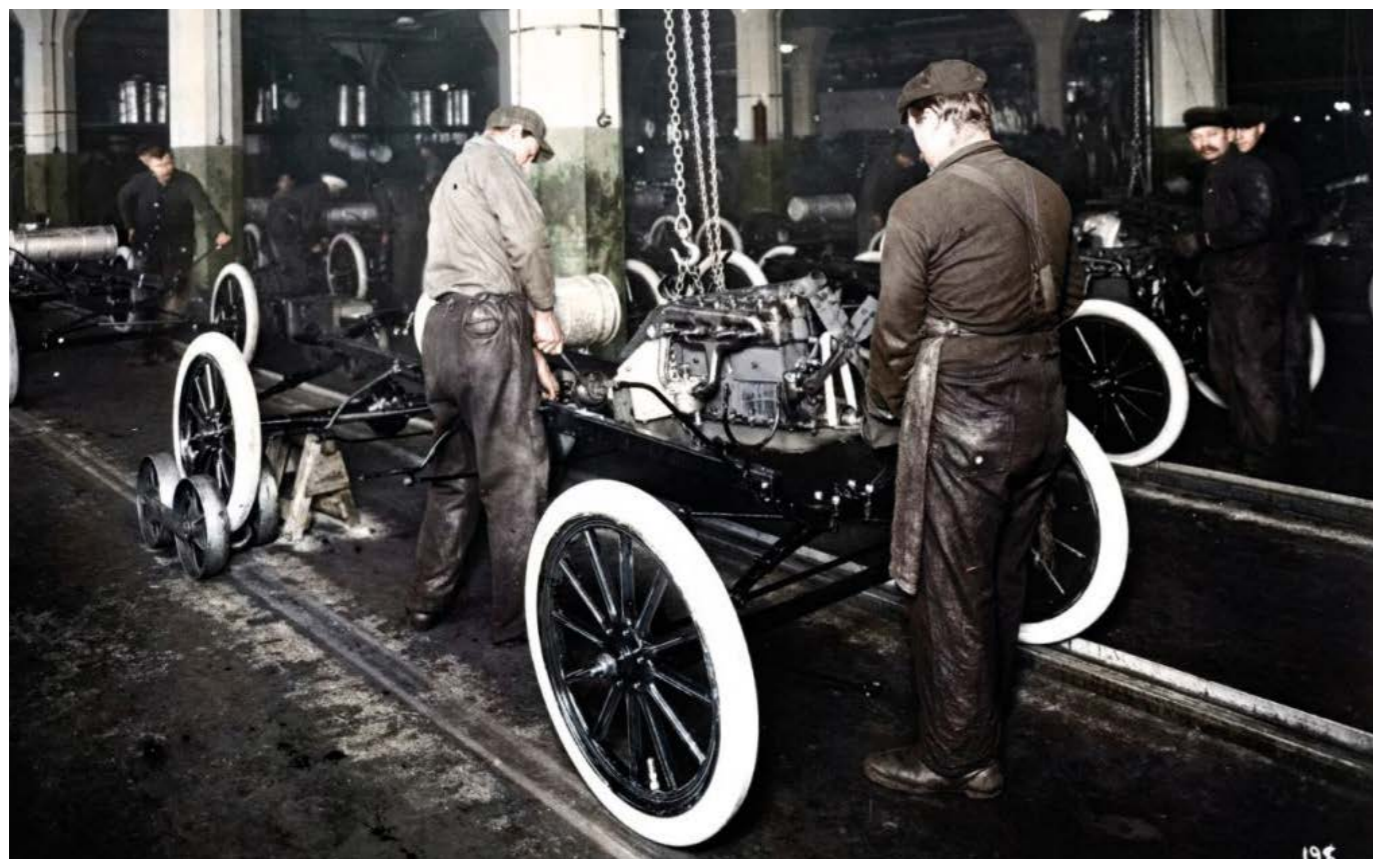




Erfinder, Visionär und Mechatroniker

Am 7. Oktober 1913, also vor 110 Jahren, startete der Amerikaner Henry Ford die erste Massenfertigung am Fließband und läutete damit die Geburtsstunde der modernen Konsumgesellschaft ein. Henry Ford, ein Mann mit vielen Talenten und Gesichtern, von denen MMM-Chefredakteur Nikolaus Köhler hier versuchen wird, zumindest einige zu enthüllen.



Henry Ford sagte einmal: „Ganz gleich, ob sie denken, sie können etwas oder sie können es nicht, sie haben Recht“, und das beschreibt eigentlich das Wesen des Automobilpioniers schon recht gut. Henry Ford scheute nicht nur die Herausforderung nicht, nein, vielmehr spürte er sie überall auf, um sich ihr in der Folge zu stellen, ganz getreu seiner Weisheit: Geld kommt und geht, aber Erfahrung bleibt für immer. Wer aber war der Mensch Henry Ford, der einmal sagte: „Ich höre mir jede Idee an, denn vielleicht ist es ja gerade diese

Idee, die mir meine nächsten Millionen einbringt.“

Kindheit und Jugendjahre

Henry wurde am 30. Juli 1863 als Sohn irischer Einwanderer in Wayne County, einem Kuhdorf in der Nähe von Dearborn westlich von Detroit geboren. Die Farm seiner Eltern William und Mary lief ausgesprochen ertragreich und Henry hatte alles in allem eine durchaus schöne Kindheit. Er besuchte die Dorfschule und verbrachte seine Freizeit damit, sich mit

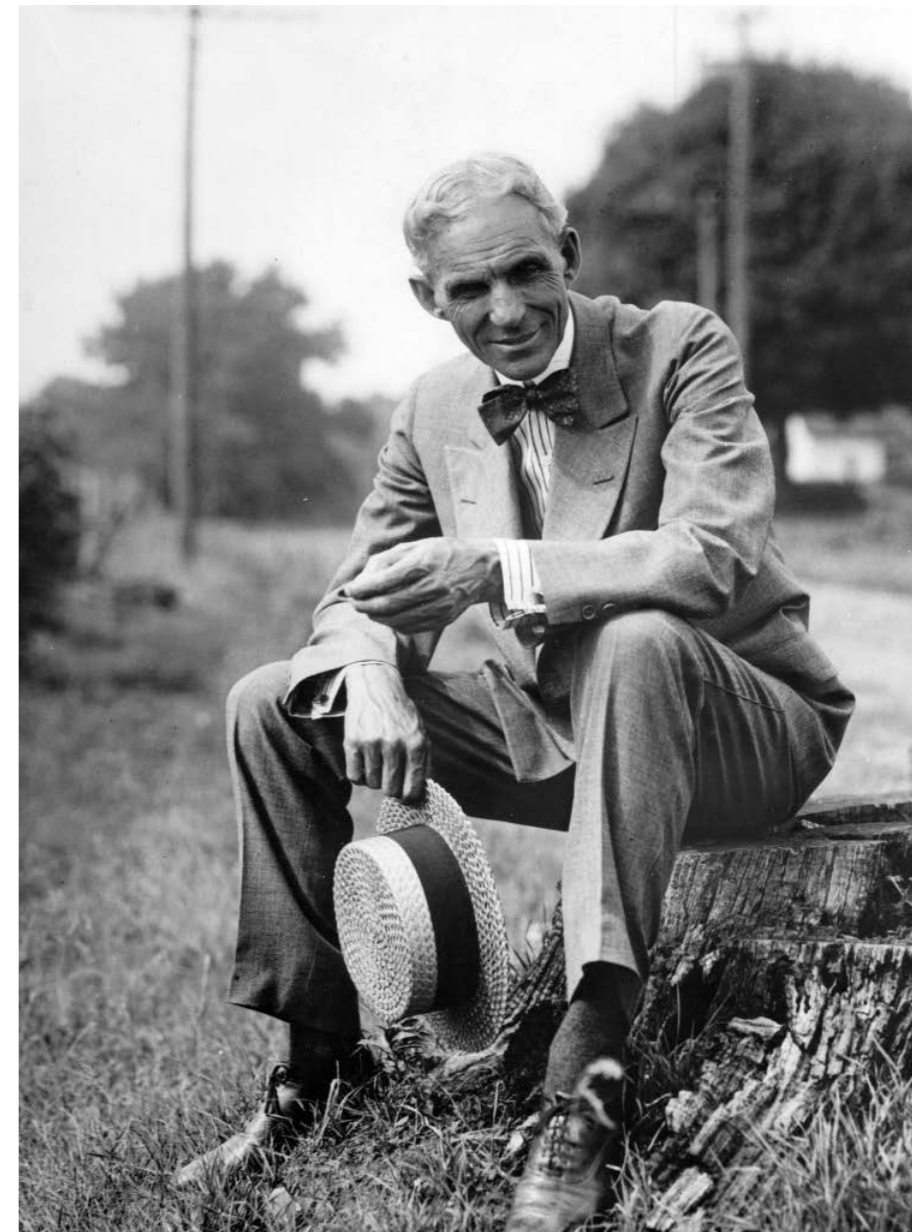
den Lehren der Mechanik auseinanderzusetzen, wofür er einen eigenen kleinen Werkraum hatte, den sich der 12-Jährige selbst eingerichtet hatte. Dort verbrachte er die meiste Zeit und erforschte die unterschiedlichsten Bereiche der Technik, was dazu führte, dass er bereits im Alter von fünfzehn Jahren seinen ersten voll funktionstüchtigen Verbrennungsmotor baute. In diesem Alter war Henry also bereits von der Idee des Motors und von damit angetriebenen Maschinen voll und ganz fasziniert. Um sich diesen Traum noch

weiter anzunähern, begann er 1879 eine Lehre als Maschinist bei F. Flower & Bros. In Detroit, jener Stadt, die er später zur größten Automobilstadt der Welt machen sollte.

Intermezzo im Hause Edison

Schon bereits während seiner Lehrzeit stach Henry durch außergewöhnliche Ideen und der Hartnäckigkeit, diese auch umzusetzen, von allen heraus, wodurch er kurz nach seinem LehraDadurch fand er kurz nach seinem Lehrabschluss bereits eine gut dotierte Anstellung bei der Westinghouse Electric Company, bei dem sein Tätigkeitsbereich auf dem Schwerpunkt der Ottomotoren beruhte. Nachdem er mit Clara Jane Bryant 1888 eine Tochter aus gutem Hause heiratete, erwarb er mit seinen eigenen Ersparnissen und der Mitgift ein eigenes Sägewerk. 1891 trat er schließlich eine Ingenieursstellung bei der legendären Edison Illuminating Company an und wurde bereits zwei Jahre später zum Chefingenieur befördert.

Viele Ford-Biografen ergehen sich darin zu erörtern, wie sehr der große Erfinder Thomas Alva Edison den jungen Henry Ford inspirierte. Der knapp zwanzig Jahre ältere Edison, der es bis zu seinem Tode 1931 auf knapp 1.000 Patentanmeldungen bringen sollte, war mit Sicherheit eine Art väterliche Vorbildfigur. Dadurch war auch ganz klar, dass Ford zu sehr Alphanier war, als für ewige Zeiten im Windschatten eines existieren zu wollen. Edison, der einmal sagte: „Es gibt keine Organi-



sation. Ich bin die Organisation!“ war auch mit Sicherheit nicht der Typ von Industriemogul, der sich von anderen etwas sagen ließ, geschweige denn

bereit war, seinen Ruhm und Erfolg zu teilen. Spannend an der Person Thomas Edison ist der Umstand, dass er immer darauf bedacht war, in nur einigen wenigen Fällen der eigentliche Erfinder seiner Patente angesehen zu werden. Viel mehr sah er sich in der Rolle des Ermöglichers des, Unmöglichen sah.

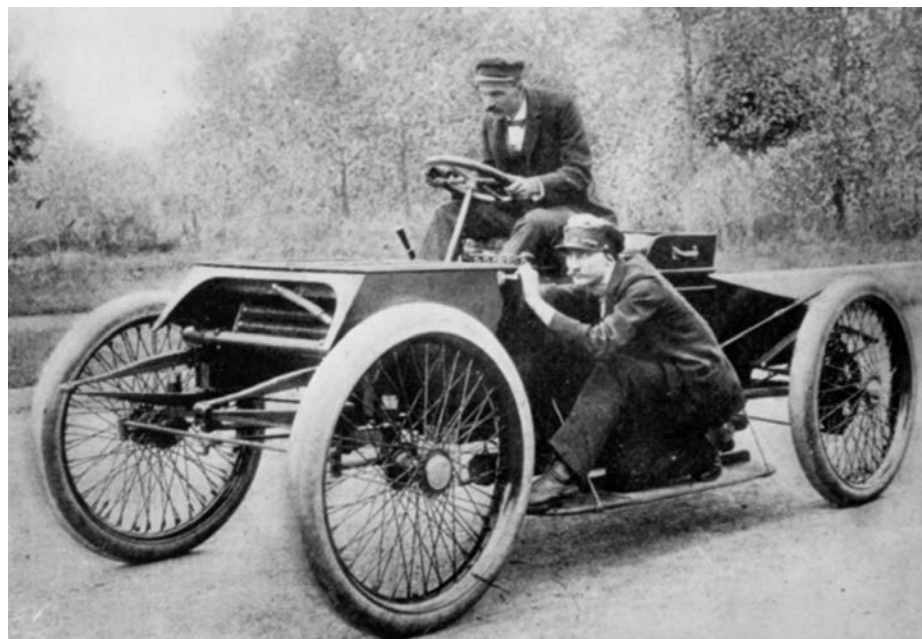
Das belegt auch einer seine oft zitierten Aussprüche: „Die meisten meiner Ideen gehörten ursprünglich Leuten, die sich nicht die Mühe gemacht haben, sie weiterzuentwickeln!“ Edison gilt daher auch als Vorreiter der Verbesserungsfor-



Henry Ford mit seinem Mentor Thomas Edison. Die beiden verband eine lebenslange Freundschaft

Bilder: © Mag. Leonhard Palden / Utb





Henry Ford als Rennfahrer nach seinem Sieg über Alexander Winton im Oktober 1901

strebt. Ein gutes Beispiel hierfür wären die Apps.

Der Visionär und seine Financiers

Henry Ford, der mittlerweile über ein sehr gutes Einkommen aus Beruf und Sägewerk verfügte, nutzte seine Freizeit, um an seiner Idee des Verbrennungsmotors weiter zu feilen, was schließlich auch den erwünschten Erfolg brachte, indem Ford mit dem Quadricycle 1896 ein selbstangetriebenes Fahrzeug präsentieren konnte.

Der damit einhergehende Erfolg bestärkte Ford in seiner Vision, sodass er 1899 die Edison Illuminating Company verließ und gemeinsam mit dem wohlhabenden Geschäftsmann William H. Murphy am 5. August 1899 die Detroit Automobile Company gründete. Ford agierte in dieser Firma als Konstrukteur, während Frank R. Alderman als Manager des Unternehmens auftrat. Fords Ziel war es schon damals ein umfangreiches Sortiment an Personenkraftfahrzeugen auf den Markt zu bringen, wenngleich auch das erste markttaugliche Modell dann doch ein Lieferwagen, der unter dem Markennamen Detroit vermarktet wurde. Danach folgten noch einige PKW-Modelle bevor Ford schließlich das Unternehmen nach nur zwei Jahren,

etwa 20 fertiggestellten Fahrzeugen und einem Verlust von damals gigantischen 86.000 Dollar kurzerhand wieder auflöste, um daraufhin mit Hilfe von insgesamt 15 Kapitalgebern am 3. November 1901 die Henry Ford Company gründete, die sich allerdings nur dem Bau und der Entwicklung von Rennwagen widmete. Ford war klar geworden, dass er mit dem Erreichen immer neuer Rekorde im Automobilrennsport immer wieder in die Schlagzeilen und auf die Titelblätter der großen Tageszeitungen des Landes kam.

Den bedeutendsten Rennerfolg konnte Ford im Oktober 1901 für sich verbuchen, als er in Grosse Pointe mit Alexander Winton einen der angesehensten Automobilhersteller seiner Zeit schlagen konnte. Bei dem Rennen hatten sich dreizehn Fahrzeuge angemeldet, doch schafften es lediglich drei tatsächlich bis an den Start und am Ende gelang der Start nur Winton in seinem Winton Bullet 1 und Ford in seinem legendären „Sweepstakes“.

Die Geschichte dieses Rennwagens ist so außergewöhnlich, wie Henry Ford selbst es Zeit seines Lebens war. Der Wagen wurde innerhalb von nur zwei Monaten gebaut, wobei der Rahmen aus armiertem Eschenholz

bestand und einen Radstand von 2438 mm und eine Spurweite von 1422 mm aufwies. Die Federung erfolgte über zwei längs angebrachte Vollelliptik-Blattfedern pro Achse, als Antrieb diente ein von Ford eigens für dieses Modell entwickelter Zweizylinder-Boxermotor mit einem gigantischen Hubraum von 8.833 cm³, rund 26 PS Leistung und in etwa 1 Tonne Gesamtgewicht. Alle Zylinder waren einzeln gegossen und die Schwungscheibe alleine wog bereits 136 kg. Die Besonderheit dieses Fahrzeugtypen war, dass Ford einen „Vaporizer“, also einen Verdampfer anstelle des herkömmlichen Vergasers verwendete, also einer Vornahme der späteren Treibstoffeinspritzung. Die entstandene Kraft wurde über ein Zweigang-Planetengetriebe auf eine zentrale Kette übertragen, welche sie an das Differenzial an der Hinterachse weitergab, was dann die 28-Zoll-Drahtspeichenräder in Fahrt brachte. Bereits kurz nach dem Rennerfolg wurde Sweepstakes an einen Sammler verkauft, doch konnte Ford den Rennwagen 1936 wieder rückkaufen, dieser er steht bis zum heutigen Tage im Henry Ford Museum in Dearborn.

Dennoch wollte Ford nicht dem Begehren seiner Kapitalgeber folgen und möglichst luxuriöse Modell mit entsprechend hohen Margen bauen, nein. Sein Plan war bereits damals dahingehend angelegt, ein möglichst preiswertes Modell zu bauen, dass sich durch seine hohen Absatzzahlen rentieren sollte. Aufgrund dieser recht unterschiedlichen Ansichten über die Produktion kam es schließlich zum handfesten Streit mit den Geldgebern. Henry Ford verließ die Firma 1902 mit einer mittelmäßigen Abfindung, jedoch mit der vertraglichen Zusicherung seinen Namen nicht länger im Firmennamen zu belassen, sodass Ford dadurch in Zukunft erneut unter seinem Namen Autos bauen konnte, die Henry Ford Company wurde von dem Inhaber schließlich in Cadillac Motor Company umbenannt, womit man den Gründer der Stadt Detroit, Antoine de la Mothe Cadillac eine beson-

dere Würdigung zuteil werden lies. Zwei Jahre nach Henry Fords erster Firmengründung war auch bereits seine zweite Firma unter neuem Namen tätig und er mehr oder weniger freundlich auf die Straße gesetzt worden. Er hatte also kaum finanzielle Mittel, doch immer noch seinen Traum von einer Massenautomobilproduktion.

Zeit der großen Rekorde

Als Nachfolger des Sweepstakes gelten der 999 und der nahezu idente Arrow, welche beide im Sommer 1902 entstanden und von der amerikanischen Radfahr-Legende Tom Cooper finanziert wurden. Cooper hatte sozusagen von Radrennen auf Automobilrennen umgesattelt und war darin ausgesprochen erfolgreich. Die beiden neuen Ford-Modelle hatten nun bereits einen wassergekühlten Vierzylinder-Reihenmotor und eine batteriegesteuerte Doppelzündung zu bieten.

Um massiv Gewicht einzusparen, gab es weder ein Getriebe noch ein Differenzial und überhaupt gab es eigentlich streng genommen überhaupt keine Karosserie. Lediglich der Fahrer verfügte über einen Sitz, der Mechaniker, der als Beifahrer fungierte, musste ständig auf dem Fahrgestell herumturnen, um nicht von Bord geworfen zu werden.

Aber immerhin schaffte es Ford, so eine für damals gigantische Leistung, von 70 PS zusammenzubringen. Ein weiterer Fahrer, Barney Oldfield gewann mit dem 999 nicht nur 1902 den Manufacturer's Challenge Cup, sondern gewann auch das Rennen von Grosse Pointe und fuhr am 20. Juni 1903 in Indianapolis als erster Mensch die Meile unter einer Minute. Mittlerweile hatte Henry Ford am 16. Juni 1903 die Ford Motor Company gegründet und konnte sich für diesen Neustart wohl kaum eine bessere Werbung wünschen.

Am 12. Januar 1904 erreichte er auf dem gefrorenen Lake St. Claire eine Geschwindigkeit von 91,37 mph (in



Henry und Edsel Ford zwischen Fords Pototypen und 15. Millionsten Ford Automobil

etwa 147 km/h) was ihm den Weltrekord sicherte. All diese Rekorde und Siege machten den Namen Henry Ford zu einer soliden Größe im Automobilsport, was auch in Folge die Nachfrage nach seinen Fahrzeugen rasant ansteigen ließ.

Mit derartig positiven Rückenwind machte sich Ford an die Konstruktion eines neuen Modells, das unter Mitwirkung des ungarisch-stämmigen Automobilkonstruktors József Galamb 1908 schließlich unter dem Namen Model T auf den Markt kam.

Auch mit diesem Modell gewann Ford in den Jahren 1909 bis 1913 eine Vielzahl von Rennen. Allerdings weigerte man sich ihn beim berühmten Indianapolis 500, im Jahre 1913, zuzulassen, mit der Begründung, der Wagen sei „um mindestens 1000 Pfund“ zu leicht, um als Rennwagen gelten zu können. Diese Abfuhr verärgerte Henry Ford so sehr, dass er sich in der Folge gänzlich aus dem Renngeschäft zurückzog und sich vornehmlich der Entwicklung und Produktion des Modell T widmete.

Jeder zweite Wagen – ein Modell T

Mittlerweile war die Nachfrage nach „Tin Lizzy“, wie das Modell T liebevoll von der Bevölkerung genannt wurde, derartig groß geworden, dass Ford diese mit herkömmlichen Produktionsabläufen nicht mehr abdecken konnte. Er wagte das bisher in der Fertigungstechnik noch nie da gewesene und stellte die Produktion in weiten Teilen auf Fließbandfertigung um, worin man auch das tatsächliche Erfolgsgeheimnis Fords sehen kann. Durch die Fließbandproduktion konnte Ford dem Automarkt enorme Stückzahlen garantieren, wobei der Preise mit größeren Produktionszahlen auch für den Kunden deutlich nach unten ging. Dies bedeutet, dass Ford die Einsparungen, die er durch diese besonders rationelle Form der Massenproduktion erzielte, in weiten Teilen an den Endverbraucher weitergab. Dies wiederum führte zu einer steigenden Nachfrage. Man könnte also hier eine Perpetuummobile-Formel ableiten, die in etwa lautet: Preis runter = Nachfrage rauf = Preis runter usw. Eine weitere Säule





Die berühmte Fließbandszene aus Chaly Chaplins Film „Modern Times“, in der er die Zustände in Fords Fabriken offen anprangerte

von Fords bilderbuchartigen Erfolg, vermeide jegliche Gier, sondern investiere stets in deine Kunden.

Ford erkannte also wie kaum einer vor ihm, dass es wesentlich war, das Basisprodukt zu einem möglichst günstigen Preis zu erzeugen, was bedeutete, dass dieses immer mehr vereinheitlicht und simplifiziert werden muss. Das führte beispielsweise zu Fords legendärem, und auch in seiner Autobiografie nachzulesendem Ausspruch: „Jeder Kunde kann seinen Wagen beliebig anstreichen lassen, wenn der Wagen nur schwarz ist.“ Geht man dieser Aussage auf den Grund, dann findet man heraus, das Schwarz nicht nur die erste industriell hergestellte Farbe war, sondern auch jene, die am schnellsten trocknete. Damals wurden die Karosserieteile noch in riesigen Lagerhallen luftgetrocknet, was eine möglichst kurze Trocknungszeit für die Produktionshöhe absolut relevant machte.

Wer nicht wirbt, stirbt!

Ford zählte auch zu den absoluten Werbegiganten seiner Zeit, da er gute Werbung nahezu mit einem

guten Produkt gleichstellte. So sagte er auch einmal treffend: „Wer aufhört zu werben, um Geld zu sparen, kann ebenso die Uhr anhalten, um Zeit zu sparen!“

Ford war also in sehr vielen Bereichen seiner Zeit absolut voraus und obendrein dabei noch absoluter Realist, da er auch den berühmten Ausspruch tätigte: „Ich weiß, die Hälfte meiner Werbung ist rausgeschmissenes Geld. Ich weiß nur nicht welche Hälfte“. Dieser Satz hat wahrscheinlich bis zum heutigen Tage kaum an Richtigkeit verloren, und auch die ebenfalls von Ford stammende Aussage: „Werbung kostet Geld, nicht werben kostet Kunden“, ist eine Erkenntnis, die auch heute viele Unternehmer zu Herzen nehmen sollten. Subsumiert hat Ford all seine Gedanken zum Werben unter dem einfachen Leitsatz: „Wer nicht wirbt, stirbt“; hart aber wahr.

Durch die Massenproduktion, die hohe Qualität seiner Fahrzeuge und die absolute Werbeoffensive gelang es Ford, dass rund um 1918 jeder zweite Wagen auf Amerikas Straßen ein Modell T war, bis zur Einstellung der Tin Lizzy Produktion 1927 waren

über 15 Millionen Wagen von Fords Fließbändern gerollt, was Henry Ford einen Platz auf der Liste der reichsten Männer aller Zeiten verschaffte, er rangiert dort auf Platz acht vor dem amerikanischen Schiffs- und Eisenbahnkönig Cornelius Vanderbilt und hinter Muammar al-Gaddafi. Die Liste wurde inflationsbereinigt errechnet und weist Ford ein Vermögen von rund 199 Milliarden Dollar aus, ausgehend davon, dass 1 Million US-Dollar 1913 beispielsweise 2,2 Milliarden US-Dollar in 2013 entspricht. Auf den Top drei Plätzen findet man übrigens den mittelalterlichen König des Staates Mali mit rund 400 Milliarden, die Familie Rothschild mit knapp 350 Milliarden und John D. Rockefeller mit 310 Milliarden Vermögen. Nach aktuellen Größen wie Bill Gates, Steven Jobs, Jeff Bezos oder Donald Trump sucht man auf dieser Liste eher vergebens.

Fords modernes Sozialverständnis

Henry Ford gilt für viele als der tatsächliche Vater des Effizienzlohnes, worunter man eine Entlohnung versteht, die weit über dem herkömmlichen Lohnniveau liegt, wobei der Sinn dieser überdurchschnittlichen



Chaplin zu Gast in einer von Fords Fabriken, sichtlich lachte nur der Komiker bei dieser Begegnung während Edsel und Henry unterkühlt wirken

Entlohnung darin besteht, die Mitarbeiter in ihrer Produktivität anzuspornen und Fluktuationskosten weitgehend zu vermeiden. Interessanterweise sagte Ford selbst, der seinen Mitarbeitern 1914 anstelle des Mindestlohnes 2,34 Dollar damals nahezu unvorstellbare 5 Dollar bezahlte und das bei gleichzeitiger Einführung einer Achtstundenwoche, dass es ihm nicht vorrangig um das Wohlbefinden seiner Belegschaft, sondern um die Steigerung der Kaufkraft ginge, denn nur durch gesteigerte Kaufkraft und genügend Freizeit, um das Verdiente auch auszugeben kann eine florierende Konsumgesellschaft gewährleistet werden. Außerdem vertrat Ford die Meinung, dass wenn einer mehr Zeit hätte, sein Auto zu fahren, so würde er auch schneller wieder einen Neuwagen brauchen.

Auf der anderen Seite gab es in Fords Betrieben ein striktes Gewerkschaftsverbot, dass er auch durchaus mit Einschüchterungen untermauern ließ. Erst nach Henry Fords Ausscheiden aus dem Unternehmen, dessen Vorsitz er bereits 1919 an seinen Sohn Edsel Ford abgetreten hatte, kam es zu einer

gewerkschaftlichen Organisation innerhalb der Ford-Werke und in Folge auch zu ersten wirklichen Tarifverhandlungen.

Edsel Ford verstarb übrigens bereits am 23. Mai 1943, was die Nachfolgefrage akut werden ließ. Nachdem sich diese nicht in Henry Fords gewünschter Richtung entwickelte, übernahm der 79-Jährige wieder selbst den Vorsitz des Unternehmens. Durch die wirtschaftlich schwierigen Kriegsjahre kam das Unternehmen in finanzielle Turbulenzen, da es einen monatlichen Verlust von etwa 10 Millionen Dollar verbuchte, dennoch versuchte Ford seine Belegschaft so gut es ging zu halten und schuf eigene Krisenprogramme, um seine Mitarbeiter und deren Familien zumindest mit dem Notwendigsten versorgen zu können.

Zu Kriegsende übergab Henry Ford schließlich den Vorsitz des Unternehmens an seinen Enkel Henry Ford II., der das Unternehmen, dem er bis zu seinem Rücktritt 1980 als CEO und Aufsichtsratsvorsitzender treu blieb, ab 1960 gemeinsam mit dem späteren amerikanischen

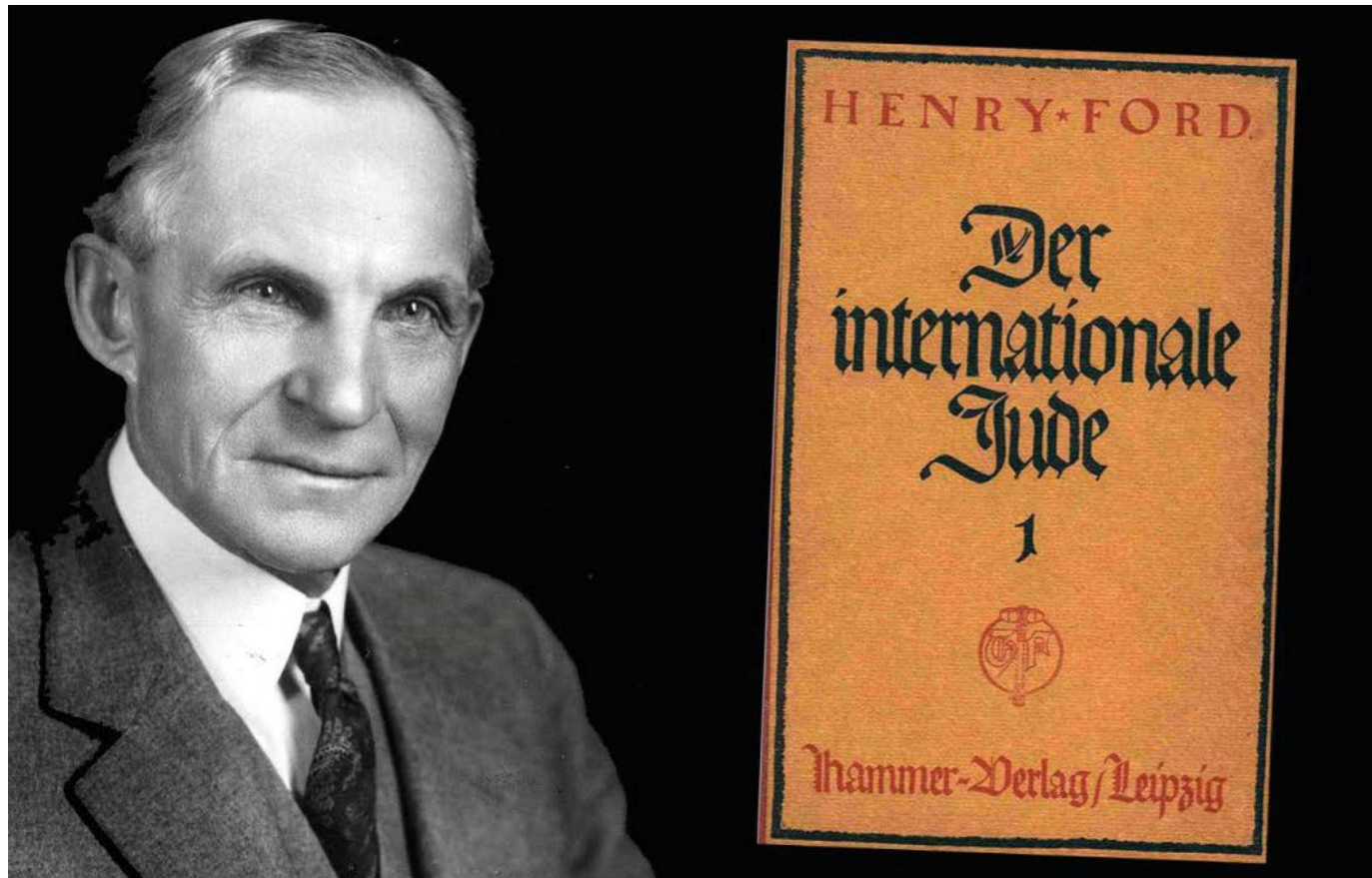
Verteidigungsminister und Weltbankpräsidenten Robert Strange McNamara und Lee Iacocca führte. Iacocca wurde einmal gefragt, wie er es dann geschafft hätte, die Produktivität des Ford-Konzerns zu steigern. Seine Antwort: Ich habe die Aufzüge schneller fahren lassen.

Philanthrop und Judenfresser

In vielen Punkten mag Henry Ford gewiss Zeit seines Lebens ein wahrer Menschfreund gewesen sein, wenngleich auch nicht immer ganz uneigennützig. Dennoch gab es auch den einen oder anderen Fleck auf seiner gerne als makellos dargestellten weißen Weste. Eine ganz besonders interessante Fehde entspann sich zwischen Henry Ford und Charlie Chaplin, der Fords Fließbandfertigung zum Synonym für monotone und langfristig, sogar verdummende Arbeit hochstilisierte.

In seinem Film „Modern Times“ zeigt Chaplin das Bild eines Fließbandarbeiters, der auch nach Feierabend nicht damit aufhören kann, jene Bewegung, die während des Arbeitstages monoton durchführen muss, weiter auszuüben. Chaplins offene





Ford mit seiner offen antisemitischen Buchreihe „Der internationale Jude“, die sich vor allem auch in NAZI-Deutschland großer Beliebtheit erfreute

Kritik brachte ihm allerdings nicht nur Lob ein, ganz im Gegenteil, der Film, der heute als Meisterwerk gefeiert wurde, flopfte an den Kinokassen und Chaplins, der ja selbst gebürtiger Brite war, harsche Kritik am amerikanischen Kapitalismus ließ Gerüchte laut werden, er würde mit dem Kommunismus liebäugeln.

In der Folge wurde er vom Kommunistenjäger Senator McCarthy unter Beobachtung gestellt und ein über 2.000-seitiger Bericht verfasst, allerdings wurde Chaplin nie vor McCarthys gefürchtetes Tribunal zitiert.

Chaplin, der behauptete, dass der Film Modern Times von den Erzählungen junger Arbeiter aus den Ford-Fabriken inspiriert war, schwadronierte einmal. „Maschinen sollen den Menschen dienen, statt Tragödien auszulösen“, worauf Ford trocken bemerkt haben soll: „Menschen sollen lernen, Maschinen zu bedienen, dann werden sich die Tragödien wie von selbst auflösen.“

Als Chaplin schließlich 1936 selbst eine von Henry Fords Fabriken besuchte, begegnete ihm Ford ausgesprochen kühl und war nach eigenen Angaben froh, als der Pressetermin zu Ende war. Ford soll danach in kleinem Kreise gesagt haben, wenn die Menschen diesen Mann tatsächlich für komisch halten, dann es steht es um den Humor der Amerikaner schlechter als ich befürchtet habe.

Ford war aber nicht nur der väterliche Arbeitgeber, sondern in vielen Punkten mit Sicherheit auch ein wahrhaftiger Tyrann. So unterhielt er eine eigene Abteilung, das Sociology Department, dessen Aufgabe darin bestand, die Arbeiter im Beruf, aber auch in der Freizeit zu überwachen. Ford hatte strenge Regeln dafür ausgearbeitet, was seine Arbeiter essen sollten, wie sie wohnen sollten und wie sie sich kleiden sollten, ja sogar eine Liste von erwünschten Freizeitaktivitäten gehörte zu Fords Idealbild des amerikanischen Arbeiters. Wer diesem erwiesenermaßen nicht entsprach, musste mit Lohnab-

zügen rechnen. Auch unterhielt Ford ein sogenanntes Service Department, das eigentlich nichts anderes als eine von Fords Freund und Ex-Boxer Harry Bennet geleitete Schlägertruppe, die in Fords Fabriken „für Ordnung“ sorgte. Diese gingen mitunter derartig brutal vor, dass man sie hinter vorgehaltener Hand „Fords Gestapo“ nannte. Ford erhielt dadurch den fragwürdigen Spitznamen „Diktator von Detroit“, und die New York Times publizierte einen Artikel über Ford unter dem Titel „Mussolini of Highland Park“.

Den schwärzesten Schatten wirft allerdings nicht der Umgang mit seinen Mitarbeitern über Henry Fords Strahlemann-Image, sondern, was viele nicht wissen, sein menschenverachtender Antisemitismus und seine Sympathie für Hitler und Konsorten.

Die 1933 in Deutschland an die Macht gelangten Nationalsozialisten waren voll von Bewunderung für Henry Fords Modell einer Massenproduktion unter gleichzeitiger Stabilisierung



Henry Ford bekommt von den Nazis das Großkreuz des Deutschen Adlerordens verliehen, dass er bis zu seinem Tode stets in Ehren hielt.

eines Massenabsatzmarktes. Heinrich Himmler beschrieb Henry Ford in einem Brief als einen „der wertvollsten, gewichtigsten und geistreichsten Vorkämpfer“ und Hitler selbst nannte Ford sogar eine „Inspiration“. Allerdings bezogen sich diese Lobeshymnen nicht etwa auf Fords Automobilproduktion, sondern auf dessen offen zur Schau getragenen Judenhass.

Henry Ford publizierte sein 1920 eine Buchreihe unter dem Titel „The International Jew, the World's Foremost Problem“, die von menschenverachtendem Antisemitismus getragen wurde. So heißt es dort beispielsweise: „Die Lösung der Judenfrage ist in erster Linie Sache der Juden; tun sie es nicht, so wird die Welt sie lösen!“, Zeilen aus Fords Feder stammten und eine Haltung, für die er 1938 sogar mit dem Großkreuz des Deutschen Adlerordens ausgezeichnet wurde, die höchste Auszeichnung die Nichtdeutschen verliehen werden konnte. Neben Ford erhielten auch General-Motors-Chef James Mooney und der IBM Präsident Thomas J. Watson auf

Empfehlung Heinrich Himmlers diese Auszeichnung. Ford und Mooney bekamen sie, weil beide auch Werke auf deutschem Boden unterhielten und Watson erhielt sie, da die Lochkartenverarbeitung, die IBM sozusagen als Vorläufer der digitalen Datenverarbeitung auf den Markt gebracht hatte, laut Reichsführer SS Himmler, ungemene Dienste bei der Erfassung der Juden leistete.

Watson gab 1940 die Auszeichnung übrigens zurück, während Ford und Mooney sie bis zu ihrem Tode in Ehren hielten. Auch wenn sich Ford etwa ab 1927 zu keinerlei öffentlichen judenfeindlichen Aussagen mehr hinreißen ließ, so war er doch bis zum Kriegseintritt der USA ein bedeutender Gönner der Nazis, der recht bedeutende Summen an die NSDAP spendete, die ihm wiederum mit Aufträgen für die Wehrmacht sowie mit jüdischen Zwangsarbeitern versorgte.

Am Ende ist und bleibt Henry Ford der wahrscheinlich größte und wegwei-

sendste Pionier der Automatisierung, der wesentlich zu unserer heutigen Konsumgesellschaft beigetragen hat, indem es ihm durch kostengünstige Produktionsmethoden gelungen ist, das Automobil, das einstmals nur einer sehr wohlhabenden Oberschicht zugänglich war, für die breite Öffentlichkeit zu demokratisieren.

Außerdem war er ein leidenschaftlicher Rennfahrer und ein großer Wirtschaftsstratege; Schade nur, dass die dämonischen Züge des nationalsozialistischen Regimes nicht erkannt hatte und somit für immer das Stigma des Antisemiten mit in einer Biografie tragen wird.

Ford starb am 7. April 1947 im Alter von 83 Jahren in seinem Anwesen Fair Lane in Dearborn, als Todesursache wurde eine Hirnblutung attestiert.

Ford hinterließ übrigens auch seine eigene Autobiografie unter dem Titel „Mein Leben und Werk“, von der ich eine persönlich gewidmete Ausgabe mein Eigen nennen darf.

