

Gelakte hersens

Ford's leven, Ford's auto's

M. Revis

bron

M. Revis, *Gelakte hersens*. De Gemeenschap, Utrecht z.j. [1934]

Zie voor verantwoording: http://www.dbnl.org/tekst/revi002gela01_01/colofon.php

© 2017 dbnl / erven Willem Visser

I.**Model T.**

In de twee decennia na den Fransch-Duitschen oorlog volgen uitvindingen elkander snel op. Uit een apparaat komt plotseling een menschelijke stem, moeizaam klinken de woorden tusschen zacht krakend ruischen door, droevig en betooverend als een ruïne, een levenloos harnas van geluid. Dat is Edison's eerste gramfoon. Sinds '78 neemt ook het ratelen der schrijfmachines een aanvang, het verdrijft zoowel sierlijke handschriftletters als de gedachten van den klerk in een rustige kamer; als hij opzag door het groote raam, wiegde een bloeiende boomtak tegen de blauwe lucht zacht heen en weer.

De twintiger jaren der vorige eeuw zagen de wegen in Engeland vernielen door plompe, paardlooze wagens, gedreven door stoom. Zij lieten bij hun verdwijnen twee dingen na, verontrusting bij de romantici en een probleem voor geleerden: is economische ontwikkeling een gevolg der uitvindingen of is het omgekeerd? Na 1880 worden schrijvers van droomerige verzen, gepensioeneerde kolonels, die een wandeling maken, en oude dames herhaaldelijk opgeschrikt door het knallend kabaal van een eigenaardig rij-

tuigje. Het is een zitbank op wielen, het stinkt en is het resultaat van veel experimenten: Lenoir's benzinemotor van '63, die van Markus, tien jaar later. Maar de belangrijkste vinding is die van Dr. N.A. Otto. Met deze machine bouwt Benz zijn eersten automobiel en Daimler een motorfiets. Later gebruikt Michelin voor het eerst rubberbanden.

Deze dingen zijn eenerzijds prachtig, anderzijds onverdraaglijk. Na zijn bezeten droom ontwaakte Edison in een doode wereld. Er is dan ook tweeërlei: de sprekende gramfoon, en een vrouwestem, ver weg, die zingt, de foto van een beminde en haar aanwezigheid. Wie door het vernuft de dingen wil laten spreken, zal ze ontluisteren. Zinvol echter is het zwijgend begrijpen. De wereld is vol, door Dante's negenden kring in het heelal, den kristallijnen hemel, gaan nu de knallen van den explosiemotor, op zijn louteringsberg, in het aardsch paradijs, wordt de stilte door klepperende schrijfmachines verstoord. Maar is de steen van Gothische kathedralen minder hard dan het chassis van een automobiel? De zachte glimlach der Mona Lisa, die geen glimlach is, maar een peinzen; is dat een schilderij van Leonardo? Leonardo echter wilde ook een vliegtuig construeeren, men kan hem min of meer noemen den geestelijken stamvader der Amerikaansche technici.

De machine van den Duitschen geleerde Otto wordt gedreven met lichtgas, heeft één grooten cylinder, een zwaar vliegwiel en is een viertakt motor. Het Engelsche tijdschrift World of Science plaatst er een artikel over, duizenden kilometers verder, aan de andere zijde van een werldocean, diep het land in, wordt het artikel gelezen door een leerjongen van de Drydock Engine Works. Drukpersen, letterkolommen, een rijzend en dalend schip, sterrennachten en storm boven de loome, geweldige wiegeling der zee, vingers van een jongenshand, die bladeren omslaan, aandachtig lezende oogen... aan het einde van dezen causalen keten zullen veertig jaar later uitgestrekte fabriekscomplexen verrijzen, hoog, glinsterend en kantig. Deze jongen heet Henry Ford. Hij is den 30sten Juli van het jaar 1863 geboren, op een boerderij in de buurt van Dearborn in Michigan. Zijn vader is niet rijk. In het jongenshoofd komen eigenaardige gedachten op: er wordt naar de weinige opbrengst gerekend te hard gewerkt. Op het land klimmen menschen tientallen jaren een trap op en af om in emmers water te halen. Waarom legt niemand een pijpleiding aan? Er is alleen handenarbeid en veel onnoodige vermoeienis. Hij begrijpt het land niet, roode zonsondergangen en de eentonige regen. De zon is alleen maar een brandende bron van energie, de regen is het ding, dat zijn

vader den lust beneemt om meer dan éénmaal per week naar de stad te gaan. Hij leeft in een andere wereld, die hij zich uitrekent met stukken koper en ijzer, klein gereedschap en een werkbankje. Iedereen heeft in zijn jeugd dingen van geen belang meegemaakt, die schokkender waren dan ik weet niet wat. Wat kindertranen om een doode vogel voor den een zijn, is de vreugde van een ander, die een locomobiel ontmoet. De kleine Ford klimt uit den wagen, waarmede hij op weg is naar de stad en gaat met den machinist praten als een groot mensch. Het is kolossaal! Dit voertuig rijdt zonder paarden. Dat is zijn grootste deugd. Minachtend zal Ford veel later zeggen: 'Paarden en koeien zijn uit den tijd, het paard is een onhandige hooimachine van 1 P.K.' Zij, die de fluweelen oogen van een raspaard in dithyrambische bewoordingen vergelijken met die van een schoone vrouw, hadden hier wat kunnen leeren. Ford laat zich alles uitleggen, de machinist wijst hem trots hoe de ketting wordt afgenomen, voor men de drijfriem legt. Het vliegwiel maakt 200 omwentelingen per minuut. Achter de machine is een wagen met steenkolen en water, een rijdend reservoir. De machine is boven den ketel, één man, op een platform achter den ketel staande, kan het vuur onderhouden, stoomtoevoer regelen en het apparaat sturen.

Ford tracht, als hij weer thuis is gekomen,

de locomobiel in het klein na te maken. Na een paar jaren lukt hem dat ook. Hij krijgt een horloge als hij twaalf jaar is, uit de stad komt hij altijd terug met zakken vol schroeven, moerplaatjes en onderdeelen. Kapotte horloges diept hij op en tracht die te herstellen. Een jaar later kan hij er zelf een maken, dat niet achter raakt. Op zijn vijftiende jaar kan hij elke klok repareren. Op een gegeven oogenblik heeft hij 300 horloges bij zich. Zijn berekening wijst hem uit, dat hij een bruikbaar horloge kan maken voor 37 Amerikaansche centen. Voorwaarde is dan echter een dagelijksche productie van 2000 stuks. De verkoopprijs kan 50 cent bedragen. Hij maakt zelfs het curiosum van de buurt: een horloge, dat zoowel spoortijd, als plaatselijke tijd aanwijst.

Tegen den zin van zijn vader komt Ford als leerjongen bij de Drydock Engine Works. Daar behaalt hij zijn diploma van machinist. Na 3 jaar gaat hij over bij de Westinghouse Co. als deskundige voor het monteeren van verplaatsbare locomobielen. Hij is nog steeds de ontmoeting uit zijn jongenstijd niet vergeten, al wordt hij nu 20 jaar. Horloges wekken thans zijn belangstelling niet meer. Een andere vraag houdt hem voortdurend sterker bezig: hoe maak ik een bruikbare rijdende machine voor de gewone wegen? Hij is als volgt op deze gedachte gekomen. Bij de Westinghouse monteert hij loco-

bielen, door de boeren gebruikt om zware vrachten te trekken. Anderen haken er een dorschmachine achter, als zij die hebben, en stoomen van de eene boerderij naar de andere. Maar Ford heeft er niet veel mee op. Is hij dan veranderd? Misschien is het ook wel jammer als er een olieluchtje hangt over de akkers, en een luidruchtige locomobiel zonder eenigen eerbied de korenaren onderhanden neemt. Voor den boer, die met zijn aarde vergroeid is, stinkt een machine toch op een andere manier dan zijn varkenshok. Maar Ford is er ten volle van overtuigd, dat paarden door hun verzorging en voedsel de kosten nooit opbrengen. De wereld bestaat slechts uit twee deelen, de eene helft brengt zijn kosten op, de andere helft niet. Behalve de paarden behooren ook locomobielen van '82 tot deze tweede helft, zij wegen duizenden kilo's, leveren in verhouding daartoe te weinig kracht en zijn te duur.

Op de boerderij van zijn vader heeft Ford zich een werkplaats gebouwd, daar is hij in zijn vrije uren altijd. Buiten strekt zich de aarde uit, het is avond geworden, nu is het nacht.

Wat is een nacht? De eerste regels van een dichtenden jongen: ontwaken na korte sluimering, vage kamers van maanlicht, geluidlooze blanke praling van licht. Er komt iets in voor van innige, stille verrukking, drijvende geuren van rozen, uit tuinen be-

neden stijgende als offeranden van reuk. Ruischende donkere parken langs de rivier, kleine lichtjes en donkere stegen, breede straten met veel mensen en rossig licht van lantarens en bioscopen, en met flitsende en wentelende kleuren en letters aan gevels en hoog op de daken.

De opgepoetste snollen in helle kamertjes langs een oude gracht, de hooge, donkere sterrenlucht boven den koepel van een gebouw op het verlaten plein, een dwalende agent en de vrede in het hart van een eenzame wandelaar.

Nachten zijn stille uren van zachte lampenschijn over vergeelde bladeren, de ademlooze verbazing van het doorschrijden van nooit betreden gebied. Van over de weilanden rijst een nieuwe morgen, de naderende dag is een wereld van zilveren damp boven de donkere kluiten der akkers, van glinsterende druppels aan het gras, en roode zonnepijlen door de bleeke lucht; als de nevels verijlen ligt de gansche wijde aarde onder de rozige ochtendwolken en de goudgloeiende hemel; er zijn zulke morgens na één enkelen nacht, dan zijn alle dingen nieuw geworden. Nachten zijn ook de proeven van Ford, voorbereidingen tot een eersten dageraad. Maar deze dageraad heeft niets te maken met de rennende rossen van Phaëton's zonnewagen, zij is zelfs de vijand van aardsche paarden. Tusschen de werktuigen, het door de lamp

beschenen scherpe gezicht van een jongen man en het materiaal vaart een onzichtbaar, zonderling voorwerp rond: een stoomwagentje als trekkraft voor een ploeg.

En plotseling ziet Ford in plaats van een akker een gewone weg, er is geen ploeg meer, alleen het stoomwagentje is overgebleven, het rijdt triomfantelijk alleen verder. Spieren van vleesch zijn opeens tot staal verhard, het bloed is eerst geworden tot een kleurloos vocht, water, en later verdampt het geheel tot stoom.

Ford maakt een klein stoomwagentje. Hij rijdt er mee rond. Maar het is gevaarlijk. De ketel staat onder hoogen druk, omdat anders de wagen te groot en te zwaar worden zou. Ford loopt zodoende kans in de lucht te vliegen. Twee jaar lang blijft hij zoeken naar een ketel van klein gewicht met voldoende weerstandsvermogen. Eindelijk bevindt hij, dat voor groote bedrijven bij sleepwerk zeer groote machines wel dienst kunnen bewijzen. Hij zoekt evenwel iets anders. Ten eerste kunnen alleen rijke boeren de groote machines betalen, ten tweede zijn de gewone wegen er niet geschikt voor.

Een artikel over de gas-machine van Otto komt weer in zijn herinnering op. Uit vakbladen blijft hij zich op de hoogte houden. Intusschen heeft hij zijn betrekking bij de Westinghouse opgezegd. Stoom is geen beweegkracht voor lichte voertuigen, hij leert

bij de maatschappij dus niets nieuws meer. Zijn vader krijgt een ongeluk, zijn broer wordt ziek. Hij gaat naar de boerderij terug, krijgt een stuk bosch van 40 acre aangeboden onder beding, dat hij het vak van machinist zal laten varen. Onder zekere voorwaarden stemt hij toe.

Nu breken tien lange jaren van arbeid en experimenten aan. Ford bouwt een molen en een locomobiel, om van de boomen op zijn land planken te maken. Maar onder het zagen ziet hij voortdurend op het land een groote stad, stalen fabrieken, steen, glanzend metaal. Het vizioen maakt hem niet beangst, integendeel, eerst wanneer de akkers zullen geplaveid zijn tot wegen en de boomen recht-gestrekten tot booglampen zullen de menschen weer tijd krijgen voor bloemen, velden en vogels. Is er wel iets zoo noodeloos als boerenarbeid? Op het land levert het werk hoogstens 5 pct. nuttig effect. Ford ziet de door midden gezaagde stammen. Hij voelt met zijn vingers over het hout, en knikt tevreden. Het hout is nu glad, zoo glad als een metalen plaat. Toch is het jammer, dat hout voor sommige doeleinden de eenige bruikbare stof is, het bevat immers nog water, en water is dood gewicht. Dat is de grief van zijn leven: de dingen hebben veel dood gewicht. Jaren later zal hij nog klagen, dat het hout van één auto 10 à 15 kilo-

gram water bevat, en dat hij dit niet weg kan krijgen.

Ford trouwt met de dochter van een boer uit de buurt, Clara J. Bryant. Hij is dan 25 jaar oud. Van zijn gezaagde planken bouwt hij een huis van 9 meter in 't vierkant, anderhalve verdieping hoog. Hij blijft planken zagen. Het is hem niet mogelijk met een bosch iets anders te doen dan het in stukken zagen. De aarde draagt immers te veel dood gewicht. Eerst de glazige starre fabrieken zullen haar levend maken. Ford zit te rekenen: zonnelicht, een matelooze blauwe lucht, roode rotsen, donkere, schemerachtige bosschen. Maar het totaal kan hij niet vinden. Dan is het net of er andere getallen komen inplaats van die welke hij vóór zich heeft. De heele optelling deugt niet meer. Ford begint opnieuw: rozen, die openbloeien, velden met korenbloemblauw, roestbruine stammen, groene weiden. Weg alles. Een eenzame vogel vloog schuw op van de lage boomtakken. Ford gaat naar buiten. De avond valt, rond zijn hoofd waait de wind, in het halfomgehakte bosch ruischen de boomen. Welk een verspilling! Zooveel beweegkracht, die nutteloos in de ruimte verwaait. De zon gaat onder. Maar wat hebben we met haar warmte gedaan? Ford gaat de werkplaats in, die hij tegen zijn houten huis heeft aangebouwd, jaren lang heeft hij hier proeven genomen met

gasmachines. Hij heeft de Otto-machine nageemaakt, hij heeft alles gelezen wat hij over dit onderwerp maar te pakken kon krijgen. Hij heeft allerlei cylinders geprobeerd, uit buizen gemaakt. Maar een bruikbare wagen kreeg hij niet, het vliegwiel werd steeds te zwaar. Ford steekt licht aan. Stangen, werkbanken, buizen, de werkplaats van een modern alchemist. De steen der wijzen echter heet hier verwijdering van dood gewicht. Een schaduw glijdt met de bewegingen van een mensch op de wanden mee. Zij is spookachtig en grotesk, zij drijft met Fords pogingen nu reeds den spot, zij krijgt een te groot hoofd, en korte armpjes, zij wringt zich in bochten en hoeken, tusschen en over de werktuigen door, als een clown, en zegt: ‘vermetel mensch! meen je het geluk je te kunnen voorrekenen als een machine! Jij met je doode gewicht! Als je dat weghaalt, hou je juist heelemaal niets meer over.’ Maar Ford hoort het niet, hij mompelt: ‘Niet één cylinder, maar twee. Twee cylinders!’ Hij loopt heen en weer, de schaduw loopt met hem mee, en aapt hem na. Het is onzegbaar belachelijk.

In 1890 maakt Ford voor het eerst een twee-cylinder motor. De twee cylinders staan tegenover elkaar, men kan met een veel lichter vliegwiel volstaan, als de eene zuiger duwt, helpt zij vanzelf de andere terugtrekken. Dit is de motor voor een vervoermiddel

op den weg! Voor een rijwiel? Maar dan worden motor en reservoir veel te zwaar. Ford houdt het thans op de boerderij niet meer uit. Hij is zeven-en-twintig jaar. Het bosch op zijn land is nu geheel weg, wat bindt hem thans nog! Bij de Edison Electric Light & Power in Detroit kan hij een baantje krijgen voor \$ 45 per maand. Dat is bovendien meer, dan hij op zijn farm kon verdienen. De familie is er tegen, en in Dearborn gaat men Ford om zijn eeuwigdurend geknutsel met de machines een zonderling vinden.

De eerste maanden in Detroit werkt Ford in de nachtploeg, die een elektrische lichtleiding door de stad aanlegt. Als hij bij de dagploeg komt, besteedt hij weer alle vrije tijd aan zijn liefhebberij. Alle gereedschappen uit zijn oude werkplaats te Dearborn vinden een onderdak in de nieuwe: een steenen schuur aan de achterzijde van het huis in Detroit. Bij de inrichting helpt zijn vrouw hem soms door een lantaren op te houden. Hij voelt zich steeds naderkomen tot zijn doel, bij de maatschappij, waar hij werkt, doet hij de onontbeerlijke kennis van electriciteit op. Des Zaterdagmiddags bestudeert hij het overspringen van vonken, 's nachts zien de burens door de retsen van het schuurtje licht. Daar doolt Ford in zijn eigen wereld verloren rond, en zoekt naar het middel, dat de stroom op de juiste wijze zal onderbreken, en weder

opwekken. Zoo gaan maanden voorbij, welhaast weder jaren. De levenbrengende vonk, mystiek als de genade van den Middeleeuwer! Tusschen twee wolken slaat een blauwe bliksem over, regen, een donderslag.....

..... Een raargebouwde wagen rolt door een nachtelijke straat, een rijtuig op vier fietswielen met rubberbanden, een zitbank en kap, boven de achteras een complex van cylinders, riemschijf en ketting, elliptische wagenveeren, onder de zitplaats een bak met een dun afvoerbuis je: het reservoir. Dat is Ford in zijn auto, hij rijdt blokken ver, in een stroomenden regen, opgewonden loopt zijn vrouw naast hem voort - heeft zij niet steeds in haar man geloofd? - in de machine slaan blauwe vonken over, het regent, knallen als donderslagen.....

Het is nu voorjaar 1893, in deze weken plegen de bobolinks in Dearnborn te komen. De bobolink is een Amerikaansche trekvogel, een soort van wielewaal.

De eerste Ford kan 4 paardekracht ontwikkelen. Voor de zitplaats is een hendel, achteruit beteekent 16 kilometer vaart, vooruit 35, loodrecht omhoog: machine vrij. Het reservoir bevat 14 liter benzine, een mensch heeft maar 5 liter bloed. Dat is dus al een heele verbetering. De locale bladen maken melding van het geval, de paarden schrikken

en de mensen loopen te hoop als Ford ergens met zijn automobiel stilhoudt. Oolijke kwanten probeeren met den wagen weg te rijden, als zij hem ergens onbeheerd aantreffen, de politie bemoeit zich er mede en Ford moet een speciaal rijbewijs hebben.

De uitvinder gaat intusschen niet op zijn lauweren rusten. Hij blijft op verbeteringen zinnen. Zijn vrouw gaat voor een poos naar de boerderij in Dearborn terug, hij moet zelf zijn huishouden doen. In dezen tijd stapt hij dikwijls 's avonds laat nog in den wagen en rijdt dan naar zijn vriend Jim, die er een koffiehuis op na houdt.

Een tweede decennium van beteekenis is in zijn leven aangebroken, dat van zijn dertigste tot zijn veertigste jaar. Het valt samen met een belangrijk tijdvak in de geheele automobiellindustrie en dit houdt weer verband met het toenemend verkeer.

Een oude gravure, huisjes op een lagen oever, aanlegsteigers, een rimpelende rivier en daarop schepen met hoogen achtersteven, twee masten, ra's, zeilen, wimpels, buikige houten romp en boegspriet: Manhattaneiland in 1702.

In 1930 verdwijnen lange treinen dreunend onder stationsoverkappingen. Veerbooten dwars over een stroom. Tramgebel, geruchten van menigten. In een avondstraat stroomt het theater leeg. Rijen revuemeisjes dansen voorbij. Jazzmuziek. En terwijl het veelvou-

dig rumoer aanzwelt tot een bijna beangstigend chaotisch gedreun, blijft eenige oogenblikken lang het grandioze gezicht op de blinkende wolkenkrabberstad van New-York, met de voortklotsende grijze Hudson op den voorgrond.

Nu is het stil. De nuchtere stem van een leeraar zegt: ‘Het toenemend verkeer verbond de landen steeds nauwer aan elkaar. De bevolking steeg, in de Vereenigde Staten bijvoorbeeld van 3 miljoen in 1789 tot ver over de 100 miljoen in 1932. De steden groeiden, niet alleen naar de oppervlakte gerekend, maar ook in de hoogte, twee- of driehonderd meter hoog. Transcontinentale spoorwegen werden gebouwd. Maar het vervoer in de steden zelf voldeed niet. Omnibussen en trams dienden het hoofdverkeer. Men had echter voor individueele doeleinden behoefte aan een kleineren wagen, die sneller moest zijn dan het vroegere paard met rijtuig. Ook hadden uitgestrekte gebieden buiten de steden behoefte aan nieuwe vervoermiddelen.’

De negentiende eeuw besteedt haar laatste tien jaren aan de voorziening in deze behoefte. Zij nam van haar voorgangster de romantiek over, Goethe en de Napoleontische legers, Beethovens pianosonates en het faillissement van de groote Fransche revolutie. Op haar beurt zal zij de 20ste eeuw iets nalaten. Zoo rijdt Ford naar het jaar 1900

toe. Hij legt met zijn auto in 1895 en 1896 ongeveer 1500 K.M. af. Hij verkoopt zijn wagen voor 200 dollar. Hij bouwt een nieuwen automobiel, die lichter is dan de vorige. In Macy's magazijnen te New-York stelt men den auto van Benz ten toon. Natuurlijk gaat Ford kijken, maar het valt hem tegen, die machine is te zwaar. Ford bouwt een derden auto. Bij de Edison Electric klimt hij op tot hoofdmecanicien met een salaris van \$ 125 per maand. Maar Ford is niet de eenige constructeur. Het gerucht neemt toe naarmate de nieuwe eeuw nadert. Zij zal met nieuwe namen kunnen beginnen: Haynes, Olds-Reo, Locomobile, Packard, Peerless. Dat beteekent nu nog niet veel. Maar over twintig jaar zal een schooljongen weten, wat Packard of Olds Reo beduidt: gekristalliseerde droom van verwende vrouwen en sportlui; vernikkelde en gelakte hersens, een carrosserie, die veert als rubber en als de tred van een modieuze maintainée.

Deze merken schitteren als het nikkel waarop ze bevestigd zijn, wanneer de zon er op schijnt, zij schitteren aan den ingang van de nieuwe eeuw als de ster van Bethlehem bij het begin der Christelijke jaartelling, en zij kennen ook hun geloovigen. Ford is er één van. Zijn directeur heeft minder met de nieuwe wagens op. Hij zegt: 'Electriciteit, dat wordt later iets. Benzine niet!' Ford twijfelt er niet aan, dat de electriciteit een

groote toekomst heeft, maar hij kan haar niet gebruiken. Een dradennet boven alle wegen is te duur. De maatschappij biedt hem de betrekking van hoofdcontroleur aan, op voorwaarde, dat hij zijn tijd aan andere dingen dan de benzinemotor zal besteden. Ford weigert, en neemt in Augustus 1899 zijn ontslag.

De directeur der Edison Electric Light and Power Company gelooft niet aan de auto. Hij gelooft aan de electriciteit. Er zullen monsterachtige maatschappijen ontstaan, met honderden millioenen dollars kapitaal. In de steden verkoopen de banken kleine papiertjes, aandelen. Ritselend papier, rinkelende dollars. Steenige bergwanden, boomen op de glooiing langs een verstilde rivier. Een stuwdam wordt aangelegd, bruisend water uit dikke buizen, witte schuimende vloed, dynamo's, vierkante gebouwen, lichtmasten en millioenen brutobedrijfswinst.

En er zal steeds meer licht komen. De nachten der steden worden herschapen in dagen, de macht der duisternis zal gebroken zijn. Het licht komt langs draden in een seconde dagreizen ver. Op de 22ste verdieping van een wolkenkrabber sta je door een knop in contact met een centrale aan den oever van een idyllisch meertje, de schoorsteenen steken tusschen de boomen omhoog als de torens van kerken voorheen.

De dynamo's glanzen mystiek als de gouden borduursels van een altaarkleed, de lichtbollen stralen even rustig als de brandende kaarsen voor heiligenbeelden. In de centrales, waar waterkracht nog de stoom niet vervangen heeft, hangt een wierook van zware olielucht. Lijkt die bel niet op het gerinkel van een schel bij den kerkdienst? Het orgel dreunt met klanken als zware rollende golven, dat zijn de golven beneden aan den kunstmatigen dam, waarachter het meerniveau hoog is opgestuwd. Op eenigen afstand hoor je het als een verre branding, je denkt aan zilverklankige muziek. Zelfs het koor behoef je niet te missen, dat zingt in het geluid van de raderen: licht, licht, licht! Maar ook Ford heeft zijn geloof. De auto is nog een luxe. Zij wordt voor een groot deel op bestelling gemaakt, zij is duur, evenals in Europa en kost tusschen de 6000 en 12000 dollar. Verstandige menschen bewijzen, dat een auto nooit iets anders kan worden dan een stuk speelgoed voor luierende rijkaards. Dit zijn dezelfde menschen, die indertijd bewezen, dat er nooit vliegmaschinen konden komen, omdat zij zwaarder waren dan de lucht. Ford denkt er anders over. Hij weet, wat Amerika is, een jong land, dat veel harder groeit dan het oude Europa, een stad stapelt zichzelf op elkaar, hoe ver is de eene farm in de landbouwgebieden verwijderd van de andere! Een auto moet niet een ding

voor de rijken zijn. Het is een noodig en nuttig gebruiksvoorwerp voor den gewonen man. Ford is nu 36 jaar. Hij heeft zich een levensbeschouwing gevormd. Dit zijn de gedachten van Ford:

‘Transport overwint sectengeest, het brengt de menschheid tot elkaar. In eenzame dorpen, ver van het verkeer, leven nog miljoenen in moerassen van domheid en bijgeloof. De auto scheidt algemeen toenadering, vernietigt de splijtzwam, die de menschen verdeelt en vijandschap verwekt. Dit is het schoonste doel van de auto: een geest van kasteverskil te doorbreken.’

Ford ziet de wereld, zij wentelt op hem toe en wentelt weer weg. Ford glimlacht als iemand met een geheim plan. Hij beweegt langzaam zijn hand, de globe draait langzaam verder. Ruischend en klotsend water, deinende golven, een zee op een zonnigen dag. In de verte rijst op een hooge kust van witte rotsen, daarboven zijn wolken. Een oceaanstoomer vaart langzaam voorbij tegen een vagen achtergrond van pakhuizen, elevatoren en rook. Een wiegelende watervlakte, waarboven het mist, onmerkbaar gaan de golven over in een stad van wolkenkrabbers en hooge rechte gebouwen. New-York, van boven gezien, diep beneden zich ziet Ford de stad, die voorbijglijdt. Hij glimlacht nog steeds, in de verte fluit een trein. Nu is het avond, signalen branden,

onder een viaduct rijden wagons in snelle opeenvolging voorbij. De globe draait verder. Een lage spoordijk, van den beganen grond af gezien. Ochtendschemer, het rhythmisch getik van spoortreinwielen over rails, dat aanzwelt tot een zacht gedreun. Een verlicht stationnetje vliegt voorbij, perron, reclameborden, deuren van wachtkamers, drentelende reizigers, bagage, een kruier, uniform. Duisternis, een eenzame lantaren tusschen steenhoopen, donkere huizenrijen schuiven aan en weg, stuk stationsemplacement, rook, sintels en wagons. Glinsteren van water beneden, oppinkelen en plots weer dooven van lichtjes tusschen de spijlen eener spoorbrug door, het bassend geluid van een sloopshoorn vermengd met afnemend treingedreun, en dit loopt weer uit op een klotsend geruisch van overstortende golven. Langzaam draait nog de globe. Het voorschip van een mailboot, gezien vanaf de brug, de puntige boeg rijst en daalt, wit schuim hoog over de railing, water over het glinsterend natte dek. Een grauwe lucht, en zoover je kunt zien, rollende golven.

En plotseling staat Ford op, hij glimlacht niet meer, zijn gezicht is scherp en hard. Hij zegt: 'Mijne heeren, het is onze bedoeling aan de markt te brengen een automobiel, speciaal geconstrueerd voor het dagelijksch gebruik, in zaken, in beroepsuitoefening en voor genoegen.....'

Achter hem ontspringt een breede vlakte uit een gigantische stapeling van Amerikaansche bouwwerken, over die vlakte stroomt een vloed van krioelende, voortschuivende, stoppende en elkander voorbijrijdende automobielen aan.

Ford besluit: ‘Dit moeten onze grondbeginselen zijn: goed materiaal, eenvoud, afwerking van den motor zoo goed als maar kan, automatische smering, gemakkelijke transmissie, degelijke afwerking!’

Nu glimlacht hij weer, dit is niet de glimlach van de gebenedijde Moeder der Middeleeuwsche schilderijen, die niets ziet dan onzichtbare dingen. Er is veel gewoel en gewemel bij den ingang der twintigste eeuw: een auto door een straat in een stad van China, lage huizen, rechtstandige uithangborden met Chineesche letters. Voorbijrijdende auto's in een subtropische palmenallée. Een auto op een landweg langs hoogopgegroeid suikerriet. Een auto langs een bloeienden boomgaard in Holland. Een auto, die voorthobbelt over een primitieve weg in een tropisch bosch met lianen en ondoordringbare struiken. Een auto, die opklimt tegen een steile helling, tusschen de kale rotsen door.

Peinzend herhaalt Ford: ‘Gemakkelijke smering.’ Mystiek voegt hij er nog aan toe: ‘Ik kan het leven niet zien als stilstand, het is een reis, alles vloeit, het leven vloeit.’

Ford is intusschen tot hoofdingenieur van de

Detroit Automobile Company benoemd. Dit is een nieuwe onderneming, opgericht door een paar mensen met geld, die zien, dat er aan de automobiel kan verdiend worden. Men bouwt volgens het model van Ford's eerste wagen. De automobielenondernemingen rijzen trouwens als paddestoelen uit den grond. Vele bestaan maar enkele maanden en leveren niet meer dan één of twee wagens af. In de crisis van 1907 zullen er dozijnen op de flesch gaan, in 1910 faillieert er elke week één. De speculanten schuimen nu dit terrein af, zooals twee eeuwen geleden de boekaniers de Caraïbische zee. Ford bouwt voor zijn maatschappij een twintigtal automobielen. Maar hij heeft met haar wijze van werken geen vrede. In Maart 1902 neemt hij zijn ontslag. Wat hindert hem dan zoo?

Het publiek is kinderachtig. Het wil weten welke auto 't snelste rijdt. Jaren geleden reeds heeft de eerste openbare wedren plaats gehad te Chicago, onder auspiciën van een dagblad. Zes wagens dongen mede, twee bereikten het eindpunt, de winnaar was een Amerikaansche auto, gebouwd door Charles Duryea. Sindsdien vraagt het publiek: welke rijdt het hardst? Alexander Winton, van Cleveland, ontwerper van een gelijknamige auto, is houder van het snelheidsrecord voor Amerika. Ford heeft een hekel aan het racen. Een auto is voor hem niet een stuk speelgoed. Maar hij heeft reclame noodig, nu

hij bij de Detroit Automobile vandaan is. Hij monteert een gedrongen motor op een leeg chassis en rijdt met Alexander Winton om 't hardst. Hij zegeviert.

Ford is vol grootsche plannen. Hij werkt aan de constructie van een 4-cylinder motor in een loods van één verdieping, die hij gehuurd heeft. Het wordt tijd. De automobiel begint goedkoper te worden. De Oldsfabriek produceert in 1900 al een wagen die voor 650 dollar wordt verkocht. Het geheim ligt hier evenals bij horloges en naaimachines in de wijze van productie. De onderdeden moeten niet meer stuk voor stuk worden gemaakt, maar machinaal en masse. Dit ziet Ford duidelijk, hij heeft ook een goeden kijk op de technische intuïtie van zijn landslieden, zij zullen eerder dan Europeanen hun wagen zelf willen besturen en kunnen een chauffeur missen. En Ford ziet weder het geweldige land, van de watervlakten der groote meren tot de petroleumtorens van Texas en Oklahoma, de gele sinaasappels van Californië, steenkool der Alleghanies, de palmen aan de blauwe en witte kust van Florida, eindelooze graanvelden in het Noorden, witte katoen uit Louisiana en glinsterend staal van Pittsburg. Hij ziet ook de pelsjagers langs de Arkansas en de huidkarren der voortrekkers, tornado's en torenhuizen, een Indiaan, die voortstuift op een grauwen schimmel, een knal, die

weergalmt tegen den bergwand, paard zonder ruiter. Doodgeschoten? Neen, de explosie in de cylinders van Fords nieuwste product, de Arrow!

Ford heeft zijn viercilinder-motor geconstrueerd. Nu bouwt hij twee echte racewagens in samenwerking met Tom Cooper. De een heet 999, de ander Arrow. Zij zijn elk uitgerust met een motor van 80 paardekracht, iets ongehoords in deze dagen. Het geluid van de cylinders is oorverdoovend. De wagens hebben maar één zitplaats. Ford zelf durft er niet mee te rijden, Tom Cooper evenmin. Zij zoeken iemand op, die wel durft, een wielrenner uit Salt-Lake City, Barney Oldfield. Na een week, waarin hij chauffeeren leert, klimt Oldfield in de 999 en zegt lachend: 'Misschien is mijn laatste uur geslagen, maar hoe dan ook, ze zullen zeggen, dat ik reed als de bliksem, toen ik over den berm sloeg.'

Met een kilometer voorsprong wint Oldfield de race. Ford is tevreden. Hij vindt het racen onzinnig. Het publiek evenwel meet de waarde van een automobiel af naar zijn snelheid. En voor het publiek buigt Ford ootmoedig het hoofd. De mensch heeft zich een nieuwen afgod gevormd en zegt daartegen: Uw wil geschiede! Deze afgod is het publiek, het naamlooze, alomtegenwoordige, onzichtbare publiek. Het publiek krijgt wat het vraagt, het is tyranniek als vergoddelijkte

Romeinsche keizers en wispelturig als een kind, het is een ijzingwekkend Molochbeeld en een speelsche vrouw. Ford brengt het zijn offers. Hij zegt daarbij plechtig: ‘Gedachten zijn van onschatbare waarde, toch blijven zij gedachten, het gaat er echter om ze in bruikbare producten om te zetten.’

Hij voegt daaraan eerbiedig toe: ‘Energie en machines, geld en grondstoffen zijn alleen nuttig in zooverre zij slechts middelen zijn. Ik beschouw mijn eigen fabrikaten niet alleen als machines, ik beschouw ze als dienst.’ Nu ligt Ford zeer diep voor zijn afgod gekniel. Zijn woorden zijn eentonig geworden als het spreken van een priester. Hij gaat voort:

‘De bedoeling, die bij de Detroit Automobile Company voorzat, was alleen op bestelling te fabriceren en voor elken wagen een zoo hoog mogelijken prijs te behalen. Dat is afschuwelijk. Het geld moet komen als resultaat van den dienst en niet omgekeerd. O, allerhoogste majesteit, doel van mijn leven, benzinemotor van mijn bestaan: de automobielhandel werkt momenteel niet op eerlijke basis. Geld alleen is heelemaal niets waard. Dat men in zulk een dwaling kan vallen! Knielend voor u, in den wierook van mijn woorden, leg ik voor u deze gelofte af: dat ik mij nooit aan een onderneming zal verbinden, die eenigerlei financieringssysteem laat voorgaan boven den dienst, en dat in mijn

fabrieken nooit eenig bankier ook maar iets zal te zeggen hebben.’

Het bidvertrek verandert nu weer in de steenen werkplaats aan de Park-place no. 81 te Detroit. Maar Ford is thans even vol met geloofsmoed als een tank met benzine. De apostel van de kleine gemeente der Fordeigenaren spreekt aldus:

‘Mijn geloof is in den smeltkroes der levenservaringen niet verloren gegaan. Het is er mee als met de vele staalsoorten in onze fabriek: speciaal bereid, beproefd en volkomen getoetst aan de hoogste eischen. Gij kunt u oefenen in dit geloof. Zijn grondbeginselen zijn: geen vrees voor de toekomst, geen eerbied voor het verleden. Dienst is ons eenig geloof, onze eenige hoop, onze eeuwige liefde, waar deze drie vereenigd zijn, is ook..... geld!’

Dit heeft Ford niet zoo gezegd. Hij heeft het alleen maar gedacht. Ford is een zwijgzaam mensch, hij wordt het best begrepen door mecaniciens en technici. Deze menschen praten over het algemeen niet veel. Evenals Ford denken zij in teekeningen. Ford denkt door zijn daden.

Een week na de race met de Arrow wordt de Ford Motor Company opgericht, in het jaar 1903. Het geplaatst kapitaal beloopt 100.000 dollar, waarvan Ford zelf er 25.000 heelt. Op deze 100.000 dollar is echter maar 28.000 gestort. Van deze kleine onderneming is Ford

vice-president, technisch ontwerper en hoofdingenieur tegelijk. Hij is nu veertig jaar, eindelijk heeft hij bereikt, waarmede hij direct had willen beginnen.

Met behulp van den SERVICE legt Ford een nieuwen religieusen band. Een fabrikant begint volgens hem pas met zijn klant in relatie te treden als de koop gesloten is. Zoodra de auto later gebreken vertoont, acht Ford het zijn plicht deze - tegen betaling - te herstellen. Deze godsvrucht heeft het voordeel, dat zij rendeert.

In de poort der twintigste eeuw staande, ziet Ford een stad voor zich oprijzen, vierkante blokken van grijs beton en stalen binten de machines glimmen als spiegels onder het elektrische licht, de locomotieven zien er uit of ze zoo uit de werkplaats zijn afgeleverd, Straatvegers in witte pakken houden de cementen wegen vrij van vuil en de vloer van het groote laboratorium is geboend en gepoetst.

De oorspronkelijke werkplaats van de fabriek blijkt spoedig te klein. Men huurt een timmerfabriek op de Mack-Avenue en brengt daar de productie onder. Evenals andere ondernemers plaatst Ford bestellingen buiten zijn eigen fabriek voor de onderdeden De machine-industrie levert den motor voor 250 dollar de wielen worden apart gekocht voor 26 dollar per stuk, de carrosserie voor

52 dollar, de banden kosten 40 dollar. Alles contractueel. Wat men zelf noodig heeft, zijn slechts enkele machines om de verschillende stukken toot een automobiel te monteeren, en wat vlottende middelen voor loonen, verzekering en huur.

Hierin echter ligt het geheim der Amerikaansche productie verborgen, de standaardisatie. Vervaardig elk onderdeel daar waar het 't voordeeligst en in zoo groot mogelijke massa gebeuren kan en vereenig de stukken dan op de plaats waar de grootste afzet kan plaats hebben.

De gedachte der standaardisatie heeft heel Amerika doortrokken. Zoo is bijvoorbeeld een zekere King C. Gillette in 1895 handelsreiziger bij de Baltimore Seal Company. Zijn gedachten houden zich echter voortdurend bezig met de vraag of er geen scheermessen gemaakt kunnen worden, die niet telkens behoeven te worden aangezet. Dat zou een groote tijdsbesparing beteekenen. Na enkele jaren is hij zoover, dat hij zulk een apparaat in den handel kan brengen. In 1901 richt hij de Gillette Safety Razor Company op. De maatschappij verkoopt in de eerste twee jaar nog maar 51 scheermessen. Gillette houdt echter vol, en hij wint. Als je maar steeds op hetzelfde aambeeld hamert, kan je de menschen alles wijs maken. Zoo ook, dat zij gelukkiger zijn met Gillette-toestellen dan met ouderwetsche scheermessen. In het leven

komt het er slechts op aan de kwantiteit menselijk geluk te vermeerderen. Ook in het zakenleven. Met Angelsaksische blijmoedigheid kan een zekere overeenstemming worden geconstateerd tusschen goddelijke voorzienigheid en aardsche winzucht. Evenals Ford erkent mister Gillette de diepe waarheden der evangeliën en ziet het leven slechts als dienst der menschheid. De uitkomst zal later bewijzen, dat hij niet op het verkeerde paard heeft gewed: in 1906 wordt 130.000 dollar dividend uitgekeerd, in 1927 maakte de maatschappij een winst van 14.580.902 dollar.

Het geheim is de fabricage van standaardproducten, veiligheidsscheerapparaten, mesjes, operatiemessen, bureaumessen. De scheerapparaten zelf zijn slechts lokmiddelen, ze dienen alleen om de aankoop der mesjes te bevorderen. In de Vereenigde Staten verkoopen 250.000 winkels Gillette-producten, de maatschappij heeft daarbuiten nogmaals 250.000 winkels, zelfs tot in de uithoeken der aarde reikt haar afzetorganisatie. De verkoop wordt gestimuleerd, doordat andere fabrikanten reclame noodig hebben, de Palmolive bijvoorbeeld kocht 7 miljoen apparaten om die aan de koopers van haar zeep cadeau te doen.

Een begeerde grondstof voor scheermesjes vormen de pantserplaten van oude oorlogsschepen, voor een deel zijn deze afkomstig

van de uitgeleverde Duitse vloot, die in 1919 in de baai van Scapa-Flow werd tot zinken gebracht. Welk een verheven evolutie! Uit oorlogstuig tenslotte een der menscheid nuttig gebruiksvoorwerp! Ook de behaalde winst is alleszins bevredigend. In 1917 vier dollarcent per mesje, 1920 3 dollarcent, 1924 2,4 dollarcent, 1926 2,6 dollarcent.

Door de toovermacht der standaardisatie beginnen staalplaten uit het Roergebied, waarmede kapotgeschoten slagschepen werden hersteld eerst na een roemloozen dood hun zegetocht over de wereld. Dit is niet de wederopstanding uit ouderwetsche verzen, waarin gesproken wordt van een kerkhof, en slapen bij Gods dooden, en van engelen, de dageraad van een eeuwigen morgen.

Neen. Het gekraak van bankbiljetten slaat menschen in zijn onverbrekelijken ban. Zouden pantserplaten dan daardoor niet tot nieuw leven gewekt kunnen worden? En het staal van de nieuwe mesjes glanst verblindender dan het witte licht waarin de engelen uit de bijbelsche verhalen op aarde nederdalen.

Ontleden en splitsen, en daarna weer samenvoegen. Daarop komt het aan. Pas dat toe op rubber, ijzer en lak en je hebt een automobiel; pas het toe op een pantserplaat, en je hebt scheermesjes. Dit is de moderne herrijzenis uit de dooden, die met behulp van

de fabrieken der Gillette Safety Razor in Boston en Montreal duizenden malen naar willekeur kan worden herhaald. De ouderwetsche verzen praten van sluimering, slaap gerust, goede nacht, onvergetelijke glimlach en overzijde van het graf. Maar dat zijn woorden. De techniek, gelijk de Joodsche profeten, die van de dooden opwekten, beveelt: 'Ik zeg u, sta op!'

En in de fabrieken staan ze na het schaften op en zeggen: vooruit maar weer. In de 500.000 winkels over de geheele wereld waar Gillettemesjes worden verkocht, staan ze op en vragen beleefd aan den klant: wat is er van uw dienst? Op de beurzen in New-York, Londen en Boston staan ze op en schreeuwen: 'Aandeelen Gillette, zooveel mij, zooveel mij, zooveel mij!' En de glanzende machines zijn de middelaren geworden tusschen hemel en aarde. De mesjes, waarvan er in 1927 verkocht werden 614 miljoen 800 duizend zijn talrijker dan de crucifix, in de kerken der oude en nieuwe wereld samen en beter dan deze het symbool van een realiteit in het tijdelijke der dingen.

Ook Ford betoont zich van standaardiseering een groot voorstander. De carrosserie-fabrieken werken voor vele automobielproducenten gelijk, en kunnen dus meer afleveren dan één van deze alleen voor zichzelf noodig zou hebben. Hun machines brengen dus eerder het geld op, hoe meer er gemaakt

wordt, hoe voordeliger. In dezen tijd produceert de Cadillac Motor Company dan ook reeds 30 tot 40 auto's per dag.

Het tweede probleem is kracht te paren aan lichtheid. Wat onstoffelijk is, beweegt zich los van de aarde, die altijd alleen de zware dingen tot zich trekt. Tot de aarde behoren daarom zoowel de plumpe ossenwagen als de stoomwals, en vele dingen uit een menschenleven. IJzersterk en toch onwaarneembaar ijl is echter de ziel, de wetenschap boven dit alles te zijn en het toch duidelijk te zien. Wordt dit door Ford bedoeld? Hij zegt: 'De kracht der dingen ligt niet in het gewicht, dat ze aan de aarde bindt. Als iemand mij aanraadt een onderdeel te vergrooten, om een gewenschte verbetering te bereiken, dan ga ik juist probeeren welk onderdeel ik kan verkleinen of elimineeren!' Blijkbaar meent Ford toch wat anders. Hij wenscht zich een gefabriceerde ziel. Bij het geluid van zijn motor kan hij niet hooren wat achter den horizon van een menschenhart naderkomt. Daar liggen oorden, die het niemand gegeven is te bereiken, ook niet per automobiel; hier is alleen mogelijk het onbeweeglijke wijd openstaande verwachten. Dan wordt het licht, maar bij dit licht zijn noch de schijnwerpers voor aan den radiator, noch de stroomverkoop van het groote electriciteitsconcern meer noodig. De grenzen, die in den tijd den eenen dag van den ande-

ren scheiden, zijn weggevallen en dit leven laat zich niet indeelen in iets van de aarde, hoewel het toch op deze aarde wordt geleefd. In het eerste jaar werkt Ford dag en nacht. Er zijn weldra 40 arbeiders. De vraag is groot. In dezen tijd krijgen de fabrikanten van het publiek nog voorschotten op de auto, die zij leveren zullen. Bij de afleveringspapieren van het product wordt meteen de zichtwissel gevoegd: contante betaling. Met dit geld worden dan de leveranciers der onderdeelen na 30 of 60 dagen betaald. Beroep op de kapitaalmarkt is nog niet noodig. Het succes is buitengewoon. Er worden dividenden van 100 pct. betaald en toch wordt er nog zooveel uit de winst achtergehouden dat het kapitaal zienderoogen stijgt, binnen enkele jaren groeit het van 100.000 tot 2 miljoen dollar. In de constructie der automobielen en in de prijspolitiek zit echter nog geen vaste lijn. In het eerste jaar wordt model A gebouwd, waarvan 1708 stuks worden verkocht, tegen gemiddeld 900 dollar. Dit model heeft nog twee cylinders, en de beweging wordt op de wielen overgebracht met een ketting.

Ford's auto's krijgen al spoedig den naam van betrouwbaar te zijn. Zoo gaat bijvoorbeeld model A nummer x ij heel long mee. In 1904 wordt deze wagen gekocht door een ingezetene van Detroit, die hem een paar jaren gebruikt en hem in 1908 verkoopt, om

zich een nieuw model aan te schaffen. Model A numero x ij wordt daarna vier keer gekocht en weer verkocht, om in 1911 te belanden bij een zekeren Collins, die hem jarenlang voor het ruwste werk op het land gebruikt. In 1916 valt Model A numero x ij in handen van een opkoper, die numero x ij uit elkaar haalt. De carrosserie komt terecht bij een oudroesthandelaar. Het onderstel wordt gekocht door een boer, er wordt een disselboom aan bevestigd, nu is het weer een wagen geworden, men spant er paarden voor. De motor slijt zijn ouden dag op een farm in Texas, hij drijft, in een kleine donkere schuur staande, een dynamo en wekt zoo electrischen stroom op voor het licht. Bij dit licht kan men lijzige muziek op een harmonium spelen, en het gezin van den boer voelt zich bij dit droevig en onuitstaanbaar geluid ten zeerste gesticht.

Twintig jaar later zullen er honderden oude Fords worden verkocht, met verroeste carrosserie, platte banden, gescheurde zittingen. Er zal eens een doodgraver komen van een klein dorp, hij zal in de stad voor tweehonderd dollar een tweedehandsch Ford koopen, een onooglijk ding: onbestemde kleur, nikkel dof als lood, versleten kap; bij het aandraaien van den motor vliegt een stofwolk op. De doodgraver zal grinnikend om zijn Ford naar huis rijden. Den volgenden dag moet hij op het kerkhof zijn, er is een

meisje gestorven. En terwijl hij de aarde vanuit de diepte met zijn schop op den rand gooit, valt hem ineens iets in, en hij moet er om lachen en kan een oogenblik niet verder werken. Na de begrafenis zal hij het aan den onderwijzer, zijn vriend, vertellen, het zal ongeveer aldus luiden:

‘Er was eens een doodgraver, die voor zichzelf zijn graf dolf. Maar terwijl hij dat van de andere menschen zoo nauw maakte, dat de kist er precies in paste, groef hij voor zichzelf een kuil, die veel grooter was dan noodig alleen voor één mensch. Een vriend kwam voorbij. Het viel hem op, dat de doodgraver een zoo groot graf dolf. Hij bleef staan en vroeg hem naar de reden daarvan. Toen ging de doodgraver overeind staan in zijn kuil, die veel te groot was voor één mensch, en zeide: Ik ben de eigenaar van een Ford-automobiel. Bij mijn leven is er geen kuil groot genoeg geweest of ik kwam met behulp van mijn Ford weer op den weg. Misschien haalt hij me ook uit dezen kuil als we er allebei in gaan liggen. Maar daarvoor moet ik hem grooter maken dan anders.’

Dit is een van de goede Ford-moppen. Zij zijn een uitstekende reclame. Het gescheurde leer van de zittingen der tweedehandsch Fords grijnst, de doodskoppen grijzen. Knarsende wielen, knarsende kerkhofhekken. Dorre boomen, dorre geraamten. De holle oogen der ontvleeschde schedels zien je aan als de

twee lantarens van de auto. Wind door de kale boomen en door de stijlen, die de autokap dragen, door het netwerk der takken en het kapotte linnen zie je de lucht, bleeke, vreemde nachtwolken die voor de sterren schuiven. Uit zijstraten springt telkens een automobiel naar voren, zoo schijnen de grauwe grafzerken en de wenkende witte kruisen met uitgebreide armen uit het woekerend klimop den voorbijganger na te springen.

In den loop van het tweede jaar maakt de Ford Motor Company drie modellen. Er is ook een nieuw model B bij. Het is de eerste 4-cylinder voor gebruik op den weg. Er wordt duchtig reclame voor gemaakt. Met een verbeterde Arrow neemt Ford zelf een week vóór de automobieltentoonstelling deel aan een snelheidswedstrijd. Het is midden in den winter, de race heeft plaats over een ijsbaan, die aangelegd is op het bevroren oppervlak van een meer. Ford rijdt wat hij rijden kan, hij houdt zijn hart vast, want elk oogenblik kan de Arrow door de barsten in het ijs omslaan. Hij legt een mijl af in 39,2 seconden, waarmede het wereldrecord met 7 seconden verbeterd wordt.

Maar de afzet neemt af. Men verkoopt minder wagens dan vorig jaar. Wel wordt de oude timmerwerkplaats te klein. Uit het bedrijfskapitaal wordt de bouw van een nieu-

we fabriek van 3 verdiepingen betaald. De maatschappij begint enkele onderdeden zelf te maken. In het jaar van 1905 op 1906 worden een 4-cylinderauto van 2000 dollar en een toerautomobiel van 1000 dollar gemaakt. Over dit jaar daalt echter de afzet wederom. Ford wordt onrustig. Het gaat zoo niet langer. De aandeelhouders zeggen, dat het komt, omdat er niet genoeg nieuwe modellen gemaakt worden. Ford is van andere opvatting. Men houdt zich zijns inziens juist te weinig bij één bepaald model. Een automobiel is geen vrouwen japon en geen hoed. Hij behoeft er niet elk jaar anders uit te zien. Dat is geen dienst. Dat is geldverdienerij, men speculeert er dan op, dat de koopers elk jaar een nieuwe automobiel zullen nemen. Dat is verloocheining van een geloof. Eén model! Eén model, en anders niet! Maak er daarvan honderden, duizenden, tienduizenden, millioenen! Eenzijdigheid is kracht, niemand heeft ooit gehoord, dat de veelzijdigen iets ten einde voerden. Zijn de andere aandeelhouders het daarmee niet eens? Ford koopt in 1906 zooveel aandelen op, dat hij 51 procent van het kapitaal bezit. Dit percentage stijgt weldra tot 58. Nu is hij de baas.

Zoekend en tastend gaat Ford verder zijn weg. Hij moet het ééne model vinden, het model, dat goedkoop, sterk, duurzaam en licht genoeg is om de productie op zeer groote

schaal waard te maken. In het jaar van 1906 op 1907 worden drie soorten kleine automobielen verkocht, variërend in prijs tusschen 600 en 750 dollar en hiervan werden er plotseling meer dan 8400 afgezet. In het volgend jaar komt er een week, één enkele week, waarin 311 wagens worden gemaakt, op een dag in Juni daaraanvolgend verkoopt Ford honderd auto's.

Een oogenblik komt de beurscrisis van 1907 tusschenbeide. De grafieken der statistische bureaux registreeren een scherp dalende curve, de fijne naald, die de trillingen in de aardkorst der financieele wereld moet weergeven, schokt en springt bedenkelijk. Dien 24sten October kan niemand in New-York geld leenen. Het geld is bevroren, het lijkt of de benzine in de motoren is gestold.

Er groeien lange files van depositohouders voor de deuren van allerlei banken. De koersen dalen, dwarrelende sneeuw, het wordt winter, er zijn dit jaar nog 1.285.349 immigranten gekomen, het volgend jaar vermindert dit getal plotseling tot 782.870. De waarde van den invoer krijgt een schok, een zacht zinkend schip, sneeuw in de havens, wit.

IJzer, koper, steenkool, alles neemt af. Volkswijk, morsige straten, vuile kinderen, een schreeuwende vrouw. Een luchtballon, die daalt. Als hij de aarde aanraakt, zakt hij ineen, lek. Zoo zakt de staalproductie in van

23 tot 14 miljoen long ton. Scheeve arbeidershuizen, vernield stratenplaveisel, kolen en gruis op een groot emplacement van rails. Zwarte massieve brokken fabrieken, hoge smalle schoorsteenen tegen de gloeiende zomeravondlucht. Of een vale winterdag, de machines dreunen niet, en met den mist mengen zich nu geen rookwolken, uitgebraakt door de schoorsteenen. Zwarte modder, een vermolmde telegraafpaal zakt om, telegraafdraden trillen nerveus, een stem door de telefoon trilt nerveus, de curves der publicaties trillen nerveus. Eén enkele trein komt langzaam, zeer langzaam onder de groote stationskap vandaan. Witte onberoerde sneeuw, onberoerd als maagdelijkheid en als het witte maanlicht. Geruchtlooze nacht in de fabrieksstraten, maanlicht op vensterruiten, nu lijken het doode, blinde oogen.

Ford verliest niet zooveel. Hij verkoopt in 1908 nog ruim zesduizend auto's. Hij heeft geld in overvloed. Er wordt direct aan de afnemers verkocht à contant. Ford leent nooit geld, hij heeft geen schulden, alle uitbreidingen worden zoo uit de kas betaald.

Dit is fabelachtig: dat geld groeit, het geld groeit als het gras. Een pak bankpapier van bepaalde afmetingen: het vermindert in omvang, de loonen worden betaald, de machines, de onderdeden. Maar als de laatste banknoot verdwenen is, staat er ineens een nieuw pak papier, en dat is veel grooter dan

't vorige, drie of vier maal zoo veel. Wonderlijk loopen de paden door het ingewikkelde behoeftenleven der menschen. Het zijn immers de menschen, die zóó en zóóveel dollars willen neerleggen ter voldoening aan hun begeerte naar een Ford. Misschien groeien gras en geld toch beide uit de kracht der natuur. Misschien is tusschen beide de overeenkomst toch grooter dan dat er ook wel groen bankpapier circuleert.

Ford stelt wederverkoopters aan. Deze tusschenschakels worden voorzichtig aangebracht. Zij vormen op zichzelf al een klein complex, zij bestaan uit een man met zaken-begrip, die een salaris krijgt dat hij voor eigen rekening niet zou kunnen verdienen, een ruime verkoopzaal, een magazijn vol onderdeelen, kundige arbeiders, duidelijke boekhouding, gladgeschoren wangen, gezeemde ramen en een duidelijk reclamebiljet. Dit geheele apparaat werkt automatisch volgens een algemeene instructie: 'Elke verkooper heeft een rayon. Hij noteert alle namen van menschen in dit rayon, die een Ford zouden kunnen koopen. Hij moet in persoonlijke relatie met deze personen treden. Hij moet hun ook werkelijk een Ford verkoopen.'

Ford heeft echter nog steeds zijn doel niet bereikt. Hij blijft zoeken naar het eene model, waarvan er millioenen en millioenen gemaakt moeten worden. Een doel heeft

zoowel een einde als een begin. Het einde bereikt een mensch nooit, maar Ford is zelfs nog niet aan het begin van zijn eigenlijke doel gekomen. Tot nu toe was alles slechts voorbereiding, zoowel het feit, dat hij de meerderheid der aandelen van de maatschappij opkocht als alle modellen, die in deze vijf jaren van experimenteeren van 1903 tot 1908 zijn gemaakt.

Maar eindelijk zal dan het juiste model worden gevonden. Ford weet al eenige jaren tevoren, hoe het er uit zal zien, maar hij kent nog het metaal niet, dat er voldoende licht en sterk tegelijk voor is. Op een dag woont hij een race bij te Palm Beach. Een Fransche automobiel verongelukt. Uit de overblijfselen raapt Ford een stuk op. Het is licht. In de fabriek wordt het onderzocht, het blijkt een Fransche staalsoort, vermengd met vanadium. Weer verlopen jaren van proeven. Een kleine staalfabriek is genegen alleen voor Ford een hoogoven te bouwen, waarin vanadium en staal worden versmolten. Elk onderdeel van de auto vereischt zijn eigen staalsoort zonder vanadium, weinig vanadium, veel vanadium. Nu is alles berekend. Nu komt het groote jaar 1909. Nu komt aan de markt een automobiel, zoo licht en zoo sterk, dat de aarde het gewicht niet meer voelt deze aarde, die oud is geworden onder den drukkenden last van Egyptische pyra-

miden, bergketenen en menselijke overleveringen.

Het kenmerk van dezen automobiel is zijn eenvoud. Hij heeft maar vier constructioneële stukken: motor, vooras, chassis, achteras; hij is gemakkelijk te besturen en hij is goedkoop. Hij is leelijk, maar zelfs deze eigenschap wordt hier een deugd, de Ford is zelf zijn beste reclame. Een naam heeft hij niet, hij heeft een letter: model T.

Met dit model T komt Ford in het seizoen 1908/1909 aan de markt. Er worden 10607 wagens van verkocht. Nu staat Ford's besluit vast. Hij staakt de productie der modellen R en S, die eerst nog werden aangehouden naast model T. Op een morgen in 1909 verklaart hij plotseling: 'Wij bouwen voortaan slechts één model, het chassis wordt voor alle wagens hetzelfde.'

Hij koopt 24 hectare grond in Highland Park, buiten de stad. Daar zal een tweede fabriek komen, de grootste fabriek van de wereld. De concurrenten zijn met dit plan in hun nopjes. Ford zal door zulke extravagaties binnen een half jaar zeker failliet zijn. Deze vreugde verkeert in onthutsing als het blijkt, dat Ford in 1910 achttienduizend auto's verkocht heeft.

Dit is boeiend, om heel lang naar te kijken, als naar de zee, of de bedrijvigheid der mieren. Daar zit iemand aan een tafel, zichtbare teekeningen voor zich op papier, on-

zichtbare teekeningen voor zich in zijn verbeelding. Alleen zijn handen bewegen, geld gaat tusschen zijn vingers door. Hij noteert een jaar: 1908, aantal arbeiders 2000, auto's verkocht: 6000. En vlak daarop een ander jaar: 1913, aantal arbeiders verdubbeld, 4000, en de verkochte auto's? Ook verdubbeld? Neen, driemaal, viermaal, vijfmaal, meer dan vijfmaal zoo groot: 35.000! En de ontvangsten stijgen beangstigend, millioenen, 89 millioen in 1913 tegen nog geen 9 millioen in 1908. En de prijs per auto daalde van 950 tot 550 dollar! Daar zit iemand aan een tafel, en hij doet niets, hij denkt alleen, en dit denken wordt dollars, dit onzichtbare denken wordt tot stapels van dollars op marmeren toonbanken, achter de vergulde spijlen van een kussiersloket; uit de stilte van een kamer ontstaat een onophoudelijk ritselen van bankpapier, zoo vanzèlf, magisch als de memnonszuil die zingen gaat in den morgen, uit de stilte van een kamer ontstaat een eentonig gesnor van motoren, raadselachtig alsof je wordt toegesproken door iemand, terwijl je toch alleen bent.

Maar Ford heeft zijn vijanden. Hij is niet de eenige, die consequent de standaardiseering heeft toegepast. De beroemde constructeur Olds heeft de Reo Motor Car Company ongericht, nadat hij reeds als leider der Olds-motor een reputatie verkregen had. In 1909 bedroeg de productie al 5000 wagens. Maar

de ontwikkeling dezer maatschappij blijft ver achter bij die van Ford, in 1913 brengt zij het nog maar tot 7 duizend auto's. En ook de andere concurrent, de Packardfabriek vormt geen ernstige bedreiging.

Gevaarlijk voor Ford is de strijd om het Selden-patent. In 1879 vraagt ingenieur G.B. Selden patent aan op een 'veilige, eenvoudige en goedkoope weglocomotief van gering gewicht, gemakkelijk te besturen en sterk genoeg om tegen een niet al te steile helling op te rijden'. Zestien jaar later wordt hem dit patent verleend. Het beschrijft een motor, die veel lijkt op die van Otto. Selden verkoopt zijn patent aan een maatschappij, die er de Wintonfabriek een proces mee aandoet. De rechter stelt deze fabriek in het ongelijk. Als dit bekend is kopen 9 fabrieken gezamenlijk de rechten tot uitoefening van het patent, zij richten een vereeniging op. Ford behoort daar niet bij. Het is dan ook de bedoeling hem onschadelijk te maken. In 1903 wordt hij aangeklaagd, een der negen verbondenen eischt, dat hij òf de productie staken zal òf toetreedt tot de vereeniging. Ford weigert. Het komt tot een proces. Er is een klein, bijna onneembaar kasteel bezet, waar twee rivieren samenkomen, en de spiedende blik van achter de torenvensters ziet mijlen ver al het glinsteren der vijandelijke wapenen bij den boschrand, achter de weiden, daar waar de heuvelrijen uit de aarde gaan golven, hooger, steeds hooger en

verder, zij zwaaien tenslotte geweldig op, de wolken in. Zoo ver en zoo ruim ziet men over de wereld vanaf dit kasteel. Zoo machtig zijn de negen verbondenen met hun klein vierkant stuk papier, even machtig als de ridder op het kleine vierkante stuk grond.

In 1909 stelt rechter Hough Ford in het ongelijk. De brug dreunt ratelend neer, vlaggen, vaandelen, zegepraal, feestelijke uittocht, bloemen dwarrelen voor kampvechters neer, kranten worden verkoopers ontrukkt. 'Als gij een Ford koopt, wordt gij vervolgd.' 's Nachts. Door de stilte klotst de rivier, door de stilte klotst het water van het groote meer, waaraan de stad Detroit is gelegen. Tegenaanval. Gedempt klinken stemmen in den boschrand, een matte flikkering van metaal, vormelooze beweging in de duisternis. Vier pagina's advertenties in alle bladen van het land! 'Wij antwoorden: duldt geen intimidaties. Wij helpen U. Ons kapitaal van 6 miljoen staat achter U. Voor elken kooper stellen wij een aandeel der maatschappij beschikbaar. Wij willen winnen. Wij willen winnen. WIJ WILLEN WINNEN. Hakken, Ren. Wij houden vol, houdt vol, HOUDT VOL! Doffe dreunen van steenklompen op gehelmde koppen, krakend versplinteren ladders, vuur, pijlen, katapult, stormrammen, vloedende schilden en speren dringen aan, stijgen de ladders op, zakken terug, stijgen weer, zakken nogmaals, stijgen, de eersten over den muur,

rook, zwavel, pek, een zwaardsteek dwars door een strot, gulpend bloed....

In 1911 kent het Hof van Beroep aan het Selden-patent recht van bestaan toe, doch beslist tevens dat het betrekking heeft op een ander type dan dat waarop Ford zijn motor baseert. Nu is het verbond der negen krachteloos gemaakt. Op den avondwind waait een dunne rook weg van tusschen geblakerde muren, een gescheurde toren steekt tegen den lichten hemel af. Alleen het water in de rivier plast tegen de oevers als voorheen, en de bergen golven onder den stervenden dag evenals voorheen den komenden nacht in.

Zal Ford nu in vrede door kunnen werken? De jaren van vóór den oorlog glijden in omgekeerde volgorde voorbij. Zij komen aan onder zachte muziek van den walskoning Strauss, zij zijn vol en rijk, vol met het geschitter van officierssabels en gouden munten, rijk als een zomerdag, waarop niemand nog weet, dat een vernielend onweder op komst is. Zoo is 1910 verschenen en weggeleden. Nu komt 1909. Maar wat daar gebeurt, kan zelfs Ford niet overzien.

II. Jaartallen.

1930.

Het zonlicht valt in de stad, diepe smalle gangen van straten, slagschaduwen tegen de rechte wanden der wolkenkrabbers, rijen van zwarte, donkere, rechthoekige gaatjes, 10, 20, 30 boven elkaar, dat zijn de ramen. Kantige hoeken, loodrecht omhoog, platformen van daken, en daarop rijzen andermaal wanden vol rijen vierkanten, helle blinkende wanden, daaroverheen zijn de geknakte schaduwen van torenhuizen geslagen, daarachter rijzen de blokken steeds op. Vlakken komen samen in stompen hoek, slaan horizontaal om tot zolderingen, schuiven bijeen tot een vierkanten toren, rijzen honderden meters verder, zwart in de schaduw weer op en eindigen in de felle witte top van een bankgebouw, dat boven alles uitrijst als de brug van een slagschip boven de stalen forteressen der dekken. 's Nachts schijnt een stapeling van kubussen van binnen te branden, de straten lijken brandende witgloeiende goten.

Een rond plein te New York. Automobielen. Menschen. Versteend op een hooge smalle zuil staart Columbus voor zich uit. Achter hem is het groote Central Park, boomen, gras. Maar recht voor hem rijst uit den grond op een kolossaal gebouw, op een onderstel

van zware zuilen ijlen lijnen loodrecht omhoog, klemmen de rijen der ramen tusschen zich vast, steenen gelederen boven elkaar de lucht in, breken af tot een platform, springen naar achter en stijgen verder, springen nogmaals terug, rijzen door tot waar een vierkante diadeem de opgetorende stapeling bekroont. En roerloos staart de steenen Columbus naar de vlakke wanden, die verrijzen als een rotsige landkaap loodrecht uit zee, voor de tweede maal ziet hij een nieuwe wereld. Want dit gebouw is slechts een hoofdkantoor. Van hieruit loopen draden die den aardbol omspannen.

Boven de witte electriche nachten der Amerikaansche steden staan de donkere vierkante zijvleugels der groote fabrieken, in Detroit hebben zij door het floodlight een rand van licht onder de daklijsten, het is of de hoogste verdiepingen in een anderen dampkring steken, waar de duisternis plotseling niet meer is. Buiten de steden zijn zware, ver uitgestrekte bosschen, het hout daaruit is hard, geschikt voor de onderdeelen van auto's. Dit alles behoort tot het wereldrijk, dat zijn middelpunt heeft aan het Columbusplein te New York, fabrieken voor vensterglas en carrosserieën, oliepompen, chassisveeren. Koelkasten, speedometers. Schokbrekers en tandwielen, schijnwerpers, ijskasten, kogellagers, radiatoren. Stuurraden, claxons en onderdeelen van rubber. Garages en uitgestrekte, spiegelende toon-

zalen, beleefde sales-managers, tienduizenden arbeiders, vliegtuigmotoren, radio-apparaten, verzekeringspolissen voor de afnemers, maatschappijen voor woonhuizenbouw. En als het nacht is over Amerika, nacht van Florida tot aan de groote meren, nacht van de donkere ketens van het Rotsgebergte tot aan de Delaware, nacht van Texas tot Michigan, dan glanst het zonlicht over de golven bij Ceylon. De booten der parelvisschers wiegelen daar op het water, groene varens wuiven op een zachten wind. Een onmetelijk schiereiland ligt in zee, de Oost-Indiëvaarders noemden het de kusten van Coromandel en Malabar. Voor den man aan het Columbusplein, dat is dwars door den aardbol heen, zijn zij het afzetgebied voor een afzonderlijke verkoopmaatschappij. Achter de Himalaya, achter de bergvlakte van Tibet is een oud, uitgestrekt rijk. Een rivier stroomt breed en traag door de laagvlakte, geel water langs een drijvende vlottenstad, Hoangho, boomen van groene lak, vermiljoenroode daken, porceleinen torens, Jang-tse-Kiang, de klokken tinkelen ijl door de morgenlucht, revolutie, mitrailleurvuur, roovende plunderbenden, in de paleistuinen is zon en stilte, het land van de zachte glanzende zijde en de leer van het tao, dat is aller dingen moeder, waaruit alles vloeit en waartoe ook alles wederkeert, wie het tao kent heeft geen verlangen en wenschen meer, hij is stil geworden. Het hoofdkantoor

heeft dit alles in een korte formulering samengedrongen: Verkoopmaatschappij voor China.

De Indische Oceaan ruischt eentonig tegen de hoge rotsen aan Java's Zuidkust, waar de touwladders zwiepen boven den bruisenden afgrond en de kleine menschengedaanten de eetbare vogelnesten plukken, de Indische Oceaan klotst verder naar Australië toe, zij draagt de schepen over aan de golven van den Pacific, wiegelend nadert de rookende boot de silhouetten van de Nieuw-Zeelandsche bergen. De besneeuwde top van een heilige berg, de Foejjijama, Japan, al deze landen zijn schatplichtig geworden. Zuid-Afrika: de woeste Kalahari en de herinnering aan Majuba, steden in Europa, de breede Scheldehavens, besneeuwde wintervlakten in Polen, de Eiffeltoren en het parfum van Parijsche vrouwen, de Towerbrug te Londen in den mist, zij staat open, uit den nevel komt donker de boeg van een schip op. Breed vloeit de Amazone, Braziliaansche nachten, koffieplantages en aan den horizon de bergketenen van de Cordilleras.

Zoo groot is het nieuwe wereldrijk, dat Columbus ontdekte in 1930. Dit rijk heeft zijn keizerlijken gebied. Hij staat aan de railing van zijn jacht, wit zomerpak, kleurige das, gestreept overhemd. Hij is blootshoofds, de wind waait om hem heen, deze wind die ook zijn eigendommen omwaait, deze wind,

waarvan hij weet werwaarts hij komt, van de kusten der continenten, het groene eiland Ceylon, de vuurtorens op de eenzame rotskappen boven bruisende golven, deze wind stoeit en speelt om de steenkolos aan het Columbusplein, hij stoeit en speelt met de wrakstukken van een verganen schoener, hij speelt met de vogels over verlaten zeeën en met de dunne haren van den man in het witte zomerpak aan de verschansing. Het gezicht is streng, er zitten scherpe lijnen in van den neus naar den mond, en rimpels tusschen de oogen. De man in het witte zomerpak staat achter de verschansing. Daarop liggen zijn gevouwen handen. Waarschijnlijk staat hij te rusten, zonder gedachten, maar het lijkt of hij bidt. Achter de zee zijn de torenhuizen van New York. Daarin zitten honderden menschen, die cijfers optellen, het lijken rijmlooze verzen van getallen.

Wie is de man op het jacht? Hoe heet zijn wereldconcern? Is dat de Ford Motor Company in het jaar 1930? Op deze vragen komt als eenig antwoord een ander beeld.

1929.

Terug in New York. Op straat, aan den voet van een wolkenkrabber schreeuwen de krantenjongens het nieuws uit. Ver boven de nauwe straat, 23 verdiepingen hooger, is een stille kamer - onder ons zakt de straat weg, ramenrij na ramenrij zakt weg, het rumoer dempt tot een dof geruisch - door

het raam zou je van buiten kunnen zien fluweelen kleeden, gemakkelijke stoelen en indrukwekkende bureaux. Daar binnen stoot geen gerucht van buiten meer deze rust. Alleen klinkt een eentonig getik, het komt van ergens achter deze kamer, dat is het apparaat waarop de beurskoersen automatisch worden vermeld. Door dit tikken wordt de angst gemeten van den bediende, die te veel op het spel heeft gezet, toen hij meegokte, zoo meet een klok de onophoudelijke tuimeling der seconden. Aan een tafel zit een man te werken, zelfs zonder dat hij staat, kun je zien dat hij kort van stuk is. Maar hij is breedgeschouderd. Zijn schedel is kaal daar waar net voorhoofd eindigt, dit lijkt daardoor hooger dan het in werkelijkheid is.

Deze man draagt een bijnaam: maker van millionnaires. In werkelijkheid heet hij John Jacob Raskob. Hij heeft het vorig jaar de verkiezingscampagne der democraten geleid, als Alfred E. Smith president was geworden, zou Raskob nu minister van financiën der Unie zijn. Fortuinen heeft hij vergaard door koop en verkoop van aandelenpakketten van talloze maatschappijen. Hij heeft er mee gehandeld als de regeeringen met de provincies van een groot rijk. Zijn vingers speelden achteloos met het lint om een bundel papieren, hij speelde toen met staalfabrieken en hoogovens en den bonten rommel van een warenhuis. Hij speelde toen met het licht,

als hij met zijn vingers een marsch trommelde op het vloeiblad van zijn lessenaar sprongen overal uit de aarde de lichtpunten op, gingen reclames draaien en dooven, vlogen de letters langs steenwanden loodrecht omhoog, spatten kunstmatige sterren uiteen, raderen van geluidloos licht wentelden dolzinnig voort en weer terug. Hij is één van de tien of twaalf groote beleggers die accumuleeren, koopen, verkoopen en die door het kunstige samenstel van persverklaringen, telefoons, onzichtbare gedachten en papieren cheques een bescheiden stenograafsalaris van 5 dollar per week wist doen aanzwellen tot een vermogen van 100 millioen. Hij is daardoor niet verwaand geworden. 'Ik geloof aan een voorzienigheid die ons leidt,' zegt hij bescheiden, 'ik geloof er in elk geval aan wat mij zelf betreft.'

Hij rookt nooit. In zijn kamer hangt een olieschilderij van zijn kinderen, daaronder de afzonderlijke gefotografeerde portretten. Als hij notities maakt op vergaderingen, stenografeert hij nog altijd, zooals vroeger, toen hij arm was. Bij gebrek aan papier gebruikt hij zelfs zijn gestijfde manchetten, Hij gaat elke week-end naar huis, naar zijn vrouw en zijn elf kinderen in de prachtige woning te Wilmington aan de Delaware. In den zomer zoekt het gezin de landelijke rust op een buiten ergens in Maryland, daar houdt mevrouw Raskob een renstal en oefent zij toezicht uit op het kweken van vlas.

Zoo is het leven van John J. Raskob. Het is zeer stil in de kamer. Alleen de beurskoersen tikken, zij tikken de vreugde van een makelaar, die door de groote hall van Wallstreet rent, zij tikken de woedende opstandigheid van kolenwerkers 300 meter onder den grond, zij tikken de tranen af van de kleine Jane - waarom kan zij nu ook die nieuwe hoed niet krijgen, omdat Jack 50 dollar verloren heeft? - zij tikken de zenuwachtige bewegingen van den grootspeculant, die zijn sigaar stukbijt, zij tikken het doffe revolvershot en de knal van een kurk van de champagneflesch.

John Raskob houdt op met werken. Hij staart nadenkend voor zich uit. Hij denkt misschien aan William. William was zijn tweede zoon, nu is hij dood, in den zomer vorig jaar bij een auto-ongeval. Maar neen. Raskob telefoneert. 'Koop....' zegt hij. 'Koop.... Koop....' Hij noemt een naam, een gewone hardklinkende Amerikaansche naam. Daarna legt hij den hoorn neer, en ziet op zijn horloge. Ach ja. Vandaag komt zijn vrouw met twee kinderen in de stad om te winkelen. Het is zijn gewoonte om dan vrijaf te nemen en mee te gaan.

Beneden, 23 verdiepingen lager golft het geluid van de straat plotseling over hem heen, als hij de poort uitgaat. Hij heeft twee auto's. Maar meestal gebruikt hij ze niet. hij wandelt liever. Zoo ook nu. Langzaam gaat Raskob langs het trottoir.

Koop. Koop. Koop, heeft hij gezegd. Wat moest gekocht worden?

Er staat iemand aan de railing van een jacht, wit zomerpak, kleurige das, gestreept overhemd, de handen gevouwen op de verschansing. Hij is blootshoofds, de wind waait om hem heen. Naast hem is een ander. Dat is Raskob. Raskob schertst. 'Waarde president,' zegt hij, en trommelt met de vingers op de houten verschansing, 'Ik heb vandaag een post van honderd General Motors gekocht, en als ik Ulieden op het Columbusplein een tip geven mag: betracht het zelfvertrouwen van dien meneer op zijn zuil voor U, toen hij nog leefde, en koop voorloopig alleen stukken van Uw eigen onderneming.'

Een wereldrijk is de General Motors, een rijk, waarin de zon nooit ondergaat, een wereldrijk voor den afzet van automobielen. Raskob heeft twee automobielen. Maar meestal gebruikt hij ze niet. Ook is verleden zomer een zoon van hem om het leven gekomen, dat was bij een automobielongeluk.

1929 (vervolg).

Door de spijlen van het ijzeren hek kan de wandelaar tusschen de boomen door de lichten van het paleis zien. Hij weet, dat daarbinnen een man woont, die het volk zich verkozen heeft tot een symbool voor jaren van welvaart, stijgende beurskoersen en toenemende productie. Hij is de derde van het drietal Harding-Coolidge-

Hoover. Amerika is op den goeden weg, het wordt steeds rijker en in zijn vreugde heeft het op de pyramide van brandkasten zijn eigen vleeschgeworden denkbeeld van vooruitgang geplaatst. Dat is Herbert Hoover, de prediker der welvaartspolitiek, die het einde der slechte jaren nog niet ziet: President Hoover heeft dikke wangen.

Deze nacht in April wordt rustig, rustig als de gedachte van den wandelaar, rustig als de voortkabbelende Potomac, rustig als de zelfverzekerdheid van Amerika. Maar nu wordt opeens de stilte, de voorjaarsstilte tusschen de uitbottende boomen, boven de grasvelden achter het ijzeren hek, een stilte nog stiller geworden door de onbeweeglijke lichten van het paleis, in twee stukken gezaagd door een auto, die den grooten tuin is binnengereden, den gravelweg opkomt en pas stilhoudt voor de pilaren aan den ingang van het Witte Huis zelf. En nog voor de schildwachten van achter de boomen geheel zijn genaderd, heeft de chauffeur het portier opengegooid en is een kleine man met grijze naren uitgestapt en de trappen opgelopen.

- Ik zou graag den president willen spreken. De butler weet niet, wat hij met den onverwachten bezoeker, die zoo laat nog binnengekomen is, moet aanvangen. Hij roept een secretaris. De secretaris fronst het voorhoofd.

- Mag ik vragen, waarom U zich niet overdag tot de bureaux hebt gewend?

De kleine, grijze man glimlacht.

- I'm sorry. Wat ik te zeggen heb, moet geheim blijven. Daarom kon ik niet overdag komen. Niemand weet, dat ik hier ben, zelfs mijn eigen chauffeur heeft me niet naar 't station gereden. Dat daar buiten is ook maar een taxi.

De secretaris aarzelt. President Hoover dineert op 't oogenblik. De secretaris vraagt nog eens:

- Maar het doel van Uw komst, kunt U....

- I'm sorry, glimlacht de kleine grijze man. Zelfs den secretaris van den president kan ik het niet zeggen....

Nieuw beeld. Dat is Hoovers studeerkamer op de eerste verdieping. Daar zit de kleine grijze man. Wat hij zegt is niet te verstaan. Hij is beweeglijk, maar hij praat op onderdrukten toon, hij praat kalm, en hij glimlacht. Tegenover hem zit de president der Vereenigde Staten. De president luistert. Hij zegt niets, hij ziet zijn bezoeker aan en luistert. Alleen zijn gedachten werken, maar zijn gezicht verraadt daarvan niets. Onbeweeglijk en breed zit hij te luisteren naar de kleine grijsharige man.

Derde beeld. Drie weken later. Een mailboot laat de lichten van New York achter zich. Het wordt nacht. Het duurt niet lang of een kleine bries gaat waaien, een lichte deining spoelt nu langs de grauwe scheepswanden. In een salon zitten drie menschen aan een tafeltje. Mistress Salebroker is in avond-

toilet, en verklaart dol naar Parijs te verlangen. Zij is mager, en gepoederd, en draagt een pruik. Haar oogen dwalen telkens onbestemd door de ruimte. Naast haar zit de heer Frank C. Burton, witglanzend plastron, smoking, niet oud, kaalhoofdig. Hij is nog nooit in Europa geweest, hij hoopt in de United States terug te komen met een schilderij van Rembrandt en volledig uitgewerkte plannen voor de nieuwe schroevenfabriek bij Keulen. En tegen dengene, die naast hem zit, zegt hij:

- En Uw plannen, mister Durant, wat zijn Uw plannen?

Mister Durant is klein, hij heeft grijze haren, hij is beweeglijk en glimlacht.

- Och, ik maak een vacantietrip naar Europa voor acht weken.

Durant heet hij dus.

Vierde beeld. Einde October. Onzichtbare woorden ijlen langs de telegraafdraden, telegraafdraden onder den grond, in bundels liggende langs de fundamenten der wolkenkrabbers, telegraafdraden van de groote meren naar New York, van de graangebieden naar New York, van Kentucky naar New-York, van de oevers der Mississippi naar New York, telegraafdraden langs de voortrazende expresstreinen. Maar op het lint ontstaan, op welke machines, door welke handen bediend ook, onveranderlijk dezelfde woorden: Verkoop. Verkoop. Verkoop. De beurs in Wallstreet is vol geraas. De

koersen dalen niet meer, ze springen, met 5 en 10 punten gelijk. Verkoop 10, 100, 1000 stuks. Twintig duizend, brult een stem. Niemand denkt meer. De stembanden brengen heesche klanken voort, ook de koersticker kan den vloed niet verwerken, niemand weet meer wat de koersen zijn. Schreeuw, schreeuw! Bezweete gezichten. En buiten voor de zuilen verdringt zich een geweldige menigte, sprekers op de trappen, agenten die het verkeer niet kunnen gaande houden. De klokken der Trinity Church gaan luiden, maar het geraas is beneden tusschen de steenwanden zoo hevig dat niemand ze hoort.

Nu zegt de kleine Durant met de grijze haren, gewezen kruideniersklerk, arbeider, apothekersbediende, verzekeringsagent, sigarenverkooper, wagonfabrikant, automobielbouwer, tegenwoordig speculant, tegen zichzelf:

- Ik heb het voorspeld. Hij zat tegenover mij, onbeweeglijk en breed zat hij tegenover me, en luisterde. Gewaarschuwd heb ik hem nog!

1928.

Den 24sten van de maand Maart maakt John J. Raskob een reis naar Europa. Het zijn bewogen dagen. De speculanten springen al opgewonden uit bed en loopen met het chequeboek in de hand na een overhaast ontbijt bij de makelaars binnen. Het schip vaart af. Raskob blijft aan de railing

staan, de opgestapelde blokken van New-York schuiven naar achteren. Maar vanaf de kade blijft zijn gelaat zichtbaar, daarachter spoelen de golven, zij spoelen er voor, breede waterbanen van golven.... en opeens verstijft de beweging, weg is het gezicht, maar de waterbanen zijn rechte strepen geworden, nu komen zij duidelijker op, wazig zwart, scherper, nog scherper, dat zijn letters, rijen regels, en daar staat:

Interview met John J. Raskob. John Raskob zegt: General Motors is nu 187 waard, dat zal wel 225 worden....

Den volgenden dag noteert het fonds 191 $\frac{7}{8}$. Maandag daarop stijgt het tot 194, tot 199, zelfs tot 200. Er worden 500.000 aandeelen General Motors omgezet. En voor het jaar om is, bedraagt de koers al 224. Maar intusschen....

Als de zomer voorbij is, publiceeren de kranten wederom een verklaring van John J. Raskob:

- Sinds ik voorzitter der Democratische Partij ben, heb ik geen aandeelen meer gekocht. En ik zou niemand aanraden zulks nog te doen. De koersen zijn veel te hoog in verhouding tot wat in het bedrijfsleven wordt verdiend.

Thans luistert u iemand. Hooger en hooger stijgen de koersen. Heeter en heeter worden de vuren en de wand van den stoomketel is zoo dun. John Jacob Raskob haalt de schouders op. Het gaat hem overigens niet aan. Hij

weet, wat hij doet. Zijn fortuin is hem gebracht door de automobielen der General Motors. Misschien zal hij later weer aandelen kopen. Maar voorloopig niet. Eerst moet de lucht weer zuiver zijn. Blauwige donderkoppen, een helle gloed van het vuur, de metalen wanden trillen, loeiende vlammen....

Heeft de kleine Durant niet gezegd, dat zij de controle over de markt hebben verloren? Gelaten ziet John J. Raskob het naderend gevaar.

1920.

William C. Durant is rijk in 1905, straatarm in 1910, rijk in 1915. Nu is hij voorzitter van het uitvoerend comité der General Motors Corporation, hij leidt een concern, dat over de geheele wereld zijn vertakkingen heeft. Durant, grijsjarig - hij is al negen-en-vijftig - zit in zijn kamer. Hij is alleen. Zooeven is de vergadering van den raad van commissarissen geëindigd. De beslissingen, die daar genomen zijn, hebben Durant met zorg vervuld. Men heeft een expansieplan overgelegd, dat belachelijk was. Het liep over de jaren 1920 tot 1928 er waren cijfers in opgenomen, volgens welke het kapitaal der maatschappij zou gestegen zijn tot één milliard, volgens welke op de gewone aandelen 142 procent zou verdiend worden, volgens welke de koers op de beurs 1000 dollar per aandeel zou zijn! Daartegen heeft Durant zich met hand en tand verzet.

Hij heeft gewezen op de schijnwelvaart der twee eerste na-oorlogsche jaren, hij heeft ronduit gezegd, dat het geld liquide moest blijven omdat ze het binnenkort wel eens nodig konden hebben. Het was vergeefs.

Het wordt zomer. De zomer stelt Durant in het gelijk. Er gaat een ziekte de wereld over. Je weet nooit direct hoe zij ontstaat, maar je merkt het aan de eerste verschijnselen. Op de beurzen heerscht een eigenaardige sfeer. Het is er warm als voor een donderbui, een makelaar veegt zich met zijn zakdoek den dikken nek af. De koersen trillen aarzelend, als de bladeren in een lauwe lucht, waardoorheen de eerste zachte wind veegt. Je hoort een onbestemd geluid. Je draait je om: niets. Het blijft hoorbaar. Je kijkt snel een anderen kant op: nog niets. Maar het blijft om je heen, onder de laaghangende boomtakken, onder de hooge en toch drukkende zoldering van de beurszaak. Zoo begint het altijd.

Totdat de depressie plotseling openbaar wordt als een pest-epidemie in de Middeleeuwen. Uit de hooge schoorsteenen wolkt de rook steeds trager en dunner. Een fabriekspoort, die dichtgaat. Een drom mensen verdringt zich voor de bronzen zware deuren van een bank, zij lezen een wit plakkaat, dat op den muur naast de dichte deuren bevestigd is:

- Wij zien ons genoodzaakt onze loketten te sluiten.... Geen reden tot ongerustheid....

Bezorgd zien de automobielhandelaars hun verkoopen gestadig terugloopen.

Dit heeft Durant voorzien. Nu heeft de General Motors geld noodig, en nu is het belegd in nieuwe fabrieken! In het water gegoooid! Er moeten aandeeleu uitgegeven worden, om aan geld te komen. De koers op de beurs is 38½. Een groep Engelsch-Canadeesche banken is dus wel geneigd om \$ 36 millioen nieuwe stock tegen slechts 20 over te nemen. Voorloopig is de maatschappij gered. Maar er dreigen nieuwe gevaren. De beurskoers gaat zakken, langzaam maar onophoudelijk. Dat zijn de houders der aandeeleu, die geld noodig hebben, en daarom verkoopen, gewone menschen, employé's, tramconducteurs, gepensioeneerde officieren of bankiers die groote posten liquideeren. Durant zit in zijn kamer. Hij kan ze niet zien, hij weet ook niet, wie het zijn. Hij zit in zijn kamer binnen zijn vier wanden, maar hij voelt, dat het schip zinkt.

Het schip is ergens lek, diep beneden is het lek gestooten. Onafwendbaar ziet Durant op een peilglas, steeds stijgt het niveau, steeds daalt de koers. Durant staat op. Welaan dan. Duizenden hebben vertrouwen in hem gesteld, duizenden hebben om hem aandeeleu General Motors gekocht, duizenden zullen nu ook zien, wat hij waard is. Dit is niet de eerste maal, dat Durant om zijn leven vecht.

Lek is het schip, het water stijgt in de

donkere ruimen, het kolkt zachtjes van ergens uit een gat in den stalen bodem, het vloeit over de balen en opgestapelde pakken, het glinstert in het licht van die eene armzalige elektrische lamp als de oogen van een roofdier, het grijpt hooger en hooger op naar de wanden....

Durant zet de pompen aan. Dat doet hij aldus: Hij telefoneert en koopt. Waar aandeelen General Motors worden aangeboden, koopt hij. Hij koopt voor eigen rekening. Eens koopt hij 150.000 aandeelen tegelijk, en geeft fabrieken als onderpand. Maar de koers blijft dalen: 36, 35 $\frac{1}{4}$, 34, 33 $\frac{1}{2}$, 32. Durant organiseert een steunsyndicaat. Tegen de leden daarvan zegt Durant:

- Ik stel mijn persoonlijk fortuin borg voor alle verliezen.

De koers daalt steeds, 31 $\frac{3}{4}$, 31 $\frac{1}{4}$, 30. Een nieuw syndicaat! Aldoor daalt de koers: 29 $\frac{1}{2}$, 29, 28 $\frac{1}{2}$, 28. Hooger en hooger komt het water in de ruimen, het schip ligt zwaar in zee; het worstelt om boven te blijven, het rekt zich boven de golven, maar het zakt dieper en dieper. Er is meer geld noodig, millioenen! Durant geeft nieuwe aandeelen uit aan bankiers, voor 28 millioen, tegen onvoordeelige voorwaarden. Hij moet wel. Hij moet geld hebben. Na heftigen tegenstand, na felle brieven geeft hij verbitterd toe. Het gaat nu om zijn leven. Zwaar, zeer zwaar worstelt het groote schip nu met de golven, zal het ooit een haven bereiken?

Dan komt een ongeluksdag eind Juli. De oppervlakte der beurskoersen wordt heftig bewogen door een verkooppost van niet minder dan 100.000 aandelen General Motors. De koers zakt schokkend ineen tot 20½. Durant prevelt:

- Ik gelòòf in de General Motors. Dat is waanzinnig, dat kàn niet goed zijn, dat moet iets tijdelijks zijn. Doorzetten!

En ook die 100.000 aandelen koopt hij. Hij koopt nog meer, aldoor meer. De pompen zwelgen het water op, bruisend vloeit het terug in zee. De koers daalt tot 12. Durant koopt, glimlachend blijft Durant koopen. Maar het water! Onophoudelijk stijgt het de ruimen in, ruim na ruim, het nadert de vuren, het zal de machines omspoelen, zacht en zonder gerucht, en buiten vallen de golven aldoor aan, zwaar helt het schip nu in zee, een wanhopig mensch, die verdrinken gaat.

Durant kan niet meer. Hij was 90 millioen dollar rijk, vóór hij den strijd begon. Hij heeft er aandelen General Motors voor gekocht. Maar de waarde daarvan is in de zomermaanden van de depressie weggesmolten. Hij heeft nog maar 2 millioen dollar over.

Het is herfst geworden, het is al winter. In de kantoren der General Motors zijn de lichten op, het is al laat in den middag. In één van de zalen wordt een conferentie gehouden. Daar zit John J. Raskob, voorzitter van de

financieele commissie, breedgeschouderd, zijn schedel begint boven het voorhoofd kaal te worden. Daar zit ook Durant, klein, grijsharig, beweeglijk, daar zitten de vele bestuursleden der maatschappij, de commissarissen, de directie. Het wordt avond. Durant slaat met de vuist op de lessenaar, de oogen zijn fel onder het lamplicht, de kamer is vol spanning. Onafgebroken gaan de discussies voort. Discreet trekt zich hier en daar iemand terug, het diner wacht, of het theater, een verplichting, die ongelukkigerwijze ditmaal niet kan verwaarloosd worden. Maar over enkele uren zijn zij in avondtoilet weer terug. De zaal is vol grijze rook van de Corona's, kellners serveeren koffie. Over New York koepelt zich nu de winternacht, een hemel van koude lucht en koude, glanzende lichten. In een zaal vol van sigarenrook, vermoeide gezichten en lange zinnen van woorden wordt langzaam maar zeker een beslissing gevormd over Durant's lot.

Te zes uur in den morgen eindigen de besprekingen. Als het buiten begint te schemeren, tusschen de gigantische vormen der beweginglooze gebouwen, komt een groep goedgekleede heeren uit een gebouw, gelegen aan den Broadway en de 57ste straat. Sommigen zijn in avondtoilet. Het is koud. Op den hoek is een restaurant. Daar gaan zij binnen.

Op datzelfde oogenblik schuift een diepliggend, groot schip tusschen de twee einden

der pieren door. Nog staan de ruimen vol water, maar het lek is gedicht. In de schemering van den winterdag komen de havenlichten op, vertrouwelijker dan de zachte lampenschijn van een warme kamer. In het schip is een kleine ruimte. Daar heeft dagen lang een kleine grijsharige man gezeten. Maar hij is er niet meer.

Op datzelfde oogenblik gaat Durant door de donkere straat - alleen hoog tusschen de toppen der torenhuizen wordt het wat lichter - en hij weet, dat de leiding van een wereldconcern hem afgenomen is. Gekraakt hebben ze hem! Hij had geen geld meer. De Morgans zullen de maatschappij helpen reconstrueeren, zij hebben hem zijn aandelen voor \$ 40 millioen afgekocht. Nu heeft hij weer geld, de General Motors is hij echter voor goed kwijt. Maar zijn onvermoeibaar brein zint al weer op nieuwe plannen. Hij zal een groot speculant worden, hij zal in 1925 al weer 25 millioen dollar bijeengetooverd hebben, hij zal een nieuwe fabriek oprichten, en er zullen eerst 2 maanden in het nieuwe jaar zijn verlopen als een nieuw Amerikaansch merk aan de markt komt, de Durant Motors.

1916.

Wij gaan de jaren terug, en telkens weer is daar de gedaante van den kleinen man Durant. Het jaar is bijna om. Durant zit in een ruime, goedverlichte kamer aan

een bureau. Hij vertelt, levendig, beweeglijk, glimlachend. Hij zegt:

- Ik zal U eerst de voorgeschiedenis vertellen. In 1910 hebben de bankiers mij uit de General Motors gedrongen. Stel U voor! De General Motors! Die ik had opgericht, toen iedereen zijn hoofd schudde, en die ik gemáákt heb! Maar ik liet het er niet bij zitten. Ik kon \$ 100.000 vrijmaken. Daarmede stichtte ik een andere automobielfabriek. Dat was de Chevrolet. Wij begonnen heel klein, en moesten concurreeren met menschen veel sterker dan wij waren. Maar het ging. Weet U hoeveel winst we na enkele jaren al maakten? Eén millioen driehonderd duizend dollar over de twee jaren per einde Augustus 1915. Toen zag ik ineens mijn kans schoon. Ik had twee troeven in mijn hand. In de eerste plaats deed ik het publiek 't volgende aanbod: iedereen, die mij één aandeel General Motors inlevert, geef ik vijf aandeelen terug van mijn Chevrolet. Dat ging schitterend. Ik kreeg weer groote posten General Motors in handen. De rest kocht ik bij op de beurs, krankzinnig veel geld kostte dat. De menschen kregen er natuurlijk de lucht van, en de koers liep binnen een jaar op van 82 tot 558. En toen? Durant glimlacht.

- Wat toen gebeurde, was allermerkwaardigst, dat was zóó merkwaardig.... Een paar jaren te voren had ik kennis gemaakt met een zekere John Jacob Raskob. In 1902 nog een arme drommel Hij schreef toen een

vriend, of die geen baantje voor hem wist. Ja, dat was er, schreef die terug, hier in Lorain, bij de eigenaar van het stedelijk trambedrijf, hij heet Pierre du Pont, die heeft een stenograaf nodig. Met du Pont is hij toen meegegaan, du Pont werd rijk, en ook Raskob is geen stommeling. Ik maakte kennis met hem in 1913. Ik zei: de automobiel, dat wordt wat! Hij luisterde naar me. Hij haalde du Pont over om samen 3000 aandeelen General Motors te kopen. Zoo werd het 1915, en de commissarisvergadering van October kwam al in zicht. Daar moest ik mijn grooten slag slaan. En wat bleek toen? Later heb ik het gehoord. Daar bleek dit: dat ik 80.000 aandeelen had, en dat de bankiers er ook 80.000 hadden. En de rest? Die had Raskob. Hij had niets! Wat zijn 3.000 shares! Maar hij zat op de wip! Op een dag in September kwam Storrow, één van de commissarissen en een van mijn tegenstanders, heel in het geheim naar Raskob toe en zei: U en du Pont hebben de macht over de General Motors in handen. Raskob zette natuurlijk zùlke oogen op! Het werd hem uitgelegd hoe het zat. Nu, Raskob is geen stommeling. Hij praatte er met du Pont over: niets aan de bankiers verkoopen, spraken zij af.

Toen kwam 15 October de vergadering. Ik zat aan den eenen kant van de tafel, de bankiers allemaal aan den overkant, en Raskob met du Pont samen aan het eind. Het

ging er heet toe. Na uren heen en weer praten namen we een bemiddelingsvoorstel van Raskob aan. Die zei: U meneer Durant krijgt zeven commissarissen, de bankiers krijgen er ook zeven en wij tweeën, du Pont en ik krijgen er drie. Zoo kwamen die twee toen in de General Motors, du Pont als voorzitter nog wel. Het zal ze geen windeieren leggen.

Intusschen had ik pas half mijn zin. Ik vocht door. Om met de Chevrolet de aandeelen General Motors te kunnen krijgen, had ik eerst in September 1915 het kapitaal van de Chevrolet moeten verhoogen van \$ 100.000 tot \$ 20 miljoen, en daarna nog eens van \$ 20 miljoen tot \$ 100 miljoen, anders had ik geen aandeelen genoeg gehad om ze tegen General Motors in te ruilen. Zoodoende kreeg ik nog meer aandeelen behalve de 80.000 die ik al had. De bankiers deden terug, wat ze konden. Ze riepen een vergadering van aandeelhouders op om het beheer veranderd te krijgen en in Maart nog eens. Ze werden wanhopig, want het lukte ze niet, ik was ze al boven 't hoofd gegroeid. De Chevrolet had al voor 85 miljoen aandeelen General Motors, en nù, een paar maanden geleden, kon ik een vergadering van commissarissen laten bijeenroepen, want van de 825.589 uitstaande aandeelen General Motors kon ik er toen over 450.000 beschikken. En nu ben ik er de baas weer.

Aldus vertelt eind 1916 Durant. Hij vertelt het alsof het niet iets bijzonders was. Daar

staat een fabriek, en aldoor groeien daaraan muren, nieuwe vlakken vol ramen, en telkens stappen de wanden hoekig en plotseling verder zijwaarts. Een leeg terrein, modder en boomen, maar uit het raam van een wolkenkrabber, honderd meter boven de aarde ziet een mensch het, enkele oogenblikken maar, en dan slaan uit de lucht reeds de kolossale vierkante holle kristallen der stalen fabnekskamers neer, naast en boven elkaar.

1910.

Er wordt in 1907 hard gelachen op de beurs van New York. Heeft iemand daar met gezegd, dat Amerika over tien jaar een millioen automobielen per jaar noodig zal hebben? En deze dwaasheid wordt in 1908 de kroon opgezet door de oprichting van een nieuwe maatschappij. Hoofdschuddend zegt mister X: Dat mislukt! Al kon hij in 1910 een fabriek hebben die 150.000 rijtuigen per jaar maakte, een automobiel is nog wat anders. En dat vlak na de crisis!

Maar mister X. wrijft zich het volgend jaar de oogen uit: hoe speelde hij het klaar nog meer te verdienen, dan het kapitaal groot was! Er worden gansche fabrieken opgekocht: Marquette, Reliance, Oakland, Cadillac, Oldsmobile, tusschen 1908 en 1910 worden twintig fabrieken gekocht, die uiteenloopende soorten automobielen vervaardigen.

Wat Durant hierbij voor oogen staat, is

een fantastische combinatie van alle Amerikaansche fabrieken. Niet voor elkeen hetzelfde model. Een dure wagen voor de rijken, een eenvoudige voor den gewonen man. Verscheidenheid is volgens Durant het kenmerk van 't ware. Een automobiel is als een vrouwejapon en een dameshoed. Zij moeten er elk jaar anders uitzien. Slechts zóó dient men 't publiek. Zoo dient men zichzelf. En het publiek moet men er aan gewennen elk jaar een anderen wagen te kropen. Niet één model! Vijf, tien, twintig modellen! En daarvan honderden, duizenden, tienduizenden! Veelzijdigheid beteekent geestelijken en stoffelijken rijkdom. Bewijzen de resultaten de juistheid van deze stelling niet? De eerste twee jaren wordt telkens het kapitaal van \$ 10 millioen weer schoon verdiend.

Durant gaat vol vertrouwen door op den ingeslagen weg. In 1910 maakt hij al 20% van alle Amerikaansche auto's. Hij koopt heele fabrieken op alleen om het patent waarmede zij werken in handen te krijgen, hij koopt lampenfabrieken en hoogovens, hij koopt zooveel dat hij niet duidelijk meer ziet, wat allemaal. Zoo ziet hij met, dat bij waardelooze dingen koopt, fabrieken, die te slecht zijn om winst te kunnen blijven geven. Hij ziet ook niet, dat de bankiers met fronsende wenkbrauwen gebogen zitten over allerlei tabellen en staten, en hij ziet niet, wat in een brief van 17 Februari 1910 onder meer stond: 'zal het ons daarom onmo-

gelijk zijn de maatschappij in dusdanigen omvang met crediet te blijven steunen als wij dat tot heden toe hebben gedaan.... Noch de interne financieele positie van vele der aangesloten bedrijven, noch de toekomst van de automobiel als middel van vervoer boezemen ons voldoende vertrouwen in....'

1909.

Hier is een gevaarlijk kruispunt. Is hier iemand moe geworden, is hier iemand alles hartgrondig te veel?

Een trein ratelt dwars door het zonnige land, zij snijdt door de bosschen, langs de steile heuvelhellingen. Een fluit, schrill en rechtlijnig dwars door de wiegelende boomen en het waaiende gras, zoo ijlen de glinsterende rails recht naar den horizon toe, het eenige, dat vast op den bodem ligt in een buitenwereld van voorbijwentelende wolken, draaiende bosschen, heuvelen en velden, die aanglijden, deinzen en wegdrijven.

Daar ginds, heel ver weg, langs een breede baan snelt achter de boomen een auto voort, veerend als een snelle boot over de golven. De motor dreunt sonoor. De drijfwielen van de locomotief glinsteren als schijven, daaronder ijlen de rails weg.

Zij zullen beide gelijk op den overweg zijn. Het gesprek verloopt aldus:

De bezoeker zegt tegen Durant: U weet, waarom ik kom. Ik bied U mijn fabrieken voor 8 millioen dollar aan.

Durant antwoordt: Daar heb ik wel ooren naar. Wat houdt Uw aanbod in?

- Alles. Machines. Fabrieken. De goodwill inclus. Alleen niet het recht om de fabrieksnaam voor tractors te gebruiken. Dat houden wij zelf.

- Contante betaling?

- Neen. Tenminste gedeeltelijk. Twee miljoen dollar contant.

In de verte dreunt aan de trein. Een schrille fluit splijt de lucht vol waaiende wind een oogenblik open. Maar dat is in de auto niet te hooren. Daar heel in de verte wordt een open plek tusschen de boomen zichtbaar. Eindigt de weg daar? Misschien.

Glinsterende rennende wielen, motordreun, rails, ijlende bliksemende rails, fluit, wolken van stof....

Den volgenden dag zegt Durant:

- Het is me niet mogelijk aan Uw voorwaarden te voldoen. Ik kan momenteel geen 2 miljoen kas beschikbaar stellen. Mijn bankiers weigeren mij crediet. Zij verklaren dat Uw maatschappij het niet waard is. Ik zal dus van mijn plan moeten afzien.... Uit starre oogen wijkt eindelijk de doodsangst. Niemand wist later meer, wie er zoo doordringend had gegild, het kan ook zijn, dat de wielen zelf door het plotseling remmen zoo snijdend hadden gefloten. Op een meter van het voorwiel; toen de auto bijna dwars op den weg stond, bliksemde

een seconde later een stalen muur van raderen en drijfstangen voorbij.

De bestuurder haalt diep adem. Hij momplet: Op het kantje af. Langzaam wiegelend rijdt de auto over de rails. Heel in de verte schuit de achterkant van een trein naar den horizon toe.

Waarom heeft Ford zijn fabriek te koop aangeboden? Is alles hem nu opeens hartgrondig te veel geworden? Deze zwakheid is het gevaarlijkste oogenblik in zijn leven geweest. Wie kent zulke oogenblikken niet, dat een mensch moe is geworden, en elk ding hem, onbeschut in zijn weerloosheid doodelijk had kunnen treffen. Dit zou de ondergang geweest zijn, geen wereldconcern, niets dan een afdeling in de raderen van een andere maatschappij.

Zóó machtig zullen Fords tegenstanders zijn. Hij zal te strijden hebben tegen Durant en Raskob, tegen de General Motors en tegen gepantserde kluizen van bankiers. Maar het gevaar zal verminderen naarmate de jaren verlopen, het is nooit zoo groot geweest als toen hij het nog niet kon zien.

Vlak voor den grooten oorlog is Ford reeds bekend in alle werelddelen. Open vlakte, een Australische farm, houten heining rond eenige tientallen schapen, een armzalige boer op een houten stellage, balen wol op een kade, de lier van een klein stoomschip zwaait over loopende arbeiders, een vrachtschip,

ver weg op zee. En dan een kleine textielfabriek in Lancashire, schoorsteen met dunne rook. Een arbeider voor een machine, op den rug gezien. Als hij zich omdraait zie je het vermoeide gezicht van een afgetoofd man.

Met dezen man heeft Ford medelijden. 'De automobiel overwint afstanden', zegt Ford, 'zij maakt alles goedkoop, zij brengt welvaart.' Weer zie je de Australische farm, maar de schapen zijn talloos, één onafzienbare massa van wollen ruggen. Een lachende farmer, te paard, in de zon. Een golvende zee, aan den horizon een stoomboot, verder weg nóg een, en nóg een. Op de kade een hooge stapel wol, daarachter dek, brug en masten van een groot schip. Uit de vele schoorsteen van het enorme fabriekscomplex komt nu een dikke rook. Taxi's in drukke straten: Londen. Op den radiator voorop een woord met geschreven letters: Ford. Moeizaam rijdt een auto tegen den Ben Nevis in het nevelige Schotland op. Maar de top wordt gehaald, voor Ford geldt het een uithoudingsrit. Bij Manchester verrijzen de stalen binten van een montagefabriek.

En Ford heeft een bondgenoot. De beelden volgen elkaar op als korte verklarende onderschriften:

Links en rechts glijden de boomen voorbij.

Tusschen de stammen wordt een benzinepomp zichtbaar, nader en nader komende,

als zij vlakbij is, staat de beweging stil. Een glanzende luxe-auto, die benzine inneemt.

Ken zware tankauto schuift uit een donkere garage het zonlicht in.

Witte petroleumtanks aan een havenbassin onder een donkere lucht.

In de schemering ligt een tankboot op stroom geankerd, de boeien deinen heen en weer.

Woelig water, de twee havenpielen met de vuurtorens naderen, schuiven uiteen, en vooruit de oneindige zee.

Een rivier, daaroverheen boven je hoofd een spoorwegbrug.

Op het bruggehoofd. Beneden water. Een trein komt snel in den tunnel van stalen binten nader. Zij rijdt voorbij: niets dan buikige tankwagens.

Een vlakte vol boortorens, stinkend bosch van houten skeletten.

Een boortoren van vlakbij gezien, heel langzaam gaat zij over in een pomp tussen de boomstammen van de schaduwrijke laan.

Ford heeft een bondgenoot. Hij heet John D. En deze formule houdt niet minder in dan de formule: model T. Alleen is model T een auto, en John D. is een mensch.

Maar voor de petroleum is dit van geen belang. Rockefeller is nu al meer dan zeventig jaar oud. Uit zaken heeft hij zich teruggetrokken, enkele jaren geleden al. Hij woont op zijn buitenplaats of in de stad, alleen als het heel koud is, trekt hij naar

Florida. Hij gaat om 10 uur naar bed, en staat om half zeven op. Hij is gewaarschuwd tegen alle overtollig gewicht, hij eet bijna niet.... Is hij misschien al gestorven? Achter een winkelruit hangt een krant met een foto. Rockefeller speelt golf. Maar als je een bericht ergens leest: Gift van zoo- en zooveel millioen, staart een met leer overtrokken doodskop je aan, dat is zijn portret. Hij is immers al lang dood. Hij wordt nog slechts kunstmatig in het leven gehouden, hij wordt slechts gevoed door de verbeelding der krantenlezers. Hij leeft van gedrukte anecdotes en fotografieën waarop hij rozen overhandigt aan een jong meisje. Hij is van papier geworden, droog als krantenpapier en krantenwoorden, ook een verschedrukte krant stinkt naar petroleum, hij is een mechanisch levend mensch van drukletters en inkt. Maar er zouden nooit zooveel auto's geweest zijn als er niet voldoende benzine als brandstof had kunnen dienen.

Door den nevel schuift een petroleumboortoren nader. Muziek verweg, de eerste maten van een wals.

Uit den boortoren groeit de samengestelde mast eener bovengrondsche stroomgeleiding, de muziek golft hooger op, de mast wordt scherp, scherper, zéér scherp, de walsmelodie bereikt op hetzelfde oogenblik een topgolf. De bewegingen volgen elkaar op als zichtbare muziek. Een wolkenlucht. Draden van de elektrische geleiding, die zakken en

stijgen, zoo zie je ze uit den trein. Als de melodie weer een top bereikt, rijst plots de ijzeren mast omhoog.

Weer dalen de draden,

rijzen de draden.

ijzeren mast, dalende draden.

rijzende draden, daarachter een golvend, eindeloos graanveld, ijzeren mast, machines, die maaien, strooken van meters breed.

Sneller wordt de beweging. Mast. Dalende draden, stijgende draden. Mast. Ijlende draden. Op. Mast. Neer. Op. Mast. Golvende draden. Zonnige straat, optochten.

Mast. Zakkende, ijllende draden. Reclamebord op een Ford-auto. 'Welvaart'. 'Vrede'. 'De auto brengt welvaart'.

Een lange rij brooden in het gelid deint langzaam voorbij, dan een lange rij banden op een boekenplank. Schemering in een staalfabriek, een donkere gebukte gedaante stookt in den vurigen ovengloed, dat wordt een dirigent in rok. Volle muziek, tweekwartsmaat, strak, marschmelodie, Berlioz Locomotievengesis, een dreunende hal, schrijfmachines, volgetypt stuk papier, daarop groeien de letters

W.E.L.V.A.A.R.T. Welvaart. F.O.R.D. Ford. Het toetsenbord wordt een piano, klep opgeslagen, het witte papier een muziekboek Dat wordt een draaiende schijf, een spelende gramfoon, recht van boven, en dat wordt het razende drijf wiel van een locomotief. Noorweegsche fjorden, zwaarmoedig, over de velden der eeuwige

sneeuw rinkelen helder de telefoons, witte branding, wuivende palmen der Afrikaansche kust, het geluid van de wielen ratelt door alles heen.

Manometer tegen den wand, de wijzer draait naar beneden, de druk neemt toe. Rook, een fabriekshal, veiligheidsklep op een stoomketel, een kegel van damp ontwijkt. Alles wit, waaiende witte nevel. Dat wordt het stoppenbord in een telefooncentrale. Licht gloeit op, hier, dáár, wéér. De beelden vlammen op als signalen. Een achtergrond van ijlende lichten. Booglampen. Zij drijven voorbij als bakens in zee. Kegels van licht rijzen op in witte bewegende walmen van stoom. Glinsterend voortrennende strepen van rails. Meer lichten, meer rails. Donkere reeksen van treinen, verschieten over een wijd emplacement. Smook, gruis, vlamrende ketelvuren, horizontaal voortvliegende lichten als kogels.

Muziek van beelden, een marsch van beelden, de wereld zingt. Zonnige spoelende zee. Berlijn-Parijs. Kolenmijnen, schachtorens, zwarte gezichten. Parijs-Boekarest, straatoptocht met lampions. Berlijn-Brussel. Feestzaal met bal. Een bloeiend park in de lente. Amsterdam, een kind dat leert lopen waggelt een kleine laan door naar de moeder toe. Rome-Boekarest, een stad drijft voorbij langs de rivier. Huizen. Kerken. De Keulsche dom. Langs de rivier raast de Rheingold, Drachenfels, ruige begroeide bergkoppen,

koele bergwinden verlaten stranden, Schiermonnikoog, kathedralen, bazuinen uit de finale, de Alpen, rozig en witglinsterend. Een wolkenkrabber zakt onder je weg, verdieping na verdieping zakt weg, de top kantelt naar achteren. Frisco, Los-Angelos, Chicago, wanden van aluminium. De stille gelukkige glimlach van een meisjesgezicht. Moskou-Berlijn. Mercator's wereldkaart. Overal vlammen de lichten nu op. Viaduct van beton, een trein rent daaronderdoor, vlak boven hem kruist een ander in volle vaart. Een man en een vrouw in roerloze omhelzing, en dan duisternis.

III.**Motorpanne.**

(Bij wijze van tusschenspel.)

Mist op zee. Uit den nevel komt op een oorlogsschip, stalen pantsertorens, dreigende kanonnen, optorende masten, zware schoorsteenen, rookwolken. Duister en dreigend vaart het voorbij, en lost weer op in den mist.

Steigerende paarden komen aan langs een boschrand, geklop van hoeven, gepiep en geschok, zij trekken een monsterachtig kanon. Artilleristen. Het kanon wordt in stelling gebracht. Een doffe knal, een wolk van kruitdamp slaat neer.

Een razende menigte, die zich verdringt op de straten en op de trappen van een beursgebouw.

Een dorpsstraat des nachts, onder artillerievuur. Gefluit, berstend scheuren van projectielen, die ontploffen. Groepen van 20 of 30 man dringen waanzinnig van angst zoo dicht mogelijk op elkaar achter de huizen, je ziet niets dan samengepakte ruggen, inslaande granaten, fonteinen van vuur en aarde.

Uit deze groepen komen andere gedaanten op, schreeuwende, gesticuleerende mensen rond een hoekman in een ruime zaal.

Oorlogstafereel. Brandende huizen, onder-

gaande zon, heel ver weg opbliksemend vuur, doode paarden, wagens, verkoolde balken. Een slagschip in volle zee, overhellend, vurend uit alle monden aan één zijde.

Slagveld des nachts. Beweginglooze lichamen, schijnsel van lichtkogels. Beenen van een soldaat boven een greppelrand, linkervoet boven de enkel is afgescheurd, hangt aan een stuk vel.

Een soldaat loert uit een loopgraaf, trekt langzaam steeds voor zich uitziende zijn revolver. Een luxueuze kamer, een bankier aan zijn tafel, voor zich uitstarende grijpt hij langzaam in een lade. Een scherpe knal. In de modder ligt een soldatenlijk, op het tapijt het lichaam van een goedgekleed man.

Bliksems boven een donkere zee. Golven. Dobberende menschenhoofden. Golven. Menschenhoofden. Een doordringende gil. Het smartelijk gelaat van een vrouw, dat terugwijkt, alsof zij achterovervalt. Walmen met vuurschichten, marschmuziek, marcheerende troepen door een zonnigen dag, stof fonkelt tusschen de beenen.

Een hooge fabrieksschoorsteen knakt in het midden door, wankelt, stort in. Slagveld met ransels, geweren, versplinterde boomen. Honderden meters hooge begroeide ravijnwanden door een ontploffing losgescheurd, dreunen in hemelhooge stofwolken ineem.

De zakdoek glanst van het bloed, daarnaast

een losse, kapotgeschoten arm. Lijkkleurig ingevallen gezicht. Fabrieksinstallatie, die in de lucht springt. Halfopen oogen van dooden. Punten van laarsen aan loopende voeten van boven gezien, alsof je zelf voortdurend naar je voeten keek. Hooge, vallende boomen, scheurend hout, opspuitende aarde. Razend gewoel in een beurszaal. Een hooge stellage, die instort. Zinkende schuit met erts, gesis van binnendringend water, overspringende menschen. In den nevel kentert een slagschip.

Een witte regen gaat vallen. Je ziet eerst niet wat het is. Hooge glinsterende stapels van geldstukken, rijen naast elkaar worden door onzichtbare handen uit elkaar geslagen. Brandende huizen, smook. Munitie, die bliksemend explodeert. Het regent wit, nu zie je, dat het witte getallen zijn, die kantelend en wentelend, steeds dalen, getallen van 3 cijfers. Duisternis, gloeiende lichtpunten, meer licht, getallen van twee cijfers, wentelende vuurmassa's, sneeuw van witte getallen, nog maar één cijfer - en dan een geweldig schitterlicht van ontploffend dynamiet.

In dezen zelfden tijd kunnen de krantenlezers omtrent de fabrieken van Ford de volgende beschrijving lezen:

Ford heeft er geen bezwaar tegen ontslagen gevangenen in dienst te nemen. Hij kreeg hiermede schitterende resultaten. Domheid

wordt als gebrek aan kennis beschouwd en wordt verholpen door onderwijs, luiheid is ziekte en wordt als zoodanig in een hospitaal genezen. Opruierij vindt geen weerklank door de algemeene tevredenheid.

Een bewonderaar van den automobielfabrikant laat den reporter aangedaan schrijven: 'Spreekt men den heer Ford over den oorlog, dan komen de tranen hem in de oogen. De heer Ford is zoowel een practisch man als een idealist....'

Ford heeft een expeditie uitgerust. Als men de menschen kan overtuigen een automobiel te moeten koopen, kan men ze zeker bewegen het vechten te staken. Tientallen ijverige propagandisten zullen de slagvelden opgestuurd worden om reclame te maken voor den vrede. Er is niemand, die deze beweging ernstig opneemt. De Engelsche bladen spreken van de Ford-Follies, daarmede zinspelend op een bekend Vaudevillegezelschap. De regeering te Washington geneert zich voor het plan, paspoorten naar de oorlogvoerende landen worden de expeditie in elk geval geweigerd, zij zal alleen toegang hebben tot de neutrale staten. Curator Day van de universiteit van Syracuse zegt: 'Uw plan is grotesk, U bereikt er niets mee, dan dat de Vereenigde Staten belachelijk gemaakt worden. Een redacteur van de World vraagt aan 61 Amerikanen - rechtsgeleerden, klerken, kellners, winkel-

bedienden, arbeiders en politieagenten - wat zij van het geval denken. Resultaat: 35 vinden de idee belachelijk, 25 juichen het plan toe doch achten de uitvoering onmogelijk, 1 wenscht zich over de expeditie niet uit te laten.

Maar door dit alles laat Ford zich niet afschrikken. Wie heeft er niet om zijn automobiel gelachen, wie heeft hem in zijn jonge jaren om zijn geknutsel niet uitgelachen!

De vrede is een ernstige zaak. In December 1915 komt het expeditieschip te Christiania aan. Hierna doen de eerste berichten over onderlinge ruzie de ronde. Acht leden dreigen met onthullingen als zij van boord moeten. Tegen Nieuwjaar is men in Stockholm. Daar wordt de eerste groote volksvergadering uitgeschreven. De zaal is slechts halfvol. Geestdriftig zegt een deelnemer der expeditie: 'Ford maakt van misdadigers weer menschen! Bij hem werken 600 ex-boeven uit Sing-Sing.'

Daarna wordt Nederland bezocht. In den Haag is een regelingscomité gevormd. De Amerikaansche legatie schrijft aan de vurige zendelingen: 'Wij zullen verheugd zijn U in dit land welkom te mogen heeten. Gij zult kunnen genieten van de Hollandsche schilderkunst en de architectuur. Wij hopen, dat U als Amerikaansche toeristen later op een prettig en leerzaam verblijf zult kunnen terugzien.'

De expeditie is niet te weerhouden. In den

Dierentuin, worden lezingen gehouden, waarbij de sprekers hoog opgeven van het succes in Scandinavië. Zij zijn zielig, zij wekken zoowel de ergernis als het medelijden. In Amsterdam houden zij voordrachten in een volle zaal van Bellevue. ‘De wapens neer.’ ‘Geest van broederschap.’ Zij geven hoog op van Ford. ‘He is a man of deeds’. Interruptie uit de zaal: ‘A man of money.’ De spreker antwoordt, heftig gesticuleerend: ‘Dat geld gebruikt hij in het belang der menschheid.’ Daverend applaus.

Soirée's. Chique recepties. Avondtoilet. Strijkjes en speeches. Er wordt gedronken op de Vereenigde Staten der Wereld. Er zijn gedecolleteerde dames. Juweelen. Heeren in rok. Lakschoenen. Men causeert vroolijk en beminnelijk. De tafels zijn rijk gedecoreerd met vlaggen en bloemen. ‘Fruites du Lac Lesnau, chapon de Breda, glace Henry Ford.’ Taarten, buffetten, deftige kellners, palmen, keurige jongemannen, die beminnelijke Haagsche meisjes complimenten maken. De heer reverend Charles Ked heft een vol glas met champagne op en verklaart op overtuigden toon te gelooven aan de goedheid van het menschelijk hart. En naast hem fluistert iemand tot zijn tafeldame:

- Madam, de idealen der humaniteit, U begrijpt toch, vrede op aarde....

Het Roergebied. Spoorwegrails. Kleine locomotieven. Bakken van goederenwagons. Hoogovens. Kranen. Loopbruggen. IJzeren

stelsels als het geraamte van een wolkenkrabber in aanbouw. Buikige reservoirs, buizen die lijken op dikke stalen darmen. Gieterijen, rookerige schemering, verblindend witvloeiend metaal. De productiecapaciteit voor ijzer en staal in Duitsland was vóór den oorlog dubbel zoo groot als de Engelsche, vier maal de Fransche, grondstoffen zijn er in overvloed, erts uit het Zuidwesten, en spierkracht overal. Dingen van dagelijksch gebruik worden in Duitsland niet meer gemaakt. Misschien zijn ze ook alleen van naam veranderd. Eerst heetten ze meubelen, tapijten, boeken, kleeden, kristallen glazen en smeedwerk. Thans noemt men dat pantserplaten, kogels, geweerloopen, granaten en bombardeervliegtuigen.... Mister Day fluistert: ‘Madam, dat mag niet!’ Hij proeft uit zijn wijnglas..... ‘Vrede op aarde, madam, het mag niet.....’ De oorlogstechniek maakt alles uit de meest heterogene dingen, persen, walswerken, ketels, menschen, geweldige afvoergoten, zand, viaducten, idealen, kanalen en mijlenlange kademuren. Veel komt bij de fabricage van pantserplaten te pas. Mijnschachten, steenkool, erts, vuur, de Deutsche Kultur, ondervoede lichamen van meisjes met dunne lange beenen. Krijgsgevangen Russen, die cokes naar de liften schuiven en dus ook het verlangen naar eindelooze steppen. Bruggen van beton, gedachten die verwijlen bij een rottend lijk ergens op het slagveld van

Vlaanderen, blinkende, glazen daken, de legendarische Rijn, muziek van Wagner, dikke ronde reservoirs, dikke woorden van vaderlandsliefde, dikke opgeblazen kinderbuiken van honger. Een platgeschoten matrozenlichaam tegen het pantser, roode en grauwe strepen druppelen op het dek....

.... Hulpeloos en fluisterend herhaalt mister Day: ‘Madam, vrede op aarde en broederschap. Dat mag toch niet?’

En dan komt een jaar later dit bericht: ‘Sinds het afbreken der betrekkingen tusschen Amerika en Duitschland heeft de heer Henry Ford besloten zijn fabrieken in dienst van zijn land te stellen voor het vervaardigen van munitie. Om deze reden heeft hij besloten zijn vredesorganisatie te ontbinden. De bureaux in de vijf neutrale Europeesche landen zullen gesloten worden. Uit New York verneemt de Daily Chronicle bovendien dat Ford in geval van oorlog bereid is dagelijks duizenden kleine duikbooten te bouwen elk van 20 voet lang en door één man bestuurbaar.’

Nu is mister Day er niet meer. De lange weelderige dinertafel is een queue menschen geworden, een lange rij zorgelijke gezichten. Wachtenden voor een gefailleerde bank? Steuntrekkende werklooze arbeiders? Bezoekers voor 't ziekenhuis?

Een lachend jongensgezicht ging in een starren doodskop over. Gymnasten in 't stadion, met witte sportkleeding en uitge-

strekte armen strekte armen in een soldatenkerkhof met kruisen. Dorre, doode boomen zijn half onder vulkanische modder bedolven, grijze ravijnen, kale wanden, doode, dorre ledematen van menschen steken krampachtig omhoog uit grijze onbeweeglijke golvingen. Traag is het neuriën in de stinkende steeg, droevig en zinneloos, du-rei, du-rei, du-rei. Een oorlogsverminkte in de portiek, zittend zonder beenen, bedelbakje voor zich, stompzinnig en blind. Het neuriën blijft om hem heen, het is voor altijd nacht geworden, du-rei, du-rio, du rei, durio.

Nacht is het ook boven de golven van Scapa-Flow. Onder water rusten de scheepsrompen, rechtstandig gezonken of ter zijde gekanteld. Dit zijn de staalplaten uit het Roergebied. Later zal mister Gillette pas komen. Nog zwerven de bergingsschepen niet over het zeevlak.

Een kind zingt een eentonige wijs, wat denkt het daarbij? Menschenge-dachten gaan over een nachtelijke zee, zwerfende zonder zin. De namen van Scapa-Flow, Moltke, Seydlitz, Hindenburg, Kaiser Wilhelm. Troepen stormvogels scheren over de spattende zee, droevige voorboden van den orkaan. Een groot zeilschip vaart uit, wit in den rooden en blauwen morgen, in den Atlantischen Oceaan ligt Tristan d'Acunha, een eenzame rots.

Een groot zeilschip vaart uit, de westenwind waait.

IV. Recordcijfers.

In 1916 richt Ford zijn eigen school op. Zij is toegankelijk voor jongens tussen 12 en 18 jaar. De leerling ontvangt een toelage van 400 dollar per jaar. Deze toelage wordt grooter, naarmate zijn cijfers voor vlijt stijgen. De school heeft een eigen fabriek, die fabriek is voor den leerling wat op andere scholen de leerboekjes en onderwijzers zijn. Het diploma is reeds aan honderden jongens uitgereikt als de school een paar jaar bestaat. Velen van hen hebben een werkring gevonden in de Fordfabrieken Concrete opgaven in de werkplaatsen zijn de lessen in wiskunde. Aardrijkskunde is de kennis van de exportafdeelingen en haar afzet in alle werelddeelen. Het onderwijs omvat verder Engelsche taal, werktuigkundig teekenen, chemie, sport. Er is ook een school voor machinebouw, daar komen mannen van tussen de achttien en dertig jaar. Ten derde de school, waar buitenlanders worden verwerkt tot agenten in Azië, Afrika, Australië en Europa, het is een cursus van twee jaar, daar komen Chineezers, Hindoes, Mexicanen, Italianen, Cechen, Perzen. Een morsige straat in de Chineezenwijk van een Aziatische stad, de golvende rivier bij Praag, daarachter rijst op de

koepel van de Sint Pieter, dat wordt een tempel van Brahma, geurende rozentuinen, de cactushaag bij een hacienda. Zijn dat herinneringen, of dromen? Of ingrediënten benodigd voor het fabriceren van een Ford-automobiel?

Over enkele jaren zal Ford zijn plannen ontvouwen voor een nieuwe school. Journalisten zullen schrijven van een school der toekomst. Jongens van 12 tot 17 jaar. Geen talen, geen kunstgeschiedenis, geen literatuur, geen historisch onderwijs. Leerplannen of boeken zijn er niet. Sport is niet noodig meer; bij het werk bewegen de leerlingen zich voldoende. Het voedsel bestaat uit rauwe groenten, vleesch, melk. Koffie, thee, alcohol, tabak en zout zijn verboden. Vrouwen worden nooit toegelaten. Het plan is in deze school gestandaardiseerde menschen te vormen.

De nachten dalen en vervluchtigen weer over het onmetelijke land, over de kusten der groote meren, tusschen Chicago en New-York liggen de stedencomplexen, wriemeling van lijnen en stippen op de kaart. In Oost-Michigan hoopen machinefabrieken en straten, spoorwegen, arbeiders, steenkool en erts zich langs den waterkant op, scheepswerven, roet en goedkoope vrachten per boot. Buffalo, Cleveland, Toledo, Detroit: mechanische muziek van eentonig golvengeklots en sissende zuigers, metaalwerken, zonlicht getemperd door boombladeren en wolkende

rook, kloppende hartkamers van koper, en daaruit ijlen de stalen slagaderen der spoorwegen naar alle richtingen. Hier is de gunstigste vestigingsplaats voor een nieuwe industrie, hier worden de twee voorwaarden vervuld die elk automobiel fabrikant vraagt: mogelijkheid voor transport, overal heen en voldoende beschikbare arbeidskracht. Hier gaat zich een bedrijfstuk ontwikkelen, die in 1923 voor een waarde van meer dan 3 milliarden dollar aan producten zal leveren, dat is meer dan alle staalfabrieken opbrengen, meer dan de petroleum, meer dan welke andere branche ook.

In den avond schijnen de lichten van Detroit, in en om deze stad staan de meeste automobielfabrieken. Waarom Detroit? Transport en arbeid waren ook elders voorbanden. Maar het vragen naar hoe en waarom wordt hier niet beantwoord. Zelfs in de feillooze keten van berekening eener machinefabriek zit een laatste schakel: niet verder. Het stedenlicht schijnt in de duisternis maar het dient de oogen der menschen, slechts zoover het komt, en rondom de zichtbare ruimte waarin de tandraderen van de logica in elkander grijpen, is het zwart. Niemand kan zeggen, waarom Buick, Cadillac, Ford, Olds en Packard begonnen zijn in Detroit. Voor zulke compromitteerende gevallen van onmacht heeft de hoogmoed echter het woord toeval bij de hand.

In dezen tijd van snellen groei verkrijgt Ford

de volledige zeggenschap over het bedrijf. Nog steeds zijn 42% van de aandelen in andere handen. Zoo beschikken de gebroeders Dodge sinds de oprichting der maatschappij reeds over \$ 10 miljoen. Zij hebben een fabriek en bouwen voor Ford volgens overeenkomst de motoren. Deze vriendelijke samenwerking houdt op in 1914. De gebroeders Dodge verklaren van plan te zijn een goedkoop automobiel aan de markt te brengen, waardoor zij met Ford gaan concurreren. Zij richten voor de productie een aparte maatschappij op. Zij staan er gunstig voor. Zij kunnen profiteren van de ervaring door Ford bij den afzet van goedkope automobielen opgedaan, zij behoeven zijn onderneming slechts te copieeren. Ook de Dodge produceert slechts één model. Maar doordat zij haar prijzen niet gedurig verlaagt zoals de Ford Motor Company, is er van eigenlijke concurrentie toch geen sprake. De productie van Ford stijgt met schokken: 1914 264.000 auto's, 1921 reeds meer dan 1 miljoen. Ford's illusies worden werkelijkheid. En de prijs daalt voortdurend. Dat is Ford's sterkste wapen: zijn prijspolitiek. Maar nu doen de gebroeders Dodge hem een proces aan. Zij maken gebruik van den groeienden tegenstand der andere aandeelhouders tegen Ford's steeds kolossaler wordende plannen, en dienen een in verontwaardigde termen gestelde aanklacht in: monopolistische tendenzen, willekeurige inhoudingen van divi-

dend, overmatig oppotten van middelen en een expansieplan dat de maatschappij niet zal kunnen dragen. Maar ook op deze manier is Ford niet klein te krijgen. Het opperst gerechtshof in Michigan doet Februari 1919 uitspraak: van te groote expansie en monopolistisch streven is geen sprake. Wel wordt Ford veroordeeld, zijn medeaandeelhouders 20 millioen extra dividend uit te keeren. Maar nu maakt hij er een einde aan. Van nu af aan zal niemand hem meer bij de leiding der maatschappij kunnen dwarsboomen. Het oorspronkelijke part van de gebroeders Dodge van \$ 10.000 koopt Ford terug voor \$ 25 millioen, ook de andere ontevreden aandeelhouders zijn tegen de verlokking van zulk een prijsverschil niet bestand. Voor ruim 75 millioen is Ford eigenaar geworden van de wapens waarmede hij bestreden werd. Zoo duizelingwekkend groeit het geld. Als in een sprookje veranderen proppenschietters in angstwekkende kanonnen, een kindersabeltje van papier verstaalt tot een doodelijk gevaar. Even snel en onverwacht werden de fabrieken voor automobielen twee jaar geleden de oorsprong van dood en verderf. Hoog in de lucht ronkten vliegtuigmotoren, een zware bom sloeg krakend op het dorpsplein uiteen. Aarde, bloed, vleeschstompen. Uit stalen platen werd de romp gestampt voor een nieuw type onderzeebootjagers. De fabrieken van Ford maakten plotseling vrachtauto's voor de slagvelden,

caissons, stalen helmen, luisterapparaten, pantserplaten en staal voor lichaamsbekleding.

Daarna komen de twee jaren van schijnwelvaart na den oorlog, en de instorting van 1920. Hiertegen is zelfs Ford niet bestand. Hij verlaagt in September zijn prijzen met 23%. Dit middel heeft altijd geholpen ziekten in de conjunctuur te genezen. Maar nu faalt het, de verkoop neemt gestadig af. October, November, winterweer, duister wordende dagen, en naarmate het licht schaarscher wordt, neemt ook het geraas in de fabrieken af. De grondstoffen zijn alle verbruikt, er zijn geen nieuwe bijgekocht. En in December 1920 begint in alle fabrieken een groote stilte. Ford heeft de productie stopgezet.

Nu loeren plotseling de bankiers van achter hun monumentale bureaux in New York naar het Westen. Geruchten duiken op: - waar ze vandaan komen, is nooit vast te stellen - Ford heeft geen geld meer, Ford zal moeten leenen. De stilte in den winter van '20 op '21 is vol dreiging. Ford heeft in kas 20 millioen en hij moet binnenkort betalen aan inkomstenbelasting 18 millioen, aan employé's 7 millioen, restant schulden voor den aankoop der minderheidsaandeelen 33 millioen, totaal 58 millioen. Waar moeten de ontbrekende 38 millioen vandaan komen? De bankiers kijken onverschillig en

hopen, dat zij deze som mogen voorschieten: een pracht onderpand, die fabrieken van Ford, onbezwaard, geen cent hypotheek, en voor 38 miljoen dollar is hij dubbel en dwars goed. Maar Ford spot:

- De banken? Als ze niet oppassen lijken ze met hun bevroren credieten meer op ijsfabrieken.

Daarna zegt hij tegen zichzelf: Laat eens zien, we hebben zelf 20 miljoen.

Hij bladert in zijn papieren.

- De vertegenwoordigers zijn contractueel verplicht de hun in 1920 geleverde wagens contant te voldoen. Daar zullen we op staan. Dat zal ons 24 miljoen opbrengen.

Ford bladert door. De moeilijkheden voor de verkoopers, wier afzet daalt en die Ford toch direct moeten betalen, spelen geen rol.

- Verder? Er is zes weken geëxperimenteerd. De algemeene kosten per auto hebben we nu kunnen drukken van 146 dollar tot 93 dollar, en de tijd met een derde verkort. Zoodra we weer gaan produceeren beteekent dat een extra bate van 28 miljoen.

Uit een heterogene mengeling van hout en erts in Michigan, smeltovens in Detroit stampmachines, en steenkool in Virginia ontstond vroeger een auto in 22 dagen, dat zal nu in 14 dagen mogelijk zijn. Er bestaat geen ruimte meer als Ford gaat rekenen, hij schuift landstreken naar elkaar toe als bij een legkaart, de aarde wordt opklapbaar als een motorkap en daaronder werkt de ge-

ruischlooze machine, die benzine en lucht door explosie verwerkt tot geld.

Tenslotte noteert Ford nog 3 posten:

- Incasso van agenten in 't buitenland 3 miljoen, verkoop van bijproducten 3,7 miljoen, verkoop van effecten 7,9 miljoen, dat wil zeggen, op 1 Maart hebben we in contanten ter beschikking meer dan 87 miljoen en we hebben maar 58 miljoen nodig.

Nu dreunen ver weg de fabrieken weer, de schepen der groote meren leggen aan, de grijpers zwaaien met bakken vol erts, in de bosschen zwaaien de boomen weer om, er zijn vele vertegenwoordigers bankroet gegaan, er zijn er ook vele staande gebleven, maar de productie is nu hervat en elke dag ziet bijna drieduizend flonkerende nieuwe Fordwagens. De miljoenen stroomen weer aan, snel en mechanisch als de bewegingen in de glijgoten der fabrieken, als de rijdende treinen, als de kranen en het vloeiende staal. Aan de Rouge liggen fabrieken van Ford, de Rouge moet worden verbeterd. Maar daar loopt een spoorlijn, die concessies heeft, welke Ford de uitvoering zijner plannen beletten. Dat is de Detroit Toledo and Ironton Railway. Zij is 548 kilometer lang, heeft zijlijnen en gebruikrecht op rails van andere maatschappijen. Zij loopt dwars door den staat Ohio naar Ironton, van het Eriemeer naar de steenkoolvelden in West-Virginia, en zij kruist negen groote trunklijnen. Maar zij is slecht beheerd. Vervelooze gebouwen,

slecht materiaal, tekort aan machines in de werkplaatsen en te veel arbeiders.

Ford koopt in 1921 dezen spoorweg. Als hij haar in bezit heeft kan hij de Rouge verbeteren en bovendien heeft hij nu een eigen verbinding met zijn mijnen in West-Virginia en een eigen transportweg voor zijn producten. De employé's worden verminderd van 2700 tot 1650 man. Minimumloon 6 dollar, 8 uren werk, nieuwe dwarsliggers, nieuwe rails. Nu rijden de treinen snel en op tijd de stations binnen, alle gebouwen zijn opgeschilderd, op de emplacements mag niet gerookt worden, elke locomotief wordt na elke reis schoongemaakt.

Weer duiken geruchten op. Zij hebben het nu niet over een dreigend faillissement van Ford. Dat zou ook onzinnig zijn. De fabrieken zijn volop van werk voorzien. De productie in het jaar 1923 is al meer dan 2 miljoen automobielen. Volgens de nieuwe geruchten zou Ford in 1924 president der Vereenigde Staten worden.

Eerst lachen de mensen. De geruchten houden aan, het lachen houdt op. Ford zelf blijft kalm. Hij zegt alleen dingen, die de onzekerheid groter maken. 'Wat denkt U wel! Mij verkiesbaar stellen voor president? Denkt U met dat ik aan mijn eigen zaken genoeg heb?' Een andere maal zegt hij: 'Ik president? Ziet U dien stoel daar? Ik zou niet de moeite nemen er heen te loopen al kon ik koning van Engeland worden.'
Uit

de beste bron verklaren enkele bladen te vernemen, dat Ford geen candidatuur begeert. Daarop verklaart Ford's zoon, dat zijn vader wel geneigd zou zijn een candidatuur te overwegen, zoo hem die aangeboden werd. Mevrouw Ford vertelt aan een reporter: 'Als Henry president wordt, ga ik niet mee naar Washington.' Ford zegt: 'Ik heb het veel te druk om mij met politiek te bemoeien.' Hij rijdt weg in zijn auto en verklaart den volgenden dag: 'Nooit heb ik beweerd geen president te willen worden.' De kranten schrijven er druk over: 'absoluut ongeschikt, gebrek aan menschelijk gevoel, ontwikkeling noch innerlijke beschaving, koppig, grillig en onbesuisd.' De beurslui schudden het hoofd: 'Doordrijver! Hij bederft met zijn hooge loonen de arbeiders.' Verwoed verklaart een afgevaardigde uit het Zuiden echter: 'Wij zijn beu van de politici als Harding, van intellectueelen als Wilson. Ford is de zoon uit het volk voor het volk, hij zal ons beschermen tegen de uitzuigers van Wallstreet.'

Begin 1923 trekken 7000 van Fords reizigers door de V.S. om leden te winnen voor de president Ford-club, onder de leus: We Want Henry! Programma: 'afschaffing gouden standaard, ruilmiddel gebaseerd op de eenheid van energie.' Wat dit is, weet niemand. Ook heeft Ford geen kans door een der partijen candidaat te worden ge-

steld. De verkoop zijner automobielen neemt echter sprongsgewijs toe.

Interview 31 Juli 1923:

‘Met stelligheid ontken ik een candidatuur voor het presidentschap der Vereenigde Staten te begeeren.’ En op een ander onderwerp overgaande voegt Ford er bij, dat hij tegen de vakverenigingen is, omdat zij de arbeiders lui maken, en vóór het drankverbod. IJverig noteert een verslaggever in het bijzonder deze woorden:

- Ik voel me niet oud. Een mensch oordeelt pas zuiver als hij de vijftig achter den rug heeft. Een 60-jarige is, mits lichamelijk en geestelijk gezond, het best in staat bruikbaren arbeid te verrichten.’

Ford is nu wereldberoemd. Iedereen weet hoe hij er uitziet: fijne rimpels in een gebruind gezicht, clean-shaven, zilverig haar korte neus met breeden wortel, geen smalschedel. Hij kan niets zeggen, of het komt in de krant, steeds staart zijn portret van tusschen de kolomlijnen den lezer aan. Omgeven door een drom reporters neemt Ford zijn tentoonstelling in Madison Square Garden in oogenschouw. Men vraagt hem:

- Say, how does it feel to be a multimillionnair? De automobielkoning antwoordt geergerd: ‘Ga naar school terug om te leeren hoe men met menschen omgaat!’

Tien minuten later vraagt iemand:

- Is u multimillionnair?

Woedend zegt Ford:

- Ik weet het niet. But it is none of your damned business.'

De reporter driupt af. Een vriend troost hem: It does not matter! Hij handelt steeds onder impulsen, enthousiast of verontwaardigd, hij zegt altijd dingen, die je met letterlijk nemen moet.

Aandachtig leest Johnson, groentenhandelaar, X-street Nr. Y te New York dat Ford aangeboden heeft alle oorlogsvloten op te kopen, zoodra de volkeren zouden gaan ontwapenen.

Ford heeft al tweemaal de industriele wereld in opschudding gebracht. In 1914 verhoogde hij het minimumdagloon in zijn fabriek tot 5 dollar. In 1926 voert hij de 40-urige werkweek van 5 dagen in, zonder overuren. De arbeiders krijgen 6 dagen voor 5 dagen betaald en zijn Zaterdag en Zondag vrij. In 1929 worden de minimumloon verhoogd tot 7 dollar per dag.

Sociale hervormers prijzen geestdriftig Ford's ruime menselijkheid: een groot, idealistisch man. Ongelukkigerwijze laat Ford zich op een goeden dag in de kaart kijken, als hij verklaart: 'Bovendien bestaat er een zeer nauw verband tusschen altruïsme en gezond zakenleven.'

Ford begint een campagne tegen de Joden. In zijn tijdschrift de Dearborn Independant verschijnen artikelen, waarin gewaagd wordt van een verwording in literatuur en

moraal, een vergroving van het openbare leven en een gebrek aan degelijkheid in het zakenleven, die toegeschreven worden aan de toenemende beteekenis van het internationale Joodsche bankkapitaal. Hiertegenover poneert Ford, dat de geest der Vereenigde Staten christelijk is in den wijdsten zin, dat daardoor moraal en vrijheid vereenigd zij, en dat het de bestemming der Unie is, christelijk te blijven. Ford laat het tot een proces komen. In Maart 1927 eischt advocaat Sapiro te Chicago van hem als gevolg van zijn actie een schadevergoeding van \$ 1 millioen. De jury bestaat uit 6 mannen en 6 vrouwen. Joden noch leden der Ku Klux Klan maken er deel van uit. Men spreekt Ford vrij.

Op een Zondagavond in Maart 1927 verlaat Ford zijn laboratorium om per auto naar zijn huis in Dearborn terug te gaan. Op den weg rijdt een groote toerauto hem achterop. Een smalle brug moet gepasseerd worden. Op die plek haalt de groote auto Ford in, en dringt hem van den weg. De auto tuimelt over de borstwering, 15 voet diep, en botst tegen een boom. Ford zelf blijft bewusteloos liggen, komt bij en strompelt met moeite naar huis. Hij heeft twee diepe hoofdwonden en lijdt veel pijn. Hij wordt naar het ziekenhuis gebracht er is een kleine operatie noodig.

Dadelijk doen geruchten over een aanslag de ronde. Maar het officieele onderzoek wijst uit, dat in den toerauto twee menschen zaten,

de bestuurder had zijn arm om een meisje geslagen, het kon ook zijn, dat hij dronken was. Waarvan is Ford het slachtoffer geworden: van een misdadig plan, van de liefde, of van de alcohol? Hoe het ook zij, kort daarop herroept Ford uit zichzelf in een verklaring al wat hij ooit tegen de Joden mocht hebben gezegd.

Overigens betoont Ford zich een voorvechter van ‘gezonde cultuur’. In Londensche bladen heeft Anna Pavlova verklaard de jazz afgrijselijk te vinden, zij adviseerde den menschen zich aan de ouderwetsche dansen te houden. Zij heeft in Ford een warm medestander gevonden. Bovendien is in Ford een genegenheid voor oude herbergen ontstaan, die moeilijk te rijmen is met zijn gebrek aan eerbied voor alle verleden, maar die bij bewonderaars van historische cultuur een uitrekenden indruk maakt: ‘een geniaal, veelzijdig mensch; deze fabrikant waardeert tenminste ook geestelijken rijkdom.’

In de Wayside Inn, te South Sudbury in Massachussets hebben George Washington en Lafayette onderdak gevonden. Ford koopt haar met het omringende land aan. De oude haardsteden worden in hun vroegeren vorm hersteld, de oude vloeren in den oorspronkelijken staat teruggebracht. Over het geheele land wordt gezocht naar uit de herberg verdwenen voorwerpen. Een koffer wordt in Kansas gevonden. De oude Bijbel, anno 1710 wordt weer in het oud foudraal

geplaatst. Verschillende bladzijden waren zeer gehavend, zij zijn vervangen door nieuwe, precies eender bedrukt, de oude worden in een kistje bewaard. Ook de omgeving wordt in stijl gebracht, op het land bij de herberg wordt een korenmolen hersteld, twee oude zaagmolens bouwt men er weder op, in de stallen staan koetsen en tuigen uit ouden tijd.

‘Ik heb groote bewondering voor de mannen, die het land hebben gegrondvest,’ verklaart Ford, ‘en ik vind, dat wij meer van hen moeten te weten komen. Het jonge geslacht weet een heeleboel over automobielen en vliegtuigen en radio en bioscoop, maar van de oude pioniers en hun moeilijken arbeid begrijpt het niet veel.’

Een nauwkeurig toezien bezoeker van den Wayside Inn zullen echter eenige dingen opvallen. Het watterrad van den korenmolen werd door tegenstroomend water gedreven, en maalde alleen veevoeder. Het nieuwe rad echter heeft 't water boven zich en kan nu tarwe en rogge ook malen. De oude herberg had als verlichting kaarsen en muurlichters. Om brandgevaar te voorkomen heeft de nieuwe elektrische lampjes in den vorm van de oude vetkaarsen.

Ook bij de andere herberg, die bij Detroit, de Botsford Inn moet de historische wijding voor den bezoeker geruggesteund worden door eenige verbetering aan de mankementen der traditie. Voor het gezicht verborgen

is er een keuken ingericht met elektrische fornuizen anno 1925. Zoo kan zich iemand wanen in een blokhut, een vooruitgeschoven post der beschaving in de wildernissen van Michigan aan het begin der vorige eeuw. Achter den muur evenwel kan een hors d'oeuvre worden bereid.

Ford bewondert de oude dansen. In het groote fabriekslaboratorium bij Dearborn is een balzaal. Uit Boedapest is een clavecimbel gekomen, gelukkigerwijze bleek in de fabrieken een Hongaar te werken, die het bespelen kon. Dertig jaar geleden werd in de Botsford Inn elke week gedanst. Ford rust met, vóór hij de leden van het orkest, dat daar speelde weer bij elkaar heeft. Nu organiseert hij dansavonden en danslessen. Het gaat er vormelijk toe. De dames komen met alleen de zaal binnen. Niemand loopt over den dansvloer. De muziek is melodieus en ouderwetsch, galop, wals, polka, menuet, lanciers, quadrille.

Over de donkere wegen van Amerika razen auto's, treinen daveren over de viaducten boven de straatkloven van Chicago, zonnebundels langs den wolkenkrabber daar waar de ijzeren tunnel boven het asfalt van den rijweg een bocht maakt en tusschen twee hemelhooge wanden boort naar een emplacement van rails, dat zich openspreidt. In een klein hoekje van de stalen fabriekscomplexen is echter een opening, een gat, en daardoorheen zie je vijftig jaar terug, het

maatschappelijk leven van 1880, slechte pompeuze architectuur, valsche kolommetjes, valsche glimlachjes, heeren met snorren en hooge hoeden, ingesnoerde vrouwemiddelen en een spiegellijst met krullend verguldsel.

In de balzaal is vreugde. Ford zegt tegen een gast: 'Ik verafschuw de jazz. Het is een overblijfsel uit den oorlogstijd.'

Er zijn verscheidene lieden van over de zeventig aanwezig. Een lid van het orkest is 85. Hij kan dansen en vioolspelen tegelijk.

Den 26sten Mei 1927 heeft een gebeurtenis van eenigszins plechtigen aard plaats. Op dezen dag verschijnt Ford in de Highland-fabriek, waar de 15 miljoenste automobiel juist klaar is gekomen. In Dearborn heeft Ford in een van zijn gebouwen een museum ingericht van allerlei soorten voertuigen en gereedschappen, meubelen en muziekinstrumenten. Daarbij is geen historische volledigheid beoogd. Wat door zijn vormen oorspronkelijke denkbeelden van een handwerksman verried, had de voorkeur. In dit museum staan de wagens, waarmede de voortrekkers naar het verre westen togen door de eindelooze prairiën, over de breede stroomen, langs de afgronden der canyons en over de hellingen van de Rocky Mountains, wagens, die door de Indianen beschoten zijn en die verhit werden door kamp-

vuren naast de wielen. In dit museum staat ook de allereerste automobiel, die Ford zelf vervaardigde, de vier-en-twintig sindsdien verlopen jaren lijken langer dan de eeuw, die er ligt tusschen nu en den tijd van de squatters.

Deze allereerste automobiel wordt te voorschijn gehaald. Men brengt hem naar het fabrieksterrein. Daar staat ook nummer 15 miljoen. De motor van nummer 1 wordt op gang gebracht, hij hamert er plotseling luidruchtig op los, hij overstemt het trillend gesnor van den motor van nummer 15 miljoen. Op dit oogenblik voelt nummer 1 zich weer de eenige. Het is Ford zelf, die achter het stuurrad plaats neemt.

Een horensignaal in den donkeren nacht, en een oud cavalleriepaard rukt plotseling luisterend den kop omhoog. Trompetten over de heide, trompetten onder het zonnelicht.

Door honderden toegejuicht, rijdt Ford met nummer 1 weg.

Achter hem komt nummer 15 miljoen, bestuurd door zijn zoon.

Nu komen de laatste jaren. Ford is sinds eenigen tijd zijn voorsprong bij anderen kwijt. Er zijn nu meerdere goedkoope merken aan de markt, en deze wagens zien er comfortabeler uit dan de Ford, die nog altijd het model van 1909 heeft. De Chevrolet groeit zienderoogen, en er worden steeds

meer Dodge-wagens en Essex' verkocht. En Ford, die in 1923 nog ruim 2 miljoen automobielen verkocht, ziet zijn productie in 1926 dalen tot 1 miljoen 4 honderd duizend. Nog in 1925 wordt met dag- en nachtploegen gewerkt om alle bestellingen uit te voeren. Daarna wordt de achteruitgang merkbaar. Kleine veranderingen aan chassis en carrosserie brengen de gewenste verbetering niet. Verlaging van de productiekosten helpt ook niet meer, het is het uiterlijk van de Fordauto, dat nu zijn verkoop in den weg staat. Er moet personeel ontslagen worden. In Mei 1927 staan alle machines stil. Er plachten dagelijks 5000 bezoekers te komen om de Fordfabrieken te zien, zij zullen dezen zomer een ander genoegen moeten zoeken. Ford heeft besloten zijn fabrieken te verbouwen voor de fabricage van een geheel ander model.

De andere producenten wachten af. In de cijfertabellen van de Fordproductie staan op de snijpunten van de horizontale lijn 1927 en de verticalen die loodrecht dalen uit de kolomhoofden Juni, Juli, Augustus, September kleine streepjes, vol beteekenis. Deze streepjes zijn als het tikken van een klok in een leege kamer, en als teekens uit een telegrafeerschrift: geen nieuws, geen nieuws, geen nieuws. Voor de concurrenten zijn het slagboomen, waarachter zij nieuwe modellen en prijsveranderingen zoolang terughouden, tot Ford weer aan de markt is. Voor Ford

beteekenen zij: geen vacantie voor zichzelf, noch voor zijn zoon en de ingenieurs, laboratoriumwerk in overalls van 's morgens tot 's avonds laat, strikte geheimhouding, opgelegd aan allen, die met het nieuwe model te maken hebben, zomerweer, duizenden dollars per dag onkosten aan afgekeurde proefwagens, en traaggaande maanden van uitstel.

Maar in December kunnen eindelijk de nieuwe modellen tentoongesteld worden. En de bestellingen hoopen zich plotseling bij de verkoopers op. In alle opzichten is de nieuwe Ford een verrassing, zij is goedkoop en sierlijk. Tien miljoen menschen hebben de eerste twee dagen de nieuwe Ford gezien. Onbewegelijk staat de glanzende auto op het platform, tusschen palmen of achter groote spiegelruitent, de electriche lampen of het daglicht schijnen over de zwartglimmende kap, over het harde glas van de lantaarns, de gezichten van menschen staan zonderling vertrokken, uitgerekt of versmald gespiegeld in het nikkel van den radiator. En in de cijfertabel staat op het snijpunt van de horizontale lijn 1927 en de verticale der maand plotseling een getal: elfhonderd. Een slagboom gaat langzaam omhoog, en ontelbare auto's rijden nu op den toeschouwer aan. Eind 1927 zijn er reeds 80 duizend arbeiders aan het werk. Zwellende cijfers, zwellende wentelende rook boven staalfabrieken, de koersen van automobielaandeelen rijzen als

gistend meel. Elke maand loopt de productie op: Januari, 7 duizend, Februari, Maart, lentewinden, een boom breidt zijn breeden bladerkroon uit, Juni 64 duizend, Augustus, October maandelijks al weer meer dan honderdduizend auto's.

Een merkwaardig feit doet zich voor. Zoo snel wordt de productie na den stilstand van 1927 opgedreven, dat Ford's eigen fabrieken niet aan zijn vraag kunnen voldoen. Zijn oude cyclus van bedrijven fabriceerde model T, deze kringloop is door de nieuwe Ford verstoord. Er worden weer onderdeelen besteld bij andere fabrikanten, zooals het twintig jaren geleden algemeen was. De Detroit Toledo & Ironton Spoorweg wordt van de hand gedaan. Het arbeiderstal stijgt echter steeds, ruim 100.000 in Juni 1928. De productie is dan 2000 auto's per dag en in 1929 wint Ford zijn aandeel in de Amerikaansche automobielpductie geheel terug. En toch is er nu iets veranderd. Ford is door concurrenten omringd, vroeger liet hij ze altijd ver achter zich. De buitengewoon hoge winsten der eerste jaren komen niet terug, over 1931 wordt zelfs een verlies van millioenen geleden. En aldoor blijft de wedloop der afzetcijfers met anderen, een race van lijf aan lijf. In 1929 staat Ford als nummer 1 op de lijst der automobielproducenten. Vlak achter hem komt de General Motors. In 1930 vergroot Ford zijn voorsprong, hij produceert 300.000 meer dan zijn

grootsten concurrent. Maar weer een jaar later is Ford teruggezakt, zijn afzet daalt met de helft, en die van de General Motors verandert weinig. Zoo strijden zij om den voorrang. Klepperende paardenhoeven, klepperende machines. Cross-country. Begroeide heuvelen op, en langs de golvende lijn, die den afzet in beeld brengt naar de diepte en weer omhoog. De boomen suizen voorbij. Telegraafpalen slaan om en op de tabellen, die den uitslag van de race melden, verdwijnen cijfers en springen andere te voorschijn. Langs den weg vallen huizen in, het puin van financieele instortingen bemoeilijkt het snelle rijden, donker is het soms door den rook van brandende gebouwen.

Het is niet heelemaal meer zooals vroeger. Ford heeft in zijn eigen landbouwbedrijven vele machines en tractoren weer doen vervangen door menschelijke arbeidskracht. Ford is nu bijna 70 jaar. Het hart van de zakenwereld klopt onregelmatig, er doen zich ouderdomskwalen voor.

Ford maakt in 1931 een nieuw model aan, de V 8. De loonen worden verlaagd tot \$ 6 per dag, het oude niveau van vóór December 1929. Er zijn barsten gekomen in het volmaakte idool van den gemechaniseerden landbouw, het eene, alleenzaligmakende model en het steeds hooger wordende standaardloon. De weg is moeilijk, moe is de wereld.

Zelfs de gehate financiers zijn nader kunnen

komen. Nog kent de maatschappij maar één eigenaar, de familie Ford. Maar het kapitaal der dochterbedrijven in vele landen kon slechts worden verkregen door publieke emissies. Den 31sten Maart 1932 verklaart Ford: 'Ik ben bereid mijn geheele fortuin op het spel te zetten voor mijn overtuiging dat terugkeer van betere tijden onmiddellijk is te wachten.' De woorden lijken een hoorbaar geworden grimas. Zij wekken een echo, het hoongelach van beursmakelaars en gedupeerde kleine spaarders. De Belgische Fordmaatschappij, de Duitse, de Engelsche, de Deensche, de Nederlandsche, de Fransche maatschappij houden de winst in, en passeeren 't dividend. Men mompelt, dat Ford dit geld in Detroit zelf te hard noodig heeft om het uit te kunnen keeren. Er komen vergaderingen, waarop critisch gestemde aandeelhouders het woord voeren.

Ford wil zich niet mee laten slepen. Hij wil blijven staan. Hij betaalt in 1931 miljoenen uit aan loonen voor arbeiders, die eigenlijk hadden moeten worden ontslagen. Hij wil zich niet aan de omstandigheden gewonnen geven; hij wil het fiasco van zijn denkbeelden niet zien, en hij blijft herhalen wat hij vroeger steeds zei: 'Hooge loonen, dat is veel koopkracht en geen depressie.' Hij laat de uitgaven ten behoeve van zijn vakscholen, zijn museum, de ziekenhuizen, het Edison-instituut in vollen omvang doorgaan. Er zijn groote hoeveelheden onderdeelen gefabri-

ceerd voor opslag, die door de nieuwe modellen aan waarde hebben ingeboet. Nog wil Ford het niet zien. Hij heeft vroeger alleen maar een groot rad in beweging gezet, en toen gedacht, dat hijzelf het raderwerk was. De winst stroomde binnen, jaren achter elkaar. Het rad draaide door, de bedrijven brachten vanzelf hun winst op. De fabrieken zijn Ford voorgegaan, zij hebben winst opgeleverd, en hem bevelen die winst weer te beleggen, zoo groeide een wereldconcern. Nu brengt de fabriek geen winst meer op, en de verwarring is groot, doordat de bevelende stem niet meer wordt gehoord.

Ford heeft boeken geschreven. Het zijn er twee. Ze zijn vele malen vertaald. Het eerste boek schrijft Ford in 1922. Het heet *My Life and Work*. Ford heeft het automobielpak en de reispet plotseling verwisseld voor de geleerdentoog en de zwarte baret. Hij orakelt: 'Scepticisme is de regulator der beschaving.' Ford gispt de hervormers in welke gedaante ook maar: 'Dat is het soort mensen, dat een hemd aan stukken scheurt, omdat een van de knoopjes niet in het gat kan.' Ford kijkt daarbij in het bijzonder misnoegd naar Rusland. 'Deze staatsvorm trachtte de natuur te negeeren,' zegt hij verwijtend. Zijn vinger gaat waarschuwend omhoog. 'In Amerika is een duister element aan het werk, dat zich tracht in te dringen tusschen de mensen die met

hun handen werken en de mannen die denken en overleggen voor de mannen, die met hun handen werken.’

Dat zijn de Russen.

‘Tegen dien invloed moeten wij ons verweren. Wij moeten niet toestaan, dat de hater eener gelukkige menschheid tweespalt brengt in ons volk.’

Een oogenblik later klinkt het overtuigd: ‘De regeering van een volk is dienaarssse en kan nooit anders zijn dan dienaarssse.’ Soms kijkt de schalk in Ford even om den hoek: ‘Het is mij vaak voorgekomen dat de z.g. reformkleeding - hetgeen gewoonlijk zeggen wil leelijke kleeding - het sterkst wordt voorgestaan door vrouwen die niet aan overmaat van schoonheid lijden en die haar zusters ook gaarne voor dat euvel zouden behoeden.’

Onmiddellijk echter trekt Ford zijn correcte colbertjas weer in de plooi en zegt met een zakelijk gezicht: ‘Dat was de inleiding. Pagina 5 tot en met 30. Nu komt hoofdstuk I, getiteld Het Begin. Op den 31sten Mei 1921 leverde de Forel Motor Company haar vijfmillioenensten automobiel af.’ Hij vangt aan zijn levensgeschiedenis te vertellen. Maar een der hoofdstukken besluit hij met de smeekbede: ‘Laat elke Amerikaan zich hoeden voor verwijfdheid. Een Amerikaan behoort een instinctieven afkeer te hebben van gevoelszoetelijkheid.’ Vermoedelijk voor de niet-Amerikanen, die sentimenteel mogen

zijn, schrijft Ford: 'In 1916 werden mij informaties verstrekt, waaruit ik meende te mogen opmaken, dat sommige mogendheden den vrede wenschten en een ernstige demonstratie voor den vrede zouden welkom heeten. In de hoop, dat dit waar was, gaf ik geld voor het vredesschip.'

Ford vervolgt: 'Wij hechten weinig waarde aan statistieken en theorieën der economen betreffende opeenvolgende perioden van depressie en welvaart. De productie der Fordfabrieken heeft geen goede of slechte tijdsomstandigheden weerspiegeld.' Dit klinkt even verbluffend als zijn sombere voorspelling: 'De moderne stad zal binnenkort ophouden te bestaan.' Nu vouwt Ford vroom de handen en dicteert zijn medewerker: 'Een groote onderneming is werkelijk te enorm van afmetingen om "menschelijk" te kunnen zijn, er is als het ware iets heiligs in een groote onderneming, die brood geeft aan honderden en duizenden gezinnen.' En Ford besluit zijn boek met een bijbeltekst: 'het geloof is het wezen der dingen waarop wij hopen, de zekerheid der dingen, die niet gezien worden.' Voor hem ontloopen het steeds verbeterde model T en verheerlijkte aartsvaders in den hemel elkaar dan ook niet veel.

In zijn tweede boek, dat enkele jaren later verschijnt, wendt Ford zich nog eens tot Rusland. Pathetisch roept hij uit: 'Wat kreeg het volk daar toen het zich meester

maakte van de regeering? Niets! Het duizendjarig rijk verscheen niet, in stede daarvan ontstond wanorde en het weinige goede dat nog in het oude regiem had gezeten ging nu verloren.'

Een zwijgend antwoord komt, de regels van een krantenbericht, begin 1932: 'De automobielfabriek te Nishjni-Nowgorod is geopend.'

Witte sneeuw op het Roode Plein te Moskou en onder de bedekte grijze lucht het mausoleum van Lenin, opstapeling van platte blokken rood en zwart graniet. Voor den bezoeker zichtbaar ligt onderin een gebalsemd lijk. Maar nog denken de doode hersens door in den elektrischen stroom die langs de draden gaat, zij zijn het middelpunt van een organisch stelsel van reuzige waterkracht-installaties en mijlenlange geleidingen.

Electriciteit: de zenuwen van een nieuw lichaam, het bloed voor de aderen door nieuw vleesch. Daaromheen staan de getallen gegroepeerd verdiepingen en kubussen van getallen, licht en glanzend aluminium, open, naakt en ijzerhard. De lampen glanzen in stalen, gepolijste kamers, ijzergieterijen verrijzen uit kale vlakten, spuitende oliebronnen, het land bouwt zichzelf op. Zwavel en kamfer uit Italië, zinkstof van Polen, pompen, centrifuges, filters, compressoren, een wanordelijke stroom van ontelbare onderdeden wordt ingevoerd. Expeditie's van geologen, koper en ijzererts in de toen-

dra's, woestijn van Turkestan, ijzige koude en subtropische warmte, zandvlakten van Midden-Azië, het zoeken naar caoutchouc in zonnebloemen, planten in de kale Oertekwoestijn, laboratoria van glas en licht. Ertsmijnen in den Oeral, stof, droogte, rijen van communistenblouses, de uniform van het roode leger, invoer van balen wol, de beelden komen aan als in een koortsdroom, fabrieken worden opgebouwd, rooken, schuiven op lange treinen hun producten weg. Steden springen uit den grond, straten groeien uit de aarde, sanatoria, ontspanningshuizen, gras, boomen, broodbakkerijen en woonhuizen, gasfabrieken, sloopshellingen, locomotieven, cement, rijen tractoren als rijen soldaten, spoorbrug over de Wolga.

De grijze Oka stroomt langs een stad, die er vervallen uitziet. Eindeloze rijen kramen staan leeg en verwaarloosd. De jaarmarkt van Nishjni-Nowgorod was wereldbekend onder het tsarisme, haar plaats is nu ingenomen door de automobiefabrieken, verder weg langs de rivier, bij de pijnbosschen. Daar is een nieuwe stad in aanbouw, huizenblokken, de ramen zijn nog leege gaten van rechthoeken. In den winter van 1928 heeft de Opperste Economische Raad het plan opgesteld. In Mei, twee jaren later teekenden Russische vertegenwoordigers, die naar Dearborn bij Detroit waren gekomen een contract met Ford voor levering van patenten, technische hulp en onderdeden. In

Ford's fabrieken leeren 100 Russische technici. Als de fabriek klaar is, zal zij de eerste twee jaren alleen nog maar automobielen monteeren van onderdeelen, die Ford uit Amerika stuurt.

De Sovjets droomen van een Russisch Detroit. Deze fabriek zal 40.000 automobielen per jaar moeten maken. Als de andere fabrieken, in Moskou en Stalingrad op volle kracht werken kan Rusland in 1933 200.000 automobielen per jaar fabricceeren. In 1938 moet dat gestegen zijn tot 8 millioen. Zoo dacht ook Ford als jong fabrikant. Millioenen automobielen heeft hij gemaakt.

Daarna schreef hij eens:

- Rusland negeert de natuur!

Nu wil ook Rusland automobielen fabricceeren, millioenen en millioenen.

- Rusland negeert de natuur.

Maar toen Ford dit schreef was er ook nog geen sprake van een contract voor een waarde, overeenkomende met een bedrag van 6 millioen pond.

Den 6den April 1928 komt Ford met de Majestic te Southampton aan voor een bezoek aan zijn fabrieken te Manchester en Engeland. Natuurlijk wordt hij onmiddellijk door reporters ondervraagd. Men heeft gehoord dat er in Amerika zooveel werklozen zijn. Misschien geeft Ford daar inlichtingen over De potlooden schrijven het antwoord: 'Het kan best zijn, dat er 5 millioen werk-

loozen bij ons zijn, maar dan zijn dat lieden, die niet werken willen.’

Of er in Amerika een economische crisis op komst is?

‘Eigenaardig,’ antwoordt Ford, ‘dat wij over zulke dingen in Amerika zelf nooit iets hooren!’

Twee jaren later is Ford weer in Europa. Hij maakt een rondreis van twee maanden. Begin October bevindt hij zich te Keulen. De Rijn spoelt breed en grijs onder de Hohenzollernbrücke door, onbewegelijk blijven de ruitersstandbeelden op het bruggehoofd steigeren, in den Dom dreunt de orgelmuziek. De affiches der Opera vermelden Wagner en Verdi. Zon op den Barbarossaplatz, trams, autobussen, Schupo's.

Receptie in het raadhuis. Burgemeester Adenauer begroet Ford met een rede, waarin hij de hoop uitspreekt, dat Ford's optimisme tot uiting komende in den bouw van een nieuwe fabriek, gerechtvaardigd mag blijken. Namens Ford antwoordt de heer Alberts, oud-minister, commissaris der Duitsche Ford-Maatschappij. Over politiek wil hij zich niet uitlaten. De beste methode is internationale samenwerking op nationalen grondslag.

Den volgenden dag passeert Ford om 11 uur het grenskantoor Rothenbach, gemeente Vlodrop. Hij is nu in Nederland. Voorstelling aan de Limburgsche Ford-vertegenwoordigers. Via Roermond en Weert naar Eind-

hoven. 's Middags bezoek aan de Philips-fabrieken. Deze entourage van fabriekscomplexen, glas, staal en cement, vierkant en recht moet hem zeer vertrouwelijk voorkomen. Hij vertoeft tien minuten in een van de 1-gezinswoningen aan de Kastanjelaan. Een groote stoompont vaart over het breede Hollandsch Diep en in de machinekamer bewondert een Amerikaansch automobielkoning de technische constructie. Des avonds stapt Ford met zijn gezelschap in 4 auto's af aan het Hotel Weimar in Rotterdam. Kamer met uitzicht op de grijze Maas. Rijen belangstellenden beneden op straat, politieafzetting, toejuichingen. De volgenden dag regent het. Ford brengt een bezoek aan de Werf Wilton. Hij gaat aan boord van Kota Agoeng, daalt af in het machineruim, informeert naar details van de motoren. Hij bezoekt ook de droogdokken. Het weer klaart op. Boottocht op de rivier op uitnodiging van burgemeester Droogleever Fortuyn. Over het vele water in Nederland zet Ford groote oogen op. 'Gooi het dicht en maak er autowegen van,' zegt hij. Zijn hoorders glimlachen discreet. Ford is een groot man. Maar hij heeft zijn gebreken. Nu vergeet hij bijvoorbeeld in zijn impulsiviteit weer, dat te water.

Als echter den 17den October de Europa met Ford aan boord na de haven van Southampton verlaten te hebben in volle zee komt en

een continent achter den horizon is weggezakt, doen in een klein, laag land langs de Noordzee wilde geruchten de ronde. Ford zou in Rotterdam komen voor de eerste steenlegging van zijn nieuwe fabriek aan het Marconiplein. Maar van een eerste steenlegging is niet gerept! Nog erger: de aanbouw van de fabriek wordt practisch stopgezet. Er zijn bladen, die op hoogen toon opheldering verlangen.

Anderhalf jaar later steekt een geraamte van vuurroode menie boven de boomen en enkele daken van boerderijen in het polderland bij de Hembrug aan 't Noordzeekanaal uit. Op een fundeering van beton te midden van water, zandophooging en opgespoten land verrijst onder den grauwen hemel van Holland een stelsel van ijzeren spanten en dwarsbalken. De nieuwe fabriek komt bij Amsterdam.

Ford koopt zoowel land, dat op traditievolle wijze aan de baren is ontwoekerd als een spoorweg, die onbevredigend rendeert. Hij vervangt bij zijn fabricageproces dikwijls het eene deel door het andere.

Ford houdt van reizen. Met vrienden trok hij er vroeger in automobielen op uit. 's Nachts sliepen zij in tenten. Deze tochten duurden soms dagenlang. Ford's vrienden waren onder meerderen Edison en Firestone, electriciteit en rubber. Driekwart van alle over de geheele wereld verwerkte rubber komt voor rekening van Amerika, de rubber

is een even goed vriend van de automobiel als de petroleum.

Het was in die jaren der vele tochten dat een nieuw denkbeeld voor Ford vasten vorm kreeg; hij wilde zijn eigen rubber gaan produceeren.

V.**Licht.*****(Het tweede tusschenspel.)***

De dunne kaft van het boekje is hemelsblauw van kleur. Bovenaan staat met letters van donkerder blauw over de volle breedte van het blad: MIDDLE WEST UTILITIES COMPANY, en onderaan VERSLAG over het belastingjaar, geëindigd 31 December 1930. Dat is het openingsakkoord, het 'er was eens' van elk oud sprookje. Als je het blad hebt omgeslagen, zie je het nog eens staan, nadrukkelijk als een extra-wegwijzer in een landstreek met veel automobilistenverkeer: Jaarlijksch verslag van de Middle West Utilities Company over het belastingjaar geëindigd 31 December 1930. Niemand weet dan nog, dat de maatschappij over twee jaar gefailleerd zal zijn.

De volgende bladzijden geven den indruk, dat je met het tooneel te maken zult krijgen. Raad van commissarissen: Walter die, Eduard zoo, Louis zus. Uitvoerend comité: John X en John Y, enzoovoort. 'Officers': een heel lange rij, en achter deze namen staat overal de functie, Samuel Insull, chairman, Martin Insull, president, Gilchrist, Graham, Sharp, Hamilton, Authen-

rieth, Burritt en Eaton, allemaal vice-president, Knight, secretary, Puckman, auditor, en dat zijn ze nog niet eens allemaal. Het lijkt op de rolverdeling van een drama: Julius Caesar, acteur X, Brutus, Cassius, Casca, samenzweerders.... De naam Insull zie je meermalen staan, een aanwijzing, wie hier de hoofdrol en welke familie de eerste viool speelt.

Vervolgens is afgedrukt de oproep aan aandeelhouders tot het bezoeken der algemeene vergadering. Dat is geen openingsakkoord meer, dat is reeds de breedstroomende ouverture in de donkere zaal. Welke muziek? Het bedwelmende voorspel van Tristan? Van het troosteloos ongestild verlangen, klagend ruischen van een onmetelijken langzaam aanzwellenden golvenden watervloed, hymnen in een nacht, waarin aan den horizon vlammen uitslaan en op gouden altaren offers branden?

Integendeel. Deze ouverture luidt: de jaarlijksche algemeene vergadering van aandeelhouders in de Middle West Utilities Company zal gehouden worden op 31 Maart 1931 ten kantore der maatschappij, 100 West Tenth Street, Wilmington, Delaware. In deze vergadering zal aan de orde komen verkiezing van een raad van commissarissen, zal het verslag der directie uitgebracht en behandeld worden en zal verder besproken worden, al wat nog ter tafel mocht worden gebracht.

Je wordt direct bij het begin al voor een kolossaal feit geplaatst: een lange staat van getallen en dollarteekens. Die Amerikaansche millionnaires zijn goede regisseurs, ze laten je niet in het onzekere waarom het gaat, ze wijzen je onmiddellijk de kern en zeggen: dit is de genesis van onze moeite en ons geluk, dit is het wachtwoord voor de ingewijden in ons mysterie, dit is de formule, waarmede je het probleem van één jaar arbeid door de Middle West Utilities tot oplossing brengt.

Er staan cijfers, en een post 'intrest on serial gold notes'. De koude klank van deze woorden doet je denken aan een metalen stem, aan de onbewogenheid van een diplomatengezicht of aan het doodenmasker van een naamlooze zelfmoordenares. Er zijn raadselen achter de starre gladheid van sommige woorden en gelaatstrekken.

'De afzet van electriciteit over 1930 is met meer dan 18% gestegen....'

'De oogsten in Georgia, New England en Florida waren beter dan normaal....'

'De bediende territoria zijn door hun weinig stedelijk karakter minder door de depressie beïnvloed dan de Vereenigde Staten in haar geheel....'

'Nieuwe dochtermaatschappijen opgericht....'

'Deelgenomen in andere maatschappijen....'

'Waterkrachtsinstallaties gebouwd....'

‘Geleverd werd aan 4741 gemeenten....’

‘Verzekeringsfonds. Reserveering. Aantal aandeelhouders 85.076.

Accountantsverklaring van goedbevinding.’ En plotseling de raadselachtige glans weer achter den doorzichtigen ijswand: ‘INTREST ON SERIAL GOLD NOTES.’

De verklaring van den groei van 't bedrijf der Middle West Utilities is niet moeilijk. De maatschappij kwam tegemoet aan een behoefte van dezen tijd, de groote behoefte aan electriciteit. Hier zul je vinden waarom er licht schijnt in sommige woorden en wat verborgen is achter voor altijd gesloten oogen.

Zoals vliegtuigen ijlen door de lucht, gaan de gedachten naar het verleden. Tijdperken glijden voorbij als zeeën en landen, berkenbosschen en Napoleontische armeekorpsen, begroeide bergruggen en de witte Akropolis, en aan den horizon zoowel het Vrijheidsbeeld aan den ingang der New Yorksche haven als de Kolossus van Rhodus, de drempelwachters van Nieuwe wereld en Oudheid.

De wereld verandert steeds door, en toch verandert er weinig. Zijde en rabarber uit China, suiker, katoen, parels en edelgesteenten bracht Indië op. Paarden, vee, wol, leder, olijfolie, wijn, vijgen, dadels kon Voor-Azië ruilen tegen elpenbeen, goud, graan en vlas uit Afrika. Waar de zon onderging was een

groot land, daarvandaan kwamen pelzen, hout, barnsteen, metaal.

Door de Rode Zee varen de vloeden van Hiram en Salomo, door gele misten als een zandstorm overtrekt van de Egyptische naar de Arabische woestijn. Nu kiest een ertsboot uit de haven Pequaming in Noord-Michigan het ruime sop, en ergens op de wereld in een haven waar een Fordfabriek ligt, ratelt het anker door de kluisgaten. Een galei ploegt het woelige water, langs het boord Romeinsche soldaten. De donkere golven klotsen, de steunende riemen plassen, een zweep striemt over een naakten slavenrug. Licht aan den horizon, weifelende streep van bleek licht, een lage kust komt nader. Alexandrië. Marmer, de zee spoelt tegen de kade. Bloemen, vrouwen, een centurio schrijdt voort onder de arcaden. De stoombooten varen van New-Orleans dagenlang de Mississippi op, het water is breed als een zeearm. Een landweg over het Soleiman-gebergte, kameelen gaan schommelend en traag, op roode rotsen brandt de zon. De droge wind dwarrelt het zand der woestijnen op. Een karavaan uit het verre Indië, eindeloze steppen en een zon, die droevig rood was als zij bij haar ondergang spiegelde in het zoutmeer. Westwaarts. Westwaarts voert hen de weg. Babel, stad van logge ontzaggenheid. Een krijgsman hoog op de tinnen tuurt naar den horizon, daarachter golft de groote zee. Ninivé, de koele nacht der Syri-

sche woestijn, onbevaren zeeën klotsen den boeg der Phenicische schepen tegemoet. De witte kusten van Brittannië leveren tin, een schip komt over het water mee met de zon uit het Oosten, de lading bestaat uit katoen, suiker en specerijen. Gewetenloos en vermetel als de stichters van Carthago zijn de speculanten in de drukke Wallstreet.

Westwaarts, westwaarts rennen de treinen door de verlaten prairiën, de flanken der Rocky Mountains op. Des nachts staan de gloeiende letters van de lichtreclameborden loodrecht in de donkere lucht, even duidelijk als het spijkerschrift op de steenwanden van Ninivé. En de golven bespoelen het beton van Chicago als de muren van de steden Tyrus en Sidon. De tempel van Juno schittert wit, wit is de kalk op het cement van de nieuwe centrale in het dal met de bruisende rivier In de houten schepen zijn vrachten geel koren, er gaat veel zilver naar Indië, Alexandrië is het middelpunt voor kooplieden uit alle landen, en in New York komen draden van over de geheele wereld samen.

Toch bestaat er één opmerkelijk verschil. Uit de Oudheid is een zeker boek blijven bestaan, dat tot op heden veel wordt gelezen. Daarin staat ergens geschreven: 'Het licht schijnt in de duisternis, en de duisternis heeft het niet begrepen.' Dit nu gaat voor Amerika niet meer op. Het verslag der Middle West Utilities laat hieromtrent geen twijfel over. Het bevat een beschouwing over

den groei der electriciteitsindustrie, waaruit overtuigend blijkt, dat de menschen wel degelijk het belang inzagen eener uitgebreide voorziening van het land met electriciteit. Wel zijn bij dezen tak van industrie enorme kapitalen gemoeid. Dat ligt nu eenmaal in den aard van het bedrijf. Stoelen kunnen desnoods gemaakt worden door een gewonen handwerksman, maar met een kapitaaltje van 300 gulden kan je geen electrischen stroom gaan opwekken.

Wat een kakelbont stuk is het toch: 'Het verslag der Middle West Utilities over het belastingjaar geëindigd 31 December 1930.' Alles schuift door elkaar: cijfers, rookende schoorsteenen in ruige, begroeide dalen, gebouwen van beton, twintig verdiepingen hoog, door het floodlight fantastische witte kubussen met rijen donkere gaten van ramen, morgennevels over rivieren, rotskloven en bruisend water.

Overdag zou je geneigd zijn te twijfelen aan de doelmatigheid van al die gebouwen, die overlandleidingen, die centrales, kunstmatige watervallen en rook. Maar 's nachts zie je het.

Uit de donkere aarde van bergen, bosschen en water schittert licht op, strepen, stippen, vlakken van fel licht, een mist van licht, snoeren, vierkanten, rechthoeken, cirkels, torens, kubussen, bollen van licht!

Dit wonder nu kost aan het gemiddelde

gezin der door de Middle West Utilities bediende gebieden slechts 9 dollarcent per dag electrischen stroom. Nog geen kwartje. En dan te lezen, dat er een licht scheen in de duisternis, die het niet heeft begrepen.

Maar als het nacht wordt, is er dan wel iemand, die bedenkt, dat 9 dollarcent per 24 uur electrischen stroom nog 9 dollarcent te duur is, en dat er licht schijnt in het duister, zonder dat daarvoor het bedrijfskapitaal van 320 miljoen 358 duizend 286 dollar der Middle West Utilities Company noodig was?

VI. Overschakeling.

Er was een tijd, dat Brazilië het groote rubberland genoemd werd. Het is nog maar kort geleden. Avonturiers en tappers zwierven lange tijden door de wildernissen in Zuid-Venezuela, Columbia, de groene Jungle van Bolivia. In het wild groeit de hevea, tusschen de huizenhooge woekering van planten en bladeren: door schijnbaar niet te doordringen dooreengestregelde bosschen gaan smalle, bijna onzichtbare paden. Op zijn eenzame tochten komt hier de caboclos langs, die de latex uit de boomstammen tapt. En zooals het water van alle zijden onder de poorten der lianen doorstroomde naar het onmetelijke bekken der Amazone, zoo kronkelden alle paden ten leste naar de stad Manaos, aan de rio Negro. Hier werden de eindelooze zwerftochten, de loerende gevaren der wildernis, koortsen, slangen en doodelijke afmatting vergeten. Hier woonden de rubberopkoopers, zij betaalden veel geld, want zij verdienden nog meer. Alleen zij konden den rubberhonger van een geheele wereld stillen. Het Parijs van het Westen, zoo werd Manaos genoemd om de schaften aan drank en amusement, die men er verspilde. Het groene goud in de heete en vochtige bosschen: dat zijn de

hevea-boomen. Jaar na jaar zakken klompen of plakken van grauwe of donkergekleurde rubber de breede Amazone af, duizenden, tienduizenden tonnen. Maar op een ander wereldhalfrond hebben berekenende Britten en Hollanders plantage's aangelegd, methodisch en wetenschappelijk, en deze plantages leveren rubber, die in New York goedkooper verkocht kan worden, dan de Braziliaansche. Toen ging de bloeiende rubberhandel van de Amazone verdorren. De opkoopters van Manaos kregen gebrek aan geld, ze konden den tappers geen crediet meer geven. Steeds zeldzamer werden de smalle paden langs de rivieren beloopen, en het vertier in Manaos stierf. Nu was alleen weer de gloeiende wildernis daar, de watervlakken der rivieren, lianen, de dreigende kronkeling van slangen en takken, de onzichtbare ziekten en de wilde hevea.

Dit land heet de groene hel. In Dearborn is een man, die zijn vinger op de kaart zet: 'Hier!' Hij luistert niet naar de bezwaren: de onverschilligheid van de bewoners, de moordende hitte, de gevaarlijke nabijheid der wildernis. Aan de Tapajoz, een zijrivier van de Amazone, moet zijn plantage komen, 610 mijlen van de haven Para af. Door het uitgestrekte gebied loopen nog maar enkele paden. Maar velen schatten den voorraad maagdelijke rubber hier op den grootsten van de geheele Amazone-vallei. Ford krijgt van de regeering alvast vrijstelling van uit-

voerrechten voor de eerste 12 jaar. De goederen, die met het cultiveeren van de terreinen onmiddellijk verband houden mag hij vrij invoeren.

Aan den oever der Tapajoz ligt het motorschip Lake Ormoc gemeerd. Het zal 25 Amerikanen huisvesten, totdat de woningen op het land gereed zijn. Aan boord bevinden zich een gymnastiekzaal, gezelschapskamer, hospitaal met operatievertrek, kleermakerij. Het andere schip, de Lake Fargo brengt regelrecht van Detroit voor 1 miljoen dollar levensmiddelen, metselaarswerktuigen, radio's, camera's, meubilair, loodgietersapparaten, wegmachines, sleepbootjes, sloepen, elektrische installaties en waterfilters mee.

In 1932 zal hier geen wildernis meer zijn. Tegenover de kade staat dan het pakhuis van staal en baksteen. Daarbinnen stapelt een elektrische kraan goederen bijeen, werktuigen, deelen van zaagmolens, meubilair van kantoren, scholen, hospitalen, tractors, automobielen, en vrachtwagens. Het onafzienbare bosch, dat vroeger opgroeide, daar waar het water van de rivier ophield, is weggehakt, verbrand, het woud is mijlenver in den omtrek teruggedrukt. En op de open vlakte verrees een stalen hospitaal met 100 bedden, een school, huisjes voor arbeiders. Een nieuw bosch van rubberboomen is aangeplant, regelmatig en recht als de steenen wegen, die nu over den vroegeren woudbodem liggen, de zon schijnt nu op kale

hellingen met dunne jonge stammetjes. De arbeiders worden elke week medisch onderzocht. Streng moeten de voorschriften on hygiënisch gebied worden nageleefd. Zoo worden ziekten en het wilde bosch achter den broeden gordel van open aarde, huisjes en fabrieksinstallaties teruggedrukt. Machteloos is het sterke, onverzettelijke woud tegen de machines. Het was de mensch echter, die de machines maakte.

De kust van Noord-Michigan. Een schip nadert de kade. De haven Marquette, ertsklompen, grijpers, een zwaaiende kraan. Een trein rijdt daarachter weg, het land in. De rails vliegen onder de wagens voorbij, kilometer na kilometer, één, vijf, tien, twintig, de trein zal straks langs dezen weg terugkeeren met goederenwagens weer vol erts.

Diep het land in ligt de Imperial-mijn, Ford's eigen mijn, waar het erts wordt gedolven voor de smeltovens in de fabrieken bij Detroit, ver weg, in het Zuiden. Er zit veel ijzer in den bodem, en het land is boschrijk. Boomen en steenen, de huizen van een mijndorp, lichtgrijs of wit geschilderd, het staat welvarend. Vroeger waren de huizen van hout en verplaatsbaar.

De mijn lag gunstig, dieper nog het land in, tientallen kilometers verder rezen de bosschen op, waar houtaankap voor de fabricage der carrosserieën plaats heeft. De mijn

lag op den weg van de kapplaatsen naar de kust. daarom kocht Ford haar. Zij had toen tien jaar stilgelegen, zij was vuil geworden en de planten woekerden er al over heen, zij waren een nieuwe groene huid, die over de wonden der aardkorst groeide, voor de menschen leek het een ruïne.

Toen Ford de mijn kocht, liet hij haar eerst schoonmaken. Hij bouwde een slaaphuis voor de ongetrouwde munnen, zij hadden daarin elk een kamertje. De houten huizen voor de gezinnen werden weldra door steenen vervangen. De houten schuur, waarin onderwijs gegeven werd, is nu een goed schoolgebouw geworden, in een verkoophuis worden de levensbenodigdheden tegen kostprijs geleverd. 's Avonds glanzen de elektrische lampjes, ook de mijn wordt nu elektrisch verlicht.

Er zijn tweehonderd vijf-en-twintig mijnwerkers. Zij verdienen het minimum dat alle Fordarbeiders krijgen, 6 dollar per dag en werken 8 uur. Aan het einde van een arbeidsdag van 8 uur, nooit midden in, scheuren de springstoffen het erts in de gangen los, dat is gedaan om alle gevaar te voorkomen. Voortdurend worden plafonds en wanden der gangen geïnspecteerd. De plaats, waar de springstof bewaard wordt, is alleen elektrisch verlicht, en de arbeiders, die lampen dragen, moeten ze dooven, als ze op tien meter afstand gekomen zijn. Een elektrisch treintje rijdt in de gangen de losgeruk-

te ertsklompen weg, samengeperste lucht blaast ze een glijgoot in, schommelend en tuimelend, maar willoos glijden de brokken naar een put, waarin alle glijgoten van de mijn samenkomen. Uit den put rijden gedurig lorrywagens langs een zwakhellende schacht door een stalen kabel getrokken omhoog. Zoo zien de donkere en soms even glinsterende klompen het licht, de zon; en de wind van boven de aarde waait zwijgend langs de harde, kantige hoeken. Er komt ook erts van heel diep, dat wordt met een hijschwerktuig naar boven gebracht. De lorries rijden, het erts kantelt de wagentjes in, de elektrische treintjes dreunen zacht door de gangen, de pompen zuigen het water op en storten het weg over de aarde, en dikke buizen brengen warme droogte in gangen, die anders vochtig zouden zijn. Over den grond gaan de rubberen laarzen, de schaduwen der werkpakken glijden over de muren. Als hun acht uren om zijn gaan de arbeiders naar boven en nemen een douche, dan worden hun kleeen gewasschen, die zijn weer droog als ze aan de volgende acht uur moeten beginnen.

De mijn werkt altijd, zomer en winter. Soms zijn de groote meren door het ijs niet bevaarbaar, dan stapelen de brokken erts zich bij den ingang der mijn op. Zoo werken de lorries, de treinen, de verlichting en de arbeiders regelmatig door. Op. Neer. Op. Neer. Aan. Af. Aan. Af. Heen. Terug. Heen.

Terug. Tweehonderdduizend ton erts worden per jaar uit de aarde gebroken, zij glijden door het land naar de kusthaven toe, de schepen wiegelen een dans van vreugde, begeerig sperren de hoogovens in de smelterijen hun monden open. Niemand zal in de mijngangen of daarboven paarden of muil dieren zien. Ze zijn er niet. Er zijn alleen machines en mensen.

De mijn is in drie verdiepingen uitgebouwd. De eerste etage is vijftig meter onder den grond, een stelsel van gangen en schachten. aderen door de aarde met een vloeienden inhoud van bewegende mensen en wagentjes. Daaronder, weer vijftig meter lager is de tweede verdieping, het is hier niet anders dan boven, tunnels met staal en menschenlijven. En andermaal vijftig meter de diepte in is de derde etage.

En daaronder? Ondoordringbaarheden, erts, dat gekluisterd ligt aan den rotsgrond, dat verborgen en angstig luistert naar de verre doffe dreun der ontploffingen, dat zich schuil houdt, terwijl daarboven de mensen wroeten, hakken, en de electriciteit zoemt in de wagenrijen. Dertig of veertig jaar oud is deze mensch, en de mijn zelf is ook jong. Maar wie berekende ooit den ouderdom van het ijzererts? Het kwam uit een nevelbal, uit het gestolde magma der oertijden, beschavingen en wereldrijken zijn sinds gekomen en vergaan.

Honderddertig kilometer dieper het land in

lag een oude hout- en mijnstad, die vroeger veel bedrijvigheid had gekend. Maar toen rondom Iron Mountain de bosschen waren weggehakt, hadden de raenschen haar verlaten. Vele winkels en huizen stonden leeg, er waren in de stad nog maar één ijzermijn en één zagerij. Dat was de wraak van het bosch, het was rondom teruggeweken, en in de kale verlaten leegheid der vlakke hadden de menschen niet kunnen blijven leven.

Dit veranderde, toen Ford na in Kentucky groote uitgestrektheden bosch gekocht te hebben, stukken woud ver rondom Iron Mountain verspreid van een Engelsch syndicaat overnam, in totaal 200.000 hectare, veel meer dan een provincie van een kleinen staat. Nu werken weer 5000 menschen in de stad, de deuren van lang gesloten winkels gingen weer open, er kwam geroes van arbeid in de werkplaatsen. Meer naar de kust toe kocht Ford eveneens bosch, in den omtrek van de twee haventjes l'Anse en Pequaming, waar al zagerijen waren, aanlegplaatsen voor schepen en een spoorlijn naar de bosschen van 't achterland en Iron Mountain. Zoo richtten de stralen van een wijden cirkel ijzerhoudende grond, bosschen en steen zich naar het stadje diep in het land. Waar de raaklijn van de kust is liggen twee havens, twee knooppunten voor de onzichtbare lijnen die over de wiegelende golven van het Boven Meer gaan naar het fabriekshart bij Detroit.

Tot ver in de bosschen loopen bij l'Anse en Pequaming de rails tusschen de boomen door. In het Sidnaw-kamp sleepen tractoren de stammen langs banen, die elken nacht worden nagezien en met water begoten, zoodat zij glad van het ijs blijven.

De rivier, die naar Iron Mountain toe stroomt, drijft vol hout. In de bosschen snort de benzinemotor, die een lintzaag drijft. De lintzaag glijdt binnen 1 minuut door stammen van een halve meter dik. Zonder motor was daar vroeger twintig maal zooveel tijd voor noodig. De tractoren hobbelen af en aan. Zij hebben rupsbanden, zoodoende zakken ze nooit weg in de sneeuw.

Zelfs van de ruimte onder den open hemel, de kathedraal tusschen de hooge zuilen der boomen heeft Ford een fabriek gemaakt. De kampen worden schoon gehouden. Oude houthakkers spotten met het streven naar zindelijkheid. Alle kampgebouwen hebben waterleiding, er is centrale verwarming en electricisch licht. De oude bedsteden bestaan niet meer, elk kamp heeft een ontspanningszaal, in het bosch klinkt radiomuziek, op het witte linnen volgen de filmbeelden elkaar op. En de houthakker verdient, wat alle arbeiders van Ford verdienen: zooveel dollar per dag van 8 uur, dat is het standaardloon. Standaardproducten en standaardloon, zoowel op het rotsige en boschrijke schiereiland aan het Boven-Meer als in de fabrieken van Highland Park bij Detroit en aan de kust

van de Golf van Mexico; zoowel in de onderaardsche gangen van de Imperial-mijn tusschen het ijzererts als in de montagewerkplaatsen langs den Atlantischen Oceaan. Waar golven tegen rotsen stukspringen, waar hooge oude boomen ruischen, waar het lange gras golft, waar wolken en rivieren wentelen langs bergketenen: daar rijden de Fords, standaardmodel, daar staat het onveranderlijke dollarteeken met het onveranderlijke cijfer van het standaardloon.

Alle boomstammen worden naar Iron-Mountain gebracht. Het hout wordt tot evenwijdige planken gezaagd, de boombast blijft aan de randen zitten. Teekenaars trekken er hun figuren op, tot ze vol lijnen zijn: de vormen der carrosserieën. Langs deze lijnen snijdt een lintzaag de stukken uit. Er ontstaat bijna geen afval. Twintig dagen lang ligt het hout dan in de droogschuren, het watergehalte daalt van 40 tot 7%. De stoom voor de verwarming komt uit de krachtcentrale, het middelpunt van de bedrijven in Iron Mountain, zij bedient ook den zaagmolen en de carrosseriefabriek. Wat zij aan energieproductie te kort komt, leveren de turbines bij de stuw in de Menominee-rivier, het ruischende water wordt daar tot geluidlooze, onzichtbare electriciteit.

In Iron-Mountain heeft ook de houtdistillatie plaats. Van het bosch is niet meer overgebleven dan losse stukken hout, zaagsel, splinters, bast en krullen. Eerst wordt deze

afval in een heet waterbad schoon gewasschen en dan gedroogd in dikke buizen van 25 meter lang, waardoorheen een pijp loopt, gevuld met heet gas. Droog is alles dan, tot 300 graden Fahrenheit verhit, zoo gaat het naar de retorten, kolommen van plaatijzer, 2 of 3 meter breed, van binnen bekleed met vuurvaste steen. Daar heeft een vuur gebrand van 1000 graden, het is nu weg, maar de steen houdt de hitte besloten, ontzettende droge hitte. Dan ontwijken gassen en dampen, zij stijgen naar boven en het hout verkleurt, het wordt bros, de retort wordt een stalen en steenen massagraf, de houtvezels stuiptrekken nauw zichtbaar, zoo sterven boomen, die eens in de lucht wiegelden, die de weldadige zuurstof zogen uit den koelen en vrijen dampkring, die de wortelvoeten geplant hadden onder het oppervlak der aarde, en het voedsel door hun harde stammen optrokken. Maar in de fabriek heet het, dat er houtskool ontstaat. Zij valt licht en zonder veel gerucht in een transporteur, en gaat naar een roteerenden waterkoeler.

Er was eens een jongen, die een vrij mensch wilde zijn, die door het leven dacht te gaan waar hij maar wilde, als door een oerwoud. Maar het leven zelf temde hem, en toen hij op jaren gekomen was, zagen zijn oogen troebel als van een oud en gevangen dier, zijn ledematen waren droog en mager geworden en zijn lichaam woog licht als houtskool.

De gassen aan de retorten ontstegen, condenseeren tot zuur, en daarvan worden in distilleerketels allerlei stoffen gemaakt. Op een koperen plaat, die aan het staal is vastgenageld, staat dit te lezen:

Hier rust een ton houtskool,
die 61 kilogram calciumacetaat leverde,
waaruit een stof komt, noodig voor de bereiding van kunstleer,
en 277 liters methylalcohol,
welke na vele bewerkingen voor oplosmiddelen dient,
en 68 liters teer, oliën en creosoot,
en 17 kubieke meter stookgas voor de ovenvuren,
en 276 kilogram houtskool.
Moge het teer veel pek leveren voor de afsluiting der accumulatoren,
en dat het creosoot vele dwarsliggers tegen bederf vrijware,
en de vluchtige en zware oliën goed branden.

In Kentucky en West-Yirginia liggen zestien mijnen, daaromheen en daartusschen zijn de mijnstadjes gelegen. Wegen, goede trottoirs, verlichting, huisjes met badkamers, zindelijke omgeving, ontspanningslokalen, arbeiders, die het minimumloon verdienen: dat alles verraadt de opvattingen van Ford. De mijnen blijven het geheele jaar aan het werk, des zomers wordt de gedolven steenkool vervoerd naar de kust van het Erie-

meer en daar opgeslagen. Wanneer daarmee in den slapen tijd niet genoeg arbeiders bezig kunnen blijven, moeten ze in en om de mijnen herstelwerk verrichten, of ze gaan tijdelijk naar de fabrieken in Detroit. Zoomin als met zijn voorraden laat Ford verspilling toe bij den menschenarbeid. Wanneer een onderdeel, gemaakt in Detroit, moet passen in een automobiel die men monteert in Barcelona, dan moet ook overtollige werkkraft zonder wrijving verplaatst kunnen worden van Kentucky naar de fabriek aan de River Rouge.

Over de groote meren wiegelen de schepen voorwaarts, die houten onderdeelen en erts uit het Noorden van Michigan naar Detroit brengen. Het is twaalf uur in den nacht, daar vaart de Henry Ford II, duistere golven en lichtjes. De scheepsromp bevat 13000 ton erts, beweginglooze massa's van tegen elkander gekantelde klompen steen. Buiten het schip ruischt het water langs het boord, een golf spat tegen een patrijspoort. In de machinekamer dreunt zacht de Dieselmotor, de wanden zijn wit gelakt en met nikkel afgezet. In de loopgangen en de kajuiten met hun eikenhouten beschot geschiedt de verwarming electrisch. Zoo straks als het licht is geworden, zal de stad Detroit in zicht komen. Over acht uur moet aan de kade gelost worden met kranen en windassen die electrisch worden gedreven.

In den morgen vaart de Henry Ford II de

Detroit-rivier op, en dan de Rouge, vroeger een ondiepe kronkelende stroom, thans gekanaliseerd, 90 meter breed en 7 diep. Het is nu niet meer noodig, dat aan de monding het erts op vrachtschuiten wordt overgeladen, de schepen leggen nu zelf voor de kade bij de Rouge-fabriek aan.

De lossing begint reeds na tien minuten. Twee mechanische kranen grijpen telkens 12 ton erts, zwaaien om en laten het vallen. Zwaaiende kranen, een storting van over elkander tuimelende brokken, en een transportbrug die voortschuift naar de hoogbaan, zoo gaat het uren lang. Tegen zes uur in den namiddag is het schip leeg.

De hoogbaan is een viaduct van beton, twaalf meter hoog, één kilometer lang, twee voetvegen en vijf stel spoorrails loopen er naast elkaar. Treinwagens met lossen bodem storten hun inhoud door openingen tusschen de rails in reservoirs onder het viaduct. Hier komen de steenkool uit de Virginische mijnen en het Noordsche erts tusschen de kalksteen bij elkaar. Slechts de wanden der reservoirs en de magazijnen voor gereedschap, werkplaatsen en smederijen die ook onder de hoogbaan zijn, scheiden ze nog. De steenkool gaat eerst naar de cokes-ovens, daarvan zijn er hier 120. Bijproducten ammoniak, benzol, teer en oliën, die gedeeltelijk worden omgezet in vernis en verf. Het gas, dat bij de distillatie ontstaat dient weer ter verhitting der ovens.

En daar vlakbij zijn ook de hoogovens, van boven gevuld in afwisselende lagen ijzererts, cokes, kalksteen. Blozende heete lucht, gloeiende massa, een onzichtbare kruising van chemische reactie's. Een elektrische boor, die de stop van klei weghaalt, witte vloeiende stroom gesmolten ijzer, dampend, verblindend, en een klein kanon dat met samengeperste lucht het aftapgat door een bal van vuurklei dichtschiep.

Zoo lag het ijzererts tusschen de lagen cokes en kalksteen, de hitte groeide, 100, 200, 300, 400 tot 1700 graden Fahrenheit, één gloeiende baaierd - tot het in weeke, smeltende druppels viel.

Gigantische gieterij, 15 hectare oppervlak, een systeem van transportbanden, vormen, gesmolten metaal, de vloer is geplaveid, ventilatoren houden de groote hal koel en zonder stof. Op de transportbanden schuiven de gegoten stukken heen en weer, zij hebben den tijd af te koelen alvorens vormzand en gietkast verwijderd worden. Als naden en ruwe kanten zijn weggesneden en de roltrommel de vlakken heeft gladgemaakt, gaat een groot blok metaal op een beweegbaar platform de gieterij uit naar een aparte fabriek. Op de transportbanden wordt het machinaal afgewerkt, uitgeslepen, van onderdeelen voorzien, en aan het eind van den laatsten band glijdt een complete motor nader.

Dinsdagmorgen 8 uur kwam de boot aan.

Woensdag om twaalf uur liep het gesmolten ijzer uit het aftapgat, drie uren later dienzelfden middag wordt de verpakte motor in een goederenwagen geladen om naar de montagefabriek te worden gebracht.

In de montagefabriek is de loopende band. Voor het eerst werd zij in 1913 door Ford in een automobielfabriek gebruikt. Vroeger zette een arbeider de vliegwielmagneet in elkaar in 20 minuten, hij maakte er 35 of 40 per dag van 9 uur. Toen kwamen er 29 mannen aan een loopenden band, nu leverden elke dertien minuten één vliegwielmagneet af. De loopende band werd 20 centimeter hoger gebracht: de 13 minuten werden er 7. De bewegingen van den arbeider waren eerst nauwkeurig bestudeerd. Hij deed twee passen teneinde een onderdeel van den band te nemen, hij moest daarbij bukken, daar zou vroeger niemand op hebben gelet. Maar als de loopende band zóó aangebracht is, dat geen enkele arbeider meer dan één pas behoeft te doen, en het nooit noodig is te bukken, kan de productietijd voor den vliegwielmagneet worden teruggebracht tot 5 minuten. Zoo wordt de mensch als het ijzererts en het hout ontleed. Zijn arm: op, neer, op, neer, op, neer, zijn oogen gaan nooit buiten de lijn tusschen twee vaste punten weg, en de stofwisseling in zijn lichaam zelf gebeurt op een band zonder einde, welker

bewegingen geregeld moeten zijn naar die in de fabriek.

Wat met de vliegwielmagneet gebeurde, gebeurt weldra ook met den motor, en met het chassis. Eerst bouwde één man een motor, in 1920 zijn het er 84. De loopende band kruipt langzaam vooruit, hij maakt een schurend geluid, de fabriekshallen zijn vol van het ratelend lawaai der vele loopende banden. En stuk voor stuk groeit de automobiel, op een onderstel zit plotseling het geraamte van een carrosserie, als je een oogenblik niet kijkt zit de kap er overheen, daarna schijnen de portieren er in gesprongen te zijn, de kast wordt geverfd, nu heeft zij opeens wielen gekregen. Eentonig razen de banden, regelmatig schuiven de houten skeletten in rijen aan, motoren kruipen voort, groote, metalen, gecompliceerde torren, het bloed in de aderen stroomt, Johnson zet zijn voet op een pedaal, drukt dien neer, laat los, drukt weer, laat los, dat doet hij 8 uur lang. Langs hem heen gaan de loopende banden, door de glijgoten schuiven de onderdeelen, naar Bill schuift een tandrad toe, het komt altijd precies op dezelfde plek aan, Bill neemt het op met een haak, laat het tandrad in olie zakken, beweegt zijn arm heen en weer; in een mand, die altijd staat op dezelfde plaats, hoopen de tandwielen zich op. Een Ford-automobiel bestaat uit ongeveer 5000 onderdeelen, daar is alles bij inbegrepen, schroeven en moertjes ook, sommige deelen zijn

vrij groot, andere zijn zoo klein als een horlogeschroef. Er wordt niets opgetild of versleept, en nooit is een stuk werk in rust, langs de zoldering loopen kettingen, die onderdeelen van den eenen band naar den anderen brengen, platformen rollen af en aan over de hoofden heen, zoo groeit de Fordwagen. De chassisconstructieband loopt met een snelheid van 183 centimeter per minuut, daaraan hebben 45 verschillende bewerkingen plaats.

Vier spatbordklampen aan het frame vastmaken! Een bout inzetten! De volgende arbeider schroeft er de moer op, en weer een ander draait die vast. Halteplaats tien: daar komt de motor aan. Halteplaats zooveel: de motor krijgt olie. Halteplaats 34: de motor krijgt zijn benzine. En aldoor ratelt de band, menschenhanden bewegen, oogen gaan op, neer, op, neer, het voedsel schuift voort in de darmkanalen. Halteplaats 44: de radiator wordt met water gevuld. Het bloed in de slagaderen stroomt. Halteplaats 45, de laatste: een Ford rijdt de fabriekshal uit naar buiten. Dat is Woensdagmiddag 5 uur. Erts, staal, automobiel: een cyclus die nog geen anderhalve dag heeft geduurd.

In de pakafdeeling moeten boutjes en moeren geteld worden. Het is niet noodig, dat iemand daarvoor kan zien. In de fabrieken zijn wel tien werkzaamheden, die een blinde verrichten kan. Een blinde zit daarom in de

pakafdeeling en telt. Zijn handen en vingers bewegen, hij kan het werk van twee mannen met gezonde oogen er bij doen, zoo zijn zijn vingers den arbeid gewoon. Zijn wezenlooze oogen staren, hij kan hooren en ook lachen, maar het is beter als hij stil voor zich heen moertjes telt.

Er werken nog 3 andere blinden. Er werken 207 menschen, die met één oog kunnen zien en 253 die met één oog nog half kunnen zien. Er zijn 37 doofstommen, die kunnen 't geraas van den loopenden band nooit hooren, evenmin als het ritselen in de bladeren buiten of een meisjesstem. Er zijn 123 menschen zonder armen, en 4 zonder beenen of voeten, er zijn duizend tuberculeuzen, zij werken zooveel mogelijk in de open lucht, en duizenden anderen hebben kleine lichaamsgebreken. Zij kunnen allen geplaatst worden. Ford heeft in de fabrieken geen menschen noodig. Een combinatie van eigenschappen kan hij ook vinden in het heelgebleven stuk van een verminkt lichaam. Zijn fabrieken zijn er beroemd om, dat alle afvalproducten weer in het bedrijf worden aangewend Uitgeponste metaalschijfjes werden voorheen weggegooid, nu vormen twee stukjes op elkaar het deksel van den koeler. Het stroo van de boerderij in Dearborn ging vroeger naar de mestvaalt, nu worden het stuurrad en vijf en veertig andere onderdeelen gemaakt van Fordite, dat is geperst stroo. Van het metaal, dat na

het uitsnijden der deurplaten overblijft, wordt nu een stuk van den ventilator gemaakt. Versleten spoorrails worden niet weggegooid. Nadat kop, voet en middelgedeelte zijn weggesneden kunnen de stukken weer voor wat anders gebruikt worden. Oude drijfriemen worden gordels voor glazenwasschers of nieuwe schoenzolen. Uit een versleten boor maakt men een nieuwe, die alleen iets kleiner is. Beitelhandvatten komen uit de gebroken steel van een schep. Oude vuurvaste steen wordt fijngestampt, uit het poeder bakt men weer andere. Slakken uit hoogovens worden verwerkt tot cement of vastgestampt tot een wegdek. Geen krat, geen plank wordt weggegooid. Rotte palen, balken, versleten spoorweg-wagons: alles wordt weer gebruikt. Vlijmscherpe messen in een machine snijden de kromme spijkers in planken, die door een gleuf naar binnen worden gestoken, bij het hout af, een nijptang rukt automatisch de koppen uit. Een lange buis blaast het overblijvende zaagsel naar de ovenvuren.

Toch is er iets, waar de machines geen vat op hebben, en dat niettemin bij hen is. In de ovenvlammen, die gulzig het zaagsel verslinden en loeien, tusschen de messen die krijschend door spijkers zagen, zooals het vroeger was in de eentonige ritseling van de wind door de bladeren. Het is, onaantastbaar en nooit te verbruiken, in de eenzelvige gedachten van den blinde, een altijddurend

gesprek met de duisternis, in de rookkanalen, in de ovens zelf, in de plumpe blokken staal, tusschen de wentelende raderen en de zwiepende drijfriemen, een gemeenzaamheid die leeft midden in de fabrieken en daardoor toch niet wordt gestoord.

In Detroit staat aan de West-Grand-Boulevard een groot gebouw. Er zijn geen zalen. Er zijn alleen veel kamers, elk met een bad, en alle kamers zijn even groot, en gelijk van inrichting. Er zijn veel vrouwen, haar werk is het oefenen van toezicht over vier tot zes kamers, zij ontvangen daarvoor het Ford-minimumloon. Hier is geen band zonder einde. Maar in elke kamer is een bed, en in elk bed ligt een mensch. Hier liggen ook arbeiders van de Ford-fabrieken. Somigen mogen recht op in bed zitten. Zij hebben een zwart zeiltje voor zich. Zij schroeven moertjes op kleine bouten, zoo verdienen zij toch hun loon. De vrouwen, die hen verzorgen behoeven niet veel te loopen. Evenmin als in de montagewerkplaats is het noodig, dat men de helft van zijn tijd gebruikt om gereedschap bijeen te halen en naar de machines te gaan. Deze fabriek noemt Ford zijn ziekenhuis, de vrouwen heeten verpleegsters, sommige mannen, die er rondloopen, worden met 'docter' aangesproken.

En buiten de stad ligt altijd nog Dearborn, en ook de kleine boerderij daar in de buurt, waar Ford vandaan is gekomen. De boerderij is weer ingericht als in zijn jeugd. Daar

is de kamer, waarin hij werd geboren. Kachel, bureau, kinderwieg, en een klok op den schoorsteenmantel. Het bed met de gestikte deken is hetzelfde bed van toen. Er staan twee ouderwetsche, geborduurde pantoffels onder. Boven een portaal naar de huiskamer hangt een geborduurde lap met een spreuk in roode letters. In de keuken staan sierborden, op de plaats prijkt de koperen pomp. Iederen morgen wordt in de kamers stof afgenomen, des winters brandt een knappend vuur in den haard. Tegen zijn vrouw zeide Ford: 'Ik heb getracht te leven gelijk mijn moeder dat graag zou hebben gezien. Zij leerde mij als kind al, dat arbeiden de hoogste plicht van een mensch in deze wereld is. Ik geloofde haar en ik geloof het nog.' Soms, in den avond, rijden Ford en zijn vrouw en zoon en kleinkinderen naar het huis. Zij koken hun avondeten, en zingen oude liederen bij het harmonium.

Het zware zuchten van een locomotief, die het station verlaat, hooge ketel, lage schoorsteen, de drijfwielen glinsteren opeens in het licht, dat tuschen twee seinhuizen doorglijdt. Het water van de rivier golft daarachter weg. Dwars door Ohio. Bruggen. Viaducten. Stationskap. Het zware, langzame zuchten is nu een snel, rhythmisch snuiven geworden. De wielen ratelen over de glimmende rails. Een, twee, drie, vier uur. De rook slaat neer, seconden lang knettert het

onder de wielen: het ijzeren gekraak, waar spoorkruisingen worden gepasseerd.

In de glasfabrieken Glassmere bij Pittsburg. Een kraan tilt een pot met gesmolten grondstof uit den oven omhoog, de inhoud vloeit uit over de gietafel, een dunne laag, die taai wordt, een cirkelvormig vlak schuift het dan naar de schuurmachine. Daarna schijven, met vilt bekleed, onophoudelijk polijsten zij de glimmende platen.

In de kwartsgroeven, achttien mijl verderop. Een machine boort gaten in den wand. Dynamiet. Ontploffing. Groote stukken springen dampend in stof los. Grijpers scheppen de stukken in stalen wagentjes, die worden door tractors naar de brekerij gereden.

Andere glasfabrieken, honderden kilometers van Pittsburg verwijderd, aan de oevers van een kleine rivier. De groote oven wordt elke 15 minuten met soda, kwartzand en hulpstoffen gevuld, ononderbroken vloeit het glas er uit, onder een trommel door, die het langzaam wentelend op de vereischte dikte brengt.

Een trein rijdt langzaam voorbij, de wanden der goederenwagens slaan open. In groote bakken wordt het zand opgevangen, dat er uit stort. Een waterstraal spoelt het naar een groot reservoir, na vele zevingen vloeit het over het nieuwe glas, en slijpt het ruwe vlak glad.

Uit het glanzende vlak komt een land op,

de wind beweegt stengels zacht heen en weer, een onafzienbaar land van vlas. In een machine draaien zes rollen, enkele hebben groeven, niet alle draaien even snel, schots en scheef schuiven de stengels naar binnen, ze worden gekneusd, gebroken, gespleten.

Witte draden in een spinnerij, weefmachines, en dan een linnen doek. In de fabrieken wordt geen leer gebruikt, er zouden geen dieren genoeg zijn om te kunnen slachten voor al het leer, dat de automobielen noodig hebben.

Eindelooze breede strooken linnen. Zij schuiven onophoudelijk en langzaam onder een rij ovens door die den vorm hebben van torens, daaruit vloeit gedurig een mengsel van ricinusolie, zwartsel, en een preparaat van schietkatoen, ethylacetaat en benzol, en een stalen lineaal spreidt het er gelijkmatig overheen. De breede band loopt nu plotseling omhoog in den toren, daar boven wordt hij gedroogd door een temperatuur van 200 graden Fahrenheit. Dan de tweede oven. Een nieuwe laag. Nat. Droog. Derde laag. Vierde. Zoo zijn er zeven.

Gebouwen zonder verlichting. De lampen schijnen van buiten door de ramen, elke machine is electrisch geaard, en zelfs de geringste kans op brand moet worden voorkomen. Een langzaam bewegende balk stoot stalen assen telkens een eind verder een oven in. temperatuur 1480 graden. Geen vuren,

geen rook, geen gas. De oven wordt elektrisch verhit.

Acht en twintig minuten later. Langzaam komen de assen aan de andere zijde den oven weer uit. In de afkoelmachine draaien ze snel rond door een soda-oplossing, nu zijn ze gelijkmatig gehard. Zware blokken, horizontaal tegenover elkaar hameren tegen een verhitten staaf tusschen zich in, zij stampen het staal in den gewenschten vorm. Aambeelden, hamerkoppen, staalklumpen die met één slag van een staaf een krukas maken.

Over steekplaten vloeit water, een koperdraad wordt door de gaatjes in een stuk hard gietijzer op de gewenschte dikte gebracht, het water moet de gloeiende hitte der wrijving wegspoelen. In een machine zitten doorboorde diamanten, de laatste diamant, waardoor het koperdraad wordt getrokken, maakt het 1,1 millimeter dun. Emailliebekleding die op den draad wordt gesmolten. Wikelmachines. Klossen die om een draad de katoen leggen, glad en strak aangetrokken.

In een machinekamer dreunt de dieselmotor. Buiten golft een donkere zee. Het is nacht. Daar fonkelt het vaste licht van Kaap Henry, aan bakboord flikkert met korte tusschenpoozen Kaap Charles op. Dit is een der transatlantische schepen van Ford, tegen het vallen van de duisternis heeft het de haven van Norfolk verlaten, in de ruimen

liggen de onderdeelen gestouwd, motoren, chassisveeren, spatborden.

Onder een grauwe lucht nadert een vrachtboot de pieren van Hoek van Holland: een Fordschip dat de onderdeelen voor de montagefabriek te Rotterdam aanvoert. Golven storten over, ruischen stuk, vervloeien tegen de rots van Gibraltar. Montagefabriek Barcelona. Spaansche vrouwen, mantilla, processie's. Fabrieken in Montevideo en Buenos-Aires. Het water van de Sont bij Kopenhagen en de grijze, breede Schelde. Scheepstijding: Vlissingen gepasseerd op weg naar Antwerpen. Rauwe bergketenen, een zwevende kondor. En de schroeven der Fordschepen woelen het water op van de Oostzee bij Stockholm, de golven van de Adriatische Zee spoelen tusschen hun stalen wanden en de kade van Triëst door, zij komen naar Hamburg en Havana, Bordeaux, Yokohama, naar Vancouver aan de Stille Zuidzee en naar Australië; de lichten van Sydney komen op in het duister van den nacht.

Een dam van één huizenblok lang, een bruisende waterval, 10 meter hoog. Sluizen terzijde, om de scheepvaart niet te belemmeren. Een groote zaal. Geëmailleerd metaal, nikkel, vloer van roode tegels met zwarten rand, muren van blanke baksteen, licht door hooge ruiten. Een pantser van glas en staal, dat de centrale installatie omgeeft voor den electrischen stroom: dat is het complex aan de Mississippi bij St. Paul.

En bij vele fabrieken ruischt het water over een dam in de rivier. Waar het mogelijk is, liggen de fabrieken aan water. Door de kanalen naar groote meren en de oceaan ligt dan voor hen de wereld open. Weldadige winden van Florida, de golven van de Atlantic als het stormt, hoog, grimmig en dreigend, de haven van Houston, kunstmatige watervallen in kleine rivieren, bosschen en mijnen, de lichtbundels van een vuurtoren en een kolentrein, dat zijn de zichtbare deelen van den band zonder einde in de grootste automobielfabriek der aarde.

Ford koestert reeds jaren lang een gedachte: verandering van den landbouw in industrie. Daarvoor heeft hij een kleine fabriek te Northville gebouwd, waar de Rouge nog maar een beek is. Deze fabriek maakt de kleppen voor de motoren. Een tweede fabriek ligt bij Flat Rock, iets dichterbij Detroit. Hier zullen de arbeiders hun eigen grond hebben, ver van de groote steden. Zij hebben hun eigen automobiel, als zij niet in de fabriek zijn, werken zij op het land bij hun boerderij. Hier moet Ford's gedachte werkelijkheid worden van een land, dat geen steden meer kent, omdat de geheele aarde één stad is geworden, waarvan de bewoners aan den loopenden band evengoed kunnen werken als aan een greppelrand.

Een kring van kleinere fabrieken ligt om het geweldige complex der smelterijen en hoogovens heen. Flatrock en Ypsilanti,

500.000 koplampen productie per maand. Waterford, waar de meetinstrumenten vandaan komen. Phoenix bij een stuw in de Rouge: lamellen voor generatoren. Dan Plymouth - steeds stroomt het water door, breder wordt de rivier - en aan een zijtak Nankin, waar in een tot fabriek verbouwde korenmolen zeer kleine onderdeelen gemaakt worden, de productie van één dag kan op een fiets worden vervoerd.

Dan stroomt de Rouge door Ford's farm. Zoo noemt Ford het landgoed, waar hij woont. In een betonnen gebouw staan koeien, die machinaal worden gevoed, gewassen en gemolken. Er zijn niet minder dan 500 vogelvoederhuizen. Des winters hangen er mandjes van vlechtdraad met voer in de bosschen. Hier is ook een vijver, die dan electrisch verwarmd wordt. Ford heeft fazanten en kwartels kunstmatig doen uitbroeden, en ze in een kunstmoeder groot gebracht. Hij weet ook, dat musschen een onbeweeglijk nest willen hebben, en het winterkoninkje een nest, dat wiegen kan op den wind.

Het landgoed meet duizenden hectaren, er is een golfbaan, en een groot bosch voor jacht en vischsport. Fords woning zelf is een eenvoudig gebouw van grijs graniet. Er hoort een autogarage bij, en woningen van bedienden. In zijn particulier laboratorium in een vleugel van het huis gelegen, brengt Ford vele uren zoek. Ten behoeve van zijn

zoon, zijn vriend Edison en diens vrienden werd een prachtig zwembassin van wit marmer aangelegd. Er zijn verder cricketvelden en een biljartkamer.

In zijn rusturen luistert Ford wel eens naar een orgel, dat zoo is geïnstalleerd dat hij het door pijpen in elke kamer van het huis kan hooren. De pijpen kunnen naar verkiezing geopend en weder gesloten worden.

Machteloos is het sterke, onverzettelijke bosch tegen de machines. Maar het was de mensch, die de machine maakte.

Buiten de ramen in elke stad zie je de auto's voorbij rijden. Dikwijls is het een Ford. In het vroegere rubberland Brazilië rijden 60.000 Fords. De drijfkracht bij de hulplieren van een nieuwe sluis voor zeeschepen is een Fordsonmotor, de reddingbarkas van een prachtig mailschip is met een Fordmotor A uitgerust. De automobielen rijden langs ondergesneeuwde valleien en witte kerkjes in Tirol, een zweefbaan is tusschen twee toppen van ijs in gespannen, schuinsrecht den hemel in. Glinsterend staat de nieuwste Ford in etalages. Er zijn vele verbeteringen bij aangebracht. De vooras is zwaarder geworden. Men heeft de wielen veranderd. De tank voor de benzine is achter op het chassis aangebracht. Het dashboard is fraaiër gemaakt, het stuur eleganter. De nieuwe Ford verheugt zich in zeer veel belangstelling. Boven de wereldstad, diep in den mist,

dreunt het driemotorig geheel metalen Ford-vliegtuig. Grauwheid, duisternis en rook zijn beneden. Waar de Ford vliegt, is zon, een heelal van wit licht. Blinkende luchtschepen snijden door wolkenlanden heen, over een grijze, geweldige zee, over spitsrijzende rotsen en aan den horizon zakt een gloeiende zonnebal door een rosse nevelbank. Stoffige heete wind waait op om een convooi automobielen snel rijdend over het witte zand van een woestijn.

Een mensch strijdt met het leven, dat is zijn oerwoud en zijn onvruchtbare woestijn. Er komt nooit vrede. In de fabrieken snijden de lijnen elkander, nergens vallen er twee samen. Dan kan het voorkomen, dat iemand zijn hand streelend legt op het nikkel van een radiator en dat zijn oogen gevestigd zijn op het kruis van twee glinsterende, stalen balken.