலத்தில் இல்லாததால், போலீஸ் தொந்தரவு எதற்காகவென்பது போர்டுக்கு விளங்கவில்லை. இருந்த போதிலும் டெட்ராய்ட்டு மேயரிடமிருந்து

லைசென்ஸ் ஒன்றைப் பெற்றுக்கொண்டார். சில ஆண்டு-கள் வரையில் அவரைத் தவிர லைசென்ஸ் பெற்ற மோட்டார் ஓட்டி அமெரிக்காவிலேயே இல்லை. அவர் அந்த மெஷினை 1895—1896-ஆம் வருடங்களில் ஏறக்குறைய 1000 மைல்களுக்கு மேலே ஓட்டியிருக்-கிறார். பிறகு அவர் டெட்ராய்ட்டிலுள்ள சார்லஸ் எயின்ஸ்லி (Charles Ainsley) என்பவருக்கு அதனை 200 டாலருக்கு விற்றுவிட்டார். அதுவே அவரு-டைய முதல் விற்பனை. அவர் அந்த மோட்டாரைப் பரீட்சைக்காகச் செய்தாரேயன்றி, விற்பனைக்காக-வன்று. அவர் அதைப் போல இன்னொன்றும் செய்யத் தொடங்கினார். மேலே கூறிய எயின்ஸ்லி என்பவர் அதையும் வாங்கத் தயாராயிருந்தார். மோட்டார் கார் விற்ற பணம் புதிதாகச் செய்யப் போகும் கார் வேலைக்கு உதவியாயிருந்தது.

இவ்விதம் ஒவ்வொன்றாகச் செய்து விற்பதென்-பது அவருடைய நோக்கம் அன்று. கணக்கற்ற கார்-கள் செய்வதற்கு ஆரம்பத்தில் ஏதாவது மூல தன-மில்லாமல் முடியாது. அவசரப்பட்டாலும் காரியம் ஆகாது. 1896-ஆம் வருடம் அவருடைய இரண்டா-வது காரைச் செய்யத் தொடங்கினார். அது ஏறக்-குறைய முன் செய்த காரைப்போலவே இருந்தாலும், அதன் கனம் சற்றுக் குறைந்திருந்தது. அதுவும் வாரின் உதவியால் ஓட்டப்பட்டது. தோல் வாரினால் சக்கரம் சுழல்வது வெயிற் காலத்திற்குச் சரிப்பட-வில்லை. ஆதலால், கியர்ஸ் (Gears) என்ற பல் சக்-கரத்தை அவர் உபயோகப்படுத்தினார். அந்தக் கார்

செய்ததில் அவர் பல புது விஷயங்களைத் தெரிந்து-கொண்டார். அக்காலங்களில் அமெரிக்காவிலும் வெளி நாடுகளிலும் பலர் மோட்டார் கார்கள் செய்து-கொண்டிருந்தார்கள். 1895-ஆம் வருடம் நியூ யார்க் (New York)கிலுள்ள மேஸிஸ் ஸ்டோர் என்ற கடையில் பேன்ஸ் (Benz) என்ற ஜெர்மன் மோட்-டார் கார் ஒன்று வந்திருப்பதாகப் போர்டு கேள்விப்-பட்டார். உடனே அவ்விடம் சென்று அதைப் பார்வையிட்டதில், போற்றத் தகுந்த எவ்வித அமைப்-பையும் அக்காரில் அவர் காணவில்லை. அதிலும் தோல் வாரினாலேயே சக்கரங்கள் சுழலும்படி ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது. ஆனால், போர்டின் காரைவிட அது அதிக கனமுள்ளதாயிருந்தது. அவர் காரின் கனத்தைக் குறைக்கத் தீவிரமாக வேலை செய்து வரு-கின்றார். கனம் குறைவதனால் எவ்வளவு சௌகரிய-மென்பதை அந்நிய தேசத்து மோட்டார் நிர்மாணி-கள் சிறிதும் சிந்திப்பதாகக் காணவில்லை. போர்டின் வீட்டுத் தொழிற்சாலையில் போர்டு மொத்தம் மூன்று கார்களைச் செய்திருக்கின்றார். அவைகள் பல வருஷங்-கள் டெட்ராய்ட்டில் ஓடியிருக்கின்றன. அவரால் செய்யப்பட்ட முதல் மோட்டார் இன்னும் அவ-ரிடமே இருக்கின்றது. அதை முன் கூறிய எயின்ஸ்லி என்பவர் வேறொருவருக்கு விற்றுவிட்டார். போர்டு, அந்தக் காரை அவரிடமிருந்து 100 டாலர்களுக்குத் திரும்ப வாங்கிக்கொண்டார்.

அக்காலங்களில் அவர் மேலே கூறிய மின்சாரக் கம்பெனியிலேயே வேலை செய்து வந்த நாளடைவில்

பிரதம எஞ்ஜினீயர் பதவிக்கு உயர்த்தப்பட்டு மாதம் ஒன்றுக்கு 120 டாலர்கள் சம்பளம் பெற்று வந்தார். அக்கம்பெனியின் அக்கிராஸனுதிபதிக்கு எங்ஙனம் போர்டின் தகப்பனுருக்கு, போர்டு தொழிற் பயிற்சி செய்வதிற் பிரியமில்லையோ அங்ஙனமே போர்டு காஸ் எஞ்ஜின் விஷயமாய் ஆராய்ச்சி செய்வது பிடிக்கவில்லை. அவருக்கு ஆராய்ச்சியில் விருப்பமிருந்தாலும், அவர் காஸ் எஞ்ஜின் ஆராய்ச்சியில் நம்பிக்கையற்றவர். "மின்சாரம் நாளை வாழ்வு; அதுவே எங்கும் பரவப்போகின்றது. ஆனுல், காஸோ—ஒருபொழுதும் பரவப்போவதில்லை" என்று இன்றைக்கும் அவர் அவரிடம் சொல்லுவது உண்டாம்.

அவருடைய கூற்றுக்கு, அப்பொழுது பல காரணங்கள் இருந்தன. மின்சாரம் விருத்திக்கு வர ஆரம்பித்திருக்கும் அக்காலத்தில் இன்டர்னல் கம்பஸ்டின் எஞ்ஜின்களைப்பற்றிய (Internal Combustion Engine) ஞானம் எவருக்கும் இருந்ததாகத் தெரியவில்லை. போர்டினுடைய காரியத்திற்கு மின்சார ஆராய்ச்சி உபயோகப்படும் என்று தோன்றவில்லை. போர்டு மின்சாரசக்தி மலிவானதென்று நினைக்கவில்லை. ஏனென்றுல், அதைச் சரியாக உபயோகப்படுத்த ஜனங்கள் ஆரம்பிக்கவில்லை. மின்சாரத்திற்கு ஒரு தனி மகிமை இருக்கின்றது. அதேபோல உள்ளுக்குள்ளேயே எரியும் எஞ்ஜினுக்கும் ஒரு தனி யோக்கியதை நிச்சயமாக உண்டென்று அவர் அடிக்கடி கூறிவருவார்.

கனேடியன் (Canadian) தொழிற்சாலை ஆரம்பமானபோது போர்டு எலெக்டிரிக் கம்பெனியில் இருந்த

டைனமோவை (Dynamo) வேறிடத்திற்கு விற்று-விட்டபடியால், அதை வேறொருவரிடமிருந்து விலைக்கு வாங்கி உபயோகப்படுத்தும்படி அவருக்கு நேர்ந்தது. அது பல வருஷங்கள் நன்றாய் அவரிடம் உழைத்தது. வேலை அதிகரித்தபடியால் இன்னொன்று வாங்கும்படி ஏற்பட்டபோது அந்தப் பழைய டைனமோவை அவ-ருடைய காட்சிச் சாலையில் கொண்டுபோய் வைத்து-விட்டார். அவருடைய ஆயுதங்களாகிய பொக்கிஷங்-கள் டியர்போர்ன் (Dearborn) என்னும் இடத்தி-லுள்ள ஓர் அறையில் பத்திரமாக இன்றைக்கும் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

காஸ் எஞ்ஜின் ஆராய்ச்சியை விட்டுவிட்டு வேறு உபயோகமுள்ள ஆராய்ச்சி செய்வதானால், எடிசன் கம்பெனியார் போர்டுக்கு அக்கம்பெனியில் மேற்-பார்வை அதிகாரியின் (General Superintendent) பதவியைத் தருவதாகச் சொன்னார்கள். அவருக்கு அவருடைய சொந்த ஆராய்ச்சியை விட்டுவிட இஷ்ட-மில்லாததால் போர்டு உத்தியோகத்தை இராஜிநாமா செய்துவிட்டார். மோட்டார் கார் ஆராய்ச்சி வெற்றி-யளிக்குமென்பதில் அவருக்குப் பூர்ணமான நம்பிக்கை-யுண்டு. 1899-ஆம் வருடம் ஆகஸ்டு மீ 15-ஆம் வ போர்டு உத்தியோகத்தை விட்டுவிட்டு, மோட்டார்-தொழிலையே ஆரம்பிக்கத் தீர்மானித்து விட்டார்.

உத்தியோகத்திலிருந்தபோது குடும்பச் செலவு போக மீதமான பணத்தை ஆராய்ச்சியிலேயே அவர் செலவழித்துவிட்டார். அவருடைய மனைவிக்கும் அவர் செய்த தீர்மானம் மிக விருப்பமே. புதிதாக

ஏதாவது கண்டுபிடிக்கப்பட்டால், திடீரென்று அதை விரும்புவது ஜனங்களுக்கு எப்படி வழக்கமில்லையோ, அப்படியே மோட்டார் கார்களுக்கும் அப்பொழுது கிராக்கி ஏற்படவில்லை. ஏர்பிளேன் (Air Plane) ஆரம்பகாலத்தில் எப்படிக் கருதப்பட்டதோ, அப்படியே 'இக்குதிரை கட்டாத வண்டி ஒரு விளையாட்டுச்சாமான்,' என்றே அறிவாளிகள் கருதி வந்தார்கள். அது வியாபாரத்திற்குத் தகுதியுள்ளதென்று அதனை எவரும் மதிக்கவில்லை. ஒவ்வொரு புதிய போக்கு வரவுச் சாதனமும் அறிவாளிகளாலும் ஏன் எதிர்க்கப்படுகின்றன? என்பது போர்டுக்கு விளங்கவில்லை. அக்காலத்தும் மோட்டார் கார் உபயோகப்படுத்துவது டம்பமென்று நினைத்தவர்களும், மோட்டார் லாரிகள் உபயோகமுள்ளவை யென்று வேண்டாவெறுப்புடன் ஒப்புக்கொண்டவர்களு மிருந்தார்கள். மோட்டார் வியாபாரம் விருத்தியடையலாமென்று சிறிது நம்பிக்கை ஏற்பட்டவுடனே அனேகர் கார் செய்ய முற்பட்டனர். ஆனால், முதல் கேள்வி 'எவருடைய கார் வேகமாகப் போகும்' என்பதுதான். போர்டு பந்தய விஷயமாக ஒருபோதும் சிந்தித்தது இல்லை. பொது ஜனங்கள், 'அது ஒரு வேகமாகப் போகும் விளையாட்டுச் சாமான் என்ற எண்ணத்தை மாற்றத் தயாராயில்லை. பிறகு மோட்டார் செய்பவர்கள் பந்தயம் போடும்படியாக ஏற்பட்டது. பந்தயப்பித்துப் பிடித்தவுடன் நல்ல உரமுள்ள மோட்டார்கள் செய்ய வேண்டும் என்ற எண்ணம் மாறி, வேகத்தையே முதல் நோக்கமாகக் கொண்டு

கார்கள் செய்ய வேண்டுமென்று சிலர் எண்ணியதால், மோட்டார் தொழிலின் விருத்திக்குச் சிறிது தடை ஏற்பட்டது. அந்த எண்ணம் பணப்பித்துப் பிடித்தவர்களுக்கு (speculators) வசதியானதே.

போர்டு மின்சாரக் கம்பெனியின் வேலையை விட்டவுடனே பண ஆசை பிடித்த சில மனிதர்கள் டெட்ராய்ட் ஆட்டோ மோபைல் கம்பேனி (Detroit Automobile Company) என்று பெயர் கொண்ட ஒரு கம்பெனியை ஸ்தாபித்தார்கள். போர்டினால் கண்டு பிடிக்கப்பட்ட மோட்டார்களினால் பெருத்த லாபம் சம்பாதிக்கலாம் என்று எண்ணி, அந்தக் கம்பெனிக்குப் போர்டைப் பிரதம எஞ்ஜினீயராகச் செய்தார்கள். மூன்று வருஷங்கள் வரையிலும் போர்டினுடைய முதல் மோட்டார் காரைப்போலவே பல வண்டிகளைக் அக்கம்பெனியார் செய்தார்கள். அவைகளில் சில விற்கப்பட்டன. ஜன சமூஹத்திற்குத் தகுதியானதும் உயர்ந்ததுமான மோட்டார் வண்டிகள் செய்ய, எந்த வகையாலும் அந்தக் கம்பெனிக்கு உதவி கிடைக்கவில்லை. ஆர்டருக்காக வண்டிகள் செய்வதும், செய்த வண்டிகளைத் தாங்க முடியாத விலைக்கு விற்பதுமே, கம்பெனியின் முழு நோக்கமாயிருந்தது. சமூஹ சேவையில் எண்ணமில்லாமல் பணத்தையே பெரிதாகக் கம்பெனியார் எண்ணினார்கள். தம்முடைய அபிப்பிராயங்கள் சரியாக நிறைவேற வேண்டுமானால், இந்தக் கம்பெனியால் ஒரு பயனும் ஏற்படாது என்று அறிந்து 1902-ஆம் வருடம் மார்ச்சு மாதத்தில் பிரதம எஞ்ஜினீயர் வேலையை ராஜி

நாமா செய்துவிட்டார். சமூஹ சேவைக்குத்-தகுந்த வண்டிகள் செய்ய வேண்டும் என்ற உயர்ந்த நோக்கத்தைக் கொண்ட போர்டு, ஆர்டர்களை ஜனங்க-ளிடமிருந்து எப்படி எதிர்பார்க்க முடியும்? அதனுல், போர்டு வேலையை விட்டுவிட்டதும், அந்தக் கம்பெனி பின்னர் காடிலேக் (Cadillac) கம்பெனியாக மாறி-விட்டது. போர்டின் மனம் வியாபார தத்துவத்தை அறிய ஆவல் கொண்டது. அதனுல் அவர் மோட்டார் ஆராய்ச்சியை மேன்மேலும் அபிவிருத்தி செய்யப்-பார்க் (Park) என்னுமிடத்தில் 81-ஆம் எண்ணுள்ள ஒரு கடையைக் குடிக்கூலிக்கு வாங்கிக்கொண்டார்.

1902-ஆம் வருடத்திலிருந்து போர்டு மோட்டார் கம்பேனி (Ford Motor Company) ஏற்படுத்தும் வரையிலும் போர்டினுல் செய்யப்பட்ட ஆராய்ச்சி-களே உண்மையான ஆராய்ச்சிகள். கடையிலுள்ள அவரது சிறிய அறையில் 4 சிலிண்டர்களுள்ள மோட்டார் காரை எப்படி நிருமிப்பதென்று பல பரீட்சைகள் செய்து வந்தார். அவற்றுடன் நில்லாமல் உலகத்தில் உண்மையான வியாபாரம் எதுவென்று அறிந்துகொள்ளவும் முயன்ருர். போர்டின் முதல் வியாபார அநுபவமே அவரை அம்முயற்சியில் ஈடு-படச்செய்தது. இது வரையில் அவரால் செய்யப்-பட்ட மோட்டார் கார்கள் ஏறக்குறைய இருபத்-தைந்து. அவற்றுள் 19 அல்லது 20 டெட்ராய்ட் கம்பெனியில் இருந்தபோது செய்யப்பட்டவை. அப்-பொழுது மோட்டார் வண்டியின் குழந்தைப் பருவம் கடந்துவிட்டது என்ற விஷயம் பலரும் அறிந்ததே-

யாம். அதற்கு அடுத்தபடி மோட்டார் வண்டிகள் மணிக்கு எத்தனை மைல் தூரம் ஓடக்கூடும் என்பதைக் காட்டுவதற்குத் தக்க சமயம். கிளீவ்லாண்டில் (Cleveland) அலேக்ஸாண்டர் வின்டன் (Alexander Winton) என்பவர் மோட்டார் வண்டிகள் நிருமிப்பதில் மிகவும் பிரசித்தி பெற்றவர். அவரால் செய்யப்பட்ட வண்டிக்கு வின்டன் கார் என்பது பெயர். அவர் மோட்டார் நிர்மாணிகளோடு போட்டி போடுவது வழக்கம். அதைக் கேட்ட போர்டு இரண்டு சிலிண்டர்கள் உள்ள அடக்கமான மோட்டார் ஒன்றைச் செய்து, அவரைப் பந்தயத்திற்கு அழைத்தார். அவர் இருவரும் டெட்ராய்ட்டிலுள்ள க்ரோசி பாயின்ட் (Grosse Point) சாலையில் பந்தய வண்டிகளை ஓட்டினார்கள். முடிவில், போர்டே வெற்றி பெற்றார்.

அதுவே போர்டின் முதற் பந்தயம். அந்தச் செய்தி பத்திரிகைகளில் பிரசுரிக்கப்பட்டது. ஜனங்கள் அச்செய்தியை மிகுந்த ஆவலுடன் படித்தார்கள். பொது ஜனங்கள் மோட்டார் கார் என்றால் மிகுந்த வேகமாய்ப் போகவேண்டுமென்றும், இல்லாவிட்டால் பந்தயத்தில் வெற்றி பெற வேண்டுமென்றும் அக்காலத்தில் எண்ணி வந்தார்கள். அதனால், உலகத்திலுள்ள எல்லா மோட்டார்களிலும் வேகமாகச் செல்லக் கூடிய வண்டிகளை நிருமிப்பதில் ஊக்கங்கொண்டு, நாலு சிலிண்டர் மோட்டார்களைச் செய்வதில் போர்டு காலத்தையெல்லாம் கழித்து வந்தார்.

பொதுவாக, வியாபாரிகளின் நோக்கம் வருந்தத்தக்கது. சிலர் ஒரு வியாபாரத்தை நடத்தக் கண்மூடித்தனமாகப் பணத்தை மாத்திரம் வாரி இறைத்து விடுகிறார்கள். சமூஹ சேவையில் சிறிதும் அவர்கள் கவனம் செலுத்துகின்றதில்லை. போர்டினுடைய அபிப்பிராயம் அதற்கு முற்றிலும் மாறானது. வியாபாரிகள் அவரவர்கள் செய்யப் போகும் வேலைக்குத் தக்கபடி பணத்தைச் செலவழிக்க வேண்டுமே யன்றி, வேலையின் அளவைத் தெரிந்துகொள்ளாமல், பணத்தை மாத்திரம் செலவு செய்வது பல தீமைகளுக்கு இடமாகும். 'செய்யப்படுகின்ற பொருள்கள் பொது ஜனங்கட்கு எவ்வளவு மட்டில் பயனளிக்கும்? வாங்குகின்றவர்களுக்கும் பொருள்கள் திருப்தியாக இருக்கின்றனவா' என்ற விஷயங்களைக் கவனிக்காத வியாபாரம் முன்னேறுவது கஷ்டம். செய்யப்படும் பொருள்கள் எப்படியாவது விற்பனையானால் போதும் என்று எண்ணுகின்றவர்கள் உண்மையான வியாபாரிகள் அல்லர். ஒரு மோட்டார் வியாபாரி தன் மோட்டார் காரை ஒருவனுக்கு விற்றால், பின்னர் விற்ற வண்டியைப் பற்றி அறவே மறந்துவிடுவது தவறு. அப்படியில்லாமல் அவன் செய்ய வேண்டிய வேலை என்னவென்றால், ஒரு மைலுக்கு எவ்வளவு காஸோலின் எண்ணெய் பிடிக்கிறதென்றும், எவ்வளவு மட்டில் அந்த வண்டி அவனுக்கு உபயோகப்படுகின்றதென்றும், வண்டிகளின் பகுதிகள் உடைந்தோ அல்லது தேய்ந்தோ போனால், அவற்றைச் சரிப்படுத்திக் கொடுத்தல் கடமையென்றும் கவனித்தலாம். "வாங்கினவன் எங்கே

போகின்றான்? உடைந்த பகுதிகளை நம்மிடம்தானே வாங்க வேண்டும்'' என்றெண்ணி, அவைகளை உயர்ந்த விலைக்கு விற்றல் கூடாது. அப்படிச் செய்தால் வாங்குகின்றவர்களுக்கு அதிருப்தியும் வெறுப்பும் உண்டாகும். அதனால் வியாபாரம் தடைப்படும்.

மோட்டார் கார் வியாபாரமானது மேலே கூறிய படி ஒரு நல்ல வியாபாரமாக அக்காலத்தில் நடைபெற வில்லை. சாஸ்திர ஆராய்ச்சியின்படி வண்டிகள் கட்டப் படவுமில்லை. வண்டிகளை விற்பதும் பணத்தைப் பெருக்குவதுமே வியாபாரிகளின் முக்கிய நோக்கங் களாக விருந்தன. போர்டின் எண்ணம் மாத்திரம், 'ஒருவன் உண்மையாகவே வேலை செய்தானானால், அவனுக்கு வியாபாரத்தில் வேண்டிய முதற்பணமும் கிடைக்கும்; லாபமும் உண்டாகும்,' என்ற விஷயங் களில் ஈடுபட்டிருந்தது. நல்ல வியாபாரம் செய்து அதனால் பணம் சம்பாதிக்க முடியாத போனால் அந்த வியாபாரத்திற்கு அவன் தகுதியற்றவனே. மேலே கண்ட கருத்துக்கள் போர்டுக்கு அன்றும் உண்டு; இன்றும் உண்டு. அவற்றைப் போர்டு ஒரு நாளும் மாற்றிக் கொள்ளவில்லை. அந்த எண்ணங்களால் அவரை ஒரு மந்தமான வியாபாரி யென்று உலகத் தார் சொல்லிவிடலாம்.

வியாபாரக் கம்பெனிகளில் எண்ணிறந்த பங் கெடுத்துக்கொண்ட முதலாளிகள் 'என்னுடைய பணத்திற்கு 100-க்கு 6 வீதம் வட்டி கிடைக்கும்; தவ றினால் 5 வீதமாயினும் கிடைக்கும்; அதுவும் தவறி னால் ஏதாவது கிடைக்கும்,' என்று சொல்லுகிறார்கள்.

அவர்களுடைய முக்கிய நோக்கம் பணத்தை வியாபாரத்தில் போட்டால் எவ்வளவு வட்டி கிடைக்கும் என்பதேயாம். அந்த எண்ணத்தைக் கொண்ட முதலாளிகளால் முழுகிப்போன கம்பெனிகள் பல. பணத்திற்கு ஒரு குறிப்பிட்ட மதிப்பில்லை. அப்படியாயின், அந்தப் பணத்தினுல் என்ன பிரயோஜனம்? பணத்தால் பயன் அடைய விரும்புகின்றவன் ஜன சமூஹத்திற்குப் பயன்படும் பொருள்களை உண்டாக்க வேண்டும். பொருள்களை உண்டாக்கின பிறகுதான் உண்டாக்கப்பட்ட பண்டங்களுக்குத் தக்கவாறு பணத்திற்கு மதிப்பு ஏற்படும்.

'பெரிய முதற் பொருள் இல்லாவிட்டால், வியாபாரம் நடப்பது கஷ்டம்,' என்று சிலர் எண்ணுகிருர்கள். பெரிய முதற்பொருளை வைத்து ஒரு வியாபாரத்தைத் தொடங்கி அது தவறிவிட்டால், மறுபடியும் ஒரு பெரிய தொகையை அதன் நிமித்தம் சிலர் செலவழிக்கிருர்கள். அது மிகத் தவறுன காரியம். தொடங்கிய வியாபாரம் நிர்வாகக் குறைவினுல் நிச்சயமாகத் தவறிவிடும். பண ஆசை பிடித்த சிலர் வியாபார்த்தைப் பெருக்குவதற்கு, அது சரியான மார்க்கம் என்று எண்ணுகின்ருர்கள். அந்தப் பணம் நசித்துப்போகும். அந்தக் காரணங்களை மனத்திற் கொண்டு, போர்டு பெருவாரியாகப் பணத்தை வைத்து வியாபாரம் செய்கிற கம்பெனியில் சேரக் கூடாதென்று தீர்மானித்துக்கொண்டார். போர்டு தொடங்கும் வியாபாரம், பொது ஜனங்களுக்கு உபயோகப்பட வேண்டும் என்ற அடிப்படையான நோக்கத்தைக்-

கொண்டதாகும். அவருடைய வியாபாரத்தினால் ஜனங்கள் திருப்தி அடையாவிட்டால், வியாபாரத்-திறமை அவருக்கு இல்லையென்று அவர் எண்ணுவாராம். அவரைச் சுற்றி நடக்கும் வியாபாரங்களெல்லாம் பணம் சம்பாதிப்பதில் முக்கிய நோக்கத்தைக்-கொண்டிருந்தனவாதலால், அந்தப் பெரிய தத்துவ-மானது அவர் மனத்திற் பதிந்தது. உண்மையான வியாபாரத்திற்கு அடிப்படை பொது ஜன சேவையே-யாம்.

பண்டங்களை உண்டாக்குகின்றவன் வாங்குகின்ற-வர்களுக்கு அவற்றை விற்ற பிறகு, அவர்களைக் கவனிக்-கின்றதில்லை. ஒரு மோட்டார் காரை ஒருவனுக்கு விற்றால், அதுவே அவன் வியாபாரத்திற்கு முதல் விளம்-பரம். வாங்கின பொருள் அவனுக்கு உபயோகப்படா-விட்டால், அவன் ஒருவனே இவனுடைய வியாபாரத்-திற்கு உலைவைக்கப் போதும். அவன் போகும் இடங்-களிலெல்லாம் "அந்தக் கம்பெனியில் ஒரு மோட்டார் காரை வாங்கினேன். அது சுத்த தண்டம்; அமிஞ்சி," என்று சொல்லிக்கொண்டே போவான்.

ஹென்றி போர்டினால் செய்யப்பட்ட மோட்டார் வண்டிகள் ஏராளமாகக் கடைகளில் வைத்து விற்கப்-பட்டன. போர்டு கம்பெனியில் ஒருவன் மோட்டார் கார் வாங்கினால், அவன் கடைசி வரைக்கும் அதைத்-தவிர வேறு வண்டியை வாங்கக்கூடாதென்பது போர்டு கம்பெனியாரின் நோக்கம். வண்டிகளின் பகுதிகள் உடைந்துவிட்டால், அடுத்த நிமிஷத்தில் கம்பெனியார் அவற்றைச் சரிப்படுத்தித் தருவார்கள். பழுது பார்க்-

கும் வேலையைக் கவனிப்பதற்காகப் பல சேவைப் பிரிவுகளை அவர்கள் ஏற்படுத்தியிருந்தார்கள். யந்திரங்களின் மர்மங்களையும் கட்டுக் கோப்புகளையும் அறியாமல், பணத்திற்காக ரிபேர் (Repair) செய்கின்றவர்கள் அக்காலத்தில் பலர் இருந்தார்கள். அவர்கள் ரிபேர் செய்ய நல்ல கூலியையும் வாங்கிக்கொண்டு, வண்டியிலிருக்கும் சாமான்களையும் கழற்றி எடுத்துக்கொள்ளுவார்கள். அவர்களால் அக்காலத்தில் மோட்டார் வியாபாரத்திற்குப் பெரிய அபாயம் ஏற்பட்டது.

மனிதர்கள் வாழ்க்கை மிகவும் கஷ்டமென்று அடிக்கடி சொல்லிக்கொள்ளுகிறார்கள். அவர்களுக்கு வாழ்க்கையானது ஒரு போராட்டமாக இருக்கின்றது. வாழ்க்கையில் வெற்றி பெற வேண்டுமானால், சோம்பலை விட்டுவிடவேண்டும். வாழ்க்கையானது ஓரிடத்தில் நிலைத்து நிற்பதன்று; என்றும் போய்க்கொண்டேயிருப்பது.

வேறு சிலர், உலகத்தினர் தம்மை முட்டாள்கள் எனச் சொல்லிவிடுவார்களோ என்று பயப்படுகிறார்கள். அவர்கள் போலீஸ்காரர்களுக்கு எங்ஙனம் அஞ்சுகின்றார்களோ, அதுபோலவே பொதுஜன அபிப்பிராயத்திற்கும் அஞ்சுகின்றார்கள். யோக்கியமாகவும் உண்மையாகவும் நடத்தற்காக முட்டாள் பட்டம் வருமானால் அது விரும்பத் தக்கதேயாம். அவர்களுடைய பெருமை உலகத்தார்க்கு முதலில் விளங்காது. இறுதியில், மெதுவாய், ஆனால் நிச்சயமாய், விளங்கும்.

வியாபாரத்தில் உண்மையானதும் நியாயமானதுமான போட்டி விரும்பத்தக்கதே. கண்மூடித்தனமான

போட்டியே வெறுக்கத் தக்கது. மோட்டார் தொழி-லாளிகள் ஒரு சங்கம் ஏற்படுத்தி, செல்டன் பேடேன்ட் (Selden Patent) என்ற பெயரினுல் சட்டபூர்வமாய் மோட்டார் கார்களின் விலைகளை நிலைப்படுத்த எண்ணி-னது சிலருக்கு ஞாபகம் இருக்கலாம். குறைந்த வேலை செய்து, நிறைந்த இலாபத்தைச் சம்பாதிக்க வேண்டு-மென்ற எண்ணமே அவர்களை இங்ஙனம் தூண்டிய-தற்குக் காரணமாகும். அது மிகவும் பிற்போக்கான நோக்கம். போட்டி போடச் செலவிடும் காலத்தைக்-காட்டிலும் உண்மையான வேலைகள் செய்வதில் அவர்-கள் காலம் கழியுமானுல், அதனுல் பெருத்த இலா-பத்தை அவர்கள் அடையலாம். உண்மையாக வேலை செய்கிறவர்களை அக்காலத்தில் காண்பது போர்டுக்கு மிக அரிதாக இருந்தது; இன்றும் அரிதாக விருக்-கின்றது. ஜனங்கள் விரும்புகின்ற சாமானை யோக்கிய மான விலையில் செய்து கொடுத்தால், அவற்றை வாங்க அவர்கள் என்றும் காத்துக் கொண்டிருப்பார்கள்.

இந்த நெருக்கடியான சமயத்தில், போர்டு கம்-பெனியார் சோம்பியிருக்க எங்ஙனம் முடியும்? அத-னுல், இரண்டு பந்தய வண்டிகளும் நாலு சிலிண்டர் மோட்டார் வண்டியும் செய்ய முயன்றுர்கள். போர்-டுக்கு அப்பொழுது அவகாசம் மிகுதியாக இருந்தது. வேலை செய்வதில் அதிக திறமையுடையவனுக்கு வெற்றி நிச்சயம். பத்துக் குதிரைப் பலமுள்ள ஓர் எஞ்ஜின் இருபது குதிரைப் பலமுள்ள எஞ்ஜினை இழுக்குமா? ஓய்வுக்குப் பயனும் வேறு; வேலைக்குப் பயனும் வேறு. ஓய்வை விரும்பியிருக்கும் ஒருவன்

பயனை மாத்திரம் எதிர் பார்த்தால் அவனுக்கு அது கிடைக்காது. ஆதலால், மேற்கூறிய விஷயங்களிலிருந்து போர்டு தம் வியாபாரத்திற்கு அடிப்படையாக அவர் கண்ட உண்மைகள் வருமாறு:—

(i) வியாபாரத்திற்கு மூலதனமே முக்கிய நோக்கமாக இருக்குமானால், வியாபாரம் நாசமாகும்; ஜன சமூஹத்திற்கு அதனால் ஒரு பயனும் ஏற்படாது.

(ii) பணமில்லையே என்று வேலை செய்யாமலிருந்தால், வியாபாரம் ஓங்காது; பயம் அதிகமாகும்; போட்டியும் உண்டாகும்; அடிக்கடி வியாபார முறைகளை மாற்றும்படி நேரும். ஒன்றுக்கொன்று ஒவ்வாத பல காரியங்களைச் செய்யும்படியும் தூண்டும்.

(iii) ஒருவன் ஜன சமூஹ சேவையையே வியாபாரத்திற்கு அடிப்படையாகக் கொண்டு தீர்க்கமாக ஆராய்ந்து செய்யும் காரியங்கள் பெரும் பயனை விளைக்கும்.

III

வியாபாரத் தொடக்கம்

போர்டினுடைய கடையில் அவர் ஒரு புதமோட்டார் கார் செய்வதற்குவழிகளை ஆராய்ந்தும் பரீட்சை செய்தும் வந்தார். செய்தவேலையை இரண்டாம் முறை செய்தால், அது நன்றாக இருக்கும். அது பலர்க்குத் தெரிவதில்லை. செய்த பொருளை விற்பதும் பணம் பெருக்குவதுமே வியாபாரிகளின் நோக்கமானால்,அந்த உண்மை அவர்களுக்கு எங்ஙனம் புலப்படும்? ஜன சமூஹத்திற்கு வேண்டிய ஒரு பொருள் எப்படியிருக்க-வேண்டும் என்பதற்கு ஒரு 100 பேரைத் தனித் தனி கேள்வி கேட்டுப் பாருங்கள். 80 பேருக்கு எப்படி யிருக்கவேண்டுமென்று சொல்லத்தெரியாது; 'உங்கள் இஷ்டப்படி செய்யுங்கள்' என்பார்கள். 15 பேர் கேட்ட கேள்விக்கு ஏதாவது பதிற்சொல்லவேண்டுமே! என்று எண்ணுவார்கள். 5 பேர் அப்படியிருக்க வேண்டும் இப்படி இருக்க வேண்டுமென்று சொல்லிக் காரணம் காட்டுவார்கள். அதனால், கடைசியாகச் சொன்ன 5 பேரைத் தள்ளி, மீதமாகவிருக்கும் 95 பேருக்காகப் பொருள்கள் செய்யப்பட வேண்டுமென்ற அவசியம் ஏற்படுகிறது. கடைசியில் சொன்ன 5 பேர்களுக்காக ஒருவன் பண்டங்கள் செய்வானானால், செய்கிறவன் நிச்சயம் ஏமாறிப்போவான். ஏனென்றால், பொருள்கள் செய்யப்பட்ட பிறகும் அவர்கள் அப்படி

இப்படி என்று காரணம் காட்டிக்கொண்டே யிருப்பார்கள். முற்கூறிய 95 பேர்களில் 10 அல்லது 15 பேர்கள் பண்டங்களின் குணத்திற்காக விலையை ஒரு பொருட்டாக எண்ணமாட்டார்கள். மீதமாக விருக்கிறவர்கள் பண்டங்களின் குணத்தைக் கவனிக்காது, விலை யொன்றையே கவனிப்பார்கள். ஆதலால், அந்த 95 பேர்களுக்காக நல்ல குணமுடைய பண்டங்களைக் குறைந்த விலையில் உற்பத்தி செய்கிற வியாபாரிக்கே உலக முழுவதும் வியாபாரம் நடக்கும். அதுவே வியாபாரிக்கு உண்மையான வழி. அந்த விஷயத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு, ஏன் எல்லா வியாபாரங்களும் நடக்கக் கூடாது? என்பதற்குக் காரணம் விளங்கவில்லை. ஹென்றி போர்டு சொல்ல விரும்புகிறது என்னவென்முல், மேற்கூறியபடி வியாபாரம் செய்ய விரும்புகிறவன் பல வருஷங்களாகத் தீர்க்காலோசனை செய்து பார்த்தவனுக விருக்க வேண்டும். இஃது ஒரு பகலில் மாத்திரம் சிந்தித்துச் செய்யும் வேலையன்று. போர்டு மேலே கண்டவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு பந்தய மோட்டார் கார்களை எப்படிச் செய்வதென்று, பரீட்சை செய்து வந்தார். பந்தயத்தில் வெற்றி பெற்ற வண்டியே சிறந்த வண்டியென்று, அக்காலத்தில் ஜனங்கள் எண்ணி வந்ததனுல், அவரும் அதில் ஈடுபட வேண்டியதாயிற்று. அவரைப்போலவே மற்றவர்களும் பந்தய வண்டிகள் செய்து வந்தார்கள்.

1903-ஆம் வருடத்திலே போர்டு டாம் கூப்பர் (Tom Cooper) என்பவரோடு சேர்ந்து, அதிவேகமாகச் செல்லக்கூடிய இரண்டு வண்டிகளைச் செய்தார். அந்த

இரண்டு வண்டிகளையும் நிறுத்திப் பார்த்தபோது, ஒன்றுக்கொன்று வித்தியாசமே புலப்படவில்லை. ஒரு வண்டிக்கு '999' என்று பெயரிட்டார். இன்னொன்றின் பெயர் ஆரோ (Arrow) என்பது. ஒரு மோட்டார் வண்டி அது செல்லும் வேகத்திற்காக ஜனங்களால் அறியப்படப் போகின்றதென்றால், அது போர்டின் வண்டியே யாகவேண்டும். அவர் 80 குதிரை பலமுள்ள நான்கு பெரிய சிலிண்டர்களை வண்டியில் இணைத்திருந்தார். அது வரைக்கும் அந்த மாதிரி ஒரு வண்டியைப்பற்றி ஜனங்கள் கேள்விப்பட்டதேயில்லை. வண்டிகளின் சிலிண்டர்கள் செய்யும் ஆரவாரமே ஒரு மனிதனைக்குற்றுயிராக்குவதற்குப் போதும். அதற்கு ஒரே ஓர் ஆசனம்; போர்டு வண்டிகளில் ஏறிப் பரீட்சை செய்தார். கூப்பரும் அவ்வாறே செய்தார். பிறகு வண்டிகளை இருவரும் வேகமாக ஓட்டினார்கள். அவர்களுக்கு இருந்த உணர்ச்சியைச் சொல்லமுடியாது. அந்த வண்டிகளில் ஏறிச் சவாரி செய்த பிறகு, நயாகாரா (Niagara) நதியின் நீர்வீழ்ச்சியில் ஒருவன் செல்லுவானானால், அது ஒரு விளையாட்டாகவே அவனுக்குத் தோன்றும். அதனால் போர்டுக்கு முதன் முதலில் '999' என்ற வண்டியைப் பந்தயம் விடும் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொள்ள இஷ்டமில்லை. கூப்பரும் அவ்வாறே அபிப்பிராயப்பட்டார். பின்னர்க் கூப்பர் எனக்கு ஒரு மனிதன் தெரியுமென்றும் அவன், அவனுக்குத்தக்கபடி வேகமாகப் போகக்கூடிய வண்டிகள் உலகத்தில் இல்லையென்று எண்ணுகிறவனென்றும் சொன்னார். பின்னர், போர்டினுடைய சம்ம-

தத்தின்பேரில் கூப்பர் சால்ட் லேக் சிடி (Salt Lake City) க்கு அவனை வரும்படி தந்தி கொடுத்தார். தந்தி கிடைத்ததும் அந்த மனிதன் வந்து சேர்ந்தான். அவன் பெயர் பார்னி ஓல்டு பீல்டு (Barney Old-field) என்பது. அவன் ஒரு சைகிள் ஓட்டி; மோட்டார் வண்டியை அவன் ஓட்டினதே யில்லை. இருந்தாலும், அவன், 'ஒரு முறை எப்படியாவது பரீட்சை செய்து பார்ப்பேன்,' என்று சொன்னான். போர்டும் கூப்பருமாக ஒரு வார காலம் மோட்டார் வண்டி ஓட்டுமுறையை அவனுக்குக் கற்றுக் கொடுத்தார்கள். ஓல்டு பீல்டுக்குப் பயம் இன்னதென்பதே தெரியாது. அவன் எதை அறிய விரும்பினனென்றால், அந்தப் பெரிய மோட்டார்ப் பிசாசை எப்படி அடக்கியாள்வ தென்பதே. பின்னர், கிரோஸி பாய்ண்டு (Grosse Point) சாலையிலிருந்து மூன்று மைல் தூரம் பந்தயம் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்தார்கள். ஓல்டு பீல்டு வண்டியில் உட்கார்ந்தான். போர்டு வண்டியைப் புறப்படச் செய்தார். ஓல்டு பீல்டு போர்டைப் பார்த்து மிகவும் சந்தோஷமான முகத்துடன் 'இந்த வண்டி யொன்றே என்னைக் கொல்லப்போதும்,' என்றான். அதற்குள் இன்னொரு பந்தய வண்டியும் புறப்பட்டுவிட்டது. வண்டி நேராகச் செல்லுகிறது; ஓல்டு பீல்டு அக்கம் பக்கம் பார்க்காமல் விறைத்து உட்கார்ந்துகொண்டிருக்கிறான். இன்னொரு மோட்டார் அரை மைலுக்குப் பின்னால் வரும்பொழுது ஓல்டு பீல்டு பந்தய எல்லையைக் கடந்துவிட்டான்.

'999' என்ற வண்டி எந்த நோக்கத்திற்காகச் செய்யப்பட்டதோ, அந்த நோக்கம் நிறைவேறிவிட்டது. பந்தயச் செய்தி விரைவாக எங்கும் பரவியது. அதிவேகமாகச் செல்லக்கூடிய மோட்டார் வண்டியைப் போர்டினுல் உற்பத்தி செய்ய முடியும் என்ற உண்மையை ஜனங்கள் அறிந்தார்கள். பந்தயம் முடிந்த ஒரு வாரத்திற்குப் பின் போர்டு போர்டு மோட்டார் கம்பெனி (Ford Motor Company) என்ற கம்பெனியை ஏற்படுத்தினுர். அந்தக் கம்பெனிக்கு உதவித்தலைவரும், மாதிரி செய்கிறவரும், யந்திர மர்மஞ்ஞரும், மேற்பார்வை பார்ப்பவரும், பொது நிர்வாகியுமாகப் போர்டே இருந்துவந்தார். அந்தக் கம்பெனிக்கு மூல தனமாக 1,00,000 டாலர்கள் வைக்கப்பட்டு, 28,000 டாலர்களே வசூலிக்கப்பட்டன. அதில் போர்டு 100-க்கு 25½ வீதம் பங்குகள் எடுத்துக்கொண்டார். டெட்ராய்ட்டு ஆட்டோமொபைல் கம்பெனியிலிருந்தபோது ஏற்பட்ட அநுபவத்தை இலேசாக மதித்து அவர் தம் கொள்கைப்படி கம்பெனியை நடத்த 25½% பங்குகளே போதுமென்று நினைத்தார். அப்படி நினைத்தது தவறென்று வெகு சீக்கிரம் அறிந்து, அவர் கம்பெனியில் சம்பாதித்த இலாபத்தைக் கொண்டே 26% பங்குகளை ஏனைய சில்லறைப் பங்காளிகளிடமிருந்து 1906-ஆம் வருடத்தில் விலைக்கு வாங்கிக்கொண்டார். பிறகு 7% பங்குகள் மறுபடியும் அவரால் வாங்கப்பட்டன. போர்டுக்கு ஆக மொத்தம் 58½% பங்குகள் சொந்தமாகிவிட்டன. ஆரம்பத்தில் பங்காளிகளிடமிருந்து வசூலிக்கப்பட்ட

28,000 டாலர்கள் மூலதனத்தைத் தவிர வேறு மூலதனம் வசூலிக்கவேண்டிய அவசியமில்லாமல் எல்லாச் செலவுகளுக்கும் கம்பெனியின் இலாபத்திலிருந்தே ஈடுசெய்யப்பட்டது. பாக்கி 41½% பங்குகள் வைத்துக்கொண்டிருக்கும் சில்லறைப் பங்காளிகள் போர்டின் கொள்கைகளுக்கு விரோதமாகக் கம்பெனியை நடத்தவேண்டுமென்று வற்புறுத்தவே, அந்தத் தொந்தரவை நிவிர்த்தித்துக்கொள்ள 1919-ஆம் வருட ஆரம்பத்தில் பங்கு ஒன்றுக்கு 100 டாலர்கள் பெறக் கூடிய 41½% பங்குகளைப் பங்கு ஒன்றுக்கு 12,500 டாலர்கள் வீதம் கொடுத்து, போர்டின் மகன் எட்சல் (Edsel) என்பவன் விலைக்கு வாங்கிவிட்டான். போர்டும் அவர் மகனும் விலைக்கு வாங்கின 74½% பங்குகளின் கிரயம் ஏறக்குறைய 7,50,00,000 டாலர்கள் ஆகிவிட்டது.

கம்பெனியில் அவர்களுடைய தொழிலுக்கு இடம் போதுமானபடி யில்லாததால், மாக் அவென்யூ (Mack Avenue) விலுள்ள ஸ்ட்ரேலோ (Strelow) என்பவருடைய தச்சுப் பட்டரையை வாடகைக்கு அவர்கள் அமர்த்திக்கொண்டார்கள். ஆனால், ஒவ்வொரு மாதிரியும் போர்டினாலேயே செய்யப்பட்டது. அக்காலங்களில் மோட்டார் கார்ப் பகுதிகள் செய்வதற்கு வேண்டிய யந்திரங்கள் வாங்குவதற்குப் போதுமான மூலதனம் அவர்களிடம் இல்லாததால், போர்டினுடைய மாதிரிப்படி கார்ப் பகுதிகள் வெவ்வேறு தொழிற்சாலைகளிற் செய்யப்பட்டு, அநேகமாக எல்லாப் பகுதிகளும் இணைக்கப்பட்டே, அவர்களிடம் வந்துவிடும். அவர்கள் செய்ய வேண்டுவது சக்கரங்-

களுக்கு ரப்பர் டயர் (Tyre) போட்டு மாட்டுவதும், கார்களுக்குக் கூடு கட்டுவதுந்தான். ஒவ்வொரு காரின் பகுதிகளும், எங்கெந்த இடங்களில் சௌகரியமாக-வும், மலிவாகவும், உறுதியாகவும் செய்யக்கூடுமோ, அந்தந்த இடங்களிற் செய்யப்பட்டு, விற்பனை செய்ய-வேண்டிய இடங்களுக்குப் பகுதிகளாகவே கொண்டு-வந்து, மறுபடியும் அவைகளை இணைத்து விற்பதுதான் சரியானதும் சிக்கனமானதுமான மார்க்கம். அம்-மார்க்கத்தைத்தான் போர்டு கம்பெனியார் பின்பற்றி-வருகிறார்கள். அவ்வழக்கத்தை எல்லா விடங்களிலும் பரப்ப முயன்றும் வருகிறார்கள். ஒரு சாமானின் பகுதிகளை உற்பத்தி செய்யக் கூடிய தொழிற்சாலை-ளுக்கு ஒருவன் முதலாளியாயிருந்தாலும் சரி, ஒரு கம்பெனியால் நிர்வாகம் செய்யப்பட்டாலும் சரி, அல்லது, அப்பகுதிகள் அவர்களுடைய சொந்தத் தொழிற்சாலையில் செய்யப்பட்டாலும் சரி, அவற்-றைப் பற்றிப் போர்டுக்கு யாதொரு வித்தியாசமும் இல்லை. ஆனால், ஜன சமூஹ ஊழியமென்ற போர்டின் அடிப்படையான கொள்கையை எவனும் அநுஷ்-டித்தே தீரவேண்டும். நமக்கு வேண்டிய உறுதியுள்ள பகுதிகள் நமக்குச் சௌகரியமாகக் கிடைக்கும்போது அவற்றை நாம் ஏன் நம் சொந்தத் தொழிற்சாலையில் செய்ய வேண்டும்?

போர்டு, முக்கியமாகக் காரின் சாமான்களின் கனத்தைக் குறைப்பதற்காகப் பரீட்சைகளைச் செய்து வந்தார். வண்டிகளின் கனம் அதிகமாக அதிகமாக வேகம் குறைந்துவிடுகிறது. சிலர், கனமென்பது பலக

மென்பதாகத் தப்பபிப்பிராயம் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒவ்வொருவனும் இலேசாகவும் பலமுள்ளவனாகவும் இருக்க விரும்புவானேயன்றிக் கேவலம் கனமுள்ளவனாக இருக்க விரும்பமாட்டான். ஆரம்பத்தில் கனம் என்பதற்குப் பலம் என்ற தப்பான எண்ணத்தைக்கொண்டே கனத்த மோட்டார்கள் செய்யப்பட்டன. முதல் வருடத்தில் "ஏ" மாடல் ("A" Model) மோட்டார்களைச் செய்து கார் ஒன்று 850 டாலர்கள் வீதம் விற்றார்கள். மோட்டார் லாரிகளை (Motor Lorry) 950 டாலர்களுக்கு விற்றார்கள். அந்த வருடத்தில் அவர்கள் செய்து விற்ற மோட்டார்களின் மொத்தத் தொகை 1708 டாலர்கள். அதனால் பொது ஜனங்கள் எவ்வளவு ஆவலோடு வண்டிகளை வாங்கியிருக்கிறார்கள் என்பது விளங்கலாம்.

ஒவ்வொரு "ஏ" மாடல் மோட்டார் காருக்கும் தனித்தனி சரித்திரம் ஒன்றுண்டு. உதாரணமாக 420-ஆம் நம்பர் மோட்டார் காரை எடுத்துக்கொள்வோம். 1904-ஆம் வருடத்தில் காலிபோர்னியா (California) வாசியான கர்னல் டி.சி. கோல்லியர் (Colonel D. C. Collier) என்பவர் அதை முதல் முதலில் போர்டு கம்பெனியிலிருந்து வாங்கினார். இரண்டு வருடங்கள் வரையிலும் அந்த வண்டியை ஓட்டி, அதை அவர் இன்னொருவனுக்கு விற்று, ஒரு புதிய போர்டு மோட்டார் காரை வாங்கினார். இவ்வண்ணம் 420-ஆம் நம்பர் மோட்டார் கார் பல கைகள் மாறிக்கொண்டேயிருந்தது. 1907-ஆம் வருடத்தில் மலைகளுக்கு இடையிலுள்ள ராமோனா (Ramona) நகரத்திற்கு அரு-

கில் வசிக்கும் எட்மண்டு ஜேகப்ஸ் (Edmund Jacobs) என்பவன் அதை வாங்கினன். அவன் அந்த வண்டியை மானுவாரியாகப் பல வருடங்கள் ஓட்டினன். முடிவில் அதை விற்றுவிட்டு அவனும் ஒரு புதிய போர்டு மோட்டார் காரை வாங்கிக்கொண்டான். 1915-ஆம் வருடத்தில் அதே 420-ஆம் நம்பர் மோட்டார் காரை காண்டேல்லோ (Cantello) என்பவன் வாங்கி, எஞ்சின் முதலிய பகுதிகளைத் தனித்தனியாகப் பிரித்து, அவன் விரும்பிய வண்ணம் மோட்டார் எஞ்சினைத் தண்ணீர் இறைப்பதற்காகவும், மற்றைப் பகுதிகளைப் பல பண்ணை வேலைகளுக்கும் உபயோகப்படுத்தி வந்தான். இதனால், போர்டு மோட்டார் காரைத் தனித் தனியாகப் பிரிக்கலாமேயன்றி, அதனை அழித்து ஒழிக்க முடியாதென்ற கருத்து வெளியாகின்றதல்லவா?

போதுஜனங்களின் மனத்தில் நன்றாகப் பதியும்படி விளம்பரம் செய்ததின் பயனாக, ஜால வித்தைபோல் போர்டு கம்பெனியாரின் வியாபாரம் பெருகிக்கொண்டே வந்தது. அவர்களுடைய கார்கள் "வெகுகாலம் உழைக்கக்கூடியவை," எனப் பெயர் வாங்கிவிட்டன. போர்டு கார்களை ஓட்டச் சாதாரண மனிதனும் எளிதில் கற்றுக்கொள்ளுவான். எல்லா வித மனிதர்களுக்கும் உபயோகப்படக்கூடிய ஒரே மாதிரி மோட்டார் செய்யப் போர்டு முயன்று வந்தார். அந்த எண்ணம் நிறைவேறவேண்டுமானல் அதற்குச் சரியான ஒரு திட்டம் வேண்டும். அதைவிட முக்கியமாகத் தொழிற்-

சாலை யொன்று அவசியம் வேண்டும். அவ்விதக் கார்கள் உறுதியானவும் உயர்ந்தனவுமான பகுதிகளால் செய்யப்பட வேண்டும். இவை நிறைவேறுவதற்குப் போதிய பணம் கையில் இல்லாததால், அவர்களுக்கு வேண்டிய பகுதிகளை முன் மாதிரியே வழக்கமாகச் செய்து கொடுப்பவர்களிடமிருந்து வாங்கி, வியாபாரத்தை நடத்தி வந்தார்கள். போர்டைச் சேர்ந்தவர்கள் ஒரே மாதிரி வண்டி செய்வதால் பயனில்லை என்பதை அடிக்கடி அவருக்குச் சொல்லி வந்தார்கள். சைகில் வியாபாரிகள் ஒவ்வோர் ஆண்டிலும் புதிய மாதிரிகள் செய்வதுபோல தாமும் செய்து வந்தால், பழைய வண்டிகளை மாற்றிப் புதிய வண்டிகள் பலர் வாங்கக் கூடும் என்பதே அவரைச் சேர்ந்தவர்களின் நோக்கம். அது நல்ல வியாபாரமென்று அக்காலத்தில் கருதப்பட்டு வந்தது. அது உண்மையான சேவையன்று. புதிய மாதிரிகள் எளிதில் செய்யலாம். ஆனால், அவைகள் குணமுடையவைகளாக மாட்டா. போர்டினுடைய நோக்கம் மேற்கூறியவைகளுக்கு முற்றிலும் மாறுனது. அவரால் செய்யப்படும் மோட்டார் வண்டிகளின் எந்தப் பகுதிகளும் பலமுள்ளவைகளாகவும், வேலைப்பாடமைந்தவைகளாகவும் இருக்கும். ஒருவன் போர்டு கம்பெனியில் வண்டி வாங்கினுல், அந்த வண்டியை மாற்றுவதற்குச் சந்தர்ப்பமே அவனுக்கு ஏற்படக் கூடாது. ஒரு நல்ல கைக்கடிகாரம் உழைப்பது போலவே ஒரு நல்ல மோட்டார் எஞ்சினும் உழைத்துத் தீரவேண்டும். இது போர்டின் அடிப்படையான கொள்கைளில் ஒன்று.

இரண்டாவது வருடத்தில் போர்டும் அவருடைய நண்பர்களும் கூடி ஆராய்ந்து, மூன்று மாதிரிக் கார்களைச் செய்தார்கள். அந்த வருடத்தில் விலையை அதிகப்படுத்தி விற்றதினால், 1695 வண்டிகளே அவர்களால் விற்க முடிந்தது. 'பந்தயத்தில் வெற்றி பெற்ற வண்டியே சிறந்த வண்டி,' என்பது பொதுஜனங்களின் அபிப்பிராயம். புதிய மாதிரி வண்டிகள் பலவற்றை அவர்கள் செய்ததால், பொது ஜன விளம்பரம் செய்வதில் அவர்களுக்கு விருப்பமுண்டாயிற்று. முதற் பந்தயத்தில் கெலித்தது '999' என்ற வண்டி என்பது உங்களுக்குத் தெரியும். அதன் ஜோடியான ஆரோ (Arrow) என்னும் வண்டியை நல்ல முறையில் சீர்திருத்தி நியூ யார்க்கு (New York) மோட்டார் காட்சி நடப்பதற்கு ஒரு வாரத்திற்கு முன்னமேயே பந்தயம் விடுவதென்று தீர்மானித்தார்கள். அந்த வண்டியைப் போர்டே ஓட்டினார். அந்தப் பந்தயம் இன்னும் போர்டின் ஞாபகத்தில் இருக்கின்றதாம். வண்டியைப் பனிக் கட்டியின்மேல் ஓட்டவேண்டுமென்ற விதி ஏற்படுத்தியிருந்தார்கள். பனிக்கட்டி வழுவழுப்பாக இருப்பதால் வண்டி வேகமாகப் போகக்கூடுமென எண்ணி, வண்டியைப் போர்டு ஓட்டத் தொடங்கிவிட்டார். வண்டி வாயு வேகமாகப் பறக்கின்றது. வேகத்தினால் நொடிகளிற் செல்லும்போது அது தாவித்தாவிப் போகிறது. கடைசியில் பந்தயத்தில் அவர் வென்றுவிட்டார். உலகத்தில் வேகமாகப் போகக்கூடிய வண்டி அஃது ஒன்றே என்று ஜனங்கள் அறிந்துகொண்டார்கள். ஆனால் அதனுடன் போர்டு திருப்தியடைந்துவிடவில்லை.

1906-ஆம் வருடத்தில் பிக்கேட் (Piquette) பியூபியன் (Beaubien) தெருக்கள் கூடுமிடத்தில் மூன்று மேல் மாடியுள்ள ஒரு பெரிய தொழிற்சாலையைக் கட்டி முடித்தார்கள். அஃது அவர்களுடைய மோட்டார் உற்பத்திக்குப் போதுமான வசதியைக் கொடுத்தது. பகுதிகளையும் கம்பெனியாரே செய்ய ஆரம்பித்து-விட்டார்கள். இரண்டு புதிய மாதிரி மோட்டார் கார்-களையும் செய்தார்கள். அந்த வருடத்தில் மோட்டார் வியாபாரம் மிகக் குறைவு; 1599 வண்டிகளே விற்கப்-பட்டன.

புதியமாதிரிகளை அடிக்கடி செய்யாததால் போர்டு கம்பெனியாரின் வியாபாரம் ஓங்கவில்லையென்று சிலர் சொன்னார்கள். மோட்டார் வண்டிகளின் விலை அதிக-மானதால், வண்டி வாங்க ஜனங்களுக்கு முடியவில்லை என்று போர்டு எண்ணினார். அடுத்த வருடத்தில் அவருடைய திட்டத்தை மாற்றிப் போதுமான சரக்கு-களைச் சேகரம் செய்துகொண்டார். 1906-ஆம் வரு-டத்திலிருந்து 1907-ஆம் வருடத்திற்குள் டூரிங் கார் (Touring Car) செய்வதை முற்றிலும் விட்டுவிட்டு, மூன்று புதிய மாதிரிகளைச் செய்தார். விலை சரசமான மாதிரி, வண்டி ஒன்று 600 டாலர்களுக்கும், விலை அதிகமான மாதிரி வண்டி ஒன்று 750 டாலர்-களுக்கும் விற்கப்பட்டன. இங்ஙனம், அவ்வருடம் மொத்தத்தில் 8423 வண்டிகள் செலவாயின. சென்ற வருடத்தைக்காட்டிலும், ஐந்து மடங்கு அதிகமாகக் கம்பெனிக்கு வியாபாரமாயிற்று. 1908-ஆம் வருடம், மே மாதம், 15-ஆம் தேதியன்று, 311 வண்டிகளைச்

செய்து, வரிசையாக நிறுத்தினார்கள். அந்த வண்டிகள் செய்வதற்குப் பிடித்த காலம் ஆறே நாட்கள். ஜூன் மாதத்தில் ஒரே நாளில் 100 வண்டிகளும் செய்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் வேலைத் திட்டம் நல்ல பலனைக் கொடுத்ததனால், அடுத்த வருடத்தில் 6 சிலிண்டர்கள் போட்டு, 50 குதிரைகள் வேகமுள்ள வண்டிகளைச் செய்ய ஆரம்பித்தார்கள். அதனால், வியாபாரம் சிறிது குறைந்தது. அந்த வருடத்தில் 6398 வண்டிகளே விற்கப்பட்டன.

மோட்டார் வியாபாரத்தில் அவர்களுக்கு ஐந்து வருட அநுபவம் ஏற்பட்டுவிட்டது. ஐரோப்பாவிலும், அவர்கள் வண்டிகளை வாங்கத் தொடங்கினார்கள். வியாபாரம் முன்னேறிச் சென்றது. பணமும் கையில் ஏராளமாக இருந்தது. போர்டு கம்பெனியார் ரொக்க வியாபாரத்திற்கே வண்டிகளை விற்பது வழக்கம். வியாபார நிமித்தம் கடன் வாங்குவதில்லை. வாராக்கடனும் அவர்களுக்கு இல்லை. வரவுக்கு மிஞ்சிய செலவும் இல்லை. அவற்றுக்கெல்லாம் அடிப்படையாயிருந்தவை தீர ஆலோசித்துச் செய்த வேலையும், ஜனசமூஹ சேவையில் உண்மையான நோக்கமுமேயாம்.

போர்டு கம்பெனியின் வண்டிகளை விற்பனை செய்பவர்களைத் தேர்ந்தெடுப்பதில் அவர்கள் மிகுந்த கவனம் செலுத்தி வந்தார்கள். ஏஜண்டுகளையும் அவ்வாறே தேர்ந்தெடுத்தார்கள். ஏஜண்டுகளாக நியமிக்கப்படுகிறவர்கள் வியாபார முறைகளை நன்கறிந்தவர்களாகவும், சமூஹசேவையில் ஊக்கமுள்ளவர்களாகவும், கணக்கு வழக்குகளைச் சரிவர வைத்துக்கொள்-

பவர்களாகவும், நன்னடக்கையும் நம்பிக்கையுமுள்ளவர்களாகவும் இருக்க வேண்டுமென்ற நிபந்தனைகளை ஏற்படுத்தினார்கள்.

1873-ஆம் வருடம் ஜார்ஜ் பி. செல்டன்(George B. Selden) என்ற அட்டர்னி (Attorney) ஒருவர், ரஸ்தாவில் போகக்கூடியதும், சுலபமானதும், அபாயமில்லாததும், மலிவானதும், இலேசானதும், அடக்கியாளச் சுலபமானதுமான யந்திரமொன்றை நிருமிக்கப்போவதாகச் சொல்லி, அதற்குப் பூரண உரிமையைத் தனக்கே யளிக்கவேண்டும் என்று அரசாங்கத்துக்கு ஒரு மனுப் போட்டிருந்தார். மனுப் போட்ட காலத்தில் மோட்டார் என்பது யாதென்பது ஒருவருக்கும் தெரியாது. 1895-ஆம் வருடம் மேற்கண்ட செல்டன் என்பவருக்குச் சில நிபந்தனைகளின்பேரில் உரிமையளிக்கப்பட்டது. உரிமை யளிப்பதற்கு முன்னமே மோட்டார் புரோபெல்லர் (Motor Propeller) என்ற வண்டிகள் கண்டு பிடிக்கப்பட்டு ரோட்டுகளில் நடமாடிக்கொண்டிருந்தன. அவைகள் கண்டு பிடிக்கப்படுவதற்கு முன்னமே அந்த யந்திர விஷயமாக ஒரு மனுப் போடப்பட்டிருந்ததென்பதைக் கேட்டுப் போர்டு கம்பெனியார் ஆச்சரிய மடைந்தார்கள். செல்டன் என்பவர் தம் எண்ணத்தை மனத்திலேயே வைத்துக்கொண்டிருந்தாரே யன்றி, அனுபவத்தில் செய்துகாட்டவில்லை.

சில மோட்டார்த் தொழிற்சாலைக்காரர்கள் மேலே கண்ட செல்டன் என்பவரிடம் லைசென்ஸ் (License) பெற்றுக்கொண்டு, மோட்டார் செய்து, தனித்தனியே

வியாபாரம் செய்து வந்தார்கள். அந்தத் தொழிற்சாலை முதலாளிகள் ஒன்று கூடி, 'மோட்டார் கார் தொழிற்-சாலை முதலாளிகள் சங்கம்,' என்ற சங்கமொன்றை நிரு-மித்துப் போர்டு மோட்டார் கம்பெனியையும் அச்சங்-கத்தில் சேரவேண்டுமென்று கேட்டார்கள். கம்பெனி-யார் மறுத்துவிட்டார்கள். மறுக்கவே 'லைசென்ஸில்-லாமல் மோட்டார் செய்யப் போர்டு கம்பெனிக்கு அதிகாரமில்லை,' என்று கோர்ட்டில் அவர்கள் வழக்குத் தொடுத்தார்கள். மோட்டார் வாங்கக் கூடியவர்கள் சொற்ப ஜனங்களென்பதும், ஆகையால், அந்த ஜனங்களுக்கு மோட்டார் விற்கும் பாத்தி-யதையைச் சங்க முதலாளிகளே ஏக போகமாக அநுபவிக்க வேண்டுமென்பதும் அவர்கள் எண்ணம். செல்டன் என்பவருடைய பேடேண்டு (Patent)-க்கும் போர்டு கம்பெனிக்கும் யாதொரு சம்பந்தமு-மில்லை என்று போர்டு எதிர் வழக்காடினார். 'சங்கத்-தார்கள்' போர்டு மோட்டார் கம்பெனிக்கு மோட்-டார் உற்பத்தி செய்ய அதிகாரமில்லை யென்றும், பொது ஜனங்கள் அக்கம்பெனியின் மோட்டாரை வாங்கினால் கோர்ட்டில் அவர்கள் பேரில் வழக்குத் தொடுக்கப்படும் என்றும், எல்லாப் பத்திரிகைகளி-லும் விளம்பரம் செய்தார்கள். அதனால், போர்டு மோட்டார்கம்பெனியின் வியாபாரத்தை அழித்துவிட-வேண்டுமென்பது அச்சங்கத்தினர்களின் எண்ணம். போர்டு மோட்டார் கம்பெனியாரும், தங்கள் கம்-பெனிக்கு 60 கோடி டாலர்கள் மதிப்புள்ள சொத்தி-ருக்கிறதென்றும், மோட்டார் வாங்குகிறவர்களுக்கு

வேண்டுமானால் பத்திரமும் எழுதித் தரலாமென்றும், அதுவும் திருப்தியில்லாத பட்சத்தில், தங்களைப்போல மூலதனம் படைத்த இன்னொரு கம்பெனிக்காரரைக் கூட்டுக் கையெழுத்துப் போடும்படி செய்வதாகவும், தங்கள் எதிரிகளின் விளம்பரங்களுக்கு அஞ்சி, மட்டமான கார்களை அதிக விலைக்கு வாங்கி, ஏமாந்து போகாதிருக்கும்படி எச்சரிக்கை செய்கிறதாகவும், பதில் விளம்பரம் செய்தார்கள். அவ்வழக்கு 1903-ஆம் வருடத்திலிருந்து 1909-ஆம் வருடம் வரையில் நடந்து கொண்டிருந்து, கடைசியில் ஜில்லாக் கோர்ட்டில் போர்டு கம்பெனியாருக்குப் பாதகமாகத் தீர்ப்பளிக்கப்பட்டது. உடனே அவர்களின் எதிரிகள் முன் மாதிரியே விளம்பரம் செய்தார்கள். போர்டு கம்பெனியாரும் பதில் விளம்பரம் செய்தார்கள். முடிவில் அப்பீல் செய்ததில் கம்பெனியாருக்குச் சாதகமாகத் தீர்ப்பளிக்கப்பட்டது. அந்த வழக்கினால் அவர்களுடைய வியாபாரம் குறையவில்லை. அந்த வழக்கு மோட்டார்த் தொழிலுக்குப் பெருத்த நன்மையைச் செய்ததோடு, போர்டு கம்பெனியின் வியாபாரத்திற்கும் பெருத்த விளம்பரமாக ஆகிவிட்டது. எதிர் வழக்காடினதில் அதிகப் பணம் செலவழிந்ததைத் தவிர, வேறு விதத்தில் கம்பெனியாருக்குப் பாதகமேற்படவில்லை.

IV

பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தல்

போர்டு மோட்டார் கம்பெனி இப்படி நாளுக்கு நாள் முன்னேறி வந்தது. தற்கால வழக்கத்திலிருக்கும் வியாபார முறை மேன்மையானதன்றென்று போர்டு வற்புறுத்திக் கூறுகின்றார். வழக்கத்திலிருக்கும் வியாபார முறையைத் தள்ளி, போர்டு அவருடைய சொந்தக் கொள்கையின்படி என்று வியாபாரம் நடத்தத் தீர்மானித்தாரோ, அதிலிருந்து, அவர் கம்பெனியின் வியாபாரம் விரைவாக விருத்தியாகிக்கொண்டே வந்தது.

போர்டு கம்பெனியின் மோட்டார் யந்திரங்கள் சிக்கலானவை யல்ல ; ஓட்டுவதற்கு மிகச் சுலபமானவை. கம்பெனியாருக்குப் பண முடை ஏற்படும்படி செய்துகொண்டு, அதனை நிவிர்த்தி செய்துகொள்ளக் கடனாகவோ அல்லது வேறு விதமாகவோ பெற்றுக்கொள்ளுவது அவர்களுடைய வழக்கமன்று. அவர்களுக்கு ஏற்படும் இலாபங்களையும், இதர வருமானங்களையும் தொழிலிலேயே மடக்கிவிடுவது வழக்கமாதலால், அவர்களுக்குப் பணமுடையில்லாமல், கையிருப்பில் வேண்டிய பணம் எப்பொழுதும் இருக்கும். ஒவ்வொரு பந்தயத்திற்கும் கம்பெனியாரின் மோட்டார் வண்டிகள் போகாமல் இருக்கமாட்டா. பலவிதமான விளம்பரங்கள் செய்து, அவர்கள் வியா-

பாரத்தைப் பெருக்கி வந்தார்கள். ஆடம்பர நிமித்தம் தமாஷ் கார்கள் (Pleasure Cars) செய்வதில்லை. அவர்களுடைய கார்களில் எவரும் சௌகரியமாகப் பிரயாணம் செய்யலாம். அநாவசியமானதும் பகட்டானதுமான சாமான்கள் அவ்வண்டிகளில் இல்லை. அதனால், வண்டிகளைக் குறைந்த விலைக்கு விற்க அவர்களால் முடிந்தது. எவருக்கேனும் பகட்டான கார்கள் வேண்டுமானால், அவரிஷ்டப்படி செய்து கொடுப்பதுண்டு. அக்காரணங்களால் கம்பெனி நாளுக்கு நாள் பலப்பட்டு வந்தது.

போர்டு கம்பெனிக்கு ஒரு நாளில் 100 மோட்டார்கள் செய்யக்கூடிய நிலைமை வந்தவுடன் மற்றைப் பங்காளிகள் பயந்துபோய், "இவ்விதம் செய்துகொண்டு போனால், கம்பெனி முழுகிவிடும்," என்று கூக்குரலிட்டார்கள். அதற்குப் போர்டு, 100 கார்கள் செய்வது போதாதென்றும், ஒரு நாளில் 1000 கார்கள் செய்யவேண்டிய நிலைமை வர வேண்டுமென்றும் கூறினார். அதைக்கேட்ட பங்காளிகள் கலவரமடைந்து, போர்டின் மேல் வழக்குத் தொடுக்கத் தீர்மானித்துவிட்டார்கள். அவர்கள் எண்ணப்படி பிற கம்பெனிகளைப் போலப் புதிது புதிதாகத் தமாஷ் கார்களைச் செய்துகொண்டும், பார்வைக்குப் பகட்டான கட்டடங்களில் பணத்தைச் செலவழித்துக்கொண்டு மிருந்திருந்தால், போர்டு கம்பெனி முன்னைய நிலையிலேயே யிருந்திருக்குமே யல்லாமல், தற்கால நிலைமைக்கு வந்திராதென்பது நிச்சயம். அந்தத் தொல்லையை ஒழிப்பதற்கே கம்பெனியில் உள்ள எல்லாப் பங்குகளையும் போர்டு வாங்கிவிட்டார்.

போதும் என்ற எண்ணம் ஒருவகையில் போற்றத் தகுந்ததே. அப்படிப்பட்ட எண்ணமுடையவர்களைப்பற்றிக் குறை கூற எவரும் துணியமாட்டார். போர்டுக்கு அவ்வித எண்ணம் ஏற்படவில்லை. கம்பெனியில் வியாபாரம் பெருகப்பெருக, போர்டு அடிப்படையான உண்மைச் சேவை என்ற கொள்கைக்கு அஸ்திவாரம் ஏற்பட்டதென்று சந்தோஷித்தார். அநேக விதமான கார்களைச் செய்ததனுலும், பந்தயங்களுக்கு வந்த வேறு கார்களைப் பார்த்ததனுலும், அவருடைய அநுபவம் முதிர்ச்சி யடைந்தது. 1905-ஆம் வருடத்திலேயே எந்த விதமான மோட்டார் செய்தால் பொது ஜனங்களுக்குத் திருப்தியேற்படுமென்று ஆராய்ந்து கண்டுகொண்டு, அதற்காக ஒரு திட்டத்தைத் தயார் செய்து வைத்திருந்தார். ஆனல், அவ்விதம் செய்யச் சரியான சாமான்கள் கிடைக்காததால், சமயத்தை எதிர்பார்த்துக்கொண்டிருந்தார். அதிர்ஷ்ட வசமாக ஒரு சந்தர்ப்பம் அவருக்கு ஏற்பட்டது.

பாம் பீச்சு (Palm Beach) என்றவிடத்தில் ஒரு மோட்டார்ப் பந்தயம் நடந்தது. அதற்குப் போர்டினுடைய 6 சிலிண்டருள்ள கார் ஒன்றைக் கம்பெனியார் அனுப்பியிருந்தார்கள். அந்நிய தேசத்திலிருந்து பல வகையான கார்களும் அங்கு வந்திருந்தன. அக்கார்களின் சில பகுதிகள் போர்டு காரிலுள்ள பகுதிகளைக் காட்டிலும் சிறியனவாகவும், பலமுள்ளனவாகவும் போர்டுக்குத் தோன்றின. பந்தயம் நடந்தபோது பிரான்ஸ் தேசத்திலிருந்த கார் ஒன்று அவ்விடத்தில் நொறுங்கிப் போயிற்று. அந்தக்

காரின் ஒரு சிறிய பாகம் போர்டுக்குக் கிடைத்தது. அது மிகவும் இலேசாகவும் உறுதியாகவுமிருந்தது. அஃது எதனால் செய்யப்பட்டதென்று பலரைப்போர்டு கேட்டார். எவராலும் அதனை இன்னதென்று சொல்ல முடியவில்லை. அதைப் போர்டு அவருடைய தொழிற்சாலைக்குக் கொண்டு போய், வேலையாட்களை விட்டு நன்றாய்ப் பரீட்சை செய்யச் சொன்னார். அத்தகைய உறுதியுள்ள சாமானைத்தான் பல நாட்களாகப் போர்டு தேடிக்கொண்டிருந்தார். சோதனை செய்ததில் அந்தப் பகுதி துருப்பிடிக்காததும் வெள்ளி போன்றதுமான வனடியம் (Vanadium) என்ற உலோகம் சேர்ந்த பிரான்ஸ் தேசத்து எஃகு என்று தெரிய வந்தது. விசாரணை செய்ததில், அமெரிக்காவில் ஒருவருக்காவது வனடியம் கலந்த எஃகு செய்யத் தெரியாதென்பதைப் போர்டு அறிந்தார். உடனே போர்டு இங்கிலாந்திலிருந்து எஃகுத் தொழில் தெரிந்த ஒருவரைத் தருவித்தார். பின்னர் அவருக்கு வேண்டிய பல யந்திரங்களையும் தயார் செய்து கொடுத்தார். வனடியம் என்ற உலோகத்தை உருக்க 3,000 டிகிரி உஷ்ணம் வேண்டும். சாதாரண உலைக் களங்கள் 2,700 டிகிரி உஷ்ணத்திற்குமேல் தரமாட்டா. அதற்காகக் கான்டன் (Canton) என்றவிடத்திலுள்ள ஓர் எஃகுக் கம்பெனியில் ஒப்பந்தம் பேசிக்கொண்டு, அவர்களுக்கு வேண்டியபடி 3,000 டிகிரி உஷ்ணம் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்தார். எஃகுக் கம்பெனியாருக்கு அதனால் நஷ்டங்கள் ஏற்படுமானால் அந்த நஷ்டங்களுக்கு ஈடு

4

செய்து கொடுப்பதாகவும் போர்டு வாக்களித்தார். முதல் தடவை செய்த எஃகில் வனடியம் சிறிதே சேர்ந்திருந்தது. இரண்டாவது முறை முயன்றதில் அவர்கள் வெற்றியடைந்தார்கள். எஃகில் வேண்டிய அளவுக்கு வனடியம் சேர்ந்து மிக உறுதியாகவும் பளபளப்பாகவும் இருந்தது. சாதாரண எஃகுக்கு ஒரு பங்கு பலமென்றால், வனடியம் எஃகுக்குச் சுமார் $2\frac{1}{2}$ பங்கு பலமிருந்தது.

வனடியம் எஃகு போர்டுக்குக் கை வந்ததும் மோட்டார்ப் பகுதிகளைத் தனித்தனியாகப் பரி-சோதித்து எந்தெந்தப் பகுதி எவ்வித எஃகினால் செய்யப்பட வேண்டுமென்று ஒரு நிச்சயமான தீர்-மானத்திற்கு வந்துவிட்டார்கள். அவை காரணமாகக் கம்பெனியார் மோட்டார்ப் பகுதிகளுக்கு இருபது வெவ்வேறு வகையான எஃகுகளை உபயோகப்படுத்து-வதென்று முடிவு செய்தார்கள். பலமாகவும் இலே-சாகவும் இருக்க வேண்டிய பத்துப் பகுதிகளுக்கு வனடியம் எஃகினை உபயோகப்படுத்தினார்கள். ஆனால் அவைகள் வெவ்வேறு அளவு வனடியம் கலந்த எஃகினால் செய்யப்பட்டவை. பிற பகுதிகளுக்குச் சாதாரண எஃகினையே உபயோகப்படுத்தினார்கள். அதற்கு முன் நான்கு விதச் சாதாரண எஃகுகளே மோட்டார்த் தொழிலில் உபயோகப்பட்டு வந்தன. அநுபவம் முதிர்ந்தவுடன் எஃகுக்கு அதிக பலம் கொடுக்கக்கூடிய வழிகளைக் கண்டுபிடித்து மோட்டார்-களின் கனத்தைக் குறைக்கக் கம்பெனியார் ஏற்பாடு செய்தார்கள். பிரான்ஸ் அரசாங்கத்துக் கைத்-

தொழில் இலாக்கா அதிகாரிகள் போர்டு கம்பெனியின் எஃகையும் தங்கள் தேசத்தில் செய்யப்படும் எஃகையும் பரிசோதித்துப் போர்டின் எஃகே சிறந்ததென்று அபிப்பிராயம் கொடுத்தார்கள்.

தேகத்தில் முக்கியமான அவயவம் கெட்டுப்போய்விட்டால், மனிதன் இறக்கிறான்; யந்திரங்களும் அவ்வாறே. சில பகுதிகள் பலமில்லாதவைகளாகவும் சில பலமுள்ளவைகளாவும் இருந்தால், யந்திரங்கள் கெட்டுப் போகின்றன. ஆகையால், ஒவ்வொரு பகுதியையும் அதனதன் வேலைக்குத் தக்கபடி வேண்டிய அளவு பலமுள்ளதாகச் செய்து வந்தார்கள். போர்டினால் செய்யப்பட்ட ஒரு கார் உடைந்துவிட்டால், அதற்குக் காரணம் அவருடைய கவனக் குறைவென்றே அவர் பல முறை சொல்லுவதுண்டு. வியாபாரிகளுக்கு அந்தக் குணம் மிகச் சிறந்தது.

எல்லா ஜனங்களுக்கும் ஒரே மாதிரியான மோட்டார் செய்வதில் அவைகளின் பகுதிகள் சிற்சில உயர்ந்தவைகளாகவும், வெகு காலம் உழைக்கக் கூடியவைகளாகவும் இருக்க வேண்டும். அதற்குப் பணச் செலவைப் பாராமல் வனடியம் எஃகே உபயோகப்படுத்தவேண்டும். பொது ஜனங்கள் சுலபமாக ஓட்டக் கூடியபடி கார்களின் யந்திரங்கள் அதிக சூட்சுமமில்லாமல் இருக்க வேண்டும். யந்திரத்திற்குப் போதிய சக்தி வேண்டும். எவ்வளவு நொடியுள்ள ரஸ்தாக்களிற்சென்றாலும் யந்திரம் பழுதாகாமலிருக்க வேண்டும். மிகவும் இலேசாகவும் இருக்க வேண்டும். அப்படியிருந்தால், எவ்விதக் கஷ்டமான சேறு நிறைந்த பாதை-

யிலும் அது போகும்; மலைகளிலும் ஏறும். ஜனக்கூட்டமுள்ள விடங்களிற் போகும்போது அபாயம் நேரிடும்போல இருந்தால், திடீரென்று நிறுத்தவோ திருப்பவோ கூடியதாக விருக்க வேண்டும். கார்களின் கனம் குறைவாயிருந்தால், எண்ணெய் அதிகம் பிடிக்காது. மேற்கண்ட சௌகரியங்களோடு எல்லோருக்கும் உபயோகப்படக்கூடிய 'டி'மாடல் ('T' Model) என்ற மோட்டார் வண்டிகளைச் செய்யப் போர்டு தீர்மானித்துவிட்டார்.

ஒரு மோட்டார் வண்டியை நான்கு பாகங்களாகப் பிரிக்கலாம். அவை யெல்லாம் சுலபமாகப் பிரிக்கக் கூடியனவாகவும் பழுது பார்க்கக் கூடியனவாகவு மிருத்தல் வேண்டும். பகுதிகளுக்கு விலை அதிமாயிருக்கக் கூடாது. வாங்குகிறவனுக்கு வண்டியில் அடிக்கடி ரிப்பேர் ஏற்படுமானால், அதிருப்தி ஏற்பட்டுவிடும். சாமான்கள் எந்த இடத்திற்கும் எளிதில் தூக்கிச் செல்லத் தக்கவைகளாக அமைய வேண்டும். யந்திரக் கூறுபாடுகள் ஒரு கஷ்டமுமில்லாமல் யாவரும் எப்பொழுதும் தெரிந்துகொள்ளக் கூடியனவாக இருத்தல் வேண்டும். பகுதிகள் சிக்கலாக அமைந்துவிட்டால், அவைகளைச் செய்வதும் கஷ்டமாகின்றது. அவ்வாறில்லாமல் எளிதாக அமைந்தால், வண்டிகளை அதிகமாக ஜனங்களுக்கு விற்பதில் சிரமம் ஏற்படாது.

'டி' மாடல் என்பது மேலே சொன்ன விஷயங்களை மனத்திற் கொண்டு செய்யப்பட்டது. வண்டிகளின் பகுதிகளைக் கம்பெனியார் செய்துகொண்-

டிருக்கும்போது அவற்றைப் பற்றிய சந்தேகங்கள் அவர்களுக்கு ஏற்படமாட்டா. அங்ஙனம் எல்லா நன்மைகளும் வாய்ந்த 'டி' மாடல் வண்டிகளை 1908—1909-ஆம் வருடத்தில் செய்து முடித்து விற்பனைக்குக் கொண்டு வந்தார்கள். அப்பொழுது கம்பெனி ஏற்பட்டு ஐந்து வருடங்கள் ஆயின. அதற்கு முன் வேலை செய்து வந்த தொழிற்சாலை $\frac{1}{4}$ ஏகர் விஸ்தீர்ணமுள்ளது. அதில் சராசரி 311 பேர் வேலை செய்து 1,708 வண்டிகளை நிருமித்தார்கள். அதற்கு ஒரு கிளைச்சாலையும் உண்டு. 1908-ஆம் வருடத்தில் சுமார் $2\frac{1}{2}$ ஏகர் விஸ்தீர்ணமுள்ள தொழிற்சாலையாக மாறிய போது கட்டடமும் அவர்களுக்குச் சொந்தமாயிற்று. அப்பொழுது சராசரி 1,908 தொழிலாளிகள் வேலை செய்து, 6,181 வண்டிகளைச் செய்தார்கள். அச்சமயத்தில் அவர்கட்குப் பதினைந்து கிளைச் சாலைகள் இருந்தன. அது வியாபார விருத்திக்கு நல்லதோர் அறிகுறி யாயிற்று. அவர்களிடம் பழைய மாடல் கார்கள் அதிகமாக இருந்தாலும், 'டி' மாடல் வண்டிகளைப்போல அவைகள் அதிகமாக விற்கவில்லை. அப்பொழுது 10,607 'டி' மாடல் வண்டிகள் விற்பனையானதைப் பார்க்கும்போது எந்தக் கம்பெனியும் அம்மாதிரி விற்றிருக்க முடியாதென்றே சொல்லவேண்டும். ஆகையால், 1909-ஆம் வருடத்தில், 'இனி நாங்கள் 'டி' மாடலைத் தவிர வேறு மாடல்கள் செய்யப் போவதில்லை', என்று பொது ஜனங்கட்கு விளம்பரம் செய்துவிட்டார்கள். அந்த விளம்பரத்தைக் கேட்ட கம்பெனியின் ஏஜண்டுகள் வியா-

பாரம் குறைந்து போகுமென்ற பீதியினால், 'ஒரே மாடலில் உங்கள் வேலையை நிறுத்தி விடக்கூடாது' என்று பிடிவாதமாய்க் கம்பெனியாருக்குச் சொன்னார்கள். போர்டு அதைப் பொருட்படுத்தவில்லை. பின்னர்க் கீழ்க்கண்டபடி கம்பெனியார் இன்னொரு விளம்பரமும் செய்தார்கள்.

அந்த விளம்பரம் ஜனங்களுக்கு மகிழ்ச்சியை விளைத்தது, என்றாலும், பலர் "போர்டு கூறியபடி கம்பெனியார் வண்டிகள் செய்து விற்பாரானால், ஆறு மாதங்களுக்குள் அவர்களுடைய வியாபாரம் முடிந்து போகும்," என்று கூறினார்கள். அவர்கள் அங்ஙனம் கூறியதற்குக் காரணம், நல்ல வண்டிகள் குறைந்த விலைக்குச் செய்ய முடியாதென்பதும், பணக்காரர்கள் குறைந்த விலையுள்ள வண்டிகளை வாங்கமாட்டார்கள் என்பதுமே யாகும். பணக்காரர்கள் மாத்திரம் வண்டி வாங்குகின்றார்கள் என்பது எவ்வளவு தாழ்வான அபிப்பிராயம்! 1908-1909-ஆம் வருடத்தில் நடந்த வியாபாரத்திலிருந்து தொழிற் சாலையைப் பெரிதாக்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. அதனால் டெட்ராய்ட்டுக்கு வெளியிலுள்ள ஹைலண்டு பார்க்கு (Highland Park) என்னுமிடத்தில் 60 ஏகர் விஸ்தீர்ணமுள்ள நிலப் பகுதியைப் போர்டு வாங்கினார். அதில் போர்டு கட்ட எண்ணியிருந்த தொழிற் சாலை உலகத்திலேயே இல்லாதது என்பதைக் கேட்ட ஜனங்கள் "எவ்வளவு சீக்கிரத்தில் போர்டு திவால் ஆவார்?" என்று கேட்கத் தொடங்கி விட்டார்கள். அந்தக் கேள்வி போர்டுக்குப் புதிதன்று. அவர்

தொழிலைத் தொடங்கிய நாள் முதல் இப்படியே ஜனங்கள் பேசி வந்தார்கள். வியாபார மர்மத்தை ஜனங்கள் அறியாததனால், தொழிற்சாலையைப் போர்டு ஒருவரே நடத்தி வருகிறார் என்று எண்ணி, அவர்கள் அங்ஙனம் கேட்டிருக்கலாம். புதிய தொழிற்சாலை கட்டினதில் அளவற்ற பணம் செலவாயிற்று. அதனால் கம்பெனியார் வண்டிகளின் விலையைச் சிறிது கூட்டி விற்றார்கள். அப்படி விற்றதில், 18,664 வண்டிகள் செலவாயின. 1910—11-ஆம் வருடத்தில் அவர்களுக்குப் புதியனவாக ஏற்பட்ட சில சௌகரியங்களினால் வண்டிகளின் விலையைக் குறைத்தார்கள். அப்படிக் குறைத்ததில், 34,528 வண்டிகள் விற்கப்பட்டன. 1908-ஆம் வருடத்திற்கும் 1911-ஆம் வருடத்திற்கும் உள்ள வித்தியாசத்தைப் பாருங்கள்! தொழிற்சாலை சுமார் $2\frac{1}{2}$ ஏகர் நிலத்திலிருந்து 32 ஏகர் நிலமாகப் பெருகிவிட்டது. இதற்கு முன் வேலை செய்த தொழிலாளிகளின் மொத்தம் 1,908 ; இப்பொழுதோ, 4,110 பேர்கள் வேலை செய்கிறார்கள். முன்னர்ச் செய்யப்பட்ட வண்டிகளின் தொகை சுமார் 6,000; இப்பொழுது ஏறக் குறைய 35,000. மேற்கண்டவற்றிலிருந்து வியாபார விருத்தியை நாம் ஒருவாறு அறிந்துகொள்ளலாம். வண்டிகளின் விலையைக் குறைத்துக் குணத்தைப் பெருக்கியதே அதற்கு முக்கிய காரணம்.

எந்தத் தொழிலாளியும் குறிப்பிட்ட ஒரு மோட்டார் வண்டியை, 'நானே செய்தேன்,' என்று சொல்ல முடியாது ; அது பலரால் செய்யப்படுவது. ஆயிரக்

கணக்காகத் தொழிற்சாலையில் வேலை செய்யும் ஒவ்வொரு தனி மனிதனுக்கும் வேலையின் ஒரு பகுதி சொந்தம். இங்ஙனம் வியாபாரம் பெருகிப் போர்டு கம்பெனியின் பெயர் உலக முழுவதும் பரவிவிட்டது.

லண்டனிலும் ஆஸ்திரேலியாவிலும் அவர்கள் கிளைச் சாலைகளை ஏற்படுத்தினார்கள். உலகத்தின் ஒவ்வொரு பகுதிக்கும் கப்பல் மூலமாகச் சரக்குகளை அனுப்பி வந்தார்கள். ஆனால், இங்கே கூற வேண்டிய முக்கியமான விஷயம் ஒன்றுண்டு: முதன் முதலில் அமெரிக்காவிலிருந்து சிலர் லண்டன் நகரத்திற்குப் பைசைகில் செய்து அனுப்பினார்கள். அந்நகரத்தின் சீதோஷ்ண ஸ்திதிக்குத் தக்கவாறு அனுப்பிய சைகில்கள் அமையவில்லையாதலால், அவைகள் அவர்களுக்கு உபயோகப்படவில்லை. அது முதல் அமெரிக்கா தேசத்துச் சரக்கென்றால், லண்டன் நகர வாஸிகள் வெறுக்கத் தலைப்பட்டார்கள். அந்த வெறுப்புப் போர்டு மோட்டாருக்கும் ஏற்பட்டது. போர்டு மோட்டார்கள் லண்டனுக்குச் சென்றதும் ஒருவராவது அவைகளைக் கவனிக்கவில்லை. பத்திரிகைகள் அவற்றின் குணங்களைப் பற்றி எழுத மறுத்துவிட்டன. பலர், "இந்த வண்டிகளை வாங்குகின்றவன் பதினைந்து நாளைக்கு அவற்றை வைத்து ஓட்டினால், அவனைப் பாக்கியவான் என்றே சொல்ல வேண்டும்," என்று பரிகாசம் செய்தார்கள். பின்னர், ஸ்காட்லண்டு (Scotland) தேசத்து மோட்டார்ப் பரீட்சை செய்பவர்களுக்கு அனுப்பினார்கள். மலை வழிகளிலும் கரடுமுரடான ரஸ்தாக்களிலும் சுமார் 800 மைலுக்கு

மேலே ஓடிச் சிறிதும் பழுதில்லாமலிருந்த போர்டு கார்களை அனைவரும் மெச்சினர்கள். அச்செய்தி லண்டனிற் பரவியது. வியாபாரமும் சிறிது சிறிதாகப் பெருகத் தலைப்பட்டது; பிரைடனிலுள்ள (Brighton) ஒரு வியாபாரி, கம்பெனியாரிடம் 10 வண்டிகளை வாங்கி, அவைகளைத் தன் மனம் போனபடி யெல்லாம் ஓட்டினன். வண்டிகள் சிறிதும் பழுதாகவில்லை. அதன் பயனாக அந்த வருடத்தில் 600 வண்டிகள் விற்கப்பட்டன. 1911-ஆம் வருடத்தில் ஹென்றி அலெக்ஸாண்டர் (Henry Alexander) என்பவன் போர்டு கம்பெனியிலிருந்து ஒரு 'டி' மாடல் வண்டியை வாங்கி, 4,600 அடி உயரமுள்ள பென் நேவிஸ் (Ben Navis) என்னும் மலையுச்சிக்கு ஓட்டினன். 'டி' மாடல் பின் வாங்குமா? அதன் பயனாக அந்த வருடத்தில் 14,060 வண்டிகள் விற்கப்பட்டன. லண்டனைப் பற்றிய கவலையும் அவர்களுக்கு ஒழிந்தது. உடனே மாஞ்சேஸ்டரில் (Manchester) போர்டு கம்பெனியார் ஒரு மோட்டார்க் காட்சிச் சாலையை ஏற்படுத்தினர். இங்ஙனம் சில வருடங்கள் கழிந்த பிறகு அதைத் தொழிற்சாலையாக மாற்றி, அங்கும் வண்டிகள் செய்யத் தொடங்கினர்கள்.

V

போர்டின் தொழிற்சாலை

ஆரம்பத்தில், கம்பெனியார்கள் தொழிற்சாலைக்கு நல்ல யந்திர மர்மஞ்ஞர்களைப் பொறுக்க முயற்சி செய்தார்கள். கார்கள் பெருவாரியாகச் செய்ய வேண்டிய அவசியம் ஏற்படவே அப்படிப் பொறுக்கும் வேலையை நிறுத்திவிட்டார்கள். "தொழிற்சாலையில் வேலை செய்யத் திறமையுடையவர்களே வேண்டும் என்பது தவறு," என்ற விஷயத்தைக் கண்கூடாகப் போர்டு கண்டுகொண்டார்.

இவ்வுலகில், சாதாரணமாக மனிதர்கள் திண்ணிய மன மில்லாமலும், போதிய அளவு உடம்பில் பலமில்லாமலும் இருந்துகொண்டு காலம் கழிக்கிறுர்கள். உலகத்துக்கு வேண்டிய பொருள்களைக் கைகளாலேயே செய்து கொடுப்பது எளிதன்று. மனிதர்களின் மனம் ஒரே மாதிரியாக எப்பொழுதும் இருப்பதில்லை. போர்டு தொழிற்சாலையிலுள்ள ஒவ்வொரு வேலைக்கும் திறமையுள்ளவனே வேண்டுமென்று எண்ணி, கம்பெனியார் அவர்களைப் பொறுக்கத் தொடங்கினுல், அவர்கள் தொழிற்சாலை நடக்குமா ? எத்தனை வேலையாட்கள் வேண்டுமோ அவ்வளவு பேரைப் பொறுக்கி, அவர்கள் மிகத் திறமையுடையவர்களாக ஆவதற்கு நூறு வருஷம் பயிற்சி கொடுத்தாலும், எண்ணிய-

படி நிறைவேறுவது கஷ்டம். 10,00,000 பேர்கள் கைகளாலேயே வேலை செய்கிறார்கள் என்று வைத்துக்கொண்டால், போர்டு கம்பெனியார் தற்காலம் தினந்தோறும் உற்பத்தி செய்கிற மோட்டார் கார்களைச் செய்து முடிக்க அவர்களுக்குப் பல வருஷங்கள் ஆகுமே!

சிக்கனமாகப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் முறைகள், வேலைகள் செய்யச் செய்யத்தான் அவர்கட்குக் கைகூடின. மோட்டார்ப் பகுதிகளைப் பிறரிடமிருந்து வாங்குவதை விட்டு, அவர்களே அவர்களுடைய தொழிற்சாலையில் செய்யத் தொடங்கின காலம் முதல் சிக்கனம் அதிகம். அவ்வாறு செய்யப்பட்டவைகளில் 'டி' மாடலே முதலானது. போர்டின் தொழிற்சாலையில் இருப்பவர்களிற் சிலர் கருவி செய்பவர்கள்: வேறு சிலர் அனுபவம் முதிர்ந்த வேலைக்காரர்கள்; மற்றும் சிலர் யந்திர மர்மஞ்ஞர்கள்; இன்னும் சிலர் மாதிரி செய்பவர்கள். அவர்கள் மிகவும் திறமை வாய்ந்தவர்கள். முதலில், அவர்கள் போர்டு தொழிற்சாலைக்கு வேலை செய்ய வரும்போது திறமையுடையவர்களாக இருக்கவில்லை. வேலைக்கு வந்த பின்னரே, சிலர் சில மணிநேரத்திலும், பலர் பல நாட்களிலும், வேலைகளைக் கற்றுக்கொண்டார்கள். மிகச் சுருங்கிய காலத்திற்குள் அவர்கள் அந்த வேலைகளைக் கற்றுக்கொண்டிராவிட்டால், அவர்களால் அந்தக் கம்பெனிக்கு யாதொரு பயனுமில்லை. வேலை செய்கிறவர்களிற் பலர், அயல் நாட்டினராக இருந்த விஷயம் இங்கே குறிப்பிடத்தக்கது. போர்டின் தொழிற்சாலை-

யில் உடல் வலி படைத்த நல்ல திண்டர்களுக்கும் வேலை யுண்டு; சோனிகளுக்கும் வேலை யுண்டு; மூன்று வயதுக் குழந்தைகள் செய்யக்கூடிய வேலைகளு முண்டு.

ஒரு போர்டு மோட்டார் கார் ஏறக்குறைய 5,000 உறுப்புகளை யுடையது. அவைகளிற் சில உறுப்புகள் பெரியன; சில நுட்பமானவை. அந்த உறுப்புகள் ஒவ்வொன்றையும் ஓரிடத்திற் சேர்த்து ஒரு மோட்டார் காரின் உருவத்தை உண்டாக்கச் சில மணிகளே செல்லுமாயினும், அதனினும் சுருங்கிய நேரத்திற்குள் எப்படி முடிப்பது என்பதை ஆராய்ந்து வேலைகள் செய்து வந்தார்கள். ஒரு விநாடி அளவு ஒரு வேலைக்காரன் தாமதித்தாலும், அதனால் கம்பெனிக்கு ஏற்படும் நஷ்டம் மிகப் பெரிதாகும். இந்த விஷயத்தில் அவர்கள் பெரிதும் கவனம் செலுத்தி வந்தார்கள். 1913-ஆம் வருடம் அக்டோபர் மாதத்தில் ஒரு மோட்டார் காரை ஓரிடத்தில் உருப்படுத்த, 9-மணி 54-நிமிஷங்கள் பிடித்தன. ஆறு மாதம் கழிந்த பிறகு இன்னொரு சிறந்த முறையால் மேற்சொன்ன வேலைக்கே 5-மணி 56-நிமிஷங்கள் பிடித்தன. உறுப்புகளைக் குறிப்பிட்ட இடத்தில் குவிக்க, யந்திரங்களையே அவர்கள் உபயோகப்படுத்தி வந்தார்கள்.

போர்டு கம்பெனியின் தொழிற்சாலை யொன்றில் செய்த மோட்டார்களை வரிசையாக நிறுத்தி வந்தார்கள். பின்னர் மோட்டாருக்கு வேண்டிய ஒவ்வோர் உறுப்பும் ஒவ்வொரு தனித் தொழிற்சாலையால் செய்யப்படுமாறு திட்டம் செய்தார்கள். ஓர் ஆணி,

தொழிற்சாலையிலுள்ள ஒரு பிரிவில் செய்யப்படுமானல், ஒரு நாளில் செய்து முடிக்க வேண்டிய அந்த ஆணிகளெல்லாம், மோட்டார் கார்கள் வரிசையாக நிறுத்தப்படும் தொழிற்சாலைக்கு வந்துவிட வேண்டும். பிறவும் அவ்வாறே. இதனல் ஒவ்வோர் இலாக்காவும் ஒரு தனித் தொழிற்சாலையாக ஏற்பட்டுவிட்டது.

பிக்கேட் (Piquette) தெருவில் கம்பெனியார் தொழில் நடத்தி வந்தபோது, 18 இலாக்காக்களே இருந்தன. ஹைலண்டு பார்க்கில் (Highland Park) தற்போதுள்ள தொழிற்சாலையிலோ 500 இலாக்காக்கள் இருக்கின்றன. அது தொடங்கினபோது 150 இலாக்காக்கள் இருந்தன. அந்த விவரங்கள் வியாபார விஷயத்தில் அவர்களுடைய முன்னேற்றத்தை விளக்கிக் காட்டும். போர்டு தொழிற்சாலையில் மிகச் சிறந்த புதிய புதிய முறைகளை மேற்கொள்ளாத நாட்களேயில்லை. அவர்களிடம் வேலை செய்பவர்களில் யாருக்காவது தங்களைப் போல் திறமை யுள்ளவர்களில்லை என்ற எண்ணம் வருமானல், அவர்களை உடனே வெளியில் அனுப்பிவிடுவார்கள். திறமையான வேலைக்காரனுக்கு அந்த அகங்காரம் இருக்காது. வேலைகளை அறிந்த ஒருவன் மேலும் மேலும் வேலை செய்துகொண்டு போகவேண்டுமே யன்றி, தன்னுடைய திறமையை மிகப் பெரிதாக எண்ணிக்கொண்டிருக்கக் கூடாது. மேலும் மேலும் ஆராய்ந்து, அதிகமாக வேலை செய்ய முயல்கிறவனுக்கு இவ்வுலகத்தில் முடியாத காரியம் இல்லை. திறமையுடையவன் என்ற கர்வம் எப்பொழுது ஒருவனுக்கு வருகிறதோ,

அப்பொழுது எத்தனையோ காரியங்கள் அவனால் செய்ய முடியாமற் போகும். உலகத்தில் மனிதர்கள் சில காரியங்களைச் செய்யவே முடியாது, என்று சாதிக்கிறார்கள். "மனிதனால் செய்யக் கூடாத காரியம் ஒன்றும் இல்லை," என்பது போர்டின் அபிப்பிராயம். அறிவாளி ஒருவன் ஜனங்களைப் பார்த்து, இவைகள் மனிதனால் செய்யக் கூடியவை, இவைகள் கூடாதவை என்று சொல்லுவானானால், அவன் சொன்ன வார்த்தைகளை மேற்கோள்களாகக் கொண்டு சில சோம்பேறிகள் அது முடியாது முடியாதென்று வாய் ஓயாமல் கதறுகிறார்கள்.

வர வர அனுபவ முதிர்ச்சியினால், மோட்டார் காரிலுள்ள எல்லா உறுப்புகளையும், குறைந்த மனிதர்களைக் கொண்டு, யந்திரங்களின் உதவியால், பலரும் மதிக்கும் குணங்கள் அமைந்தனவாகக் கம்பெனியார் செய்து வந்தார்கள். அந்த முறைகளை விரித்து எழுத இப் புத்தகத்தில் இடமில்லை. உதாரணமாக ஒரு விஷயத்தை மாத்திரம் நாம் இங்கே எழுதுவோம்: போர்டின் தொழிற்சாலை பிக்கெட்டுத் தெருவிலிருக்கும் பொழுது, ஒரு சிலிண்டர் செய்து முடிப்பதற்கு 4,000 அடிகள் தூரம் செல்ல வேண்டும்; இப்பொழுது 300 அடிகள் போதும்.

அநேகமாகப் போர்டின் தொழிற்சாலையில் செய்யப்படும் சாமான்கள் யந்திர இயக்கங்களினாலேயே முடிகின்றன. மனிதர்களுடைய முயற்சி மிகக் குறைவென்றே சொல்ல வேண்டும். 1903-ஆம் வருடத்தில் கம்பெனியார் செய்த வேலையைப்போல இன்னும்

நடக்குமானால், இப்பொழுது 2,00,000 ஜனங்கள் வேலைக்கு வேண்டியிருப்பார்கள். தற்போதுள்ள அவர்களின் தொழிற்சாலையில் 50,000 பேருக்குக் குறைவான மனிதர்களே வேலை செய்து வருகிறார்கள். அவர்களால் ஒரு நாளில் 4,000 மோட்டார் கார்கள் செய்யப்படுகின்றன.

VI

போர்டின் தொழிலாளிகள்

போர்டின் தொழிற்சாலையில் படிப்படியான உத்தியோகங்களும் அவைகளுக்குத் தகுந்த அதிகாரங்களும் இல்லை. வேலை செய்பவர்களின் பெயர் முதலிய விஷயங்களைப் பதிவு செய்யப் புத்தகமும் இல்லை. போர்டின் மனத்தில் தொழில் என்பது ஒரு பெரிய யந்திரமென்ற எண்ணம் உதிப்பதில்லை. ஒரு பெரிய வேலையை ஒழுங்காக நிறைவேற்றுவதற்குப் பலர் வேலை செய்யும் இடமே தொழிற்சாலை. ஓர் இலாக்காவில் வேலை செய்யும் சில தொழிலாளர், இன்னொரு இலாக்காவிலுள்ள மனிதர்கள் என்ன வேலை செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை அறிவதற்காகக் கடிதப் போக்கு வரவு செய்யும் இடமும் அதுவன்று. ஒரு தொழிற்சாலையில் ஒரு மனிதன் தனக்கிட்ட வேலையை ஒழுங்காகச் செய்து வரும் சமயத்தில் இன்னொரு வேலையைக் கவனிக்க அவனுக்குச் சிறிதாவது அவகாசமில்லை. தொழிலாளிகள் மனத்தில் நேச உணர்ச்சி பெருகுவதற்காகப் பல இலாக்காக்களை ஒன்று கூட்டிப் பிரசங்கங்கள் புரிவதும் அநாவசியம். தத்தம் வேலைகளைச் செய்து முடிக்க, மாந்தர் தம்மைத் தாமே அங்கு அடக்கியாள வேண்டும்.

நாம் வேலை செய்யத் தொடங்கிவிட்டால், அவ்வேலையையே ஒழுங்காகச் செய்து முடிக்க வேண்டும். விளையாடும் சமயத்தில் நன்றாய் விளையாட வேண்டும். மேற்சொன்ன இரண்டையும் ஒன்றாகக் கலந்தால், வேலையும் நடவாது; விளையாட்டும் நடவாது. தொழிலாளி வேலையை முடித்தால், செய்த வேலைக்குப் பயன் உடனே கையில் கிடைக்கும். அதன் பின்னரே விளையாட்டுக்கு இடம் ஏற்படும். ஆதலால், போர்டு கம்பெனியில் இன்னார் இன்ன வேலையைச் செய்து முடிக்கவேண்டு மென்பதற்குச் சட்டதிட்டங்கள் இல்லை; உயர்ந்த பதவிகளும் அதிகாரங்களும் இல்லை; சங்கக் கூட்டங்களு மில்லை. ஆனால், இன்றியமையாத சில குமாஸ்தாக்களும் அதிகாரங்களும் மாத்திரம் அங்கு உண்டு.

கம்பெனியார் வேலை செய்யும் மனிதர்களுக்கே எல்லாப் பொறுப்பையும் வைத்து விடுகிறார்கள். அவர்களுக்கு வேலைதான் முக்கிய நோக்கம். வேலையில் தொழிலாளிகள் எவ்வளவுக் கெவ்வளவு திறமையைக் காட்டுகின்றார்களோ, அவ்வளவுக் கவ்வளவு அவர்களுக்கு மரியாதை உண்டு. இம்முறை ஒழுங்கற்றது என்று சிலருக்குத் தோற்றலாம். அந்த முறைகளைக் கைக்கொண்டதனால், அக்கம்பெனியின் தொழிற்சாலையில் தினையளவு துன்பமாவது ஏற்பட்டதில்லை. வேலையே அவர்களை அடக்கியாள்கின்றது. தொழிலாளிகள் வேலை செய்யும் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டு ஒழுங்காக நடந்து வரும்போது, அவர்களை அடக்கியாள்வதற்கு எவரும்

வேண்டுவதில்லை. ரயில்வே கம்பெனியில் பல இலாக்-காக்கள் இருக்கின்றன. ஒரு விஷயத்தைப் பற்றி நாம் அவர்களுக்குச் சொன்னால், அல்லது எழுதினால், நூறு மைல்களுக்கு அப்பால் உள்ள ஓர் ஊரைச் சொல்லி, 'அந்த இலாக்கா அங்கே இருக்கின்றது; அதற்கு எழுதுங்கள்; எங்கள் இலாக்கா வேறு,' என்பார்கள். போர்டும் அங்ஙனம் பல இலாக்காக்களை வைத்துக் கொண்டாரானால், தொழிலாளிகளுக்கு இருக்கவேண்டிய பொறுப்புச் சிதறிப்போகும். அத-னால் கம்பெனிக்குச் சில நஷ்டங்கள் சம்பவிக்கலாம். உண்மையாகவும் யோக்கியமாகவும் வேலை செய்யும் ஒரு மனிதனுக்குப் பதவியால் என்ன பயன் உண்டு? அவன் செய்யும் வேலையே அவனைக் கௌரவிக்குமே!

போர்டு தொழிற்சாலைக்கு வேலை செய்ய, யாரா-யிருந்தாலும் வரலாம்; வேலைத்திறம் வாய்ந்தவர்களைத்-தான் நியமித்தல் வேண்டும் என்ற நியதியில்லை. அவர்-களுக்கு வேலையில் எத்தனை வருஷ அநுபவம் உண்டு என்பதையும் கவனிப்பதில்லை; வேலை செய்ய வருகின்ற-வர்களின் ஆதி வரலாறுகளும் அவர்கட்கு அவசிய-மில்லை. அவ்வரலாறுகள் ஒழுங்காக இல்லாமற்போனால், அதன் நிமித்தம் அவர்களை 'வேண்டா' என்று மறுத்-தலுமில்லை. மிகத் தீயனான ஒருவனைப் போர்டு என்றும் கண்டதில்லையாம். தீயனானாலும், அவனுக்கு அவன் பொறுப்பிலே ஒரு வேலை கொடுத்துவிட்டால், அவன் திருந்துவதற்குப் பல வழிகளிருக்கின்றன. போர்டு கம்பெனியார் மனிதனை வேலைக்கு நியமிக்கின்றார்-களே யல்லாமல் மனிதனுடைய வரலாறுகளை

வேலைக்கு நியமிக்கின்றதில்லை. ஒருவன் ஒரு குற்றம் செய்ததற்காகச் சிறைச்சாலை சென்றால், எப்பொழுதும் அவன் சிறைச்சாலைக்குச் சென்று கொண்டேயிருப்பான் என்று கூறுவது பொருந்துமா? தொழில் செய்ய வருகின்றவனை, "எந்தவூர்? எந்த நாடு? எந்தக் கலாசாலையில் எவ்வளவு படித்தாய்?" என்று கேட்கும் கேள்விகள் அநாவசியம். வேலைக்கு வந்த பிறகு வேலையில் ஊக்கம் சிறிது மில்லாமல் சோம்பேறியாக விருந்தால், அவ்வாறிருப்பவனைப் போர்டு மோட்டார் கம்பெனி என்ன செய்யுமென்பதை ஜனங்கள் நன்றாய் அறிவார்கள். வேலையில் ஊக்கமுள்ளவர்களுக்குப் போர்டு கம்பெனியில் ஒரு குறைவு மிராது. அங்ஙனமில்லாதவர்கள் தத்தம் சொந்த ஊர்களுக்குத் திரும்பிப் போக நேரும்.

கம்பெனியில் வேலை செய்பவர்கள் கீழேயிருந்து வந்தவர்களே. கம்பெனியின் தலைவர் (போர்டு) ஆதியில் ஒரு யந்திர மர்மஞ்ஞராக இருந்தவர்; தெருக்கூட்டியொருவன் ஒரு முக்கியமான இலாகாவை மேல்பார்த்து வருகின்றான்; தெருத்திரிவோர்களாக ஆதியில் இருந்தவர்களெல்லாம் போர்டு கம்பெனியில் சேர்ந்து வேலை செய்த பிறகே, ஒரு யோக்கியதையைச் சம்பாதித்துக் கொண்டார்கள். போர்டு தொழிற்சாலையில் வேலை செய்கிறவர்கள் அநுபவ முதிர்ச்சியினாலும், கூர்மையான அறிவினாலும், எத்தனையோ சிக்கனமான முறைகளைக் கைக்கொண்டு, கம்பெனிக்குப் பெருத்த லாபத்தைச் சம்பாதித்துக் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

கம்பெனியார் புதிது புதிதாகச் செய்து வந்த யந்திரப் பரீட்சைகள் நூற்றுக்குத் தொண்ணூறு வீதம் கை-கூடி வந்தன. இந்தப் பரீட்சைகளால் கம்பெனி அடைந்த நன்மைகள் பல.

VII

யந்திரத்திகில்

செய்த காரியத்தையே ஒரே விதமாகத் திரும்பத் திரும்பச் செய்வது, சிலருக்கு வெறுப்பைத் தரக்கூடியதாக இருக்கின்றது. அப்படிச் செய்வதைப் போர்டும் வெறுக்கின்றார். ஆனால், அங்ஙனம் செய்வது, அநேகருக்கு வெறுப்பைத் தருகின்றதில்லை. சிலருக்கு மூளையை வருத்தி வேலை செய்வது வெகு கஷ்டம். மூளையை வருத்துவதுடன் மெய்வருந்தி வேலை செய்பவர் மிகச் சிலரே. போர்டு கம்பெனியார் "கஷ்டமாயிருக்கும் வேலையே எங்கட்கு வேண்டும்," என்று எவர் மனுச்செய்து கொள்ளுகின்றார்களோ அவர்களையே முதலில் எடுத்துக்கொள்வர். பல ஜனங்கள் தேகச்சிரம மில்லாமல் செய்யக்கூடிய வேலைகளையே விரும்புகின்றார்கள். மூளையை வருத்தி வேலை செய்யச் சிறிதும் அவர்கள் இஷ்டப்படமாட்டார்கள். யந்திர வேலையானது மனிதர்களை யோசிக்கும் திறமையற்றவர்களாகச் செய்துவிடுகின்றதென்பது சில மேதாவிகளின் அபிப்பிராயம். மூளையைச் செலுத்தி வேலை செய்யும் திறமை வாய்ந்தவர்கள் இவ்வுலகில் மிகச் சிலரே. அப்படிப்பட்டவர்களுக்குத் தகுந்த வேலை போர்டு கம்பெனியில் உண்டு. அவ்வித வேலையே அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும். அதனால் அவர்களின்

திறமை அதிகமாகுமேயன்றிக் குறைவதற்கிடமில்லை. மேலே சொல்லியபடி தேக உழைப்பு அதிகமில்லாமலும், சுலபமாகவும் இருக்கக்கூடிய வேலைகளை விரும்புகின்றவர்களின் தொகையே அதிகமென்பதை நாம் ஞாபகத்தில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். அப்படிப்பட்டவர்களுக்கும், போர்டு கம்பெனியில் அளவற்ற வேலைகள் இருக்கின்றன.

சிலருடைய அபிப்பிராயப்படி ஒரே காரியத்தைத் திரும்பத் திரும்பச் செய்வதனால், மனத்திற்கும் சரீரத்திற்கும் அழிவேற்படுகின்றதென்பதைப் போர்டு தன் அநுபவத்திற் கண்டதில்லையாம். உதாரணமாக, ஒரு காலால் அழுத்தி வேலை செய்யக்கூடிய யந்திரமொன்றில் வேலை செய்துகொண்டிருந்த ஒருவன் தன் தேகம் ஒரு புறம் சாய்ந்துகொண்டு வருவதால், வேறு வேலையொன்றைக் கொடுக்கும்படி கம்பெனியாரைக் கேட்டுக்கொண்டான். வைத்தியர், அவனைப் பரீட்சித்துப் பார்த்து, 'அங்ஙனம் வேலை செய்வதால் அவன் உடலில் எந்தக் குறைவும் ஏற்படவில்லை,' என்று கம்பெனியார்க்கு அறிவித்தார். இருந்தபோதிலும், அந்தத் தொழிலாளியின் விருப்பப்படியே, கம்பெனியார் அவனுக்கு வேறொரு வேலையைக் கொடுத்தனர். இரண்டு மூன்று நாட்கள் கழிந்த பின்னர் அவனுக்கு அந்தப் புதிய வேலையில் திருப்தி ஏற்படாமல், பழைய வேலைக்கே தன்னை அனுப்பும்படி கேட்டுக்கொண்டான். நாளொன்றுக்கு 8-மணி நேரம் ஒரே தொழிலைச் செய்துவரும் எந்தத் தொழிலாளிக்கும் பலர் சொல்லு-

கிறபடி உடலில் எந்த மாறுபாடும் ஏற்பட்டதில்லை யென்று போர்டு கூறுகிறார். கம்பெனியார், தொழிலாளிகளின் யோக்கியதை அதிகமாவதைக் கண்டவுடனே, அவர்களின் விருப்பத்தின் பேரில் வேறு இலாக்காவுக்கு மாற்றி விடுவார்கள். அதுதான் சிறந்த முறை யென்பது கம்பெனியாரின் அநுபவம். சில வேலைகள் தேகத்திற்காவது மூளைக்காவது சிறிதேனும் உழைப்பில்லாமல் ஒரே மாதிரியாகச் செய்யப்படவேண்டியிருக்கின்றன. ஒரு தொழிலாளிக்குத் தன் கையைச் சற்று அங்கு மிங்கும் ஆட்டுவதைத் தவிர வேறு வேலையே இல்லை. அவன் அந்தத் தொழிலை 8-வருடங்கள் செய்துவந்து இதுவரையில் 40,000 டாலர்களைச் சேர்த்திருக்கின்றானும். 'எனக்கு இன்னொரு வேலை வேண்டும்,' என்று ஒரு நாளிலும் கம்பெனியாரிடம் அவன் கேட்டதில்லையாம். வேறு தொழிலுக்கு அவனை மாற்றுவதைப்பற்றிக் கம்பெனியார் பிரஸ்தாபித்தால், 'வேண்டா; வேண்டா', என்று சொல்லிவிடுவானும்.

கம்பெனியாரின் அநுபவத்தில் ஒரே காரியத்தைத் திரும்பச் செய்வதால், மனம் சரீரம் முதலியவைகள் மாறுதல் அடைவதாகத் தெரியவில்லை. அவ்வித வேலையில் விருப்பமில்லாதவனைக் கம்பெனியார் வேறு வேலைக்கு மாற்றிவிடுவார்கள். கம்பெனியின் ஒவ்வோர் இலாக்காவிலும் தொழிலை 'A' 'B' 'C' என்று மூன்று வகையாகப் பிரித்திருக்கின்றார்கள். ஆள் சேர்க்கும் இலாகாவிலிருந்து, புதியவனாக வந்த ஒருவனை 'C' என்ற பிரிவிற் சேர்க்கிறார்கள். அதில்

அவனுக்கு அநுபவம் ஏற்பட்டவுடன் 'B' பிரிவுக்கு அனுப்பப்படுகிறான். பின்னர் 'A' பிரிவுக்குப் போகிறான். அதில் சேர்ந்தவர்களே முக்கியமான தொழில்களாகிய ஆயுதம் செய்வதிலேயோ, அல்லது மேற்பார்க்கும் வேலையிலேயோ நியமிக்கப்படுவார்கள். ஆனால் கம்பெனியார், தொழிலாளியின் விருப்பத்திற்கு விரோதமாக யாதொன்றும் செய்வதில்லை.

1914-ஆம் வருடம் ஜனவரிமீ ஒரு தொழிலாளிக்கு நாளொன்றுக்குக் குறைந்த சம்பளம் 5 டாலர்கள் என்று கம்பெனியார் திட்டம் செய்தார்கள். ஆனால், தொழிலாளி ஒரு நாளில் 8-மணி நேரம் வேலை செய்ய வேண்டும். கம்பெனியார் தொத்து நோயுள்ளவர்களைத் தவிர இளைத்திருப்பவர்களையோ, அங்கப் பழுதுள்ளவர்களையோ வேலையை விட்டுத் தள்ளுவதில்லை. அங்கவீனர்களும் குருடர்களும் போர்டு கம்பெனியில் வேலை செய்து வருகிறார்கள். அவர்களுக்குத் தகுந்த வேலையே கொடுக்கப்படுகின்றது. அவர்கள், நல்ல தேகஸ்திதியுள்ளவன் செய்யும் வேலையைக் காட்டிலும் அதிகமாகவே செய்து வருகிறார்களாம். 'கம்பெனியில் அங்கவீனர்களும் வேலை செய்யலாம்', என்று காட்டுவதற்காகவே அவர்கள் வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றார்களேயன்றி, நல்ல நிலைமையுள்ளவர்களுக்குப் பதிலாக அங்கவீனர்களையே வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்பது, கம்பெனியாரின் நோக்கம் அன்று. குறைந்த சம்பளம் கொடுத்துக் குறைந்த வேலையையே வாங்கிக்கொண்டு, அங்கவீனர்களை

வேலைக்கு எடுத்துக் கொண்டால், கம்பெனியின் உற்பத்தி (Production) குறைந்துவிடும். அது போர்டின் கொள்கைக்கு விரோதம். ஒரு வேளை அஃது ஏழைகளைக் காப்பாற்றுவதென்ற சிறந்த தருமமாகக் கருதப் படலாம். ஆனல், அக் கொள்கை மேலானதன்று. போர்டினுடைய கொள்கையோ, அவ்விதமானவர்களுக்குத் தகுந்த வேலை கொடுத்து, மற்றவர்களைப்போல உற்பத்தி செய்யும்படி செய்து முழுச் சம்பளமும் அவர்கட்குக் கொடுக்கப்படவேண்டும் என்பதுதான். ஒருவன் தருமம் கேட்டவுடன் ஏதாவதொன்றைக் கொடுத்துப் 'போ' என்று சொல்லுவது, போர்டுக்குச் சிறந்த தருமமாகத் தோன்றுவதில்லையாம். வியாபாரத்திற்கும் தருமத்திற்கும் வெகுதூரமென்பது போர்டின் கொள்கை. ஒரு தொழிற்சாலையானது பண்டங்களை உற்பத்தி செய்வதற்காகவே ஏற்படுகின்றது. அஃது ஒரு நாளைக்கு எவ்வளவு உற்பத்தி செய்யவேண்டுமோ அவ்வளவு செய்யாத பட்சத்தில் அது ஜனசமூஹத்திற்கு உழைத்ததாக ஆகாது.

போர்டு கம்பெனியார் தொழிற்சாலையிலுள்ள தொழில்களை யந்திர வேலை, கை வேலை, தேக முயற்சி மிகவும் குறைந்த வேலை, நடுத்தரமானது, அதிகமானது, ஈரமானவிடத்திற் செய்யக்கூடியது, உலர்ந்த விடத்தில் செய்யக்கூடியது, ஈரமாயிருந்தால் எவ்விதத் திரவத்தால் ஈரமானது, செய்யும் வேலை சுத்தமான இடத்திலா அசுத்தமான இடத்திலா, அடுப்பின் அருகிலா, உலையின் அருகிலா, அவ்விடத்திலுள்ள

காற்றின் நிலைமை, ஒரு கையாற் செய்யப்படுவது, இரண்டு கைகளாற் செய்யப்படுவது, சத்தமுள்ள இடங்களிற் செய்யப்படும் வேலை, சத்தமில்லாத இடங்களிற் செய்யப்படும் வேலை, நுட்பமான வேலை, இயற்கை வெளிச்சத்திற்செய்வது, செயற்கை வெளிச்சத்திற் செய்வது, ஒரு மணிக்கு எவ்வளவு கருவிகளை ஒருவன் ஆளவேண்டும், அக்கருவிகளின் கனம், வேலை செய்யும் தொழிலாளியின் முயற்சியின் அளவு என்றிப்படிப் பிரித்துப் பார்த்தார்கள். அவ்விதம் பிரித்து ஆராய்ந்து பார்த்ததில், கம்பெனியில் 7,882 தொழில்கள் இருக்கின்றனவென்று முடிவுக்கு வந்தார்கள். அவைகளில் 949 திடகாத்திரர்களாற் செய்யப்பட வேண்டியவை; 3,338 வேலைகளைச் செய்யச் சாதாரண மனிதர்கள் போதும்; மீதமான 3,495 வேலைகளுக்குச் சிறிதும் தேக பலமில்லாத இளைத்த மனிதர்கள் போதும்; அவ்வேலைகளிற் பல பெண்பிள்ளைகளாலும், சற்று வயது சென்ற குழந்தைகளாலும் திறமையாகச் செய்யப்படலாம். கம்பெனியார் மீண்டும், அங்கவீனர்களால் செய்யக்கூடிய வேலைகளைப் பிரித்துப் பார்த்ததில், 670 கால்களில்லாத மனிதர்களாலும், 2,637 ஒரு காலுள்ள மனிதர்களாலும், 2 கைகளில்லாத மனிதர்களாலும், 715 ஒரு கையுள்ளவர்களாலும், 10 குருடர்களாலும் செய்யப்படலாமென்று அறிந்துகொண்டார்கள். மேலே கண்ட விஷயங்களால் அங்கவீனர்களுக்கும் அவர்களாற் செய்யக் கூடிய வேலைகளை ஆராய்ந்து கொடுத்தால், நன்றாய் வேலை செய்து சம்பாதிக்கும்

ஒரு மனிதனைப் போலவே அவர்களும் சம்பளம் பெறலாமென்பது தெளிவாக விளங்குகின்றதல்லவா?

பிறவிச் செவிட்டூமைகளைப் பற்றிக் கம்பெனியாருக்குக் கவலையே யில்லை. அவர்கள், அவர்களுக்குக்கொடுத்த வேலையை வெகு திறமையாய்ச் செய்து வந்தார்கள். தொத்து நோயுள்ளவர்களுக்காகத் தனிக் கட்டடமொன்றும் கட்டப்பட்டிருக்கின்றது. ஆனால், அவர்களுடைய வேலை திறந்த வெளியிலேயே செய்யப்படவேண்டும்.

சமீபத்தில் கம்பெனியார் கணக்கெடுத்தபோது, அங்கிருந்த அங்கவீனர்களின் தொகை 9,563. அவர்களில் 123 பேர் விரல்களோ, முன் கையோ அல்லது ஒரு கையோ இல்லாதவர்கள்; ஒரு மனிதனுக்கு இரண்டு கைகளும் இல்லை; நாலு பேர் முழுக்குருடர்கள்; 207 மனிதர்கள் ஒரு கண் கெட்டவர்கள்; 253 தொழிலாளிகள் அநேகமாக ஒரு கண்ணில்லாதவர்கள்; 37 பேர் பிறவிச் செவிட்டூமைகள்; 60 மனிதர்கள் வியாதியினால் நரம்புத் தளர்ச்சி யடைந்தவர்கள்; 4 பேர் இரண்டு கால்களோ பாதங்களோ போனவர்கள்; 234 பேர்கள் ஒரு காலோ அல்லது பாதமோ இல்லாதவர்கள்; மீதமானவர்கள் சிறிது குறைந்த அங்கமுள்ளவர்கள்.

நூற்றில் 43 பங்கு வேலைகளிற் பழக, ஒரு நாள் போதும். 36 பங்கு வேலைகளுக்கு 1 நாளிலிருந்து 1 வாரம் வரையிற் செல்லும். 6 பங்கு வேலைகளுக்கு 1 அல்லது 2 வாரம் வரையிலும், 14 பங்கு வேலைகளுக்கு 1 மாதம் முதல் 1 வருடம் வரை-

யிலும், பாக்கி 1 பங்கு வேலைக்கு 1 வருடத்திலிருந்து 6 வருஷம் வரையிலும் பிடிக்கும். இறுதியிற் சொன்ன வேலைக்கு மிகுந்த தேர்ச்சி வேண்டும்.

தொழிற் சாலையில் ஒழுங்குதவறி, எவரும் நடக்கக்கூடாது. அகாரணமாக வேலையிலிருந்து ஒருவரை நீக்குவதைத் தடுக்க ஆள் சேர்க்கும் இலாக்கா ஒன்றுக்கு அதிகாரம் உண்டு. ஆனால், அந்த இலாக்கா அதிகாரி இந்த விதியை உபயோகப்படுத்துவது மிக அருமை. 1919-ஆம் வருடம் எடுத்த கணக்கில் 30,155 வேலை மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. அவைகளில் 10,334 பேர்கள் காரணமில்லாமல் 10 நாட்கள் வரையிலும் வேலைக்கு வராததால் நீக்கப்பட்டார்கள். காரணங் காட்டாமல் வேறு இலாக்காவுக்கு மாற்றப்படவேண்டுமென்று கேட்டு, அவ்வாறு மாற்றப்படாமல் கொடுத்த வேலையையும் செய்ய மறுத்ததினால், வேலைநீக்கம் பெற்றவர்கள் 3,702 பேர்கள்; இங்கிலீஷ் படிப்பில்லாமல், அதற்காக ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கும் பள்ளிக்கூடத்திற்குப் போக மறுத்ததனால், தள்ளப்பட்டவர்கள் 38 பேர்கள்; புதியவர்களாகச் சேர்க்கப்பட்டவர்கள் 108 பேர்கள். இலாகாவுக்கு இலாக்கா மாற்றப்பட்டவர்கள் 3,000 பேர்கள், சொந்த வேலையின் நிமித்தம் தாங்களே வேலையிலிருந்து நீங்கினவர்கள் 3,000 பேர்கள். தங்கள் புருஷர்களும் கம்பெனியில் வேலை செய்வதால், 82 பெண்பிள்ளைகள் நீக்கப்பெற்றார்கள். 56 பேர்கள் தப்பான வரலாறுகளைக் கொடுத்ததற்காகவும், வித்தியா இலாகா அதிகாரிகளின் சிபாரிசின்பேரில் 20 மனிதர்களும், வேண்டாதவர்

4 பேரும் ஆக 80 பேர்கள் வேண்டாவென்று தொழிலிலிருந்து நீக்கப்பட்டனர்.

போர்டின் தொழிற் சாலையில் வேலை செய்பவர்கள் கம்பெனியார் சொன்ன வேலையையே செய்யவேண்டும். ஒருவன் செய்யும் வேலை ஒழுங்காக நடக்காவிட்டால், மற்றை வேலைகள் நடக்கமாட்டா. தொழிலாளிகள் இஷ்டம் போல் நடக்கக் கம்பெனியார் அநுமதிப்பதில்லை. கண்டிப்பான சட்டதிட்டங்கள் இல்லாவிட்டால், தொழிற் சாலையில் ஒழுங்கே ஏற்படாது. இட்டவேலை முடியாவிட்டால், எண்ணியபடி பொருள்களை உற்பத்தி செய்ய முடியாது. உற்பத்தி குறைந்தால், சம்பளங்குறையும். கம்பெனியின் விருப்பப்படி வேலை செய்ய இஷ்டமில்லாத ஒரு தொழிலாளி வெளியேறவேண்டும். ஒரு தொழிலாளி மேலேயிருப்பவர்களால் அக்கிரமமாக நடத்தப்பட்டால், அவன் கம்பெனியாரிடத்தில் தன் குறைகளைச் சிறிதும் பயமில்லாமல் சொல்லிக்கொள்ளலாம். அக் குறைகளைக் கேட்டுப் பட்சபாதமில்லாமல் தீர்ப்புச் சொல்லக் கம்பெனியார் போதிய ஏற்பாடுகளைச் செய்திருக்கின்றார்கள். அத்தனை பெரிய தொழிற்சாலையில் சில அநீதிகள் நடப்பது இயல்பே. அவைகள் விரைவிற் கவனிக்கப்பட்டு, ஓர் ஒழுங்குக்குக் கொண்டுவரப்படும்.

ஒரு தொழிலாளி போதிய காரணங்களில்லாமல் தன் இஷ்டம்போல் வேலைக்கு வராமல் நின்றுவிடக்கூடாது. அப்படி மட்டம் போடுகின்றவர்கள் தாம்பூலம் அளிக்கப்பெறுவர். தொழிலாளிகள், தொழிற் சாலைகளில் ஆடிப்பாடி உல்லாஸமாகக் காலங் கழிக்க

எண்ணுதல் கூடாது. தொழிற் சாலை சிங்காரத் தோட்டமா? ஒருவர்க் கொருவர் கலகமியற்றிக் காலத்தை வீணாகக் கழித்தால், அவர்களுக்கு உடனே தாம்பூலங் கொடுத்து அனுப்புவதைத் தவிர, கம்பெனியாருக்கு வேறு வழியில்லை.

கணக்கற்ற மக்கள் வருந்தி வேலை செய்யும் இடமாக ஒரு தொழிற்சாலை அமைகின்றது. ஆதலால், அதனை எப்பொழுதும் சுத்தமாகவும், நல்ல வெளிச்சமும் நல்ல காற்றும் உள்ளே வந்து உலாவும்படியாகவும் அமைத்திருக்கிறார்கள். யந்திரங்களெல்லாம் சாஸ்திர முறைப்படி அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றனவாதலின், எந்தத் தொழிலாளியும் சிறிதும் வருத்தமின்றி மிக எளிதாக வேலை செய்யலாம். அபாயம் விளைவிக்கக் கூடிய யந்திரங்கள் அவர்களிடத்தில் இல்லை. தொழிலாளிகட்கு அபாயம் ஏற்படுவதும் மிகவரிது. ஒருவேளை ஏதேனும் ஓர் அபாயம் ஏற்படினும், அதன் காரணத்தை விசாரித்து ஒழுங்கு செய்யக் கம்பெனியார் சில அதிகாரிகளை நியமித்திருக்கின்றார்கள். "தொழிற்சாலைகள் அபாயத்தை விளைவிக்கக்கூடிய இடங்கள்," என்று பலர் சொல்லுவதைப் போர்டு கண்டிப்பாய் மறுக்கின்றார். எப்பொழுதும் அபாயத்தையே மனத்தில் எண்ணிக்கொண்டு வேலை செய்யும் சில தொழிலாளிகட்கு அஃது ஏற்படினும் ஏற்படலாம். வேறு சிலருக்கு அவர்தம் கவனக் குறைவினால் ஏற்படலாம்; மற்றுஞ் சிலருக்கு 'மெஷீன் நம்மை என்ன செய்யும்' என்று அடாபிடித்தனமாக வேலை செய்தால் அபாயம் உண்டாகலாம். அவற்றுக்கெல்லாம்

கம்பெனியார் பொறுப்பாளிகள் அல்லர். ஒழுங்கற்ற கட்டடங்கள், குறைபாடுகள் நிறைந்த யந்திரங்கள், இடக் குறைவு, போதிய பாதுகாப்பில்லாமை, அசுத்த-மான நிலைமை, தீங்கு விளைவிக்கும் விளக்குகள், அசுத்தக்காற்று, ஒழுங்கில்லா உடை, அஜாக்கிரதை, அறியாமை, மனமாறுபாடு, ஒத்துழையாமை முதலிய-வைகளே அபாயம் விளைவிப்பதற்குக் காரணங்களாகும்.

மேலே கூறியவைகளுள் ஒவ்வொன்றையும் நன்குய்க் கவனித்துச் செய்யப்பட்ட போதுமான ஏற்பாடுகள் போர்டு தொழிற் சாலையில் உண்டு. அதனல், அத்தொழிற் சாலையில் அபாயம் ஏற்-படுவதே யில்லை. தொழிற் சாலைகள் மனிதர்களைக் கொல்லும் இடமன்று. போர்டின் தொழிற்சாலை பல மனிதர்கள் இன்பமாக வாழும் ஒரு புதிய உலகமாகக் கருதப் படுகின்றது.

VIII

சம்பளம்

ஒரு தொழிற் சாலையில் மெய்வருந்தி வேலை செய்யும் ஒரு தொழிலாளியின் பலமானது ஒரு நாளைக்கு எவ்வளவு குறைகின்றது என்பதையும், மறு-நாள் வேலைக்கு அவன் உடம்பில் எவ்வளவு பலம் இருக்கவேண்டும் என்பதையும் எவராலும் நிறதிட்ட-மாகச் சொல்லமுடியாது. குறைந்த பலத்தை அந்தத் தொழிலாளி மறுபடியும் பெறுவதற்கு எத்தனை நாட்-கள் பிடிக்கும் என்பதைத் தீர்மானமாகச்சொல்லுதலும் முடியாது. பல வருஷங்கள் வேலை செய்து கிழத்தனம் அடைந்த தொழிலாளிகளுக்கு, உபகாரச் சம்பளம் கொடுக்கப் போதுமான மூலதனத்தை ஒதுக்கிவைக்கத் தொழிற் சாலைகளுக்கு இயலாது. வருஷங்கள் செல்லச் செல்ல, அந்தச் சம்பள விஷயமாகப் பல விஷயங்களைப் போர்டு அறிந்துகொண்டார். தொழிலாளிகளுக்கு அதிகமாகச் சம்பளம் கொடுக்கும் விஷயம் உற்பத்தி செய்த பொருள்களின் விற்பனையைப் பொறுத்தது. தாராள சிந்தையோடு அதிகமான சம்பளத்தைக் கொடுக்க ஏற்பாடுகள் செய்தால், வியாபாரம் முன்-னேறாது : விற்பனையும் குறையும். சம்பளத்தை அதிக-மாக்கி உற்பத்திப் பொருள்களைக் குறைத்தல், தொழிற்சாலை நின்று போவதற்கு ஒரு நல்ல அறிகுறி.

சம்பள வரையறை 'T' மாடல் மோட்டார் வண்டிகள் செய்த பின்னரே போர்டு கம்பெனியாரால் ஏற்பாடு செய்ய முடிந்தது. அதற்குமுன் கம்பெனியிலிருந்து கிடைக்கும் லாபத்தைத் தொழிலாளிகளுக்கும் பிரித்துக் கொடுத்து வந்தார்கள். 1909-ஆம் வருடத்தில் வேலையில் 2 வருட அநுபவமுள்ளவர்களுக்கு 8,000 டாலர்களைப் பிரித்துக் கொடுத்தார்கள். அப்படிச் செய்ததில் லாபத்தில் 100-க்கு $7\frac{1}{2}$ பங்கு வீதம் தொழிலாளிகளுக்குக் கிடைத்தது. 3 வருட அநுபவமுள்ளவர்கள் 100-க்குப் பத்து வீதம் பெற்றார்கள். 1 வருட அநுபவமுள்ளவனுக்கும் 100-க்கு ஐந்து வீதம் கிடைத்தது. அந்த லாபப் பிரிவுகளெல்லாம் 1 நாளைக்கு 1 தொழிலாளிக்குக் கிடைக்கும் சம்பளத்தைப் பொறுத்தவை. குறைந்த அநுபவமுள்ளவர்கள் மேலே கூறியபடி லாபப் பகுதியைப் பெருவிட்டாலும், தக்க பரிசுகளைப் பெற்றார்கள். இவற்றை யெல்லாம் போர்டு மனத்தில் வைத்துக்கொண்டு, 1914-ஆம் வருடம் ஜனவரி மாதம் ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் சில நிபந்தனைகளின் பேரில் நாளொன்றுக்கு 5 டாலருக்குக் குறையாமல் சம்பளம் பெற ஏற்பாடு செய்தார். இந்த ஏற்பாடுகளைக் கண்டு சில தொழிற்சாலைக்காரர்கள் முணுமுணுத்தார்கள். போர்டு கம்பெனியார் தொழிலாளிகட்குக் கொடுத்துவரும் சம்பளம் அவர்களுக்கு அச்சத்தை உண்டாக்கிற்று. வருங் காலத்தில் வியாபாரம் ஓங்க வேண்டுமென்றால், சம்பள விஷயமான இந்த அஸ்திவாரம் இன்றியமையாததே. தொழிலாளி-

6

களின் வயிற்றில் அடித்து நடத்தப்படும் வியாபாரத்திற்கு முடிவானது மிகச் சமீபம் என்றே சொல்லவேண்டும்.

அந்த ஏற்பாட்டுடன் போர்டு கம்பெனியார் நின்று விடாமல், அவர்களுக்குக் கிடைக்கும் லாபத்தையும் பகுத்துக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்தார்கள். இதனால், 100-க்கு 60 பேர்கள் லாபத்திற்குப் பங்காளிகள் ஆனார்கள்; 6 மாதங்களில் 100-க்கு 78 பேர் ஆனார்கள் ; 1 வருஷத்தில் 100-க்கு 87 பேர் ஆனார்கள். $1\frac{1}{2}$ வருஷத்திற்குள் ஏறக்குறைய எல்லாத் தொழிலாளிகளும் லாபத்திற்குப் பாத்திரர்கள் ஆனார்கள்.

அதனால், முதலாளிகளுக்கும் தொழிலாளிகளுக்கும் நல்ல ஒற்றுமை ஏற்படுவதுடன், இருவரும் ஒரு வழியில் நல்ல பங்காளிகளாகிப், பல நன்மைகளை அடைகின்றார்கள்.

IX

குறைந்த விலையில் உயர்ந்த பொருள்கள்

வியாபாரநிலை எப்படி இருந்தபோதிலும், கடை-யில் பொருள்கள் குறைந்த விலையில் கிடைக்குமானால், அப்பொருள்களை வாங்குவோர் பலராவர். அது வியா-பாரங்களின் அடிப்படையான விஷயங்களுள் ஒன்று. சில சமயங்களில் தொழிலுக்கு வேண்டிய மூலப்-பொருள்கள் (Raw materials) மிகக் குறைந்த விலைக்குக் கிடைத்தாலும், அப்பொருள்கள் விற்கப்-படுவதில்லை. வியாபாரிகள் தங்கள் கைவசமிருக்கும் அதிக விலையுள்ள சரக்குகளை விற்பதற்குமுன் மூலப்-பொருள்களை வாங்கச் சம்மதப் படாததே அதற்குக் காரணம். பொருள்களின் விலை ஒன்றுக்கு இரண்-டானால், அது சரியான வியாபாரம் என்று சொல்லப்-படாது. தேக சௌக்கியமுள்ள ஒரு மனிதனது தேக நிலையைப் போலவே விலைகளும் இருக்க வேண்டும். விலை அதிகமாக விருந்தாலும், வாங்குகின்றவர்களுக்கு அந்தப் பொருள்கள் கிடைப்பதில் கஷ்டம் ஏற்-படுமோ என்ற பயம் தோன்றினால், எப்படியாவது அதிக விலை கொடுத்து வாங்கியே தீர்வார்கள். சர்க்-கரைப் பஞ்சம் வருமென்று ஒரு வதந்தி ஏற்பட்ட-போது 10 பவுண்டு சர்க்கரைக்கு மேல் வாங்கி அறி-யாதவர்களெல்லாம் 100 அல்லது 200 பவுண்டு

எடையுள்ள சர்க்கரைப் பொதிகளை வாங்கத்தொடங்கினார்கள். அவர்கள் அப்படிச் செய்யவே, பண ஆசை பிடித்த வியாபாரிகள் சர்க்கரை மூட்டைகளை மேலும் மேலும் வாங்கிக் கிடங்குகளில் நிறைத்தார்கள். ஐரோப்பிய மகா யுத்தம் நடந்த காலத்திலே, நமக்கு வேண்டிய பொருள்கள் கிடைப்பது அருமையாக இருந்தன அல்லவா! அதற்குக் காரணம் வேண்டிய அளவை மீறி வாங்கத் தொடங்கியதே ஆகும்.

ஒரு பொருள் கிடைப்பது அருமையாக இருந்தாலும், அரசாங்கத்தார் அந்தப் பொருளை விற்கும் நிர்வாகத்தை ஏற்றுக்கொண்டு பொருள்களையெல்லாம் ஓரிடத்திற் சேகரம் செய்து வைத்துவிட்டாலும், விலையைக் கவனிக்காமல் வாங்குகின்ற ஒரு மனிதனுக்கு விரும்பிய பொருள்கள் எளிதில் கிடைக்கின்றன. ஒரு சரக்கை ஒரு நாளைக்கு எவ்வளவு செய்யலாமென்றும், ஒரு மாதத்தில் எவ்வளவு செய்யலாமென்றும், நாம் சுலபமாய்ச் சொல்லி விடலாம். அதிலிருந்து அடுத்த நாளிலும் அடுத்த மாதத்திலும், எவ்வளவு சரக்குகளை உற்பத்தி செய்வார்கள் என்பதைச் சொல்ல முடியாது. அதுபோலவே ஜனங்கள் வாங்குகிற அளவும் நமக்குத் தெரியாது. அதற்கு அதிகப் பணம் செலவழித்துப் பொருள்கள் செலவாகும் அளவை ஒருவேளை நாம் கண்டுபிடித்தாலும், அது சரித்திரம் எழுதுவோர்களுக்குப் பயன் படுமேயல்லாமல், வியாபாரத்திற்கு அந்த விபரங்கள் பயன்படமாட்டா. ஒரு காலத்தில் ஒரு பொருள் ஒரு

மடங்கு ஜனங்களுக்கு வேண்டுமென்றால், அதே பொருள் இன்னொரு காலத்தில் இரு மடங்காக வேண்டி யிருக்கிறது. ஆதலின், இம் முயற்சியால் பயனில்லை.

ஜனங்களுக்கு வேண்டிய பொருள்கள் குணத்தினாலும், விலையாலும், அடிக்கடி மாறுபடுகின்றன. வேண்டிய பொருளின் அளவு அதன் விலைக்குத் தக்கபடி மதிக்கப்படுமே யல்லாமல், இவ்வளவுதான் என்று நிறுதிட்டமாய் ஒருவராலும் சொல்ல முடியாது. எப்படி யிருந்தபோதிலும், ஜனங்களுக்குள் வியாபாரம் என்பது எத்தனையோ இலாபங்களையும் நஷ்டங்களையும், தன்னிடத்தில் கொண்டது என்ற பலமான நம்பிக்கை பரவி வருகிறது. நல்ல வியாபாரம் என்றால், பெருத்த இலாபம் கிடைக்க வேண்டும் என்பதும் அவர்களுடைய எண்ணம். சிலர் தாங்கமுடியாத விலையை ஒரு பொருளுக்கு வைத்து விற்பதனால், நல்ல இலாபத்தை யடையலாம் என்கிறார்கள். அது நல்ல வியாபார முறையா! போர்டு கம்பெனியார் ஒருபோதும் அப்படி வியாபாரம் செய்ததில்லை.

ஆகையினால், தொழிலுக்கு வேண்டிய பொருள்களின் அளவை மீறிப் போர்டு கம்பெனி எந்த நாளிலும் வாங்கினதில்லை. விலை அதிகமாக விருந்தால் குறைவாகவும், விலை குறைவாக விருந்தால் அதிகமாகவும் வாங்குவதில்லை. கம்பெனிக்கு அதிகப் பொருள்கள் வேண்டியிருந்தால் அதற்காகப் பேரம் செய்வதுமில்லை. பணமோகம், பொருள் உற்பத்தி செய்கிற எவனையும் கொல்லும். ஒருவனுக்கு எவ்வளவு

பொருள் வேண்டுமோ, அதற்கு மேல் ஓர் இம்மியா-வது குறைத்தும் கூட்டியும் வாங்கலாகாது. அப்படிச் செய்வது வியாபாரத்தில் வரும் தொல்லையை நீக்கும். போர்டு கம்பெனியார் உற்பத்தி செய்கிற பொருள்-களின் விலைகள், எல்லா ஜனங்களும் பொருள்களை வாங்கி அநுபவிக்கவேண்டும் என்ற நோக்கத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டிருக்கும். அதனால் ஏற்-பட்ட பிரயோஜனங்களைக் கீழ் வரும் ஜாபிதாவி-லிருந்து தெரிந்து கொள்ளலாம்:

வருடம்	விலை (டாலர்களில்)	செய்த மோட்டார் வண்டிகளின் மொத்தம்.
1909—1910	டா. 950	18,664
1910—1911	டா. 780	34,528
1911—1912	டா. 690	78,440
1912—1913	டா. 600	1,68,220
1913—1914	டா. 550	2,48,307
1914—1915	டா. 490	3,08,213
1915—1916	டா. 440	5,33,921
1916—1917	டா. 360	7,85,432
1917—1918	டா. 450	7,06,584
1918—1919	டா. 525	5,33,706

மேலேகண்ட இரண்டு வருஷங்களும் யுத்த காலம். அப்பொழுது தொழிற்சாலை யுத்த வேலைகள் செய்து-கொண்டிருந்தன.

1919—1920	டா. 575—440	9,96,660
1920—1921	டா. 440—335	12,50,000

மேலே கண்ட விவரங்களை எழுதும் காலத்தில் ஒரு காரின் விலை 497 டாலர்கள். குணமுள்ள நல்ல பொருள்களால் செய்யப்பட்டு, மிகக் குறைந்த விலைக்கே அந்த வண்டிகள் கம்பெனியால் விற்கப்பட்டிருக்கின்றன. போர்டு கம்பெனியைப் போலுள்ள மோட்டார் கம்பெனிகள் ஒரு புதிய மோட்டார் வண்டி செய்தால், அதை வாங்கி நன்றாய்ப் பரீட்சை செய்து, அதில் நல்ல முறை காணப்பட்டால், கம்பெனியார் அம்முறையைப் பின்பற்றுவார்கள். வண்டி வாங்கினதும் ஒரு சாலையில் நன்றாக ஓட்டி, பின்னர்த் தனியாக ஓர் இடத்திற்குக் கொண்டுபோய், அதில் காணப்படும் உறுப்புக்களைப் பரீட்சை செய்வார்கள். கம்பெனி செய்யும் அந்தக் காரியங்களை யெல்லாம் பத்திரிகைக் காரர்கள் எப்படியோ அறிந்து, அன்றைக்கே பத்திரிகைகளில் பிரசுரம் செய்து விடுவார்கள். இதைப் பார்த்த சிலர் 'ஹென்றி போர்டு அவரால் செய்யப்பட்ட போர்டுகாரில் ஏறிப் போவதில்லை,' என்று அப்பொழுது குறை கூறினார்கள். ஒரு சமயம் இங்கிலாந்தில் பிரசித்தி பெற்ற லான்சேஸ்டர் (Lanchester) என்னும் மோட்டார் காரைப் போர்டு வாங்கினார். அதை அநேக மாதங்கள் லாங் ஐலண்டு தொழிற்சாலை (Long Island Factory)யில் வைத்திருந்து ஒருநாள் டெட்ராய்ட்டுக்குப் போர்டு ஓட்டிச் சென்றார். அவர் நியூ யார்க்குப் பட்டணத்தின் வழியாக லான்செஸ்டர் மோட்டார் காரில் ஏறிச் சென்றுகொண்டிருக்கும்போது, பத்திரிகை ரிபோர்ட்டர்கள், "ஐயா, நீங்கள் ஏன் போர்டு மோட்டார் காரில்

சவாரி செய்வதில்லை?'' என்று கேட்டார்கள். அதற்குப் போர்டு, "நீங்கள் கேட்ட கேள்வி நல்ல கேள்வி; எனக்கு இப்பொழுது விடுமுறை; அவசரமொன்றுமில்லை; வீட்டுக்கு நான் சாவகாசமாய்ப் போகலாம்; அதனால்தான் போர்டு மோட்டாரில் ஏறி வரவில்லை,'' என்று விடை கூறினார்.

யந்திரங்களும் யந்திர முறைகளும் தொழிலாளிகள் வயிற்றில் மண்ணைப் போட்டுவிட்டன என்று சிலர் அபிப்பிராயப்படுகிறார்கள். முதலாளி முதலாளியாய்க்கொண்டே போகிறதனால், ஏழைகள் வேலையில்லாமல் திண்டாடுகிறார்கள் என்பதே அவ்வபிப்பிராயத்திற்குக் காரணம். இந்தக் கேள்வி நியாயமான கேள்வியே என்றாலும், சிறிது வேடிக்கையையும் உண்டுபண்ணுகிறது. கோச்சுவண்டி ஓட்டுகிறவர்கள் இருப்புப் பாதைகள் வந்ததும் வேலைகளை இழந்துவிட்டார்கள். நாம் இருப்புப் பாதைகளைப் பகிஷ்கரித்து வண்டி யோட்டிகளை வைத்துக்கொண்டோமா? கோச்சுவண்டி ஓட்டுகிறவர்களைப் பார்க்கிலும் இருப்புப் பாதைகளில் வேலை செய்கிறவர்களின் தொகை அதிகமல்லவா? முதன் முதலில் செருப்புகள் கையாற் செய்யப்பட்டன. இப்பொழுது அவைகள் யந்திரங்களாற் செய்யப்படுகின்றன. கையாற் செய்யப்பட்டபொழுது பணமுள்ளவனே அவைகளை வாங்க முடியும். பணமில்லாதவர்கள் கோடைகாலத்திற் கூட வெறுங் காலால் நடக்கவேண்டியிருந்தது. இப்பொழுது செருப்பு அணியாதவர் எவராகிலும் உண்டா? இவைகளால் ஒரு விஷயம் புதிதாகக் கண்டு-

பிடிக்கப்படும்பொழுது கணக்கற்ற மனிதர்களுக்கு வேலைகள் அகப்படுகின்றன என்பது தெளிவாய் விளங்குகின்றதல்லவா? எஃகுத் தொழில் முன்காலத்தில் கையாற் செய்யப்பட்டு வந்தது. இப்பொழுது அத்தொழில் யந்திரங்களை வைத்து நடத்தப்பட்டபோதிலும், தொழிற்சாலையில் எத்தனையோ மனிதர்கள் வேலை செய்வதை நாம் பார்க்கின்றோமல்லவா? அஃது இனியும் அப்படித்தானிருக்கும். அந்த உண்மை சிலருக்கு விளங்காது. அதற்காகக் கவலை வேண்டா.

போர்டு கம்பெனிக்கு எத்தனை மோட்டார் கார் வேண்டுமோ, அவைகளைக்காட்டிலும் அதிகமாகச் செய்ய முடியும். செய்வதிலும் கம்பெனிக்கு விருப்பந்தான். ஆனால், ஒரு குடும்பத்திற்கு, அவர்கள் செய்கிற பலமாதிரி மோட்டார்களில் எவ்வளவு வேண்டியிருக்கும் என்பதை அவர்களால் அறிய முடியுமா? சில வருடங்கள் வரையிலும் அந்த விஷயத்தைப் பற்றிக் கம்பெனியார் கவனம் செலுத்தவேயில்லை.

நல்ல நிர்வாகம் வேலைக்காரர்களிடமிருந்தாவது, வாங்குகிறவர்களிடமிருந்தாவது, பெரிய லாபத்தைச் சம்பாதிக்க முடியாது. நிர்வாகமே இலாபத்தையும் உற்பத்தி செய்யவேண்டும். "உயர்ந்த சாமான்களால் பொருள்களைச் செய்; சம்பளத்தைக் குறைக்காதே; வாங்குகிறவர்களின் சக்திக்கு மீறி விலையைப் பெருக்காதே; செய்யும் காரியங்களை ஆழ்ந்து ஆழ்ந்து எண்ணிப் பார்த்துச் செயல்களைப் பழைய நிலைமையைக்காட்டிலும் மேன்மையாகச் செய். அப்படிச்

செய்வதனுல்; வியாபாரிகள் உண்மையாகச் சமூஹ-சேவை செய்கிறவர்களாகி, எல்லா நன்மைகளேயும் அடைவார்கள்,'' என்று போர்டு பலவிடங்களிலும் வற்புறுத்திக் கூறுகின்ருர்.

———

X

பணம் யஜமானனா வேலைக்காரனா?

1920-ஆம் வருடம் டிசம்பர் மாதத்தில் வியாபாரம் எல்லா நாடுகளிலும் தத்தளித்துக்கொண்டிருந்தது. பல மோட்டார்த் தொழிற்சாலைகள் மூடப்பட்டன. சில மூடும் தறுவாயிலிருந்தன. மூடப்பட்ட தொழிற்சாலைகள் பாங்கிக் காரர்களிடத்தில் சிக்கிக்கொண்டன. ஒவ்வொரு தொழிற்சாலையைப் பற்றியும் வேடிக்கையான பல வதந்திகள் கிளம்பின. போர்டினுடைய தொழிற்சாலையைப் பற்றி ஜனங்கள் என்ன சொல்லிக்கொள்ளுகிறார்கள் என்பதை அறிய அவருக்கு ஆவலுண்டாயிற்று. விசாரித்துப் பார்த்ததில், போர்டு மோட்டார் கம்பெனிக்கு ஏராளமாகப் பணம் வேண்டியிருக்கின்றதென்றும், வேண்டிய பணம் கம்பெனிக்குக் கிடைக்கவில்லையென்றும், சொல்லிக் கொண்டதாகத் தெரியவந்தது. இம்மாதிரி வதந்திகளை மறுப்பதில் போர்டு சிரமம் எடுத்துக்கொள்வதில்லை. ஆனால், பணம் கடன் வாங்கக்கூடாது என்ற பிடிவாதத்தோடிருந்த போர்டு தினந்தோறும் வால் தெருவில் (Wall Street) பணத்திற்காக வீடு வீடாய் அலைகிறார் என்றும், எல்லோரும் கடன் கொடுக்க மறுத்துவிட்டார்களென்றும், அதனால் போர்டு, கம்பெனியை மூடிவிட்டு, ஓட்டாண்டியாய்த் திரியவேண்டுமென்றும் சொல்லிக் கொண்டார்கள்.

1919-ஆம் வருடத்தில் கம்பெனிப் பங்காளிகளிடமிருந்து மீதமான பங்குகளை வாங்குவதற்காக 7,00,00,000 டாலர்களை நோட்டுகளின் பேரில் போர்டு கடன் வாங்கினர். அந்தக் கடனில் பாக்கி கொடுக்கவேண்டிய தொகை 3,30,00,000 டாலர்கள். அரசாங்கத்தாருக்கு வருமான வரியாகக் கொடுக்கவேண்டிய தொகை 1,80,00,000 டாலர்கள். போர்டு, கம்பெனித் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய போனஸ் (Bonus) தொகை 70,00,000 டாலர்கள். எல்லாம் சேர்ந்து 1921-ஆம் வருடம் ஜனவரி மாதம் முதல் தேதியிலிருந்து ஏப்பிரல் மாதம் 18-ஆம் தேதிவரையில் அவர் கொடுக்கவேண்டிய தொகை 58,000,000 டாலர்கள். அப்பொழுது கம்பெனிக்குப் பாங்கிகளில் இருந்த கையிருப்புத் தொகை 20,000,000 டாலர்கள். அதனல் 38,000,000 டாலர்கள் கடன் வாங்காமல் முடியாது. உண்மையாக அஃது ஒரு பெரிய தொகைதான். வால் தெருப் பாங்கர் (Bankers) களின் உதவியில்லாமல் அத்தொகையை எளிதாகப் பெறமுடியாது. கடன் வாங்குவதற்குப் போதிய மதிப்பும் கம்பெனிக்கு இருந்தது.

அந்தக் காரணங்களை மேற்கொண்டு போர்டு மோட்டார்க் கம்பெனி முழுகிவிடுமென்று வதந்திகளைக் கிளப்பி விட்டார்கள். அந்தச் செய்தியை வெளி நாடுகளிலுள்ள பத்திரிகைகளெல்லாம் எழுதத் தொடங்கிவிட்டன. போர்டுக்குச் சந்தேகங்கள் அதிகமாயின. பாட்டில் கிரீக்கு (Battle Creek) என்னு மிடத்திலுள்ள ஒரு செல்வந்தரான பத்-

திரிகாசிரியர் கம்பெனியின் நிலையைப்பற்றிப் பல துண்டுப் பிரசுரங்களைப் பரப்பினார். அந்த வதந்தியையும் போர்டு மறுக்கவில்லை. வேண்டிய பணத்திற்காகத் திட்டமொன்று தயார் செய்யப்பட்டது. ஆனால், அத்திட்டத்தில் கடன் வாங்க எந்த ஏற்பாடும் இல்லை. அச் சமயங்களில், பாங்கிகளில் கடன் வாங்குவது கவலைக்கிடமென்பது பலரும் அறிந்த விஷயம். அவர்களுக்கு வேண்டிய தொகையைப் பெறுவதற்காகச் சில சிக்கன முறைகளைப் பின்பற்றுவதைப் பற்றிக் கம்பெனியார் கவனம் செலுத்தி வந்தார்கள்.

1920-ஆம் வருடத்திலிருந்த போர்டு கம்பெனியாரின் வியாபார நிலையைப் பற்றி இங்கே சிறிது கவனிக்க வேண்டுவது அவசியம். யுத்த காலத்தில் வியாபாரம் செய்தால் அதிகமாகப் பணம் கிடைக்குமென்று எண்ணி, எத்தனையோ தொழில்கள் தோன்றி மறைந்தன. ஜனங்கள் பண்டங்களை வாங்குவதில் மீன மேஷம் பார்த்தார்கள். அப்பொழுது போர்டு மோட்டார்க் கம்பெனிக்கு வியாபாரம் நடந்து கொண்டே யிருந்தாலும், அதற்கும் சிறிது தடை ஏற்படலாமென்பது கம்பெனிக்குத் தெரியும். அப்பொழுது கார்களுக்கு விலையைக் குறைக்கக் கம்பெனியால் முடியவில்லை. ஜூன் மாதத்தில் கம்பெனியின் வியாபாரம் படுக்க ஆரம்பித்தது. செப்டெம்பர் மாதம் வரைக்கும் வரவரக் குறைந்ததேயன்றி, பெருகும் வழி ஏற்படவில்லை. ஜனங்களால் வாங்கமுடியவில்லை என்ற உண்மையைக் கம்பெனியார் அறிந்தவுடனே அரிய முயற்சிகள் செய்து செப்-

டெம்பர் மாதத்தில் டூரிங் காரின் (Touring Car) விலையை 575 டாலர்களிலிருந்து 440 டாலர்களாகக் குறைத்தார்கள். அந்த விலை அடக்கவிலைக்கு மிகவும் குறைவானது. அப்படி அவர்கள் செய்ததால் நாட்டில் கிளர்ச்சி யுண்டாயிற்று. அவர்களைப் பலர் அழுத்த-மாகக் கண்டித்தார்கள். வியாபார நிலையைக் கலக்கு-கிறார்களென்று அவரைப் பலர் குறை கூறினார்கள். அப்பொழுது குறைத்ததைப்போல முன்னமே விலை-யைக் குறைத்துக்கம்பெனியார் விற்றிருப்பார்களானால், அந்தப் பணமுடை கம்பெனிக்கும் வராது; வேறு கம்பெனிக்காரர்களுக்கும் வராது. கார்களின் விலையை வாங்குகிறவர்களின் சக்திக்குத் தக்கவாறு அமைத்துக் கொள்ளாவிட்டால், அத்தகைய கஷ்டங்கள் விளைவது இயற்கை. இலாபம் போகிறதே என்று இருந்தால் அதைக்காட்டிலும் பதின்மடங்கு நஷ்டங்கள் உண்-டாகும்.

விலையைக் குறைத்ததும், கம்பெனிக்கு வியாபாரம் பெருகியது. ஆனால், வெகு சீக்கிரம் தலை தூக்கின வியாபாரம் படுத்துப் போயிற்று. ஜனங்களின் வாங்கும் சக்திக்குத் தக்கபடி அவர்களால் விலையைக் குறைக்க முடியவில்லை. எவ்வளவு விலையைக் குறைத்-தாலும், வாங்குகிறவர்கள் நம்பிக்கை கொள்ளவில்லை. கம்பெனியார் விலையை இன்னும் குறைக்க ஒரு திட்டம் செய்து ஒருமாதத்திற்கு 1,00,000 கார்கள் வீதம் உற்பத்தி செய்துகொண்டு போனார்கள். வியாபாரம் அதிகமானதால், உற்பத்தியைப் பெருக்கி-னார்கள் என்று எண்ணக்கூடாது. ஆனால், கம்பெனி-

யார் கையிருப்பில் இருக்கும் சாமான்களைக் கார்க-ளாகச் செய்து, எந்த நிமிஷத்திலும் பணமாக்கக்கூடிய நிலைமையில் வைத்துக் கொண்டார்கள். கார் செய்-வதற்குக் கையில் யாதொரு சாமானும் இல்லை என்று தெரிந்த பின்னரே தொழிற்சாலையை ஒரு குறித்த காலம் வரையில் மூடிவிடுவதென்பது அவர்களுடைய உத்தேசம். இனிமேல் கார் செய்வதற்கு வேண்டிய சாமான்கள் மலிவாகக் கிடைக்கக் கூடுமென்பது கம்-பெனியாரின் நம்பிக்கை. அச்சாமான்களைக்கொண்டே கார் செய்வதாகத் தீர்மானித்தார்கள். பின்னர்க் கார்களின் விலையை மறுபடியும் குறைத்தார்கள்.

இரண்டு வாரங்களில் தொழிற்சாலையைத் திறப்ப தென்ற உத்தேசத்தோடு, டிசம்பர் மாதத்தில் தொழிற்சாலையை மூடிவிட்டார்கள். ஆனால், ஆறு வாரங்கள் வரையில் தொழிற்சாலையைத் திறக்க முடியாதபடி ஆகிவிட்டது. தொழிற்சாலை மூடப்-பட்டவுடன் கம்பெனியின் பணமுடையைப் பற்றிய வதந்தி அதிதீவிரமாகக் கிளம்பிற்று. ஆனால், அவர்-கள் எவ்விதத்திலும் கடன் வாங்கியே தீரவேண்டு-மென்றும், அவ்விதமே பணத்திற்கு அலைந்துகொண்-டிருக்கிறார்களென்றும், எப்படியிருந்த போதிலும் பாங்கர்களுக்கு அடிபணியத்தான் வேண்டியிருக்கு மென்றும் அநேகர் எண்ணினார்கள். அவர்களுக்குப் பணத்தேவையில்லை. அவர்கள் யாரையும் பணம் கேட்கவுமில்லை. நியூ யார்க்குப் பாங்கிக்காரர் ஒருவர் அவர்களுக்கு வேண்டிய பணம் தருவதாகவும், ஆனால் கடன் தீருமட்டும் தாமே பொக்கிஷதாரராக இருக்க

வேண்டுமென்றும், ஒரு திட்டத்தைத் தயாரித்துக் கொண்டு வலுவிலேயே வந்தார். அவர் நல்ல எண்ணத்தோடு வந்தவர் என்பது போர்டுக்கு நன்றாகத் தெரியும். ஆனால், கம்பெனியாருக்குக் கடன் வாங்க இஷ்டமில்லை. அச்சமயத்தில் போர்டு கம்பெனியில் பொக்கிஷதார் ஒருவரும் இல்லை. அதற்கு அவருடைய குமாரர் எட்செலை (Edsel) பொக்கிஷதாரராகவும் கம்பெனியின் அக்கிராசனதிபதியாகவும் போர்டு நியமித்தார். அதனால், காலியாயிருந்த ஸ்தானம் பூர்த்தி செய்யப்பட்டவுடன் பாங்கிக்காரரால் செய்யவேண்டியது எதுவுமில்லாமற் போய்விட்டது. யுத்தத்திற்காகக் கம்பெனியின் தொழிற்சாலை வேலை செய்து வந்தபோது அவசர வேலையினால் சாமான்கள் வீண்செய்யப்பட்டதால், அக் குறையை நிவிர்த்தி செய்து, கார் உற்பத்தி செய்வதற்கு எந்த உபகரணங்கள் வேண்டுமோ, அவைகளைத் தவிர மீதியாயிருக்கும் அனாவசியமான உபகரணங்களை அப்புறப் படுத்திவிட்டார்கள்.

அந்த வேலை முடிந்ததும், வேலைக்காரர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய போனஸ் தொகையான 70,00,000 டாலர்களைக் கம்பெனியார் ஒதுக்கி வைத்தார்கள். அப்படிச் செய்யவேண்டுமென்று ஒருவரும் அவர்களைக் கட்டாயப்படுத்தவில்லை. இருந்தாலும், ஜனவரி மாதம் முதல் தேதியில் அந்தத் தொகையைக் கொடுத்து விட வேண்டுமென்று எண்ணியே அப்படிச் செய்யப்பட்டது. அந்தத் தொகை கம்பெனியாரின் கையிருப்புப் பணத்திலிருந்தே கொடுக்கப்பட்டது.

நாடுகளில் எல்லாவிடத்தும் போர்டு கம்பெனிக்கு 35 கிளைச்சாலைகள் இருந்தன. அவைகளில் 22 சாலைகள் மோட்டார்ப் பகுதிகளையும் உற்பத்தி செய்தன. மீதமானவைகள் பகுதிகளைச் சேர்த்து விற்பனை செய்யக்கூடியவைகளே. பகுதிகள் செய்யும் கிளைத் தொழிற்சாலைகளெல்லாம் அந்த வேலையை நிறுத்தி விட்டுக் கார்களை அணியணியாக நிறுத்தத் தொடங்கி-விட்டன. கம்பெனியார் தொழிற்சாலையை மூடிய பொழுது டெட்ராய்ட்டு நகரத்தில் ஒரு மோட்-டார் கார்கூடக் கிடைப்பது அருமையாயிற்று. கம்பெனியார் தாம் செய்த வண்டிகளை யெல்-லாம் கிளைச்சாலைகளுக்குக் கப்பல் மூலமாகவும் இருப்புப் பாதை மூலமாகவும் அனுப்பிவிட்டார்கள். ஜனவரி மாதத்தில் டெட்ராயிட்டு நகரத்திலுள்ள மோட்டார் வியாபாரிகளுக்குப் போர்டு கார் கிடைக்-காமல் கோலம்பஸ், சிகாகோ முதலிய நகரங்களுக்குச்-சென்று அவைகளை வாங்கி விற்கவேண்டி யிருந்தது. கிளைச்சாலைகளெல்லாம் சில்லறை வியாபாரிகளுக்கு ஒரு வருஷத்திற்கு வேண்டிய மோட்டார் கார்களை அனுப்பிக்கொண்டே யிருந்தன. அந்த வியாபாரிகள் அரிய முயற்சிகள் செய்து கார்களை விற்க ஆரம்-பித்தார்கள். ஜனவரி மாதத்தின் பிற்பாதியில் 10000 மனிதர்களைக் குறைத்து ஹைலண்டு பார்க்கிலுள்ள தொழிற்சாலையில் கார்கள் செய்யத் தொடங்கினார்கள். அதைத் தவிர வேறு வேலை கம்பெனியாருக்கில்லை. இதற்கு முன் ஒரு நாளில் ஒரு கார் செய்வதற்கு 15 மனிதர்களைக் கம்பெனி-

7

யார் நியமித்திருந்தனர். இப்பொழுது அதே வேலைக்கு 9 மனிதர்களே நியமிக்கப் பட்டார்கள். இதனால், 15 மனிதர்களில் 6 பேர் வேலைநீக்கம் பெற்றார்கள் என்று எண்ணக் கூடாது. அவர்களால் மோட்டார்காரை உற்பத்தி செய்ய முடியாததால், அவர்கள் இந்தக் கதியை அடைந்தார்கள். ஒவ்வொருவரும் ஏதாவது உற்பத்தி செய்யவேண்டும்; இல்லாவிட்டால், வெளியேற வேண்டும் என்ற நோக்கத்தினாலேயே இங்ஙனம் கம்பெனியார் செய்து வந்தார்கள். ஆபீஸ் வேலை பார்த்து வந்தவர்களில் ஒரு பாதிப் பேர்கள் அந்த வேலையினின்றும் நீங்கித் தொழிற்சாலையில் வேலை செய்யவேண்டுமென்று சொன்னதால், அவர்களில் பலர் அந்த வேலையை ஏற்றுக் கொண்டார்கள். அனாவசியமான இடங்களிலிருந்த டெலிபோன் கருவிகளை நூற்றுக்கு அறுபது வீதம் எடுத்துவிட்டார்கள். இதற்கு முன் 5 மனிதர்களுக்கு ஒரு மேஸ்திரியாக நியமித்திருந்தார்கள். இப்பொழுது 20 மனிதர்களுக்கு ஒரு மேஸ்திரியாக நியமித்தார்கள். மற்ற மேஸ்திரிகளை யந்திரங்களில் வேலைசெய்யக் கம்பெனியார் அனுப்பிவிட்டார்கள். இன்னும் சில சிக்கனமான முறைகளும் அங்கு அநுஷ்டிக்கப்பட்டன.

மேலே கண்ட முறைகளால் போர்டு கம்பெனியாரின் பணமுடை நீங்கி, ஏப்ரல் மாதம் முதல் தேதியில் 8,73,00,000 டாலர்கள் கையிருப்பிலிருந்தன. இப்பொழுது அவர்களுக்கு வேண்டிய தொகைக்கு மேலே 2,93,00,000 டாலர்கள் அதிகமாகக் கிடைத்துவிட்டன. இதுதான் சிக்கன முறையின் பயன்.

மேலே கண்ட தொகைகள் அவர்களுக்குக் கிடைத்த விதம் பின் வருமாறு :—

ஜனவரி முதல் தேதியில் கையிருப்பு டாலர்கள். ... 2,00,00,000

ஜனவரி முதல் தேதியிலிருந்து ஏப்ரல் முதல் தேதிவரையில் கையிலிருந்த கார் விற்பனை டாலர் ... 2,47,00,000

வெளியில் அனுப்பின கார்கள் நடுவழியில் தாமதமாகாமல் துரிதப்படுத்தி அனுப்பியதன் பயனுகக் கிடைத்ததுடாலர்... 2,80,00,000

வெளி நாட்டு வியாபாரிகளிடமிருந்து கிடைத்த தொகை டாலர் 30,00,000

வேறு சில்லரைச் சாமான்கள் விற்பனை டாலர் ... 37,00,000

விடுதலைப் பத்திர விற்பனை டாலர் ... 79,00,000

ஆகமொத்தம் டாலர் ... 8,73,00,000

மேலே சொன்ன விஷயங்களால் போர்டின் திறமை நன்கு விளங்கும். கம்பெனிக்கு ஏற்பட்ட பண நெருக்கடியைக் கடன் வாங்குவதால் தீர்க்க-முடியாதென்பதையும், அந் நெருக்கடியின் மூல-காரணத்தை ஆராய்ந்து அதற்குத் தகுந்த பரிகாரம் செய்வதுதான் ஒரு தொழிற்சாலை முதலாளிக்குச் சிறந்த மார்க்கம் என்பதையும் விளக்கிக் காட்டுவதற்கே இவை எழுதப்பட்டன. போர்டு கம்பெனியால் 4,00,00,000 டாலர்கள் கடன் வாங்கமுடியும். அப்படி வாங்கி யிருந்தால், அவர்கள் அநுஷ்டித்த பிரகாரம் சிக்கன முறைகளைக் கைக்கொண்டு பண நெருக்-

கடியைத் தீர்த்ததற்குச் சமானம் ஆகுமா? கடன் வாங்கியிருந்தால், குறைந்தபட்சம் நூற்றுக்கு ஆறு வீதம் வட்டி கொடுக்கவேண்டி யிருந்திருக்கும். அதுவுமல்லாமல், தாகர்களும் பங்குக்கு வந்திருப்-பார்கள். ஒரு வருஷத்திற்கு 5,00,000 மோட்டார்கள் செலவாவதாக வைத்துக்கொண்டு ஒரு காருக்கு 4 டாலர்கள் வீதம் வட்டி கொடுக்கவேண்டி வந்தால், கம்பெனிக்குக் கடன் பெருகிக்கொண்டு போகுமே-யன்றி, உற்பத்தியை விருத்தி செய்ய அதற்கு மார்க்கமே யிருந்திருக்காது. மேலும், ஒரு காரின் விலை 100 டாலர்கள் அதிகரித்திருக்கும். அதனல், விற்பனை குறைந்துபோயிருக்கும். விற்பனை குறைந்து-போனல் மறுபடியும் பண நெருக்கடியேற்படும். அதைத் தீர்க்க இன்னொரு கடன் ஏற்படும். இவ்வித-மாகப் போர்டு கம்பெனிக்கு அநேக கஷ்டங்கள் ஏற்பட்டிருக்கும்.

நல்ல எண்ணத்தோடு அவர்களுக்குப் பணக் கடன் கொடுக்க முன் வந்த பாங்கிக்காரர் ஒரு பொக்கிஷதாரை அனுப்புவதாகச் சொன்னரே யொழிய, ஓர் எஞ்சினீயரை அனுப்புவதாகச் சொன்-னரா? பாங்கிக்காரர்களைத் தொழிற்சாலைகளில் புகவிடு-வது பெரிய ஆபத்து. அவர்கள் குறியெல்லாம் பணமே. அவர்கள் ஒரு தொழிற்சாலையானது பணத்திற்காக-வென்றே எண்ணுகிறார்கள். உற்பத்தியைப்பற்றிக் கவலையெடுத்துக் கொள்ளமாட்டார்கள். சாமானின் விலையைக் குறைத்தால் இலாபம் குறைந்துவிடுமென்-பது அவர்கள் எண்ணம். தற்கால வியாபாரத்தில்

பாங்கிக்காரர்களின் சம்பந்தம் அதிகமாக விருக்கிறது. அநேகமாக எல்லா வியாபாரிகளும் அதை உணர்ந்திருக்கிறார்கள்; அதை வெளியிற் சொல்லப் பயப்படுகிறார்கள். தொழிற்சாலை நிர்வாகிகளைவிடப் பாங்கிக்காரர்கள் மிகுந்த புத்திசாலிகளென்று சொல்ல முடியாது. தங்களுக்கிருக்கிற பண மதத்தினால் எல்லா வியாபாரிகளையும் கைக்குள்ளடக்கி வருகிறார்கள். இந்நிலைமை வருந்தத்தக்கதே. இதனால் பணமே அவசியமில்லையென்றும், அதனால் பாங்கிக்காரர்கள் தேவையில்லையென்றும் போர்டு கூறவில்லை. அவர்களில்லாமல் காரியம் நடக்காதென்பதும் போர்டுக்குத் தெரியும். ஆனால், தற்கால பாங்கிக்காரர்களின் கொள்கை சிறிது சிறிதாக மாறிவருவதால், வியாபாரத்திற்கு நன்மை யேற்படுமென்பது போர்டின் கருத்து.

121334

XI

தருமம் ஏன்?

"நாகரிகர்கள் என்று தங்களைச் சொல்லிக்கொள்ளும் ஜனங்கள் தருமம் செய்யவேண்டுமோ?" என்று போர்டு கேட்கிறார். அதனால், தருமசிந்தனையுள்ளவர்களைப் போர்டு குறை கூறுவதாக எண்ணக்கூடாது. ஒரு பொருளை நம்மிடம் யாசிக்கும் மனிதனை வெறுப்பாகப் பார்த்து அலட்சியமாக நடத்தாதிருக்கும்படி கடவுள் நம்மை நடத்துவாராக. ஒவ்வொரு ஸேவாஸ்தாபனமும் ஜனங்களை முன்னுக்குக்கொண்டுவரவே ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றது. தருமசிந்தையானது பசியாயிருப்பவர்களுக்கு அன்னமளிக்கும்படி நம்மைத்தூண்டுகின்றது. ஆனால், நம்மிடையில் பசிப்பிணியே இல்லாதிருக்கச் செய்யவேண்டுமென்று எண்ணக்கூடிய தருமசீலர் மிகச்சிலரே. தருமத்திற்காகப் பொருள் கொடுப்பது சுலபம்; ஆனால், அப்பொருளை வாங்குகிறவர்களே இல்லாமற் செய்வது கஷ்டம். தருமக் கொடையில்லாமற் போகவேண்டுமானால், ஒருவன் பிச்சையெடுப்பதன் காரணத்தை நாமறியவேண்டும். நம்முடைய குழந்தை நம்மைப்பார்த்து, "அப்பா, ஜனங்கள் ஏன் பிச்சை எடுக்கிறார்கள்?" என்று கேட்டால், அதற்கு நாம், "குழந்தாய், அவர்கள் ஏழைகள், அதனால் பிச்சையெடுக்கின்றார்கள்," என்று சொல்லுவது ஸர்வ

ஸாதாரணமா யிருக்கின்றது. பிச்சை இடுவதுதான் தற்கால வறுமைக்குக் காரணம் என்று போர்டு அபிப்பிராயப்படுகிறார். பிச்சையிடுவதைக் காட்டிலும் பிச்சையிடும் நிலைமையே யில்லாதபடி நாம் செய்ய வேண்டும்.

பிச்சையிடுவதற்கென்றே சட்ட திட்டங்களோடு கூடிய சில தருமஸ்தாபனங்கள் தோன்றிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்த ஸ்தாபனங்கள் பிச்சையெடுப்பவர்களை விருத்தி செய்வதற்காகவே ஏற்பட்டிருக்கின்றனவெனச் சொல்லலாம். அவைகள் யாசகர்களுடைய சுய மதிப்பைக் குறைத்துவிடுகின்றன. அதனால், பிச்சைக்காரன் பிச்சையெடுப்பது தன் தலைவிதி என்றெண்ணிக்கொண்டு, எந்த முயற்சியுமில்லாமல், தெருத்தெருவாய் அலைகின்றான். இவ்விதமாகக் காலக்கிரமத்தில் பிச்சைக்காரர்கள் என்ற ஒரு தனி ஜாதியார்களும் ஏற்பட்டுவிடுகிறார்கள். இந்தக்குறையை நிவிர்த்தி செய்யவேண்டுமானால், பிச்சையெடுப்பவர்களே இல்லாமற் செய்வது சிறந்த தருமமாகும்.

"ஆனால், கூனர், குருடர், முடவர் முதலியோரை என்ன செய்வது?" என்ற கேள்வி ஏற்படலாம். அவர்களுக்குத் தகுந்த வேலைகொடுத்துச் சம்பளம் பெறுமாறு செய்து அவர்களைச் சுய மதிப்புள்ளவர்களாகச் செய்துவிடலாமென்பதே மேலே கண்ட கேள்விக்குப் பதில். ஆயிரக்கணக்கான அங்கவீனர்களிடம் முழுவேலையையும் வாங்கிக்கொண்டு போர்டு கம்பெனியார் முழுச்சம்பளமும் கொடுத்து வருகிறார்கள். அப்படிச் செய்வதில் தருமம் என்ற எண்ணமே

இல்லை. இவ்விதக் கொள்கைகளை ஒவ்வொருவரும் கைக்கொண்டால், பிச்சையெடுப்பவர்களே இல்லாமற் போய்விடுவார்களென்பது அவருடைய அபிப்பிராயம்.

தற்காலம் ஸ்தாபிக்கப் பட்டிருக்கும் தொழில் முறை கற்கும் பள்ளிக்கூடங்களில் போர்டுக்கு நம்பிக்கை இல்லை. அக்குறைகளை நிவிர்த்தி செய்வதற்காகவே போர்டு ஒரு பள்ளிக்கூடத்தை ஸ்தாபித்திருக்கின்றார். அப்பள்ளிக்கூடத்தில், படிப்பும், தொழில் முறையும் கற்பிக்கப்படுகின்றன. அந்தப் பள்ளிக்கூடத்திற்கு ஹென்றி போர்டு தொழிற் பள்ளிக்கூடம் (Henry Ford Trade School) என்று பெயர். சம்ளம் கொடுக்க முடியாமல் பள்ளிக்கூடத்தை விட்ட சிறுவர்களையே அதில் சேர்த்துக் கொள்வார்கள். அப்பள்ளிக்கூடத்திற்கு முக்கியமான மூன்று கொள்கைகள் உண்டு. முதலாவது, வயதுக்கு தக்க வேலை கொடுப்பது; ஆனல், பிஞ்சில் பழுக்கவைப்பதன்று. இரண்டாவது, மற்றப்படிப்புகளையும் அதனோடு சேர்த்துக் கற்பிப்பது. மூன்றுவது, உபயோகத்திற்கு வேண்டிய சாமான்கள் செய்வதில் பெருமையையும் பொறுப்பையும் உண்டாக்குவது. அப்பள்ளிக்கூடத்தில் படிக்கும் சிறுவர்கள் தற்காலம் ஜனங்கள் மதிக்கக்கூடிய தொழில்களையே கற்று வருகிறுர்கள். அரசாங்க அதிகாரிகளால் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட அப்பள்ளிக்கூடம், 1916-ஆம் வருஷம் ஸ்தாபிக்கப்பட்டது. 12-வயது முதல் 18-வயது வரையிலுள்ள சிறுவர்களே அப்பள்ளிக் கூடத்திற் சேரலாம். ஒவ்வொரு பையனுக்கும் வருஷம் ஒன்றுக்கு உபகாரச்சம்பளமாக 400

டாலர்கள் கொடுக்கப்படுகின்றன. சிறுவர்கள் தகுதியின்படி 600 டாலர்கள் வரையில் உயர்த்தப்படு கின்றது. பள்ளிக்கூடத்தில் அவரவர்களுடைய அபிவிருத்தியைக் காட்டத் தகுந்த ரிகார்டுகள் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. தொழில் முன்னேற்றத்திற்கு அறிகுறியாக மாணவர்களின் தரம் பார்த்து, அவர்களுடைய உபகாரச்சம்பளம் அதிகமாக்கப்படுகின்றது. அதுவுமன்றி, மாதந்தோறும் ஒவ்வொரு பையனுக்கும் சொற்பத்தொகை கொடுத்து, அதை நிதிச்சேகரத்தில். (Savings Bank) போடும்படி ஏற்பாடு செய்கிறார்கள். அந்தப் பணத்தைப் பள்ளிக்கூடத்தை விட்டு நீங்கும் போதுதான் மாணவர்கள் நிதிச்சேகரத்தினின்றும் பெறலாம். அதற்கும் பள்ளிக்கூடத் தலைவரின் உத்தரவு வேண்டும். ஒவ்வொரு மாணவனும் ஒரு வாரம் பள்ளிக்கூடத்திற் படிக்க வேண்டும்; இரண்டு வாரங்கள் பயிற்சிக்கென்றே ஏற்படுத்தப் பட்டிருக்கும் தொழிற் சாலையில் வேலை செய்ய வேண்டும். பள்ளிக்கூடத்தில் சிறந்த உபாத்தியாயர்களே நியமிக்கப்பட்டிருக்கின்றார்கள். புத்தகங்கள் தொழிற்சாலை யந்திரங்களும் மற்றுமுள்ள ஆயுதங்களுமேயாகும். மற்றக் கலாசாலைகளைக் காட்டிலும் அநுபவம் வளர அதுவே சிறந்த மார்க்கம். ஒவ்வொரு விஷயமும் மாணவர் கண்ணெதிரிற் காண்பிக்கப்பட்டே கற்பிக்கப்படுகின்றது. கணக்குகளெல்லாம் தொழிற்சாலையின் சம்பந்தமான வரவு செலவுக் கணக்குகளே. இரஸாயனம் முதலிய சாஸ்திரங்கள் கற்கத் தொழிற்சாலை போதுமானதென்று எவரும் சொல்ல வேண்டுவதில்லை. பள்ளிக்கூடத் தொழிற்சாலை

மிக உயர்ந்த முறைகளோடு கூடியது. ஒவ்வொரு மாணவனும் ஒவ்வொரு யந்திரமாக வேலை செய்து கொண்டு போகவேண்டும். மாணவர்கள் மோட்டார்த் தொழிற்சாலைக்கு வேண்டிய பகுதிகளையே உற்பத்தி செய்கிறார்கள். போர்டு கம்பெனி அப்பகுதிகளை விலைக்கு வாங்கிக் கொள்ளுகின்றது. வேலை செய்பவர்கள் சிறுவர்களாகையால், சிலபகுதிகள் கெட்டுப் போவதும் உண்டு. அவை கெட்டுப் போவது பள்ளிக் கூடத்திற்கு நஷ்டந்தான். பழுது பார்த்தல், சுத்தம் செய்தல், யந்திரங்களினருகில் ஜாக்கிரதையாயிருத்தல், மாதிரி செய்தல் முதலிய ஒவ்வொரு வேலையையும் மாணவர்களே செய்கிறார்கள். பள்ளிக்கூடப் படிப்பும், தொழிற்சாலை அநுபவமும் முடிந்தவுடனே, அவர்களுக்கு நல்ல சம்பளத்தில் தொழிற்சாலை வேலைகள் சித்தமாயிருக்கின்றன.

பள்ளிக்கூட அதிகாரிகள் மாணவர்களை நண்பர்களைப் போலவே நடத்துகின்றார்கள். அவர்களுக்கு அங்கே எல்லாவித நீதிகளும் போதிக்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு மாணவனுடைய குடும்ப விஷயங்களையெல்லாம் அவர்கள் நன்றாக அறிவார்களாதலால், மாணவர்களுக்கு எந்தெந்த விஷயங்களிற் பற்றுதல் உண்டென்பதை எளிதில் அறிந்து கொள்ளுகிறார்கள்.

ஒரு சமயம் இரண்டு மாணவர்கள் ஒருவரோடொருவர் சண்டையிட்டுக்கொள்ள முயன்றார்கள். அதற்கு ஆசிரியர்கள், சண்டையிட்டுக் கொள்வதால் ஏற்படும் தீங்குகளைப்பற்றி உபந்நியாஸம் செய்யாமல், தங்களுக்குள்ளேயே ஸமரஸமாகப் போகும்படி

புத்தி சொன்னார்கள். மாணவர்கள் அப்படிச் செய்யாமல், ஒருவர்க்கொருவர் கை கலக்கச் சித்தமாயிருந்தபோது, அவர்களை ஒரு மூலையில் சண்டை போடும்படி அநுமதித்து, "இவ்விடத்திலேயே உங்கள் மனஸ்தாபங்களைத் தீர்த்துக்கொள்ள வேண்டும்," என்று கண்டிப்பாய்ச் சொன்னார்கள். உடனே சண்டை போடத் தொடங்கிய மாணவர்கள் தங்கள் செயலுக்கு வெட்கமடைந்து முன்போலவே நண்பர்களானார்கள்.

தோடக்கத்தில் அப்பள்ளிக்கூடத்தில் 6 சிறுவர்களே யிருந்தார்கள். தற்சமயம் 200 பேர்கள் இருக்கின்றார்கள். அப்பள்ளிக்கூடத்துப் போதனை முறைகள், வாழ்க்கைக்கு மிகவும் அநுகூலமாயிருப்பதால், 700 மாணவர்கள் வரையில் படிப்பதற்கு இடம் இனி ஏற்படலாம்.

ஆரம்பத்தில் அப் பள்ளிக்கூடம் அதன் வருமானத்தைக் கொண்டே நடத்தமுடியவில்லை. சிறிதளவு நஷ்டமும் ஏற்பட்டது. இப்பொழுது அதன் வரும்படியே அதற்குப் போதும்.

அப்பள்ளிக்கூட மாணவர்கள் தங்கள் சக்திக்குத் தக்கபடி ஒருமணிக்குப் பத்தொன்பது சதத்திலிருந்து முப்பத்தைந்து சதங்கள் வரையிற் சம்பாதிக்கிறார்கள். அதனால், பள்ளிக்கூடத்திற் படித்துக்கொண்டே அவர்கள் தங்கள் குடும்பத்திற்கும் தங்களால் கூடியமட்டில் பண உதவி செய்கிறார்கள். படிப்புப் போதுமென்று தோன்றினால், தங்களுக்கு எங்கே மிகுந்த சம்பளம் கிடைக்குமோ, அங்கே

வேலைசெய்யலாம்; படிக்கவேண்டு மென்றாலும், படிக்கலாம். மாணவர்கள் பணம் சம்பாதித்துக் கொண்டு படிப்பதால், பள்ளிக்கூடத்திற்கு எவ்வித நஷ்டமும் ஏற்படவில்லை. யாசகம் செய்யாம லிருக்க-வும் போதிய ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன.

போர்டு தொழிற்பள்ளிக்கூடத்தோடு நின்று-விடாமல், வைத்தியசாலை யொன்றையும் ஏற்படுத்தி யிருக்கிறார். அதற்கு 20 ஏகர் நிலம் சொந்தமாக்கப்பட்-டிருக்கின்றது. அது டெட்ராய்ட்டி லுள்ள வேஸ்ட் கிராண்டு பௌலிவார்டு (West Grand Bouleward) என்ற வீதியிலிருக்கிறது. பணக்காரர்களுக்கும் ஏழைகளுக்கும் எத்தனையோ வைத்தியசாலைகள் ஸ்தாபிக்கப்பட்டிருக்கின்றன வாதலால், அஃது அவ்விதமல்லாமல் பணம் கொடுக்கக்கூடிய நடுத்தர வகுப்பினர்களுக்காகவே ஸ்தாபிக்கப் பட்டது. நோயாளிகளிடம் சொற்பப் பணம் பெற்றுக்கொண்டு அந்த வருமானத்திலிருந்தே வைத்தியசாலையை நடத்தவேண்டு மென்பது ஹென்றி போர்டின் நோக்கம். அதனால், நோயாளிகளுக்கு, 'தரும-வைத்தியம் செய்துகொள்ளுகிறோம்,' என்ற எண்ணம் இராது. அந்த வைத்தியசாலையில் ஒவ்வொரு நோயாளிக்கும் தனித்தனி அறையே கொடுக்கப்பட்-டிருக்கின்றது. ஒவ்வோர் அறையிலும் ஸ்நானஞ்-செய்வதற்குத் தனியிடம் உண்டு. வரிசையொன்றுக்கு 24 அறைகள். உள்ளன. ஓர் அறைக்கும் இன்னோர் அறைக்கும் வித்தியாசம் சிறிதுமில்லை. நோயாளிகளும் ஒரேவிதமாக நடத்தப்படுகிறார்கள்.

அந்த வைத்தியசாலையில் நோயாளியின் சௌகரியங்களையே முதலில் அங்குள்ளார் கவனிக்க-வேண்டும். அதன் பின்னரே மற்றவைகளுக்கு இடம் தரப்படும். அங்குள்ள வைத்தியர்கள், மருத்துவப் பெண்டிர் முதலியோர் வெளியிற்போய் வைத்தியம் செய்யக்கூடாது. அந்த வைத்திய சாலையில் தற்சமயம் 21 வைத்தியர்கள் வேலைபார்த்து வருகின்-றார்கள். அவர்கள் தனியாக வைத்தியம் செய்தால் எவ்வளவு தொகை கிடைக்குமோ, அந்தத் தொகை-யையே சம்பளமாகப் பெறுகின்றார்கள். வெளியி-லுள்ள வைத்தியர்கள் வைத்தியசாலைக்கு வந்து நோயாளிக்கு மருந்து கொடுக்கக் கூடாது. ஆனால், ஒருவர் நோயாளியின் குடும்ப வைத்தியராக இருக்கும் பட்சத்தில், நோயாளியின் விஷயமாக அவரைக் கலந்து கொள்வதுண்டு. நோயாளி சௌக்கிய மடைந்து விட்டானென்று தெரிந்தவுடனே, அவனை ஒரு நிமிஷமாவது வைத்தியசாலையில் வைத்துக்கொள்ள-மாட்டார்கள். ஒரு நோயாளி வைத்தியசாலையிற் சேர்ந்துவிட்டால், வெளிவைத்தியர்கள் அவ்விடம் வந்து பார்ப்பதென்ற விஷயம் நடவாது.

வைத்தியசாலையில் நோயாளி சேர்ந்தவுடனே பிரதம வைத்தியர் அவனைச் சோதிப்பார். பின்னர் வியாதிக்குத் தகுந்தபடி 3 அல்லது 4 வைத்தியர்கள் பரீட்சை செய்வார்கள். பரீட்சையின் முடிவைப் பிற வைத்தியர்களோடு கலக்காமல் ஒரு கடிதத்தில் எழுதிப் பிரதம வைத்தியருக்கு அனுப்புவார்கள். பின்னர், நோயாளியின் நோய் இதுதானென்று

நிச்சயித்து அதற்குத் தகுந்த மருந்தை அவனுக்குக் கொடுப்பார்கள்.

போர்டு வைத்தியசாலையில் தற்சமயம் 600 நோயாளிகளுக்கு இடமுண்டு. நாள் ஒன்றுக்கு 4 டாலர் 50 சதம் வீதம் வைத்தியச் செலவுக்காக நோயாளி கொடுக்க வேண்டும். ஒரு பெரிய இரணச் சிகிச்சையானல், நோயாளி 125 டாலர்கள் கொடுக்கவேண்டும். மற்றச் சிகிச்சைகளுக்குச் சந்தர்ப்பம் போலப் பணம் பெற்றுக்கொள்கிறார்கள். வைத்தியசாலை பெரியதானவுடன் வைத்தியச் செலவு குறைக்கப்படுமாம். போர்டு தொழிற்சாலையில் எந்த முறைகளை அநுஷ்டிக்கின்றார்களோ, அம்முறைகளையே வைத்திய சாலையிலும் அநுஷ்டிக்கிறார்கள். இதுவரையில் வைத்தியசாலைக்காகச் செலவான தொகை 90,00,000 டாலர்களாம்!

XII

விவசாய யந்திரங்கள்

யுத்த காலமாகிய 1917—1918-ஆம் வருடங்களில் ஸப்மெரைன் (Submarine) என்னும் நீருக்குட் செல்லும் கப்பல்களால் இங்கிலாந்து தேசத்திற்கு ஆகாரம் கிடைப்பது கஷ்டமாகிவிட்டது. அந்த ஸப்மெரைன் கப்பல்கள் இங்கிலாந்துக்குச் செல்லும் ஆகாரக் கப்பல்களை மூழ்கடித்துக் கொண்டிருந்தன. இங்கிலாந்திலோ, விவசாயத்திற்கு வேண்டிய சாதனங்கள் அப்பொழுது மிகக் குறைவாயிருந்தன. அத்தேசத்தில் ஏறக்குறைய எல்லாத் தொழிற்சாலைகளும் யுத்த தளவாடங்கள் செய்வதில் ஈடுபட்டிருந்தன. எஞ்சின்களின் உதவியால் விவசாயம் செய்வது அத்தேசத்து ஜனங்களுக்கு அப்பொழுது அதிகமாகத் தெரியாது. மேலும், அவ்விடத்துப் பண்ணைகளோ, மிகச் சிறியவை; யந்திரத்தினல் விவசாயம் செய்யச் சக்தியற்றவை. அத்தேசத்தில் இருந்த விவசாய யந்திரங்களோ, மிகுந்த கனமுள்ளவை. நீராவியால்தான் அவை ஓடும். அவை அதிக விலையுள்ளவை.

அச்சமயத்தில் மான்சேஸ்டர் நகரில் போர்டு கம்பெனியாருக்கு ஒரு தொழிற்சாலையிருந்தது. கம்பெனியார் அவ்விடத்திற்குச் சில விவசாய யந்திரங்களைச் செய்தனுப்பியிருந்தார்கள். அவை மான்-

செஸ்டர் தொழிற்சாலையிலுள்ள காட்சிச் சாலையில் வைக்கப்பட்டிருந்தன. அவைகளை அத்தேசத்து அரசாங்க அதிகாரிகள் பரீட்சை செய்து பார்த்தார்கள். அவர்களுக்கு அவை மிகுந்த திருப்தியை அளித்து விட்டன. அதன்மேல் அவ்வதிகாரிகள் மான்செஸ்டர் தொழிற்சாலைப் பிரதம உத்தியோகஸ்தர் மூலம் விவசாய யந்திரங்கள் செய்வதில் சிறந்த அநுபவமுள்ள ஓர் எஞ்சினீயரை மாதிரிகளோடு அனுப்பும்படி போர்டு கம்பெனியாரைக் கேட்டுக் கொண்டார்கள். அதனால், கம்பெனியார் ஸாரேன்ஸன் (Sorenson) என்ற ஓர் எஞ்சினீயரைத் திட்டங்களுடன் இங்கிலாந்துக்கு அனுப்பினார்கள். அவர் போர்டு கம்பெனியின் பிளானை எடுத்துக்கொண்டு அத்தேசத்திலுள்ள எல்லாத் தொழிற்சாலைகளுக்கும் சென்று, போர்டு கம்பெனியின் பிளான் பிரகாரம் அவர்களால் விவசாய யந்திரங்கள் எத்தனை டாலர்களுக்குச் செய்ய முடியும் என்பதைப் பற்றி அரசாங்கத்திற்கு ஓர் எஸ்டிமேட்டு அனுப்பும்படி கேட்டுக் கொண்டார். பல தொழிற்சாலைகள் எஸ்டிமேட்டுகளை அரசாங்கத்தாருக்கு அனுப்பின. அவைகளை லார்டு மில்னர் (Lord Milner) என்ற அதிகாரி, எஞ்சினீயர் ஸாரென்ஸனிடம் காட்டினார். அந்த எஸ்டிமேட்டுகளிலிருந்து 1,500 டாலர்களுக்குக் குறைவாக ஒரு விவசாய யந்திரம் செய்ய முடியாதென்று தெரியவந்தது. ஸாரென்ஸன் என்பவர் ஒரு யந்திரத்தின் விலை 700 டாலர்களுக்குமேல் போகக்கூடாதென்று கண்டிப்பாய்த் தெரிவித்துவிட்டார். அதன் மேல்

லார்டு மில்னர், "5,000 விவசாய யந்திரங்களை யந்திர-மொன்று 700 டாலர் வீதம் செய்து உங்கள் கம்-பெனியால் அனுப்ப முடியுமா?" என்று கேட்டார். அதற்கு, 'முடியும்', என்று எஞ்சினீயர் பதில் சொன்-னார். உடனே அவர்களோடு ஓர் ஒப்பந்தம் செய்து-கொண்டு, 5000 யந்திரங்கள் செய்யும்படி கம்பெனிக்-குச் செய்தி தெரிவித்தார்.

கம்பெனியார் மூன்று மாதங்களுக்குள் எல்லா யந்திரங்களையும் செய்து, இங்கிலாந்துக்கு அனுப்பி-விட்டார்கள். உடனே, அங்குள்ள காடு கரம்புகளை யந்திரங்களின் உதவியால் பண்படுத்திச் சாகுபடி செய்து, இங்கிலாந்து தேசம் தன் பசிப்பிணியை ஒழித்துக் கொண்டது. அந்த யந்திரங்களிற் சில பெண்பாலரால் ஓட்டப்பட்டனவாம். அக்காரணத்-தால் அமெரிக்காவில் இங்கிலாந்துக்குப் பின்னரே விவசாய யந்திரங்கள் உபயோகத்திற்கு வந்தன. விவசாய யந்திரத்தால் ஓர் ஏகர் விஸ்தீரணமுள்ள பூமியை உழுவதற்கு 95 சதம் ஆனல், குதிரைகளால் அதே பரப்புள்ள பூமியை உழுவதற்கு 1 டாலர் 46 சதம் ஆகும் என்பது அறியத்தக்கது.

XIII

இருப்புப் பாதைகள்

டெட்ராய்ட்டு டோலிடோ அண்டு ஐரண்டன் ரயில்வே கம்பேனி (Detroit, Toledo & Ironton Railway Company) சுமார் 20 வருஷங்களுக்கு முன் ஏற்படுத்தப்பட்டது. அந்தக் கம்பெனி ஏற்பட்ட நாள் முதல் அதில் பல மாறுதல்கள் ஏற்பட்டுக்-கொண்டே வந்தன. 1914-ஆம் வருடத்தில் கடைசியாகச் சில சீர்திருத்தங்களும் செய்யப்பட்டன. யுத்தத்தினலும் அதற்குச் சில தொல்லைகள் ஏற்பட்டன. அந்த இருப்புப்பாதை 343 மைல் நீளமுள்ளது. 52 மைல்களுக்குப் பல கிளைப்பாதை-களும் இருந்தன. அது டெட்ராய்ட்டு நகரத்திலிருந்து ஏறக்குறையத் தெற்குத் திக்கில் ஓகியோ (Ohio) நதியைக் கடந்து ஐரண்டனுக்குச் செல்லுகிறது. அஃது எத்தனையோ சாலைகளைக் கடந்து செல்வதால், வியாபாரத்திற்கு மிகவும் அநுகூலமாகவே யிருந்தது. அதனல், நல்ல வரும்படி கிடைத்தும், அந்த வரும்படி-யைப் பாங்கிக்காரர்கள் பிரித்துக்கொண்டார்கள். பங்காளிகளுக்கு இலாபப் பிரிவினைகள் கொடுக்கப்பட-வில்லை. அதன் நிர்வாகம் பாங்கிக்காரர்களாலும் வக்கீல்களாலும் சீர்குலைந்து போயிற்று. அந்தக் கம்பெனிக்கு 70 எஞ்சின்களும் 27 பிரயாணி வண்டி-

களும் 2,800 சாமான் வண்டிகளும் இருந்தன. அவைக-ளெல்லாம் நல்ல நிலைமையில் இல்லை. கட்டடங்க-ளெல்லாம் அழுக்கடைந்தவைகளாகவும், வர்ணம் பூசப்படாதவைகளாகவும், இடிந்தும் இருந்தன. இருப்புப்பாதையில் துருப்பிடிக்காத இடமே யில்லை. பழுதுபார்க்கும் தொழிற்சாலைகளில் அளவுக்கு மிஞ்சித் தொழிலாளிகள் இருந்தார்கள். நிர்வாகச் செலவு அதிகம். சட்ட நிர்வாக இலாக்காவுக்கே மாதம் ஒன்றுக்கு 18,000 டாலர்கள் வேண்டியிருந்-தன. அந்தக் கம்பெனியினால் போர்டு மோட்டார் கம்பெனிக்கு இடையூறுகள் பல உண்டாயின. அதனால், அவ் விருப்புப்பாதையை 1921-ஆம் வருடம் மார்ச்சுமாதம் போர்டு கம்பெனியார் விலைக்கு வாங்கிப் போர்டின் தொழிற்சாலைகளில் அநுசரித்துவரும் கொள்கைகளையே அங்கும் அநுசரித்து வந்தார்கள்.

அதற்கு நிர்வாகஸ்தாபனம் டெட்ராய்ட்டி-லிருந்தது. அந்த ஸ்தாபனத்தைக் கலைத்து ஓர் உத்தியோகஸ்தரின் கீழ் வேறொரு சிறிய கட்டடத்தில் இன்னொரு ஸ்தாபனம் ஏற்படுத்தப்பட்டது. அத-னுடன், தனியாகவிருந்த சட்ட இலாக்காவும் இணைக்கப்பட்டது. அநேக வருஷங்களாகக் கொடுக்-கப்பட வேண்டி யிருந்த தொகைகளைச் சீக்கிரமாகவே கம்பெனியார் கொடுத்து விட்டார்கள். புதிதாக ஏற்பட்ட தகராறுகளை அவ்வப்போது தீர்த்து-வந்தார்கள். அதனால், சட்ட இலாக்காவின் செலவு 200 டாலர்களுக்குமேல் போக மார்க்கமில்லாமற் போய்விட்டது. உத்தியோகஸ்தர்கள், வேலைக்காரர்கள்,

தொழிலாளிகள் முதலியவர்களின் தொகை இரண்டாயிரத் தெழுநூற்றிலிருந்து ஆயிரத்தறுநூற்றைம்பதுக்குக் குறைக்கப்பட்டது. ஒரு தொழிலாளிக்குக் குறைந்த சம்பளம் ஆறு டாலர்களாக்கப் பட்டது. ஒவ்வொருவனும் ஒரு நாளுக்கு 8 மணி நேரம் வேலை செய்தே தீரவேண்டும். ஓர் எஞ்சினீயருக்கு 4 மணி நேரமே வேலையிருந்தால், பாக்கி 4 மணிகளுக்கு வேறு ஏதாவது ஒரு வேலையை அவர் செய்தே தீரவேண்டும். ஒருவன் குறித்த நேரத்திற்கு அதிகமாக வேலை செய்தால், அந்நேரம் மறுநாளில் கழிக்கப்படும். அளவுக்கு மீறி மனிதர்களை வைத்துக்கொள்வதில்லை. தொழிற்சாலையில் முன் ஐம்பத்தொன்பதுபேர் செய்துவந்த வேலையைத் தற்சமயம் இருபது பேரே செய்கின்றனர். வேறு இருப்புப் பாதைகளில் மண்ணடிப்பது, பாதை சீர்திருத்துவது முதலிய ஒரு குறிப்பிட்டவேலை 40 மனிதர்களாற் செய்யப்பட்டால், கம்பெனியார் அவ்வேலையை 15 மனிதர்களால் முடித்துவிடுகிறார்கள். பாதைகள் ஒழுங்காகச் செப்பனிடப்பட்டன. புதிய தண்டவாளங்கள் போடப்பட்டன. எஞ்சின்களும், சாமான் வண்டிகளும் கம்பெனியின் மோட்டார்த் தொழிற்சாலையிலேயே சொற்பச் செலவில் பழுதுபார்க்கப்பட்டுச் சுத்தம் செய்யப்பட்டன. எல்லாச் செலவுகளும், அதன் வருமானத்திலிருந்தே செலவழிக்கப்பட்டன. அதுதான் கம்பெனியாரின் சிறந்த கொள்கை. வண்டிகள் குறித்த நேரத்தில் போய்வரவேண்டும். முன்பு ஒரு வண்டி நியூ யார்க்குக்குப்

போக 8 நாட்களானல், இப்பொழுது 3 நாட்களே போதும். அதனல், நல்ல இலாபம் கிடைத்தது. அவர்களுக்குப் பண நெருக்கடி வந்தபோது, கம்பெனியின் மோட்டார்களைத் தாமதமில்லாமல், வேறிடங்களுக்குக் கொண்டுபோக அந்த இருப்புப்பாதை மிகுந்த உதவியாக விருந்தது. அதனல், கம்பெனிக்கு ஏற்பட்ட பண நெருக்கடியின் ஒரு பாகம் தீர்ந்து போயிற்று.

XIV

ஜனநாயகமும் தொழிலும்

இக்காலங்களில் ஜனநாயகத்தைப்பற்றி எங்கே பார்த்தாலும் பெரும் பேச்சாக விருக்கிறது. ஜனநாயகக் கொள்கையைத் தாங்கள் அநுஷ்டானத்திற்குக் கொண்டுவராமல், மேடைகளில் நின்று மாத்திரம் கூக்குரலிடுகிறவர்கள் அக்கொள்கையை விரும்புகின்றவர்கள் அல்லர் என்பது சொல்லாமலே விளங்கும். அவ்விதக் கொள்கையுள்ளவர்களிடம் நம்பிக்கை வைப்பது கூடாது. நாம் இராஜகீய விஷயங்களில் அதிகக் கவனம் செலுத்துவதைத் திருப்பி, ஜனசமூஹ ஊழியத்தில் செலுத்தினல், எவ்வளவோ மேன்மையை அடையலாம்.

ஜனங்கள் பழக்க வழக்கங்களால் ஒரேவித நோக்கமுடையவர்க ளல்லர். ஒரு பகுதி ஜனங்கள் மற்றொரு பகுதியைப் பரந்த நோக்கத்தோடு பார்ப்பதில்லை. சிலர் தாராள சிந்தை யில்லாமையை ஒரு குறிப்பிட்ட ஜனங்களின் மேல் சுமத்த முயல்கிருர்கள். உண்மை என்ன வென்ருல், தான் ஒரு பகுதியைச் சேர்ந்தவன் என்ற எண்ணம் வந்தவுடன் இன்னொரு பகுதியினிடம் அவனுக்கு நம்பிக்கை குறைந்து விடுகிறது. 'பணக்காரர்களே ஏழைகளைத் தரும சிந்தை யில்லாமல் வருத்துகிருர்கள்', என்ற பிர-

சாரத்தை ஒருவன் செய்தால், அவ்விதத் தாராள-சிந்தை ஏழைகளிடமே இருப்பதாக ஏற்பட்டுவிடுகிறது. பணக்காரர்களும் ஏழைகளும் குறைந்த எண்ணிக்கையுடையவர்கள் என்பது ஹென்றி போர்டின் கருத்து. ஜனசமூஹத்தை அவ்விதமாகப் பிரிக்க முடியாது. அப்படிப் பிரிவினை செய்வதற்குப் போதுமான பணக்காரர்களும் இல்லை; ஏழைகளும் இல்லை. பணக்காரர்கள் தங்கள் குணங்களை மாற்றிக் கொள்ளாமலே ஏழைகளாகி யிருக்கிறார்கள். அவ்விதமே ஏழைகளும் தங்கள் சுபாவத்தோடேயே பணக்காரர்களாகி யிருக்கிறார்கள். இவ்வித மிருக்கும் போது மேலேகண்ட பிரிவினை பொருந்தாது. இவர்களிடையில் இன்னொரு வகுப்பு ஜனங்கள் தனிகர்களுமல்லாமல் ஏழைகளுமல்லாம லிருக்கிறார்கள். அவர்களே நடுத்தர வகுப்பினர்கள். அவர்கள் தொகையே மிக அதிகம்.

கோடீசுவரர்கள் என்ற வகுப்பினர்களைக் கவனிக்கும்போது அவர்களும் மற்றவர்களைப்போல ஜனசமூஹத்தைச் சேர்ந்தவர்களே. அவர்களில் அநேகர் ஆரம்பத்தில், பண்ணைகளில் வேலைசெய்தும், ரொட்டி சுட்டும், யந்திரங்கள் செய்தும், இருப்புப்பாதை எஞ்சின்களை ஓட்டியும் தங்களைக் காத்துக் கொள்ளாதிருந்தால், பட்டினி கிடந்து மடிந்திருப்பார்கள். இவ்வுலகில் எவராயினும், வேலை செய்தே தீரவேண்டும். உண்மையாகவே எந்த வகுப்பும் ஒரே நிலைமையில் இல்லை. கோடீசுவரவகுப்பு, ஏழை வகுப்பு, என்று பத்திரிகைகளிற் படிப்பவற்றை யெல்லாம் வெறுங்

கட்டுக்கதைகளாகவே எண்ண வேண்டும். உதாரண-மாகப்பணக்காரப் பத்திரிகைகளை எடுத்துக் கொண்-டால், அவைகளில் தொழிலாளிகளைப்பற்றி எழுதப்பட்-டிருக்கும் சில விஷயங்களைப் படிக்க உங்களுக்கு அதிக ஆச்சரிய முண்டாகும். தொழிலாளிகளின் வர்க்கத்-தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு அவ்விஷயங்கள் சுத்தப்-பொய் யென்பது தெரியவரும். அவ்விதமே தொழி-லாளர் பத்திரிகைகளில் பணக்காரர்களைப்பற்றி எழுதப்படும் சில விஷயங்கள் நமக்கு ஆச்சரியத்தை யுண்டாக்கும். ஆனால், அவ்விரண்டு பத்திரிகைகளும் பொய்யையே எழுதுகின்றன. ஒரு பணக்காரன் உண்மையாகவே தொழிலாளிகளிடம் வேலையை வாங்கிக்கொண்டு, அவனுக்குத் தகுந்த கூலி தராமல் வயிற்றி லடிக்கும் பட்சத்தில், அவனுக்கு விரோதமாகக் கூறப்படும் எதையும் நாம் ஆமோதிக்கலாம். பணக்-காரப் பத்திரிகைகளில் தொழிலாளர்களுக்கு விரோத-மாக எழுதப்படும் விஷயங்கள் மிக அபூர்வமாகத் தொழிற்சாலை முதலாளிகளால் எழுதப்படுகின்றன. ஆனால், அவ்விஷயங்கள் தங்கள் யஜமானர்களைத் திருப்தி செய்யவேண்டியே பத்திரிகாசிரியர்களால் எழுதப்படுகின்றன. அவர்கள் தங்களுக்கு எது தோன்றுகிறதோ, அதுவே தங்கள் முதலாளிகளைத் திருப்தி செய்யும் என்ற எண்ணத்தோடேயே எழுது-கிறார்கள். அவ்விதமாகவே தொழிலாளர்களின் பத்திரிகைகளும், தொழிலாளிகளின் குறை யாதென்று கவனியாமல், தங்களுக்கு எது தோன்றுகிறதோ, அதை எழுதுகின்றன. மேற்கூறிய இரண்டுவிதப் பத்திரி-

காசிரியர்களும் கேவலம் பிரசாரகர்களே. உண்மை நிலையைப் பரப்புவதென்ற நோக்கமில்லாத பிரசாரம் விஷமத்தைப் பரப்பக் கூடியதாகும். ஒருவன் தன்னுடைய இலாபத்தை விருத்திசெய்வதற்காகத் தொழிலாளிகளைச் சொற்பச் சம்பளத்திற்குக் கஷ்டப்பட்டு உழைத்து, ஏராளமாக உற்பத்தி செய்யும்படி போதிப்பது கூடாது. முதலாளிகளும் தொழிலாளிகளும், அவரவர்களுக்கு மாத்திரம் தெரியக்கூடிய சில உண்மையான விஷயங்களைப் ஒருவருக்கொருவர் கலந்துகொண்டு ஒரு தீர்மானத்திற்கு வந்தால், அவ்விரு பக்கத்தாருக்கும் சச்சரவேற்படுவதற்கு மார்க்கமில்லை.

உதாரணமாகத் தொழிலாளர் சங்கங்களையும் அவைகளுக் கிருக்கும் வேலை நிறுத்தம் செய்யும் சுதந்திரத்தையும் பற்றிச் சற்றுக் கவனிப்போம். சம்பளம் பெற்றுக்கொண்டு தொழிலாளர் சங்கங்களில் வேலைபார்க்கும் உத்தியோகஸ்தர்களே இத்தேசத்திலிருக்கும் அவ்விதச் சங்கங்களுக்குப் பலமான ஊன்று கோல்கள். அவர்களிற் சிலர் பெரும்பணம் படைத்தவர்கள். இன்னும் சிலர் பணம் பெருத்த தொழில் ஸ்தாபனங்களின் மாறுதலால், இலாபமடைய விரும்புகின்றவர்கள். வேறு சிலர் எல்லோரும் சம அந்தஸ்து உடையவர்கள் என்ற கொள்கையைக் கைக்கொண்ட சீர்திருத்தக்காரர்கள். தொழிலாளர் சங்கங்களிலிருந்து அவர்களுக்குச் சம்பளம் கிடைத்துவிடுவதால், வேலைசெய்து சம்பாதிக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் அவர்களுக்கு இல்லாமற் போகின்றது. அவர்கள் தங்கள்

சாமர்த்தியங்களை அழிவைத் தேடக்கூடிய பிரசாரங்களில் காட்டுகிறார்கள். வியாபாரப் போட்டி அதிகமாக விருக்கும் அக்காலங்களைத் தவிர, வேறு எச்சமயத்திலும் அவர்களுக்கு அந்தஸ்தும் மதிப்பும் ஏற்படமாட்டா. தொழிலாளர் சங்க உத்தியோகஸ்தர்களில் பெரும்பான்மையோர் அவர்கள் சொல்லிக் கொள்ளுகிறபடி உண்மையாகவும் புத்திசாலிகளாகவும் இருந்திருக்கும் பட்சத்தில், தொழிலாளர்களின் கிளர்ச்சிகள் வேறுவிதமாக மாறியிருக்கும். அவ்வுத்தியோகஸ்தர்களில் சிலர் யோக்கியர்கள் என்பதை நாம் மறுக்க முடியாது. அவர்கள் அத்தேசத்திற்குப் புதிதாக வந்திருக்கும் தொழிலாளிகளைத் தங்கள் வசம் திருப்பி மயக்கிவிடுகிறார்கள். அவ்விதத் தொழிலாளிகளுக்கு இவ்வித உத்தியோகஸ்தர்களின் வசம் சிக்கி யிருக்கும் வரையில் விடுதலை இல்லை. அத்தலைவர்கள், "முன்னேற்றமென்பது தொழிற்சாலைகளிற் குழப்பத்தை விருத்தி செய்வதுதான்," என்ற தத்துவத்தை, அறியாமை மிகுந்த தொழிலாளர்களின் மத்தியில் போதிக்கிறார்கள். போதித்து, "உனக்கு 12 டாலர்கள் சம்பளம் கிடைத்தால், ஏன் 14 டாலர்கள் கிடைக்கக் கிளர்ச்சி செய்யக்கூடாது? ஒரு நாளுக்கு 8 மணிகள் வேலை செய்துகொண்டு நீ முட்டாளைப்போல் திருப்தியடையாதே. 'ஒரு நாளைக்கு 6மணி நேரந்தான் வேலை செய்வேன்,' என்று ஓரே வாக்காகச் சொல்லிவிடு," என்று தூண்டுகிறார்கள். அவ்வித நோக்கங்களுள்ள தொழிலாளர் சங்கத்தலைவர்களால், வேலை நிறுத்தங்கள், ஏற்படுவதால்

முதலாளிகளுக்கும் தொழிலாளிகளுக்கும் மாறுபாடு-கள் முதலியவை உண்டாகின்றன.

தொழிலாளர் சங்கத் தலைவர்களின் கூட்டம் மறையவேண்டுமானல், பிறர் வற்புறுத்தினாலன்றி எந்த நன்மைகளையும் தொழிலாளர்களுக்குச் செய்ய முன்வராத முதலாளிகளின் கூட்டமும் மறைய-வேண்டும். அவ்வித முதலாளிகள் வியாதியானல், அந்தத்தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் மருந்தாவார்கள். தொழிலாளிகளின் குறைகளைக் கவனிக்காத முதலாளி-களின் சங்கங்களும், முதலாளிகளின் கஷ்டங்களைக் கவனிக்காத தொழிலாளிகளின் சங்கங்களும் வேண்-டாதவைகளாம். ஆனல், அவ்விதச் சங்கங்கள் மறைந்துகொண்டு வருகின்றன. சுயநலத்திற்காக அதிருப்தியை வளர்த்துக்கொண்டு போவது இக்-காலத்திற் சிலரின் தொழிலாக விருக்கிறது. அவர்கள் எந்த ஒப்பந்தத்தையும் விரும்பார்கள். எப்பொழு-தும் அபிப்பிராய பேதங்கள் இருந்துகொண்டிருந்-தால்தான் அவர்களுக்குப் பொழுது போகும்.

இதனல் ஹென்றி போர்டு, தொழிலாளர் சங்கங்களை எதிர்க்கிருர் என்று நீங்கள் எண்ண வேண்டா. பொது நன்மையை விருத்தி செய்யக் கூடிய எந்தஸ்தாபனங்களும் விருத்தியாக வேண்டு-மென்பதுதான் அவருடைய நோக்கம். ஆனல், தொழிலாளிகளுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் இடையில் சரியான காரணமில்லாமல் மனஸ்தாபங்களைக் கிளப்பி-விட்டுக்கொண்டு உற்பத்திக்குத் தடை செய்வதை அவர் வெறுக்கிருர்.

ஒரு தொழிலாளி குறைந்த வேலை செய்தால், வேலையில்லாமல் கஷ்டப்படும் தன் இனத்தாருக்கு இடம் தேடிக்கொடுப்பதாகச் சிலர் கூறுகின்றனர். அக் கொள்கைக்கு,"சோம்பேறித்தனம் பண்டங்களின் உற்பத்திக்குக் காரணம்," என்ற அர்த்தம் ஏற்படுகிறது. சோம்பல் அதிகக் கஷ்டங்களை உண்டாக்குகின்றதே யொழிய, கஷ்டங்களைக் குறைப்பதாகத் தெரியவில்லை. ஓர் உண்மையான தொழிலாளி தன் இனத்தான் ஒருவனைத் தன் வேலையை விட்டு நீங்கப் போதிக்க மாட்டான். சுறுசுறுப்புள்ள தொழிலாளியும் கருணையுள்ள முதலாளியும், ஒருவருக்கொருவர் கலந்துகொண்டு, உற்பத்தியை விருத்தி செய்துகொண்டு போவதோடு, அதிக வேலையையும் உண்டாக்கிக்கொண்டே போகிறார்கள். அதனால், பல தொழிலாளிகளுக்கு வேலை கிடைக்கும். அவ்விதக் கொள்கைகளையுடைய முதலாளிகளையும் தொழிலாளிகளையும் உடைய தேசம் நிச்சயமாக முன்னேற்றம் அடையும்.

பத்துத் தொழிலாளர்கள் செய்துவந்த ஒரு வேலை ஒன்பது பேர்களால் செய்யப்பட்டால், அவர்களிலிருந்து, 'ஒருவன் வேலை யில்லாது போய்விட்டான்,' என்று எண்ணக்கூடாது. அந்தக் குறிப்பிட்ட வேலையில் அவனுக்கு இடமில்லை என்று எண்ணவேண்டும். அதனால், அந்த வேலையால் எந்தச் சாமான் செய்யப்படுகிறதோ, அந்தச் சாமானின் விலை குறையும்; குறைந்தால், பொது ஜனங்கள் நன்மையடைவார்கள். அதே வேலை பத்துத் தொழி-

லாளிகளால் செய்யப்பட்டால், உற்பத்தி செய்யப்பட்ட சாமானின் விலை அதிகமாகும். அந்த அதிக விலையைப் பொதுஜனங்களே கொடுக்கும்படி ஏற்படும். ஒழுங்கான நிர்வாகத்தால் நடத்தப்படும் தொழிற்சாலை தங்கள் தொழிலுக்கு நியாயமாக வேண்டிய ஆட்களையே நியமிக்கும்; அதில் உற்பத்தி செய்யப்படும் சாமான்களை நியாயமான விலைக்குப் பொதுஜனங்களுக்கு விற்கும்; விற்பதனால், அச்சாமான்களை அதிக ஜனங்கள் வாங்குவதோடு தொழிலும் விருத்தியாகும். அதனால் பத்தாம் மனிதனுக்கும் வேலை கிடைக்க வழியேற்படுகிறது. சரியான நிர்வாகத்தில்லாத ஸ்தாபனங்களோ, தங்கள் ஒழுங்கற்ற நிர்வாகத்தாலேற்படும் நஷ்டங்களைச் சாமான்களோடு சேர்த்து அதிக விலைக்கு விற்கும். அதனால், சாமான்களை வாங்குவதற்கு மக்களுக்குப் பிரியம் ஏற்படாது. பிரியமில்லாவிட்டால், தொழிலாளர்க்கு வேலை அகப்படாது. அதனாலேயே தொழிலாளிகளுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் மனஸ்தாபங்கள் ஏற்படுகின்றன.

உண்மையான காரணங்களில்லாத வேலை நிறுத்தங்கள் ஆரம்பத்தில் ஜயமடைவதாகத் தோன்றினாலும், கடைசியில் தோற்றுப்போகின்றன. பொது ஜனங்களுக்கு நஷ்டத்தைக் கொடுக்கக்கூடிய 'அதிகச் சம்பளம் குறைந்த நேரம்.' என்ற கொள்கையையுடைய வேலை நிறுத்தங்கள் ஜயமடைவதில்லை. அது தொழிற்சாலையின், 'பொதுஜன சேவை,' என்ற நோக்கத்திற்கு இடையூறு தேடுவதோடு, தொழிலாளர்களையும் குறைக்கும்படியாகச் செய்துவிடுகிறது.

அதனால், 'எந்த வேலை நிறுத்தமும் நியாயவிரோதம்,' என்பது போர்டின் கொள்கையன்று. நியாயமாகத் தங்களுக்குச் சேரவேண்டிய உரிமைகளைப் பெறுவதற்கு வேலை நிறுத்தம் செய்வது மிகவும் நல்லதுதான். 'எங்களுக்கு வேலை நிறுத்தம் செய்யச் சுதந்திரமிருக்கிறது' என்று எண்ணிக்கொண்டு, ஆயுதங்களைக் கீழே வைத்துவிடுவது வெறுக்கத் தகுந்தது. எந்தத் தொழிலாளியையும் தன் சுதந்திரத்தைக் காப்பதற்காகக் காரணமில்லாமல் வேலைநிறுத்தம் செய்யும்படி எவரும் தூண்டக்கூடாது. நியாயமான வேலைநிறுத்தங்களுக்குப் பொறுப்பற்ற முதலாளிகளே காரணம். சில முதலாளிகள் தொழில் நடத்தத் தகுந்தவர்களல்லர். வேலைக்குத் தகுந்த தொழிலாளிகளை நியமிப்பது, உற்பத்திக்குத் தகுந்த நியாயமான சம்பளம் கொடுப்பது, முதலிய நிர்வாக விஷயங்களைத் தெரிந்துகொள்வது எளிதன்று. நியாயமான வேலைநிறுத்தத்தால் அந்தத் தொழிற்சாலை முதலாளி அதனை நிர்வாகம் செய்யத் தகுந்தவன் அல்லன் என்பது ஏற்படுகிறது. வேலை தெரியாத தொழிலாளியைக்காட்டிலும் யோக்கியதையற்ற முதலாளியால் மிகுந்த கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. வேலை தெரியாத தொழிலாளியை அவனுக்குத் தெரிந்த வேலையைச் செய்ய ஏற்பாடு செய்யலாம். ஆனால் பொறுப்பற்ற முதலாளியை நிர்வாகத்திலிருந்து நீக்கிவிடுவதைத் தவிர வேறு வழியில்லை. ஒரு முதலாளி தன் கடமையைச் சரியாகச் செலுத்தும் பட்சத்தில், நியாயமான வேலை நிறுத்தங்கள் ஏற்படமாட்டா.

வெளிக்குத் தெரியக் கூடாத சில இரகசியமான காரணங்களைக்கொண்டு இன்னொரு வேலை நிறுத்தம் செய்யப்படுகிறது. தங்கள் இரகசிய எண்ணங்களை நிறைவேற்றிக்கொள்ளச் சில சூழ்ச்சிக்காரர்கள் தொழிலாளர்களைத் தூண்டி விட்டுவிடுகிறார்கள். உதாரணமாக, தங்கள் நிர்வாகத் திறமையினால் சில சிறந்த சாமான்களை உற்பத்தி செய்து தொழிலாளிகள் பொதுஜனங்கள் இவர்களின் மதிப்பிற்குப் பாத்திரமான ஒரு தொழிற்சாலை யிருப்பதாக வைத்துக் கொள்வோம். அந்தத் தொழிற்சாலை ஒழுங்கான முறையில் நடத்தப்படுவதாகவும் வைத்துக்கொள்வோம். அத்தொழிற்சாலையில் கலகங்களைக் கிளப்பிவிட்டுச் சரியான முறையில் நடக்க வொட்டாதபடி செய்து அதன் நிர்வாகத்தைத் தாங்கள் கைப்பற்றித் தொழிலாளிகளின் சம்பளத்தைக் குறைத்துச்சாமான்களின் விலையைக் கூட்டிப் பொதுஜனங்களை வாங்கும்படி செய்து, இலாபத்தைப் பங்கு போட்டுக்கொண்டு, அந்தத் தொழிற்சாலையைப் பிற தொழிற்சாலைகளைப் போலச் செய்துவிட வேண்டுமென்பது மேலே சொன்ன சூழ்ச்சிக்காரர்களின் நோக்கமாக ஒருவேளை யிருக்கலாம். அல்லது, அவ்விதத் தொழிற்சாலையையும் மற்றவைகளைப்போலச் செய்துவிட்டால் தங்கள் பிற்போக்கான கொள்கையை மாற்றவேண்டுவதில்லாமல் தொழிலாளிகளையும் பொதுஜனங்களையும் கசக்கிப் பிழியக்கூடுமென்ற நோக்கமாகவுமிருக்கலாம். நல்ல தொழிற்சாலையில் தொழிலாளிகளுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் பரஸ்பரம் ஒற்றுமை யிருக்கிறது. வேலை-

நிறுத்தம் செய்யும்படித் தொழிலாளர்களைத் தூண்ட முடியாது. ஆகையால், இன்னொரு விதச் சூழ்ச்சியை அவர்கள் கையாடுகிறார்கள். அதாவது, அந்தத் தொழிற்சாலைக்குச் சாமான்கள் சேகரித்துக் கொடுக்க நாடெங்கும் அநேக கிளைஸ்தாபனங்கள் இருப்பதாக வைத்துக் கொள்வோம். அந்த ஸ்தாபனங்கள் தங்கள் தலைமைத் தொழிற்சாலைக்குச் சாமான்கள் அனுப்ப முடியாதபடி செய்துவிட்டால், தலைமை ஸ்தாபனம் தனக்கு வேண்டிய சாமான்கள் கிடைக்கப் பெறாமல் வேலையை நிறுத்தவோ, அல்லது ஆள்களைக் குறைக்கவோ வேண்டிவரும். அவ்வித நிலைமையையே அச்சூழ்ச்சிக்காரர்கள் தேடுகிறார்கள். கிளைஸ்தாபனங்களில் வேலை செய்யும் தொழிலாளிகள் சூழ்ச்சிக்காரர்களின் எண்ணங்களை அறிந்தால், அவர்கள் வலையில் சிக்கமாட்டார்கள். அச்சூழ்ச்சிக்காரர்கள், அறியாமை மிகுந்த ஏழைத் தொழிலாளர்களைத் தங்கள் வலையிற் சிக்க வைத்து வேலை நிறுத்தம் செய்யும்படி செய்து விடுகிறார்கள். தொழிலாளிகளும் முதலாளிகளும் ஒருவருக்கொருவர் எவ்வளவோ விட்டுக் கொடுத்தும், ஒரு முடிவிற்கு வராமற் போனால், அதில் வேறொரு கூட்டத்தார் நிச்சயமாகத் தலையிட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நாம் நம்ப வேண்டும். அக்கூட்டத்தார் எக்காரணத்தைக் கொண்டும் இவர்களை முடிவிற்கு வர விடுவதில்லை. அவ்வித வேலை நிறுத்தம் தொழிலாளிகளுக்கு ஜயத்தைக் கொடுத்துவிட்டால், அவர்களுக்கு நன்மையைக் கொடுக்குமா? ஒரு போதுமில்லை. தொழிற்சாலையைப் பேராசை பிடித்த சூழ்ச்சிக்காரர்

களிடம் ஒப்புவித்து விட்டால், தொழிலாளிகளுக்குச் சௌகரியங்கள் ஏற்படுமா? ஏற்படவே ஏற்படாது.

அமெரிக்காவிலும் இன்னும் பல வெளி நாடுகளிலும் போர்டு தொழிற் சாலைகள் ஸ்தாபிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவைகளில் தொழிலாளிகளுக்கும் அதிகாரிகளுக்கும் மனஸ்தாபமே இல்லை. போர்டு கம்பெனியாருக்குத் தொழிலாளர் சங்கங்களினிடம் எவ்வித விரோதமும் இல்லை. ஆனால், அக்கம்பெனியார் முதலாளிகள் சங்கங்களோடாவது தொழிலாளிகள் சங்கங்களோடாவது கலந்து கொள்ளமாட்டார்கள். போர்டு கம்பெனியார் அவர்களிடம் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கு அதிகச் சம்பளமே கொடுக்கிறார்கள். அக்கம்பெனித் தொழிலாளர்களுக்குத் தொழிலாளர் சங்கங்களால் ஆகவேண்டுவது எதுவுமின்று. ஒரு தொழிலாளி சங்கத்தில் சேர்ந்திருக்கிறானா என்று விசாரிப்பதும் இல்லை. ஆனால், அக்கம்பெனிக்கும் தொழிலாளர் சங்கங்களுக்கும் பரஸ்பரம் மரியாதையே ஏற்பட்டிருக்கின்றது; வேலை நிறுத்தங்களும் ஏற்படுவதில்லை.

ஒரு சமயம் போர்டு மோட்டார் கம்பெனிக்குச் சொந்தமான மான்செஸ்டர் (Manchester) தொழிற் சாலையில் ஒரு யந்திரத்தை எடுத்துவிட்டார்கள். அதில் தொழிலாளர் சங்கத்தைச் சேர்ந்த சில தச்சர்கள் வேலை செய்துகொண்டிருந்தார்கள். அவர்கள் தங்களுக்கு வேலைபோய்விட்டதைப்பற்றித் தங்கள் சங்கத்தில் முறையிட்டவுடன், அச்சங்கத்தின் அதிகாரிகள் போர்டு கம்பெனியாரின் நிர்வாக உத்தி-

9

யோகஸ்தர்களிடம் மத்தியஸ்தம் பேசக் கேட்டுக் கொண்டார்கள். அதற்குக் கம்பெனி உத்தியோகஸ்தர்கள், "எங்களுக்கும் எங்கள் தொழிலாளிகளுக்குமுள்ள வித்தியாசங்களை நாங்களே தீர்த்துக் கொள்ளுவது வழக்கமாதலால், வெளியிலுள்ளவர்களை மத்தியஸ்தம் பேச அநுமதிப்பது வழக்கமில்லை," என்று சொல்லிவிட்டார்கள். பிறகு அக்கம்பெனியில் வேலை பார்க்கும் ஏனைய தச்சர்களை வேலை நிறுத்தம் செய்யச் சொன்னார்கள். ஆனால், அத்தச்சர்கள் அப்படிச் செய்யவில்லை. அதனால், அவர்கள் சங்கத்திலிருந்து நீக்கப்பெற்றார்கள். அதற்குப் பிறகு மான்செஸ்டரில் போர்டு கம்பெனியில் வேலை நிறுத்தமென்றே பேச்சே ஏற்பட்டதில்லை.

ஒரு பெரிய தொழிற்சாலையில் ஏராளமாகச் சாமான்கள் செய்யப்படுகின்றன. அச்சாமான்கள் தேசமெங்கும் பரவிப் பணமாகத் திரும்பி வருகின்றன. இப்பணமானது ஆயிரக்கணக்கான குடும்பங்களைக் காப்பாற்றுகின்றது. அதனால், ஒரு தொழில் ஸ்தாபனத்தை வெகு ஜாக்கிரதையாகக் காப்பாற்ற வேண்டும். மனிதத் தன்மையில் தொழிலாளிகளுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் வித்தியாசம் இல்லை. ஒரு முதலாளி தன் தொழிலாளிகளை அன்பாக நடத்தும் பட்சத்தில் அவ்விதமே முதலாளியும் தொழிலாளர்களிடத்தில் அதே அன்பை எதிர்பார்க்கலாம். ஒரு முதலாளி ஒரு தொழிற்சாலையை நடத்த யோக்கியதையற்றவனாகவிருக்கும் பட்சத்தில் அவன் உடனே தொழிற்சாலையை விட்டு விலகி விடவேண்டும். முத-

லாளியாகிலும் சரி ; தொழிலாளியாகிலும் சரி ; அவர்கள் பரஸ்பரம் ஒற்றுமையோடு வேலை செய்யவேண்டும். அவ்விதம் வேலை செய்யாவிட்டால், எந்த ஸ்தாபனமும் நடைபெறாது ; அநேகருக்கு வேலை போய்விடும். அவ்விதம் வேலைபோய்விட்டால், பல குடும்பங்கள் கஷ்டப்பட நேரிடும். பேராசை பிடித்த முதலாளிகளும் பொறுப்பற்ற தொழிலாளர் சங்கத்தலைவர்களும் மேலே கண்ட விஷயங்களைக் கவனிப்பார்களாக.

XV

நாம் ஏழைகளாயிருப்பதேன்?

பலவகையான காரணங்களால் உலகத்தில் வறுமை விருத்தியாகி வருகின்றது. அக்காரணங்களில் முக்கியமானவைகளை நாம் நிவிர்த்தி செய்து கொள்ள-லாம். வறுமை ஒழிய வேண்டுமானால், விசேஷ சுதந்-திரங்களும் ஒழியவேண்டும். சட்டங்களால் வறுமை ஒழியாது. ஒரு குடும்பத்திற்குப் போதுமான அன்ன-வஸ்திரம், குடியிருக்க வீடு முதலியவை இல்லாமையே வறுமைக்குக் காரணம் என்பது போர்டின் கொள்கை. மனிதர்களுடைய மன நிலை, தேக நிலை முதலியவைகள் மாறிக்கொண்டே யிருக்கின்றன. இவ்விதப் பேதங்-களால், மனிதர் ஒருவர்க் கொருவர் சமத்துவமுடைய-வரல்லர். மனிதர் எல்லோரும் சமம்' என்று சொல்-வது இயற்கைக்கு மாறானது. அவ்விதக் கொள்கை-யானது வறுமை நிலையைக் குறைப்பதற்குப் பதிலாக எல்லோரையும் வறியராக்கி விடும். அதாவது ஊக்க-முள்ள ஒருவனைச் சோம்பேறியாக்கி விடுமேயன்றிச் சோம்பேறியைச் சுறுசுறுப்புள்ளவனாக ஆக்காது. நமக்கு வேண்டிய பண்டங்களை நாம் மிகுதியாக உற்-பத்தி செய்வதால், வறுமை நிலை ஒழிந்து போகும். ஆனால், வருமானத்தைத் தொழிலாளிகளின் சாமர்த்-தியத்திற்குத் தகுந்தபடி, நியாயமாகப் பிரித்துக்

கொடுக்க வேண்டும். ஆனால், சீர்திருத்தக்காரர்களோ, யந்திரங்களே தொழிலாளிகளின் சத்துரு என்று கூறுகிறார்கள். தற்காலத்தில் சாஸ்திர முறைப்படி அமைந்த தொழிற்சாலைகளே உலகத்தையும் தொழிலாளிகளையும் முன்னுக்குக் கொண்டுவருகின்றன என்று போர்டு கூறுகிறார்.

ஒரு தொழில் ஸ்தாபனத்தின் வருமானத்தை நியாயமானபடி அந்த ஸ்தாபனத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்குப் பிரித்துக் கொடுக்காமலிருப்பதனாலேயே வறுமை பெருகிக் கொண்டு போகிறது. இலாபமே பெரிதென்று எண்ணிச் சமூஹ ஊழியத்தை எந்த முதலாளி செய்யாமலிருக்கின்றானோ, அவனுடைய தொழில் ஸ்தாபனங்களில் அநாவசியமான செலவுகள் ஏற்படுவதால், அந்த ஸ்தாபனத்தின் விருத்தியில் சம்பந்தப்பட்ட எல்லோருக்கும் சரியான ஊதியம் கிடைக்க வழி ஏற்படாது. சாமான்களின் விலையும் அதிகமாகும். விலை அதிகமானால், உற்பத்தி குறையும்; உற்பத்தி குறைந்தால், தொழிலாளிகள் வேலை நீக்கம் பெறுவார்கள். நாட்டில் வறுமை விருத்தியாகும்.

இயற்கையின் சக்தியை நன்றாய் அறிந்து கொள்ளாமல் அச்சக்தியை மாந்தர் துர்விநியோகம் செய்கின்றனர். உதாரணமாக, மிஸ்ஸிஸிப்பிப் பள்ளத்தாக்கில் (Mississipi valley) நிலக்கரியே கிடையாது. அப்பள்ளத்தாக்கில் அந்நதியின் நீர்வீழ்ச்சியால் கோடிக்கணக்கான குதிரைப் பலமுள்ள மின்சார சக்தி வீணாக்கப்பட்டு வந்தது. அங்குள்ள மனிதர்கள் தங்க-

ளுக்கு வேண்டிய நிலக்கரியை நூற்றுக் கணக்கான மைல்களுக்கு அப்பாலிருந்து வரவழைத்து வந்தார்கள். வெகு தூரத்திலிருந்து வந்த நிலக்கரியை அதிக விலை கொடுத்தே வாங்கும்படி நேரிடும். நிலக்கரி அகப்படுவதற்கு முன் விறகுக்காக மரங்களை வெட்டி உபயோகித்தார்கள். மின்சாரம் கண்டு பிடிக்கப்பட்ட காலமுதல் அப்பள்ளத்தாக்கிற் குடியிருக்கும் ஜனங்களுக்குச் சொற்பச் செலவிலேயே மின்சார சக்தி கிடைக்கின்றது. அதனால், அவர்கள் எவ்வளவோ நல்ல நிலைமைக்கு வந்திருக்கின்றார்கள்.

ஒரு பணக்கார வீணன், தன் பணத்தைக் குடியிலும், வீடுகள் கட்டுவதிலும், ஆடம்பரமான வாழ்க்கையிலும் செலவழிக்கின்றான். ஓர் உலோபி தன் வயிற்றுக்குக்கூடச் சரியாக உண்ணுமல், பொருளைச் சேர்த்துச் சேர்த்து, பிறருக்கு உதவாதபடி அப்பொருளை அழித்துவிடுகிறான். அதிகச் சிக்கனம் செய்கிறவனும் உலோபியாகிறான். பொருளைச் செலவழிக்க அஞ்சுவதனாலேயே பின்னர் டாம்பீகச் செலவு ஏற்படுகிறது. முதலில் ஒருவன் தன் பொருளை டாம்பீகமாகச் செலவழித்து விட்டால், பின்னர்ச் சிக்கன முறையில் கவலை எடுத்துக்கொள்கிறான்.

நாம் குழந்தைகளுக்குப் "பொருளைப் போற்ற வேண்டும்" என்று உபதேசம் செய்கிறோம். அநாவசியமாகச் செலவு செய்யாமலிருக்கக் குழந்தைகளை எச்சரிப்பது நல்லதுதான். அவ்விதம் உபதேசம் செய்வதைக் காட்டிலும், "உனக்கு நல்ல வரும்படியைக் கொடுக்கக்கூடிய இடத்திற் பணத்தைப்

போட்டுவை,'' என்று சொல்வது மிகவும் நல்லது. இளைஞர்கள் பணம் சேர்த்துவைக்கக் கூடாது. அப்பணத்தை நல்ல இலாபத்தைத் தரக்கூடிய வழியிற் செலவழிக்க வேண்டும். நல்ல அநுபவம் ஏற்பட்டுச் சம்பாதிப்பதற்குத் தகுந்த யோக்கியதை வந்தவுடன் தன் வருமானத்தைத் தனக்கு வேண்டிய அளவில் செலவழித்து மீதமானதை நல்ல இலாபம் கிடைக்கக்கூடிய தொழில் ஸ்தாபனங்களில் போட்டு வைக்கலாம். "பணம் கிடைத்தால் கஷ்டங்கள் நீங்கி விடும்'' என்ற ஒரு மூட நம்பிக்கை உலகில் பரவியிருக்கின்றது. முதலாளி, தன் பணத்தால் அளவற்ற லாபம் கிடைக்குமானல், தன் துன்பங்கள் நீங்கிவிடும் என்று எண்ணுகிருன். 'பணம் பத்தும் செய்யும்,' என்ற நம்பிக்கை பலருக்கும் உண்டு. 'பணத்தால் பயனுண்டு,' என்பது உண்மையே. அந்தப் பணம் பண்டங்களை உற்பத்தி செய்து தகுந்த இலாபத்தை உண்டாக்கிப் பலருக்கும் வீதப்படி பகுக்கப்படுமானல், அப்பொழுதே பணத்திற்கு உண்மையான மதிப்பு ஏற்படுகிறது.

கேவலம் இலாபம் சம்பாதிப்பதற்காகவே பணம் இருக்கின்றதென்ருல், அந்தப் பணத்தினல் எவருக்கும் நன்மை ஏற்படாது. ஜன சமூஹத்தை முன்னுக்குக் கொண்டுவரும் நோக்கத்துடனே ஒருவன் பணம் சம்பாதிக்கவேண்டும். அவ்வித நோக்கத்தோடு நடத்தப்படாத எந்தத் தொழில் ஸ்தாபனமும் தன் கடமையைச் சரியாகச் செலுத்தாத ஸ்தாபனமேயாகும். இவ்விஷயங்களில் மக்கள் கவனம் செலுத்துவார்களாக.

XVI

யுத்தத்தால் சமாதானம் உண்டாகுமா ?

உலக மகாயுத்தத்திற்குமுன், "யுத்தமே உலகத்தில் சமாதானத்தை விளைவிக்கும்," என்ற எண்ணம் கொண்டவர்களில் ஹென்றி போர்டும் ஒருவர். இப்பொழுது யுத்தத்தை வெறுப்பவர்களில் போர்டு முதல்வராக விருக்கிறார். இராஜகீய வாதிகளும்கூட யுத்தத்தைப் பற்றி நல்ல அபிப்பிராயம் கொடுப்பவர்களாகவில்லை. யுத்தத்தினால் ஒருபொழுதும் உலகத்திற் சமாதானம் ஏற்படாது. ஒழுங்காக நடந்துகொண்டிருந்த உலக வியாபாரங்கள் சீர்குலைந்துபோயின. உண்மையாகவே அந்த யுத்தத்தால் சிலர் பணக்காரர்களாகவும் சிலர் ஏழைகளாகவும் மாறிவிட்டார்கள். பணக்காரர் ஆனவர்களும் வேறு; யுத்தத்தில் முன்னின்று கஷ்டப்பட்டவர்களும் வேறு. உண்மையான தேசபக்தன், யுத்தத்தை ஒரு காரணமாகக்கொண்டு, அகப்பட்டவரையில் வியாபாரத்திற் கொள்ளையடிக்கமாட்டான். யுத்தத்தில் வியாபாரமென்ற பெயரை வைத்துக்கொண்டு கொள்ளை யடித்தவர்கள் தங்கள் மதிப்பை இழந்து வருகிறார்கள். இனிமேல் யுத்தம் நடக்குமானால், பேராசை பிடித்தவர்களுங்கூட, அக்காலங்களில் அக்கிரம சம்பாத்தியம் செய்ய அஞ்சும்படி, ஜனசமூகம் அவர்களுக்கு விரோத-

மாக விருக்கிறது. சமாதான காலந்தான் வியாபாரத்துக்குத் தகுந்தகாலம். ஆகவே, வியாபாரிகளும் சமாதானத்தை விரும்புகிறவர்களோடு சேரவேண்டும்.

கடந்த மகாயுத்தத்திற்குமுன் நடந்த விஷயங்களெவை? அந்த யுத்தத்தினால் ஏற்பட்ட நன்மை-தீமைகள் யாவை? இவற்றைப்பற்றி பட்சபாதமற்ற விசாரணை செய்வோம்: உலகத்திற் சில மனிதர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஏராளமான செல்வாக்கிருக்கிறது. ஆனால், அவர்கள் முன்னணியில் நின்று வேலை செய்வதில்லை. உத்தியோகங்களையோ, வேறு எவ்வித பதவிகளையோ அவர்கள் வகிப்பதில்லை. அவர்கள் பல தேசங்களைச் சேர்ந்தவர்கள்; அரசாங்கங்களைச் சூத்திரப்பாவைகளைப் போல ஆட்டிவைப்பவர்கள். உலகம் முழுவதும் பரவியிருக்கும் வியாபாரஸ்தாபனங்களை நிலைகுலையச் செய்பவர்கள்; பத்திரிகைகளும், அவர்களைக் கண்டால், அஞ்சும். தங்கள் செல்வாக்கை விருத்தி செய்வதற்கு அவர்கள் உலகத்தையே புரட்டிவிடுவார்கள். சிலர் சூதாடிக்கொண்டிருக்கும்போது ஒருவன் ஒளித்திருந்து, 'போலீஸ்!' என்று இரைந்து சொன்னால், சூதாடுபவர்கள் பணக்குவியல்களை இருந்தபடியே வைத்துவிட்டு ஓட்டம் பிடிப்பார்கள். ஒளிந்து நின்றவன், பணங்களை வாரி மூட்டை கட்டிக்கொண்டு போய்விடுவான். அப்படியே செல்வாக்குள்ள சிலர், "யுத்தம்!" என்ற பிரஸ்தாபத்தைக் கிளப்பிவிட்டவுடன் மாந்தர் பெருங் குழப்பமடையச் சிலர் கிடைத்தவரையில் சுருட்டிக்கொண்டு போய்விடுகின்றனர்.

நாம் கவனிக்கவேண்டுவது யாதெனில், கடந்த யுத்தத்தில் நாம் ஜயமடைந்து விட்டபோதிலும், யுத்தத்திற்குக் காரணமாயிருந்தவர்களை ஜயிக்க முடியவில்லை என்பதேயாம். எங்கெந்த நாடுகள் யுத்தத்தில் ஈடுபடவேண்டுமென்று விரும்புகின்றனவோ, அந்தந்த நாட்டு ஜனங்களிடையே சாதுரியமான கட்டுக்கதைகள் சில சுயநலப் பிரியர்களால் பரப்பப்படுகின்றன. அதனால், ஒரு தேசத்திற்கு இன்னொரு தேசத்தின்மேல் பகை ஏற்பட்டு விடுகிறது. அவ்விதப் பகையை மேன் மேலும் வளர்க்க மனச்சாட்சியற்றுச் சுய நலம் மேற்கொண்ட சில சாமர்த்தியசாலிகளும், யுத்தமேற்பட்டால் இலாபமடையக் கூடிய சில பத்திகைகளுமே போதும். அவ்விதப் பிரசாரங்கள் நடக்கும்போது தேசங்களினிடையே விரோத வுணர்ச்சி வேரூன்றிவிடுமென்பது நாம் சொல்லவேண்டுவதில்லை.

ஒவ்வொரு தேசத்திலும் சில மனிதர்களிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு யுத்தம் ஆரம்பமானால் சந்தோஷமும், முடிவடைப் போகிறதென்றால் துக்கமும் ஏற்படுகின்றன. அமெரிக்காவில் நூற்றுக்கணக்கான பணக்காரர்கள் அமெரிக்க உள்நாட்டுக் கலகத்திற்குப் பிறகு பணக்காரரானவர்கள்; ஆயிரக்கணக்கான தனிகர்கள் மகாயுத்தத்தில் சம்பாதித்தவர்கள். மனச்சாட்சி இல்லாதவர்களுக்கு யுத்த காலத்தில் நல்ல இலாபம் கிடைக்குமென்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. இரத்த வெறி பிடித்தவர்களுக்கும், பணவெறி பிடித்தவர்களுக்கும் யுத்த காலம் பல நன்மைகளை உண்டாக்கக் கூடியது.

வியாபாரத்தைப் பெருக்குவதனுலோ, பணக்காரர்களை விருத்தி செய்து அவர்கள் மாட மாளிகைகளைக் கட்டிக்கொண்டு யதேச்சாதிகாரம் செலுத்துவதனுலோ, வியவசாயம் செய்யும் ஜனங்களைத் தொழிற்சாலையில் தொழில் செய்பவர்களாக மாற்றுவதினுலோ ஒரு தேசம் முன்னுக்கு வராது. ஆனல், அத்தேசம் க்ஷேமமாயிருக்கவேண்டுமானுல், ஜனங்களின் சாமர்த்தியமும் அத்தேசத்திற்குத் தகுந்த பொருள்களின் உற்பத்தியும் பெருகவேண்டும்; சொத்துக்களும் நியாயமாகப் பிரிக்கப்படவேண்டும்.

'அந்நிய நாட்டு வியாபாரத்தால் நாம் க்ஷேமமடையலாம்' என்பதைக் கனவேபோல மறந்துவிடவேண்டும். ஒவ்வொரு தேசமும் தனக்குவேண்டிய சாமான்களைத் தானே உற்பத்தி செய்வதில் ஊக்கங்கொள்ளவேண்டும். நம்முடைய தேசத்துச் சாமான்களை வாங்குவதற்காக வேருெரு தேசத்தை அடக்கியாளுவதை விட்டுவிடவேண்டும். அதனல், அதனதன் நிலைமைக்குத் தக்கபடி நாகரிகம் விருத்தியாகும். அவ்விதம் விட்டுவிடுவதால், மக்கள் தங்கள் தேசத்திற் கிடைக்காத பண்டங்களை அயல் தேசங்களிலிருந்து பெற்றுக்கொள்வார்கள். அப்போது போட்டியே ஏற்படாது. சமசீதோஷ்ண தேசங்களில் உற்பத்தியாகும் சாமான்கள் உஷ்ணமண்டலத்திலுள்ள சாமான்களோடு போட்டிபோட முடியாது. நம்முடைய தேசம், தேயிலைக்காக அது விளையக்கூடிய சைன முதலிய தேசங்களோடு போட்டிபோட முடியுமா ? அந்நிய நாடுகளின் பிற்போக்கான

எண்ணங்கொண்ட சுயநலமுள்ள வியாபாரிகளால் நம்முடைய சாமான்கள் அவ்விடம் போகின்றன. அவ்வித அந்நிய நாட்டு வியாபாரிகள் ஜீவகாருண்யத்தையும் தேசாபிமானத்தையும் கைக்கொண்டால், அந்நியநாட்டுச் சாமான்களை வாங்காமல் தங்கள் தேசத்திலேயே பண்டங்களை உற்பத்தி செய்து கொள்ளுவார்கள்.

உதாரணமாக மேக்ஸிகோ (Mexico) தேசத்தை எடுத்துக்கொள்ளுவோம். அத்தேசத்தை விருத்திக்குக் கொண்டுவருவதாக நாம் கேள்விப்படுகிறோம். அந்நிய தேசத்து முதலாளிகள் அத்தேசத்திலுள்ள இயற்கைப் பொருள்களின்மேல் ஆசைப்பட்டு இலாபம் சம்பாதிப்பதற்காக வியாபார ஸ்தலங்களோ, தொழிற்சாலைகளோ, சுரங்கங்களோ ஏற்படுத்தினால், அது விருத்தியாகாது. விருத்தியென்ற சொல்லும் அங்கே பொருந்தாது; அதை அழிவென்றே கொள்ளவேண்டும். மெக்ஸிகோ ஜனங்களை நல்ல நிலைமைக்குக் கொண்டுவராமல் மெக்ஸிகோ விருத்தியாகுமா? அந்நிய நாட்டு முதலாளிகள் மெக்ஸிகோ ஜனங்களை நல்ல நிலைமைக்குக் கொண்டுவர எப்போதேனும் முயற்சி எடுத்துக்கொண்டதுண்டா? மெக்ஸிகோ தேசக் கூலிக்காரன் அந்நிய நாட்டு முதலாளிகள் பணம் திரட்டிக் கொண்டுபோக உதவி செய்கிறான். இதனால்தான் மெக்ஸிகோ தாழ்ந்த நிலைமையிலிருக்கிறதென்பதை நாம் சொல்ல வேண்டுவதில்லை.

"அந்நிய நாட்டு வியாபாரம் கூடாதென்று சொன்னால், அவ்வியாபாரமில்லாமல் நாங்கள் எப்படிப்

பிழைப்போம்?'' என்று பரந்த நோக்கமில்லாதவர்கள் கேட்கலாம். ஆப்பிரிக்காக்கண்டத்து ஜனங்கள் தங்களுக்கு வேண்டிய பருத்தியைத் தாங்களே விளைவித்துக் கொண்டாலும் சரி; இரஷியா (Russia) தேசத்தார் அவர்களுக்கு வேண்டிய வியவசாய யந்திரங்களையும் ஆயுதங்களையும் அவர்களே உற்பத்தி செய்துகொண்டாலும் சரி; அவ்விதமே சைன தேசத்தார் தம் தேவைகளுக்கு அந்நிய தேசத்தை எதிர்பாராது போனாலும் சரி; அதனால் நமக்குச் சில மாறுதல்கள் ஏற்படுவது உண்மையே. தற்காலம் இருக்கும் மாதிரியைப்பார்த்தால், சில தேசங்கள் உலகத்திலுள்ள மற்றைத் தேசங்களின் தேவைகளுக்குச் சாமான்களைச் செய்து அனுப்புவது நீடிக்குமென்று எந்த அறிவாளியும் எண்ணமாட்டான்.

ஒரு தேசம் அந்நிய நாட்டு வியாபாரத்திற்குப் போட்டியிடுமானால், மூலப்பொருள் (Raw-materials) களுக்கு வேறு தேசங்களையே நம்பியிருக்கவேண்டும். அதனுடன் அத்தேசத்து ஜனங்களைத் தொழிற்சாலைத் தொழிலாளிகளாக மாற்ற வேண்டியும் வரும். அதனால், சிலர் பணக்காரர்களாவார்களேயொழிய, தேசத்திற்கு நன்மை ஏற்படுமோ? அமெரிக்கர் தம்நாட்டை விருத்தி செய்து அஃது அயல் நாட்டு வியாபாரத்தை எதிர்பாராமலிருக்கும்படி செய்துகொள்ள வேண்டும். நமக்கு உணவளிக்கப் போதுமான நிலங்களிருக்கின்றன. அந்நிலங்களை விருத்தி செய்யவேண்டிய பணமும் இருக்கின்றது. ஆகையால், நூற்றுக்கணக்கான வருடங்களுக்குச் சொந்த வேலை யிருக்கிறது. அவ-

விதமிருக்கும்போது ஜப்பானும், பிரான்சும் சாமான்களுக்கு ஆர்டர்கள் அனுப்பவில்லையே என்று சோம்பியிருப்பது முட்டாள்தனமென்று போர்டு கருதுகிறார்.

வியாபாரம் பரஸ்பர சேவையினால் பெருகுவது. ஜனங்கள் சாமான்களை உற்பத்தி செய்து, தங்களுக்கு வேண்டியவை போக மீதியை அச்சாமான்களில்லாத விடங்களுக்கு அனுப்பிவந்தார்கள். அதாவது தானியம் உற்பத்தி செய்யும் தேசமானது தானியமில்லாத தேசத்திற்குத் தானியத்தை அனுப்பிவந்தது. அவ்விதமே காடுகள் உள்ள தேசமானது மரங்களில்லாத மைதானங்கள் அதிகமுள்ள தேசத்திற்கு மரங்களை அனுப்பிவந்தது. தற்காலம் அவ்விதமில்லாமல், தங்கள் தேசத்திலிருக்கும் சாமான்களை அவ்விதச் சாமான்கள் ஏராளமாக விருக்கும் தேசத்திற்கே அனுப்பி வருகிறார்கள். இது பரஸ்பர சேவையாகாது. இதனால்தான் வியாபாரப் போட்டி ஏற்படுகிறது. இவ்விதப் போட்டியால் தேசங்களுக்கிடையில் மனக்கசப்பேற்படுகிறது. அஃது உலக சமாதானத்திற்கு அறிகுறியன்று. அதைச் சர்வ தேச பாங்கிக்காரர்களுங்கூடச் சீக்கிரம் அறிந்து கொள்வார்கள்.

எவ்வளவோ யோசனை செய்தும் கடந்த உலக மகாயுத்தத்தை ஆரம்பித்ததற்குநியாயமான காரணங்களிருந்தனவாகப் புலப்படவில்லை. சிலர் இலாபம் சம்பாதிப்பதையே நோக்கமாகக்கொண்டு சில சிக்கலான பிரசினைகளைக் கிளப்பிவிட, அவற்றின் காரணமாக ஏற்பட்டதே உலக மகாயுத்தம் என்று தோன்றுகிறது.

போர்டுக்குக் கிடைத்த செய்திகளால், 1916-ஆம் வருடத்தில் சில தேசங்கள் சமாதானத்தையே விரும்புவதாகவும் அதற்காக ஏற்படும் எவ்விதக் கிளர்ச்சிகளையும் அத்தேசத்தவர்கள் ஆதரிப்பார்கள் என்றும் அவர் அறிந்தார். அந்த வதந்தியை நம்பி வேண்டிய பணம் திரட்டி, "சமாதானக் கப்பல்" (Peace Ship) என்னும் பெயர்கொண்ட ஒரு நீராவிக்கப்பல் தயாரிக்கப்பட்டது. அதற்கு ஹென்றி போர்டும் மிகுந்த பொருள் வழங்கினர். அக்கப்பலில் சமாதானத்தை விரும்பும் சிலர் ஏறி ஸ்வீடன் (Sweden) தேசத்திலுள்ள ஸ்டாக்ஹோம் (Stockholm) என்ற நகரத்திற்குச் சென்றார்கள். அவர்கள் போன கருமம் பலிக்காமற் போனாலும், அப்பிரயாணத்திலிருந்து போர்டு அநேக விஷயங்களைத் தெரிந்துகொண்டார். அவ்வருடம் சமாதானம் ஏற்பட்டிருந்தால், உலகம் இவ்வளவு கேவல நிலைமைக்கு வந்திராது என்பது திண்ணம். ஏராளமான பணத்தையும் காலத்தையும் உலக சமாதான விஷயமாகச் செலவழித்து, அநேகப் படிப்பினைகளைத் தெரிந்துகொண்டதால், பணமும் காலமும் செலவானதைப்பற்றி அவர் வருந்தவில்லை. யுத்தத்தில் ஜயித்தவர்களோ, தோல்வியுற்றவர்களோ எந்த நன்மையையும் அடைந்ததாகப் புலப்படவில்லை. அமெரிக்கா ஐக்கிய மாகாணம் யுத்தத்திற் சேர்ந்துகொண்டவுடன், இனிமேல் யுத்தமே ஏற்படாதிருப்பதற்காகவே சேர்ந்துகொண்டிருப்பதாக ஹென்றி போர்டு எண்ணினர். இப்பொழுது 'யுத்தத்தினல் யுத்தமே ஏற்படாமல் செய்யமுடியாது,' என்பதை

நிச்சயமாகத் தெரிந்துகொண்டிருக்கிறார். ஆதலின், உலக முன்னேற்றத்திற்குச் சமாதானம் இன்றியமை-யாத தென்பதும், அச்சமாதானத்தால் உலகத்தில் நடக்கும் எந்த வியாபாரமும் நன்றாக நடைபெறும் என்பதும் மேலே சொன்ன காரணங்களால் நன்றாய் விளங்குகின்றன அல்லவா ?

உழவுக்கும் தொழிலுக்கும் வந்தனை செய்வோம்.

[பாரதி.]

121334

5133 M63
N33

PRINTED AT THE MADRAS LAW JOURNAL PRESS, MYLAPORE.

கோபால் தமிழ் வாசக புத்தகங்கள்

துரைத்தனத்தாரால் அங்கீகரிக்கப்பட்டவை

அ. மா. ஸ்ரீ. இராகவன், பி. ஏ., எல். டி.,

இப்புத்தக வரிசை தமிழ் கற்கும் சிறுவர்களுக்குத் தேசாபிமானத்தையும், பாஷா ஞானத்தையும், அறிவின் வளர்ச்சியையும் அளித்து, அவர்களைப் பரத கண்டத்து நற்குடிகளாக்கும் என்பது, கல்வித் துறையில் பரத கண்டத்தின் முன்னேற்றத்தைக் கருதிச் சலியாத ஊக்கத்துடன் உழைத்து வரும் பெரியோர் பலருடைய கொள்கையாகும். இதில் காணப்படும் பல அறிஞர்களுடைய அபிப்பிராயங்களே இவ்வுண்மையை விளக்கப் போதிய சான்றாகும். ஆதலின், தேச நன்மையைக் கருதும் ஆசிரியர்களும், மற்றப் பள்ளிக்கூடத் தலைவர்களும், இப்புத்தகங்களைச் சிறுவர்களுக்குப் பாடமாக ஏற்படுத்தி, எம்மை இத்துறையில் ஊக்குமாறு வேண்டுகிறோம்.

கோபால் புதிய தமிழ் வாசகம்	1-ஆம் வகுப்பு	0	2	6
do	2-ஆம் வகுப்பு	0	3	0
do	3-ஆம் வகுப்பு	0	4	0
do	4-ஆம் வகுப்பு	0	4	6
do	5-ஆம் வகுப்பு	0	6	0

புதியவை

வித்துவான் மே. வீ. வேணுகோபால் பிள்ளை எழுதியது

கோபால் புதிய தமிழ் வாசகம்	6-ஆம் வகுப்பு	0	7	0
do	7-ஆம் வகுப்பு	0	8	0
do	8-ஆம் வகுப்பு	0	9	0

Rev. FRANCIS KINGSBURY, B.A., Lecturer in Tamil, University of Ceylon, writes:—

"I have read the Gopal New Tamil Readers and I am of opinion that as a series they are good as any other series of Readers recently published in Madras. They have been well received by the school authorities and the Educational officers in the Madras Presidency."

B. G. PAUL & Co., PUBLISHERS, MADRAS.