

# HISTORY: HENRY FORD UND DIE SCHÖNE NEUE WELT VON DEARBORN

*Posted on 28. Januar 2022*

Heute beschäftigen wir uns mit Henry Ford.

Henry Ford war als Ingenieur, Organisator und als Vermarkter seiner Automobile ein Genie. Zeitweise war Ford sogar der reichste Mann der Welt. Seine Autos erreichten bisweilen einen Marktanteil von über sechzig Prozent. Ford hat sicher auch Positives geleistet: Er hat die Löhne seiner Mitarbeiter in Glanzzeiten überdurchschnittlich hoch angesetzt. Er hat den sparsamen Umgang mit Werkstoffen praktiziert. Zu seinen weniger löblichen Eigenschaften gehört ein totalitärer, ja man kann ohne Weiteres sagen: ein faschistoider Umgang mit seinen Mitarbeitern. Henry Ford hat zudem skrupellos mit allen politischen Systemen, sei es nun Kapitalismus, Faschismus oder Stalinismus wunderbar profitable Geschäfte gemacht. Und schließlich hat er die Nationalsozialisten vom ersten Augenblick an großzügig mit Geldspenden unterstützt. In Hitlers Arbeitszimmer im Münchner Braunen Haus hing nämlich ein übergroßes Bild von Henry Ford. Und Henry Ford hatte mit viel Geld eine Presse aufgebaut, die hemmungslose antisemitische Hetze verbreitete. Fords Aufsatzsammlung „Der Internationale Jude“ war bei der NSDAP von Anfang an obligatorische Schulungslektüre.

Das alles ist nicht zuletzt durch meine Publikationen mittlerweile gut bekannt. Wer es wissen will, der kann es jetzt wissen. Heute konzentrieren wir uns nun allerdings auf einen anderen Aspekt. Nämlich darauf, wie Ford in seinem Fabrik-Komplex in Dearborn, einem Ort im US-Bundesstaat Michigan, eine Keimzelle des Totalitarismus zu errichten wusste. Wer genau hinschaut, wird sicher Parallelen zur Gegenwart unschwer erkennen.

Im Herbst 1908 schraubten Henry Ford und seine Mechaniker das erste Exemplar eines neuartigen Minimalautos für jedermann in Dearborn zusammen. Bis dato gab es nur Luxuskarossen für die begüterten fünf Prozent der Bevölkerung der Vereinigten Staaten, ganz oben auf der Gesellschaftsleiter. In jenem ersten Stadium der Produktion des neuen Volksautos ahnte noch niemand außer Ford, welche tiefgreifenden Veränderungen das Modell T für die Struktur moderner Industriegesellschaften mit sich bringen würde.

Doch der durchschlagende Erfolg der „Tin Lizzy“ (auf Deutsch etwa: „Blechliesel“) elektrisierte nicht nur die

US-Amerikaner, die wiederholt forderten, Ford solle sich als Präsidentschaftskandidat aufstellen lassen. Auch diesseits des Atlantiks fand Ford glühende Verehrer – besonders auf der extrem rechten Seite des politischen Spektrums:

„Das ausschlaggebende antisemitische Buch, das ich damals las und das Buch, das meine Kameraden beeinflusste (...) war das Buch von Henry Ford ‚Der Internationale Jude‘. Ich las es und wurde Antisemit. Dieses Buch hat damals auf mich und meine Freunde einen so großen Eindruck gemacht, weil wir in Henry Ford den Repräsentanten des Erfolges, den Repräsentanten aber auch einer fortschrittlichen Sozialpolitik sahen. In dem elenden, armen Deutschland von damals blickte die Jugend nach Amerika, und außer dem großen Wohltäter Herbert Hoover war es Henry Ford, der für uns Amerika repräsentierte.“ <1>

Mit diesen Worten versuchte sich der Chef der Hitlerjugend, Baldur von Schirach, bei den amerikanischen Richtern im Nürnberger Kriegsverbrechertribunal im Jahr 1946 einzuschmeicheln.

Doch zurück zu Fords bahnbrechendem Massenauto:

Das erste T-Modell aus dem Hause Ford wurde am 27. September 1908 noch nach guter alter Manier in einem überschaubaren Handwerksbetrieb in Dearborn gefertigt. Es gab in jenen Tagen eine Handvoll Manufakturbetriebe, in denen Nobelkarossen in Handarbeit zusammengeschrubt wurden. Die Automanufakturen in den USA hatten sich zu einem Kartell vereinigt. Sie verabredeten ein gemeinsames Niveau im Endverkaufspreis ihrer selbstfahrenden Kutschen. Ford profilierte sich als mutiger Aufrührer gegen das Kartell. Senkungen im Produktionspreis gab er sofort an die Kunden weiter. Das Kartell überzog Ford daraufhin mit einer Prozesslawine, die von 1903 bis 1913 anhielt. Im sogenannten Selden-Prozess wollte das Kartell Ford sogar untersagen, PKWs zu bauen. Denn ein Kartellanwalt namens Selden hatte 1879 ein Patent für straßengängige Lokomotiven angemeldet. Im Gegensatz zu den Auto-Kartellisten zahlte Ford keine Patentgebühren. Deswegen sollte ihm die Autoproduktion untersagt werden. Obwohl Ford alle Prozesse in dieser Sache verlor, produzierte Ford munter weiter und drückte seine Konkurrenten derweil glatt an die Wand.

Denn Ford verkaufte sein neues Modell T an jene fünfundneunzig Prozent der US-Konsumenten, die die

Manufakturbesitzer bislang als Kundschaft gar nicht im Visier hatten. Ab 1909 produzierte Ford, sehr zum Entsetzen seiner Ingenieure und Vertragsverkäufer, ausschließlich das anspruchslose Modell T. Es sollte auch kein Typenwechsel mehr stattfinden wie bei der Konkurrenz. Stattdessen sollten die annähernd 9.000 Einzelteile der Tin Lizzy immer weiter perfektioniert werden. Das Auto sollte robust und technisch von solcher Einfachheit sein, dass jeder Besitzer selber alle wesentlichen Reparaturen vornehmen konnte. Ford setzte beim Autobau 20 verschiedene Stahlsorten ein. Durch den Einsatz des leichten und hochgradig belastbaren Vanadiumstahls konnte ein vergleichsweise kleiner und leichter Motor den Brennstoffverbrauch senken. Schrittweise wurde der Preis des Modell T ebenfalls immer weiter gesenkt.

Das berühmte Fließband, das immer mit Fords Modell T in Verbindung gebracht wird, kam jedoch erst nach und nach zum Einsatz. Am 1. April 1913 rollt das erste Fließband in Dearborn an. Rund um das Fließband hatte Ford eine neuartige Industrieanlage bauen lassen, die sich von den bisherigen Automanufakturen radikal unterschied. Der Produktionsprozess wurde untergliedert in kleinstmögliche Arbeitssegmente, die von ungelernten Arbeitern ausgeführt werden konnten. Jene Ingenieure und Facharbeiter, die bislang die Autos zusammengeschaubt hatten, rückten jetzt auf in den Bereich Arbeitsplanung und Qualitätskontrolle. Ein Massenproletariat aus den verschiedensten Zuwanderervölkern saß auf engstem Raum zusammengepfercht. Denn jeder überflüssige Schritt bedeutete Energievergeudung. Die Arbeiter wechselten sich im Takt von drei Achtstundenschichten ab: „Nicht eine Sekunde vom Arbeitslohn geht verloren, Tag und Nacht rollt das Band, an das Menschen geflochten sind.“ <2> So berichtete Egon Erwin Kisch seinem europäischen Publikum.

Der technologische Vorsprung der Ford-Werke ist zunächst derart gewaltig, dass Ford-Produkte einen Marktanteil von über sechzig Prozent in den USA erreichen. Und die Gewinnspanne ist so gigantisch, dass Henry Ford im Januar 1914 aus freien Stücken seinen 26.000 männlichen Mitarbeitern, die das zweiundzwanzigste Lebensjahr erreicht hatten, eine Sonderausschüttung von insgesamt zehn Millionen US-Dollar zukommen ließ. Regulär erhielt jeder ungelernte Arbeiter damals bereits einen Tageslohn von 5 Dollar. Für Hilfsarbeiter damals eine beachtliche Summe.

Dafür durften sich die Arbeiter aber auch nur mit Ford-Autos auf dem Werksparkplatz sehen lassen. Sonst

folgte unweigerlich die Entlassung. Die Urbanität wurde glatt revolutioniert durch die neue Volksmobilität: Die Schlafstädte im Grünen haben ihren Ursprung nämlich in dieser Ford-Innovation. Das ist kein Zufall, denn Ford verabscheute die Städte und wollte Industrie und Wohnen in einer breit in die Landschaft gestreuten Symbiose mit der Landwirtschaft inmitten von Grünflächen angesiedelt sehen. Dies war die Geburtsstunde der Suburbs und des Pendlerverkehrs.

In den Ford-Werken herrschte peinliche Sauberkeit. Zudem wurde jeder Abfall und jeder Ausschuss sofort wieder einer eigens eingerichteten Recyclingabteilung zugeführt. Doch auch der Rohstoff „menschliche Arbeitskraft“ sollte maximal ausgenutzt werden. Ford predigte in seinen Büchern die Unsinnigkeit jeglicher Sozialhilfe und jeglicher privater Wohlfahrt. Er war fest davon überzeugt, dass es für jeden Menschen einen geeigneten Arbeitsplatz gebe: „Volkswirtschaftlich bedeutet es den höchsten Grad von Verschwendung, die körperlich Minderwertigen der Allgemeinheit zur Last zu legen (...)“ <3> So Ford in seinen Erinnerungen.

Seine Arbeitsingenieure hatten herausgefunden, dass es in den Ford-Werken exakt 7882 primitive Handreichungen gibt. Das verteilt sich, so sagt Ford, wie folgt:

*„Von diesen waren 949 als Schwerarbeit bezeichnet, die absolut gesunde, kräftige Männer erforderte; 3338 erforderten Männer von normal entwickelter Körperkraft. Die übrigen 3595 Verrichtungen erforderten keinerlei körperliche Anstrengung, sie hätten von den schwächtesten, schwächsten Männern, ja mit gleichem Erfolg auch von Frauen oder älteren Kindern geleistet werden können. Diese leichten Arbeiten wurden wieder unter sich klassifiziert, um feststellen zu können, welche den vollen Gebrauch der Glieder und Sinne beanspruchten, und wir stellten fest, dass 670 Arbeiten sich von Beinlosen, 2637 von Einbeinigen, 2 von Armlosen, 715 von Einarmigen, 10 von Blinden verrichten ließen.“ <4>*

Kranksein stellt also absolut keinen Grund dar, nicht für Ford zu arbeiten:

*„Wir haben mit Bettlägerigen Versuche angestellt – mit Patienten, die aufrecht sitzen durften. Wir bereiteten schwarze Wachstuchdecken über das Bettzeug und ließen die Leute Schrauben auf kleine Bolzen befestigen, eine Arbeit, die mit der Hand verrichtet werden muss und an der sonst fünfzehn bis zwanzig Mann in der Magnetabteilung beschäftigt sind. Die Insassen des Krankenhauses waren dazu genau so gut imstande wie die*

*Leute in der Fabrik und verdienten auf diese Weise ihren regelmäßigen Lohn. Ja, ihre Produktion war, soviel ich weiß, 20% höher als die gewöhnliche Fabrikproduktion. Keiner wurde natürlich zu der Arbeit gezwungen, aber alle waren arbeitswillig. Die Arbeit half ihnen die Zeit zu vertreiben, Schlaf und Appetit waren besser als zuvor, und die Erholung machte raschere Fortschritte.“ <5>*

*Ob das mit der Freiwilligkeit der Arbeit am Krankenlager so ganz stimmt, wissen wir nicht. Der bekannte deutsche Publizist der Weimarer Republik, Egon Erwin Kisch, der 1929 die Ford-Werke besichtigt, versichert: „Wer nicht imstande ist, weiterzuarbeiten, bekommt keinen Lohn und auch keine Krankenunterstützung.“ <6>*

Zu der gelegentlichen Spendierfreude des Henry Ford gesellt sich eine höchst unerfreuliche Eigenschaft. Die Produktionsanlagen in Dearborn und die damit verbundenen Arbeitersiedlungen bildeten die Keimzelle eines totalitären Überwachungsstaates. Ford hielt die Disziplinierung seiner ungelernten Spitzenverdiener am Fließband für unerlässlich, um sozialen Unruhen vorzubeugen, die sich aus dem Stress des beschleunigten Arbeitstakts ergeben könnten. Die Arbeitsbedingungen bei Ford waren bewusst so gestaltet, dass sich die Menschen am Fließband in höchster Anonymität gegenüberstanden. Dazu wieder Henry Ford: „*Persönliche Fühlungnahme gibt es bei uns kaum (...) Eine Fabrik ist schließlich kein Salon.*“ <7> Kisch meint, die Ford-Arbeiter seien allesamt Meister im Bauchreden. Das Reden ohne die Lippen zu bewegen von einem Kollegen zum nächsten nannte man „Ford-Whisper“. Gewerkschaften waren zudem strikt verboten. In der einzigen Arbeitspause von 15 Minuten waren Arbeiter ausschließlich damit beschäftigt, die Bockwurst und den Kaffee reinzuschlingen. Die Werkstoiletten waren dagegen meistens verschlossen.

Doch die Totalüberwachung machte nicht vor dem Werkstor halt. Wer bei Ford einen Arbeitsvertrag unterschrieb, willigte ein, dass die Werks-Security Auskünfte über die Konten der Arbeiter einzog. Bei der Anstellung im Hause Ford musste ein außerordentlich indiskreter Fragebogen ausgefüllt werden, der Auskünfte nicht nur nach den eigenen Lebensgewohnheiten, sondern auch nach den Lebensgewohnheiten der Angehörigen einforderte. Ein werkseigener Geheimdienst spionierte in den Wohnhäusern herum, woraus Ford kein Geheimnis macht:

*„Zu der Zeit, als wir die Löhne stark heraufsetzten, unterhielten wir allerdings ein starkes Aufsichtspersonal. Das häusliche Leben der Arbeiter wurde untersucht und der Versuch gemacht, festzustellen, was sie mit ihren Löhnen anfangen.“ <8>*

Und wenn die Werkspolizei feststellte, dass der Arbeiter in seiner Freizeit einem unsoliden Lebenswandel frönte, folgte unvermeidlich die Entlassung. Wer im Verdacht stand, aus dem Betrieb einen Gegenstand entwendet zu haben, musste eine „permission for seek“ unterschreiben. Dann rückte die private Werkspolizei in der Wohnung der Verdächtigten an und führte eine regelrechte Hausdurchsuchung durch. Als 1917 im Ersten Weltkrieg das Gesetz gegen Spionage und Aufstände alle gewerkschaftlichen und bürgerrechtlichen Gruppierungen dem Generalverdacht der Subversion für feindliche „jüdisch-kommunistische“ Mächte unterwarf, lieferte Ford bereitwillig 30.000 Fragebögen seiner Mitarbeiter an die halb staatliche, halb private American Protective League aus. In Geschäften und Frisiersalons saßen Spitzel und schrieben auf, was Fords Volk so dachte. Die Dossiers landeten auf dem großen Dienstweg direkt auf dem Tisch des Firmenpatriarchen.

Ab 1919 übernimmt ein bald gefürchtetes Triumvirat die Tagesgeschäfte bei Ford. Produktionsleiter Sorenson outet sich rasch als Hitler-Anhänger. W.J. Cameron kümmert sich um Public Relations. Der ehemalige Boxer Harry Bennett führt die Security-Abteilung. Er stellt bevorzugt ehemalige Strafgefangene ein. Auch das deklariert Ford in seinen Büchern als Wohltätigkeit – nämlich als seine Art von Resozialisierung. Zudem fungieren Kriegsveteranen von der American Legion als Schlägertrupps gegen Gewerkschaften. Fords Branchenkonkurrenten wie z.B. General Motors kopieren nicht nur dessen industrielle PKW-Produktionstechniken. Auch rund um General Motors bildet sich ein kleiner totalitärer Staat im Staate. Nach dem Modell der SA und der Ford-Security sorgen die so genannten Silver Shirts für Ruhe und Disziplin in Werkshallen und Arbeitersiedlungen. Einwanderergruppen werden skrupellos gegeneinander aufgehetzt. So setzt Ford Afroamerikaner als Streikbrecher gegen Polen und Italiener ein.

Das Betriebsklima bei Ford wurde in den Zwanziger Jahren immer gereizter. Das lag nicht zuletzt am Starrsinn des Firmenpatriarchen. Während nämlich die Konkurrenz nicht schlief und immer komfortablere Autos zu immer günstigeren Preisen auf den Markt brachte, beharrte Ford darauf, das Modell T für alle

Zeiten zu produzieren. Außerdem konnte man bei der Konkurrenz Autos auf Raten kaufen. Ford lehnte das kategorisch ab. Der Marktanteil von Ford brach dramatisch ein. Endlich können die Mitarbeiter den Alten dazu überreden, 1927 die Produktion des Sauriers Modell T einzustellen, und für die Zukunft eine größere Modellpalette anbieten. Ford wurde dennoch immer geiziger. Um Löhne einzusparen, schickte er bedenkenlos die gesamte Belegschaft für Monate in die Arbeitslosigkeit. Auch Stammarbeiter wurden nach diesen so genannten Lay-offs zum Tarif eines Berufsanfängers wieder eingestellt.

Aldous Huxley hat in seinem berühmten Klassiker „Schöne Neue Welt“ ausgemalt, wie in einer gar nicht so fernen Zukunft die eben geschilderte harte Version des Fordismus sich entwickelt haben könnte. Wenn denn die Prinzipien des Autogottes aus Dearborn weltweit sich durchgesetzt haben. In Huxleys schauriger Dystopie werden die Menschen selber am Fließband gefertigt. Die Schöne Neue Welt hat den offiziellen Beginn der Menschheitsgeschichte auf das Jahr 1908 festgelegt, also dem Jahr, als die Produktion des Modell T aufgenommen wurde. Die Erinnerung an die Zeit davor ist getilgt. Das Motto: Geschichte ist Mumpitz. Ein Originalzitat aus dem Munde von Henry Ford („History is bunk!“). Das hatte Ford vor einem Kongressuntersuchungsausschuss gesagt, nachdem ihm die Abgeordneten beträchtliche Wissensdefizite bezüglich der US-amerikanischen Verfassung nachgewiesen hatten. In Huxleys Roman müssen ehrwürdige Persönlichkeiten als „Seine Fordschaft“ angesprochen werden. Einfachen Delta oder Gamma-Menschen entfährt schon mal der Ausruf: „Bei Ford!“, und sie bekreuzigen sich, indem sie mit den Händen ein T nachzeichnen. Das T ist an die Stelle des Christuskreuzes getreten. Ein geköpftes Christuskreuz. Nämlich das Kreuz der Blechliesel.

In der Schönen Neuen Welt von Aldous Huxley wird jeder Abfall, wie im wirklichen Leben in Dearborn, sofort recycelt. Sogar der Rauch aus den Krematorien wird noch einmal gefiltert und es werden ihm wertvolle chemische Substanzen entnommen. Die Verwertung des Menschen ist nun total geworden. Und Fords Modell T war für diese vollendete Schöpfung der Urknall.

Wir lernen aus der Vergangenheit, wie wir die Zukunft besser machen.



## Quellen und Anmerkungen:

- <1> Der Nürnberger Prozeß, Bd. 14, S.406/407
- <2> Egon Erwin Kisch, Paradies Amerika, Berlin 1948, S.298
- <3> Henry Ford, Mein Leben und Werk, Leipzig o.Jg., S.128
- <4> ebd., S.126
- <5> ebd., S.127/128
- <6> Kisch, Paradies, S.296
- <7> Ford, Leben, S.131
- <8> Ford, Leben, S.308

## Bildquellen:

<https://commons.wikimedia.org>

<https://www.booklooker.de/B%C3%BCcher/Aldous-Huxley+Sch%C3%B6ne-Neue-Welt-Ein-Roman-der-Zukunft-Illustrierte-Ausgabe/id/A02sWB0y0ikqb01ZZV>