

SPIEGEL ONLINE

29. Juli 2008, 19:19 Uhr

Henry Ford und die Nazis

Der Diktator von Detroit

Von Gesche Sager

Unternehmer, Wohltäter - und Hitlers Vorbild: Der amerikanische Autofabrikant Henry Ford revolutionierte nicht nur die Fließbandproduktion, mit seinem antijüdischen Thesen inspirierte er auch den deutschen Diktator - und erhielt dafür 1938 eine besondere Auszeichnung der Nazis.



Es war der Abend des 30. Juli 1938, Henry Fords 75. Geburtstag. Vor über 1500 prominenten Detroitern verlas der deutsche Botschafter in Cleveland, Karl Kapp, die Laudatio von einer Pergamentrolle, die von einem Mann unterzeichnet war, der schon seit Jahren ein glühender Verehrer des Automobilproduzenten war - Adolf Hitler.

Der so Geehrte strahlte, als schließlich vor seinen Augen ein rotes Kästchen geöffnet und das goldene Malteserkreuz umrahmt von vier kleinen Hakenkreuzen an die Brust seines weißen Anzugs geheftet wurde. Henry Ford war der erste Amerikaner, der diesen höchsten Orden des nationalsozialistischen Deutschland für Ausländer, das Großkreuz des Deutschen Adlerordens, verliehen bekam.

Gute Beziehungen zu Deutschland pflegte Henry Ford schon seit den zwanziger und dreißiger Jahren, als seine Firma mit General Motors um den lukrativen deutschen Markt konkurrierte. Hitler selbst bewunderte die amerikanische Art der Massenproduktion, und besonders bewunderte er Henry Ford, der ihm mit seinen antisemitischen Schriften eine Inspiration war, wie er 1931 einem Reporter aus Detroit erzählte. Der spätere Reichskanzler hatte zu diesem Zeitpunkt bereits ein Porträt des Fabrikanten neben seinen Schreibtisch gehängt.

Wohltäter mit Kalkül

Vielen Menschen galt Henry Ford als Wohltäter. In seinen Fabriken beschäftigte er nicht nur viele Arbeiter, die anderswo nicht eingestellt wurden, wie Schwarze oder Einwanderer aus Osteuropa. Sie genossen in seinen Werken auch besonders gute Arbeitsbedingungen: Niemand musste länger als acht Stunden am Tag und fünf Tage in der Woche arbeiten. Ford bezahlte ab 1914 einen Mindestlohn von fünf Dollar am Tag, einige Jahre später sogar sechs - zu einer Zeit, in der Zehn- bis Zwölf-Stunden-Tage bei einem Tageslohn um einen Dollar in vielen Fabriken noch die Regel waren. In den Ford-Werken sollten gut ausgeruhte und konzentrierte Arbeiter ihre besten Leistungen bringen - ein revolutionäres Konzept.

Doch es war nicht der reine Altruismus, der Henry Ford antrieb. Der Geschäftsmann machte seine Arbeiter zugleich zu seinen Kunden, denn sie hatten nun etwas Geld und Freizeit. Durch erhebliche Einsparungen in der Produktion waren Ford-Autos vergleichsweise billig. Die Arbeitsprozesse in den Fabriken waren bis ins letzte Detail standardisiert und rationalisiert. Die Einführung des Fließbandes ermöglichte es, die Produktion so in einzelne Arbeitsschritte zu zerlegen, dass kein Arbeiter lange angelehrt werden musste.

Das Klima in den Produktionshallen war angenehm. Stets waren sie gut belüftet und von Licht durchflutet. Nach dem Willen des Unternehmers sollte es keine dunklen Ecken geben, damit niemand auf dunkle Gedanken komme. Henry Ford achtete auch auf Sauberkeit - nicht nur in der Arbeitsumgebung. "Man kann ohne Reinlichkeit keine Moral haben", schrieb er in seiner 1922 erschienenen Autobiographie "My Life and Work".

"Fords Gestapo"

Eine Anstellung bei Ford war für viele Arbeiter erstrebenswert - sie hatte aber auch ihren Preis. Den hohen Mindestlohn erhielten die Beschäftigten nur, wenn sie sich an bestimmte Regeln hielten, denn Ford hatte eine genaue Vorstellung davon, wie ein "richtiger Amerikaner" zu leben hatte. Besonders Neueinwanderern machte der Unternehmer genaue Vorschriften darüber, wie sie ihre Wohnung einrichten, was sie essen und wie sie ihre Freizeit verbringen sollten.

Die Ford Motor Company unterhielt zu diesem Zweck ein eigenes Sociology Department, das den Lebensstil der Arbeiter unterstützen, vor allem aber überwachen sollte. Die eingestellten Soziologen gingen zu unangekündigten Kontrollbesuchen in die Wohnungen der Arbeiter. Wer dabei erwischt wurde, wie er Vorschriften missachtete, bekam Lohnabzüge.

Wegen seiner Überwachungsmethoden besonders berüchtigt war das von Ex-Boxer Harry Bennett geführte Service Department. Bennett hatte beste Kontakte in Detroit's Unterwelt. Seine Abteilung baute er zu einer Privatarmee aus, die nicht nur Arbeiter bespitzelte, sondern auch brutal gegen Gewerkschafter vorging. Wegen verschiedener gewalttätiger Aktionen, bei denen unter anderem friedliche Demonstranten verprügelt wurden, bekam die Truppe Mitte der dreißiger Jahre inoffiziell den Beinamen "Fords Gestapo".

Antisemitische Thesen

Henry Ford lenkte die Ford Motor Company von Anfang an wie ein Diktator. Es war wohl dieser Führungsstil, der 1928 die "New York Times" veranlasste, ihn als "Mussolini of Highland Park" zu bezeichnen.

So war Ford vielleicht ein Wohltäter - aber mit eigenem Überwachungsstaat.

Ford gab sich indes nicht nur wie ein Diktator, wie Hitler war auch er ein überzeugter Antisemit. Ausdruck dessen: der "Dearborn Independent", eine Zeitung, die Ford von 1919 bis 1927 herausgab. In seinen Artikeln unterstellte der Autor "den Juden" beispielsweise Faulheit und Raffgier: "Mehr als jede andere Rasse zeigt er [der Jude - Anm. d. Red.] eine ausgeprägte Abneigung gegen körperliche gewerbliche Arbeit, gleicht dies durch seine ebenso entschiedene Eignung zum Handel aus." Mehrere gerichtliche Klagen gegen solche Inhalte zwangen Ford schließlich, die Zeitung einzustellen.

1920 veröffentlichte Ford mit seinem Buch "The International Jew: The World's Problem" eine Sammlung antisemitischer Pamphlete, die zuvor im "Dearborn Independent" erschienen waren. Die These des Buchs lautete, das "Weltjudentum" habe sich zusammengeschlossen, um mit Hilfe seiner Macht im Wirtschaftssektor die Weltherrschaft zu erlangen.

Hitler hatte das Buch bereits in den zwanziger Jahren gelesen und bezeichnete es als große Inspiration. Die 1921 erschienene deutsche Übersetzung war später in NSDAP-Kreisen äußerst beliebt. Im gleichen Jahr finanzierte Ford auch die Übersetzung und Veröffentlichung der "Protokolle der Weisen von Zion" in den USA. Die Sammlung fiktiver Protokolle, die eine Weltverschwörung des "internationalen Judentums" beweisen sollten, ist die wahrscheinlich erste weitverbreitete Verschwörungstheorie.

Doppeltes Geschäft

Persönlich begegneten sich Ford und Hitler nie. Doch der Unternehmer profitierte von Nazi-Deutschland weit mehr als nur durch den Orden, den ihm die Nationalsozialisten verliehen. Während des Zweiten Weltkriegs war die Ford Motor Company in den USA der drittgrößte Rüstungslieferant für die US-Armee - gleichzeitig lieferten die Ford-Werke in Deutschland massenhaft Armeefahrzeuge an die deutsche Wehrmacht. Etwa ein Drittel ihrer Lkw stammte von Ford.

Trotz Bombardierung durch die Alliierten machte die deutsche Ford-Tochter in Köln in dieser Zeit blendende Profite. Nicht zuletzt, weil Ford seine Belegschaft in Deutschland 1943 zur Hälfte aus Zwangsarbeitern rekrutierte. Ab August 1944 gab es in dem Konzentrationslager Buchenwald sogar ein eigenes Kommando Köln-Ford. Die jahrelangen juristischen Auseinandersetzungen um eine Entschädigung der noch lebenden Zwangsarbeiter erlebte Henry Ford nicht mehr. Der Patriarch starb am 7. April 1947 im Alter von fast 84 Jahren.

Henry Ford war übrigens nicht der einzige Ausländer, der die Weihe mit einem Nazi-Orden voller Stolz entgegennahm. Vor ihm waren bereits Staatschefs wie Benito Mussolini und General Franco ausgezeichnet worden. Der US-Pilot Charles Lindbergh bekam das Verdienstkreuz im Oktober 1938 in Berlin vom Gründer der Gestapo, dem deutschen Wirtschaftsminister Hermann Göring angehettet. IBM-Präsident Thomas J. Watson, der sich das Kreuz ebenfalls hatte anhängen lassen, gab es 1940 zurück.

URL:

<http://www.spiegel.de/einestages/henry-ford-und-die-nazis-a-947358.html>