

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 14 (1924)

Heft: 33

Artikel: Henry Ford

Autor: Zulliger, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-642394>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

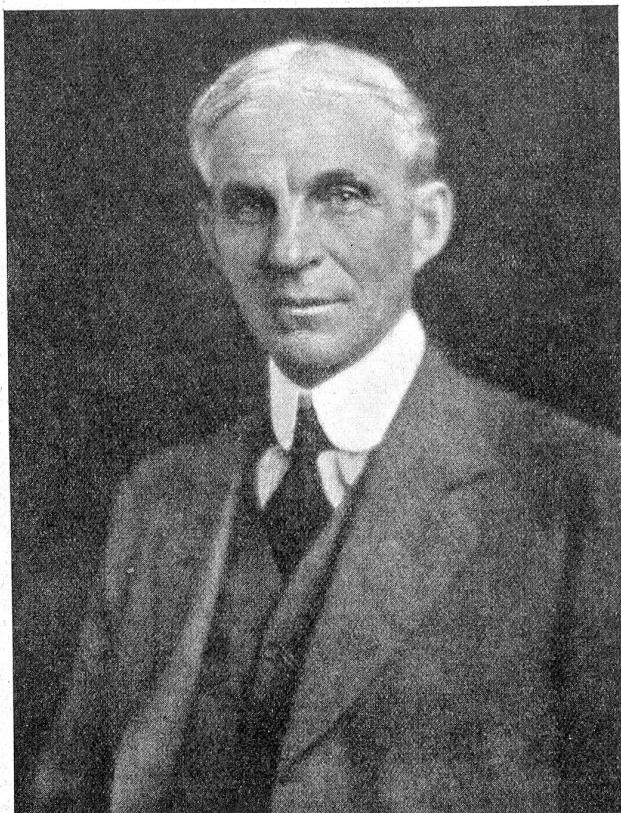
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Henry Ford.

Henry Ford.*)

Die Welt wird zusehends demokratischer. Wenn wir früher mit Büchern, Bildern, Statuen und Zeitschriftartikeln über gekrönte Häupter bis zur Uebersättigung versehn wurden, so wendet sich unser Interesse seit dem Weltkriege und der Monarchenabschöpfung mehr anderen Größen zu, die ihre Berühmtheit eigener Arbeit verdanken. Zwar sind wir noch nicht so weit, einheimische Persönlichkeiten neidlos anzuerkennen und zu feiern, wir suchen sie irgendwo in einem recht entfernten Lande.

Wenn wir an Ford denken und an all die Literatur und die Broschüren, die aus seinem Kreise über ihn stammen, so werden wir den unangenehmen Verdacht nicht los, daß sich der amerikanische Dollarkönig, der mit einem Auge nach dem Präsidentensthsessel schielte, eines sonst nur von höchst feudalen Herrschäften benutzten Mittels bedient, um Sympathien zu gewinnen und Reklame zu machen. Wir werden darin bestärkt, wenn wir die in schreienden Farben gehaltenen Umschläge, die billigen Buchpreise und die nach Massenfabrikation riechenden Klischeeabzüge sehen.

Diesen Eindruck erwacht zuerst auch die neueste Publikation über den Automobilmonarchen, Adolf Saagers „Henry Ford“, die schweizerischen Ursprungs ist.

Wenn wir uns jedoch in das Buch eingelezen haben, so schwindet nach und nach unser unangenehmer Eindruck und wir können uns schließlich wie der Autor an der Arbeit und am praktischen Lebenswerk Fords begeistern.

Henry Fords Großvater war ein irlandischer Bauer, der in der Mitte des vorigen Jahrhunderts nach den Vereinigten Staaten auswanderte und sich auf einem Landgute in Dearborn, in der Nähe der Stadt Detroit, ansiedelte. Sein Sohn William diente einem Farmer holländischer Abkunft in Treue mehrere Jahrzehnte, heiratete dessen Tochter und erbaute die Farm des Holländers. Henry Ford war ihr erstes Kind und verlebte eine schöne Jugend-

*) Henry Ford, Werden-Wirken. Ein Charakterbild von Ad. Saager, Verlag Hallwag, Bern 1924.

zeit in geordneten Verhältnissen. Er war besonders der Liebling seiner Mutter, obwohl sie ebenso streng und konsequent sein konnte wie der rauhere Vater, der ein bedächtiger, gegen Neuerungen misstrauischer Bauer war.

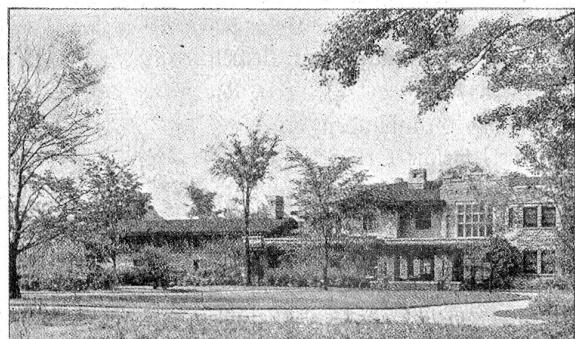
Henry hatte in seiner frühen Jugendzeit einen geschätzten Freund, der ein Dreirad besaß. Es wurde von den beiden Knaben oft bis zur körperlichen Erschöpfung benutzt, und schon damals kam dem jungen Ford der Gedanke: „Weißt du, wenn wir nur eine Maschine mit dem Rad verbinden könnten, damit es von selbst laufen würde!“

Er hatte bei einem Ausfluge mit seinem Vater, der sie in die Stadt Detroit führte, ein Lokomobil gesehen. Dieses Behikel hatte dem Knaben, der selber mit Leidenschaft allerlei bastelte und konstruierte, einen gewaltigen Eindruck gemacht.

Die Mutter Fords bezeichnete ihren Sohn als einen geborenen Mechaniker. Aus Nähnadeln, Uhrfedern und anderem primitiven Material versorgte er sich Werkzeuge, um Uhren auseinander zu nehmen und wieder zusammenzusetzen, und bald war er in der ganzen Umgegend als „Uhrendoktor“ bekannt, der seine Arbeit in Erholungsstunden verrichtete, gleichsam als einen Sport, und sozusagen nichts für seine wiederhergestellten Uhren verlangte. Bücher hingegen begeisterten ihn wenig. Er war für die Beobachtung und die Handarbeit. Deswegen geriet er nicht selten in Streit mit seinem Vater, der den Pröbeln seines Sohnes Misstrauen entgegenbrachte und aus ihm einen tüchtigen Farmer machen wollte, der einst sein Gut übernehmen und darauf reich werden sollte. Eines Morgens verließ der junge Ford ohne Mitwissen seiner Angehörigen sein Vaterhaus, um in die Stadt zu ziehen und dort in einer mechanischen Werkstatt Arbeit zu suchen.

In einer Maschinenwerkstatt wurde er als Lehrling aufgenommen. Dort vertauschte er das Leben in der freien Natur mit zehnstündiger Arbeit im engen Raum, die ihm nicht einmal so viel einbrachte, daß er davon seine Rölt und seine Wohnung bezahlen konnte. Aber er wußte sich zu helfen: er verdiente sich einem Juwelier, wo er täglich einige Stunden Uhren reparierte, um weiteres Geld zu verdienen. Dabei kam ihm der Gedanke, maschinell einen Uhrtyp herzustellen, der zu dreißig Cents hätte verkauft werden können. Eine solche Uhr wäre kein Luxus mehr gewesen, und sie wäre auch dem Unbemittelten erreichbar gewesen.

Er führte die Idee zur Massen-Uhrenfabrikation nicht aus, denn er erhielt eine Anstellung bei der Trockendampfmaschinengesellschaft, wo er seine Lehre beenden und sich weiter ausbilden konnte. Hier sah er, wie Dampfmaschinen gebaut wurden, es bot sich ihm auch die lange ersehnte Gelegenheit, mit einem Locomobile selbstständig zu fahren. Die Beschäftigung mit Dampfmaschinen gefiel ihm so gut, daß er nach Beendigung seiner Lehrzeit mit Freuden als Ar-



Henry Fords jetziges Heim auf der früheren Farm seines Vaters.

beiter der Westinghousegesellschaft trat, welche Landwirte und Fabrikanten mit Locomobilen versah.

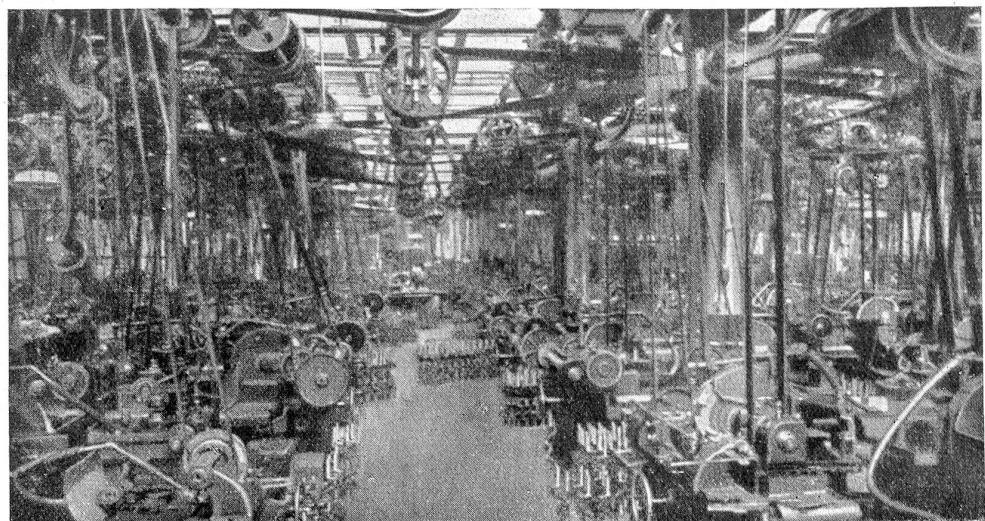
Ford zeigte geradezu einen Instinkt für Maschinen. Man ließ ihn einmal zu einem Fabrikanten rufen, der eine Dampfmaschine montiert hatte, aber die nicht gehen wollte. Der schlanke, sehnige Mechaniker sah sich, während man ihm den Fall vortrug, die boklige Maschine an, ging ein, zwei Male um sie herum, tat ein paar Griffe, legte die Hand ans Ventil, ließ Dampf ein, und die Maschine lief.

„Was haben Sie denn mit der Maschine getan?“ fragte der verblüffte Fabrikant.

„Nichts!“ lachte Ford, nahm seinen Lohn in Empfang und empfahl sich.

Wie er als Knabe einen Ruf als Uhrendoktor hatte, so wurde er bald der weitbekannte Maschinendoktor, der seine Behelfe wie Individuen behandelte und gleichsam verstand.

Seine neue Beschäftigung als Maschinenreparateur führte Ford aufs Land hinaus. Hier kam ihm die Idee einer Farmlokomotive, des „Traktors“. Damals ging die Runde durch die Vereinigten Staaten, daß es einem Erfinder gelungen sei, einen Gasmotor herzustellen. Ford verfolgte die Berichte darüber mit glühendem Interesse. An den Dampfmaschinen hatte er vorläufig nichts mehr zu lernen. Deshalb gab er die Stelle bei der Westinghousegesellschaft wiederum auf und begab sich nach Hause. Dort richtete er eine Sägemühle mit fahrbarem Motor ein. Das gefiel dem Vater schon besser und er hoffte, daß aus seinem verloren geglaubten Sohne doch noch ein praktischer Mensch werde. Der junge Ford baute sich ein Häuschen und führte eine Frau heim. Nun würde er sicherlich dafür besorgt sein, seine materielle Grundlage zu sichern und das Pröbeln an Maschinen und allerlei nichts-nützigen Erfindungen auf der Seite zu lassen, so dachte sein Vater. Aber Henry richtete sich bei Beginn des Sommers wiederum eine Werkstatt ein. Sein Ziel war, ein Gefährt zu erfinden, mit dem die Menschen, welche die Landstraßen benutzen müssten, leicht und sicher vorwärts kamen. Zu dieser Idee kam er auf einem Umwege. Er hatte die Traktoren einbürgern wollen, aber bald bemerkte, daß die amerikanischen Bauernschädel zu dick waren, um der Maschine zu trauen. Ford dachte nun, wenn sich der Bauer die Beschwerlichkeit des Landstraßenwanderns erleichtern könnte — nämlich wenn er ein Automobil erfinde — dann ständen sie auch dem Gedanken an maschinelle



Blick in eine der riesigen Maschinenhallen der Ford-Automobilwerke in Detroit.

Er baute einen „mechanischen Wagen“, der wohl funktionierte, aber auch den Fahrer in beständige Lebensgefahr brachte: der unter Hochdruck gehaltene Dampfkessel konnte jeden Augenblick explodieren. — Der Wagen war ein Fehlschlag.

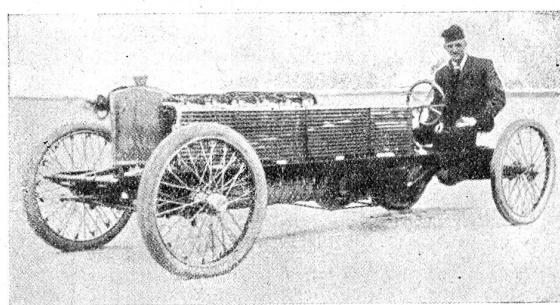
Da rief man ihn nach Detroit, um einen Gasmotor zu reparieren. Diese Arbeit brachte ihn auf den Gedanken, sein Fahrzeug mit einem solchen Motore zu versehen. Zugleich lernte er die Edison-Gesellschaft kennen, die sich alle zukünftigen technischen Wunder aus der Benutzung der Elektrizität versprach. Nur ein Mitglied der Gesellschaft schätzte den Gasmotor und war nicht so ausschließlich auf die Elektrizität eingeschworen: Edison!

„Fahren Sie mit Ihrer Maschine fort“, ermunterte er den jungen Ingenieur, „wenn Sie das Ziel erreichen, propheze ich Ihnen eine große Zukunft!“

Außer Edison, der heute Fords intimer Freund geworden ist, glaubte nur noch seine junge Frau an die Idee und den schließlich Erfolg ihres Gatten. Diesem gelang es nach jahrelangem Pröbeln, einen Wagen mit Gasmotorbetrieb herzustellen. Er konnte zwar nur in einer Richtung, vorwärts, fahren. Bald aber verbesserte ihn Ford so weit, daß man damit auch rückwärts fahren konnte. Der Direktor der Fabrik, in der er angestellt war, ermutigte ihn, einen elektrischen Wagen zu konstruieren, er erhöhte Fords Monatsgehalt auf 125 Dollar und — Ford gab seine Stelle auf, weil in seinem Kopfe ganz andere Pläne gewachsen waren.

Er gründete eine Automobilgesellschaft und besiegte mit seinem Fahrzeug den amerikanischen Champion Milton bei einem großen Rennen. Das Gebaren der Finanzleute der „Detroit-Automobilgesellschaft“ gefiel Ford jedoch nicht. Sie gingen nur nach möglichst großen Gewinnen aus, während er die Geldüberschüsse verwenden wollte, um seine Autos zu verbessern und zu verbilligen, damit es möglichst weiten Volkskreisen ermöglicht wurde, von seiner Erfindung Nutzen zu ziehen. Ford trat aus der Gesellschaft aus.

Nachdem sein Wagen neuerer Konstruktion bei einem Rennen auf dem zugefrorenen Eriesee noch einmal den ersten Preis davongetragen hatte, gründete er 1903 die „Ford-Automobilgesellschaft“, die mit 28,000 Dollar anfing und bald eine Milliarde gewonnen hat. Denn der Umsatz wuchs sehr rasch, weil Ford immer und immer wieder den Preis seiner Wagen herabsetzen konnte. Dabei nahm er seine Idee von der „Massenuhr“ auf dem Gebiete der Autoindustrie wieder auf: bei Ford fertigte man einen Autotyp und verführte das Publikum nicht



Ford auf dem Wagen „Pfeil“, mit dem er auf dem Eise des Eriesees einen 100 Meilen-Stunden-Rekord aufstellte.

Verrichtung der Feldarbeit nicht mehr so hochbeinig gegenüber.

durch allerlei Modetörheiten und „neue“ Typen. Um finanziell unabhängig von der Gesellschaft zu sein und seine eigenen geschäftlichen Ideen durchzuführen zu können, kaufte er den Hauptanteil der Aktien zum Kurse von 12,500 Dollar pro 100 Dollar pari wieder zurück und ernannte seinen 1893 geborenen Sohn Edsel als Geschäftsführer.

Der erfolgreiche Fabrikant hatte auch seine gewaltigen Feinde: die Hochfinanz und der Automobiltrust bekämpften ihn. Die Bankiers der Wallstreet in New York hätten gar zu gerne ihre Finger in das blühende Geschäft gestrekt, nachdem es ihnen nicht gelungen war, es zu unterdrücken, weil sich die Räuerschaft zu ihm schlug. Aber auch die Arbeiter seiner Werkstätten waren für ihn begeistert. Er verstand es, das Tailorsystem so einzurichten, daß es nicht geistvölkend für den Arbeiter wirkte, er verteilte jährlich 10 Millionen Dollar unter sie, führte schon 1914 den Achtstundentag und den freien Samstag ein und bestimmte 5, später 6 Dollar als Mindesttaglohn. Die amerikanische Finanzwelt prophezeite den Ruin. Statt dessen machte Ford Riesengewinne: 1914 waren es 32 Millionen, 1915 ihrer 40, 1921 schon 76 Millionen Dollar.

Mit dem echt amerikanisch unheimlich raschen Anwachsen des Fordschen Unternehmens kristallisierten sich im Kopfe des genialen Leiters nach und nach geschäftliche Grundsätze heraus, die dem gewohnten Gelächtsgebaren und der üblichen Routine des „Geldverdienens“ hohnsprachen. Ford zögerte nicht, in Büchern seine Ideen zu verbreiten. Sie sind zum Hauptteil in dem Buche vom „Internationalen Juden“ enthalten, das ihm viel Unfeindung brachte, zum Teil mit Recht: es geht nicht an, eine Gesellschaftsschicht oder religiöse Volksklasse für den Kapitalismus verantwortlich machen zu wollen in einer Zeit, wo wir die Erfahrung tagtäglich machen können, daß die sogenannten „Christenjuden“ meist weit schlimmere Elemente im Organismus unserer Staaten bedeuten, als die richtigen Semiten, deren hochentwickeltes Geschick für Handel und Industrie, aber auch für die Wissenschaft nicht bestritten werden kann und geschätzt werden muß (— übrigens war Christus auch ein Jude!). Die Sätze in Fords Buch über die Schuld der semitischen Rasse am Niedergang abendländischer Kultur erscheinen dem modernen Menschen oft „russisch“, man denkt unwillkürlich an Pogromstimmung und findet, Ford hätte besser daran getan, seine Automobile um 10 Dollar zu verbilligen, als den „Internationalen Juden“ zu schreiben oder schreiben zu lassen. Er kann uns nachträglich lange beteuern, er sei kein Antisemit, den Eindruck kann er nicht wegwischen, und wenn er die Urheberschaft des Buches leugnet, so steht er doch dazu in einem Verhältnisse wie etwa der Faschismus zum Mordे Matteottis.

Wenn wir die Schriftstellerei Fords, oder der von ihm inspirierten Kreise, ablehnen, so möchten wir damit seine organisatorischen, sozialen und kulturellen Dienste, die er der Menschheit geleistet hat und noch leistet, keineswegs unterschätzen. Wir bewundern ihn als Praktiker und genialen Geschäftsmann, der es auf sich nahm, den amerikanischen Eisenkonzern zu billigeren Preisen zu zwingen und seinen geraden Weg ging, auch wenn seine „Freunde“ von ihm absieben und der Welt glaubten, die seinen Ruin voraussagte. Wo Ford Theoretiker wird, ist uns erlaubt, ihm gelegentlich Misstrauen entgegenzubringen; denn aus dem „Americanismus“ eine Weltanschauung machen zu wollen, erscheint uns doch ein wenig über die Schnur gehauen zu sein. Dafür sind wir aber auch Berner und nicht Yankees, und es schwelt uns ein anderes Menschheitsideal vor, als der „Americano“ Walt Whitmans.

Hans Zulliger, Ittigen.

Splitter.

Der Erfolg ist offenbar, die Absicht aber ist niemals klar, Drum wird man alle Menschengeschichten ewig nach dem Erfolge richten. Rückert.

Die „Kaba“ in Burgdorf.

Am 1. August vormittags wurde programmatisch die Kantonal-bernerische Ausstellung für Gewerbe und Industrie in Burgdorf eröffnet. Der Präsident des Organisationskomitees, Herr Nationalrat Toz, hieß die Vertreter der Behörden, die Komiteemitglieder und die Aussteller willkommen. Der Ehrenpräsident der Ausstellung, Herr Regierungspräsident Dr. Tschumi, brachte die Glückwünsche der Regierung zu diesem schönen Werk.

Die Ausstellung befindet sich zu Füßen der steilabfallenden Fluh, in der Nähe der beiden alten Holzbrücken, die über die rauschende Emme führen. Auf der andern Seite sieht man das charakteristische alte Schloß Burgdorf. Die Ausstellung, die aus mehreren Hallen besteht, die sich um zwei Höfe gruppieren, ist sehr geräumig. Gleich beim Eingang fällt die architektonisch bemerkenswerte Halle Kunstu und Kunstgewerbe mit ihrem mit einem künstlerischen Frieswerk verzierten Giebel auf. Dieser Teil der Ausstellung ist ein Stütz für sich, denn er wurde ausschließlich durch die Bildhauer, Maler und Architekten, sowie dem Werkbund geschaffen. Die Ausstattung dieses Raumes ist ein Kunstwerk. Die Räume des Werkbundes sind weiß bespannt. Die Decke wird durch schlanke Säulen aus roten Tonkacheln getragen; in der Mitte plätschern die Wasser in einem mit glasierten Kacheln eingefassten Wasserbassin, dessen Grund aus vergoldeten Kacheln besteht und der eine schlanke, feine Brunnenfigur trägt. Die Ausstellungsgegenstände der Kunstgewerbler, alles überaus künstlerische Arbeiten aus verschiedenen Schaffensgebieten, sind in hell erleuchteten, in die Wände eingelassenen Vitrinen untergebracht. Ein Kachelofen im Heimatstil, ein holzschnitzerischer Schrank mit Metallzierraten, Glasmalereien, Mosaikböden aus Linoleum, verleihen diesem Raum ein überaus kunstvolles Gepräge, das der Turn, den Herren E. Lind, J. Hermans, O. Ingold, P. Kunz und Fräulein Ella Keller das beste Zeugnis ausstellt.

Die Ausstellung Kunst, die sich an die Werkbund-Ausstellung anschließt, ist auch raumtechnisch bemerkenswert. Ein Teil der Ausstellung ist der Retrospektive gewidmet und bringt Werke von Hodler, Welti, Buri, Karl Stauffer usw. Der andere Teil zeigt Werke aller Kunstrichtungen und aller Techniken, Graphik, Ölgemälde, Plastik. Werke, die die Kunstgeschichte bereits einreichte wie solche von Amiet, sind neben denen unserer bekannten bernischen Künstler wie Adolf Dièche, Traugott Senn, Gustav Bollenweiser, Ernst Lind, Franz Gehri, Fred Hopf und vielen andern mehr zu sehen. Daneben tauchen die der neuen Generation auf wie Marcus Jacobi, Martin Lauterburg, Fritz Pauli, Fred Stauffer. Diese Ausstellung zeigt eine vorzüglich getroffene Wahl, die Wertloses beiseite ließ und nur bleibende Werte berücksichtigte. Die Turn bestand aus den Herren E. Amiet, E. Böh, E. Kreidolf, E. Lind, E. Prochaska, M. Fueter und H. Hubacher.

Beim Betreten der Langen Halle fesselt die Porzellanfabrik Langenthal durch einen großen, reichhaltigen Stand. Diese Halle ist auch schon deshalb bemerkenswert, weil sie — ein Zeichen erwachender Solidarität — mehrere Kollektivausstellungen von Handwerkerverbänden, so des Küfermeisterverbandes, des Drechslerverbandes, des Verbandes der Sattlermeister usw. zeigt. Sehr schön stellen die künstlerischen Heimindustrien des Berner Oberlandes aus. Zum erstenmal zeigt sich die Volkswirtschaftskammer des Berner Oberlandes. Hochinteressant ist ein von verschiedenen Schnitzerverbänden hergestelltes Zimmer. Auf der Empore, von der aus diese Halle überblickt werden kann, sind Pläne von Architekten, Baumeistern, Ingenieuren, Geometern usw. zu sehen.

Eine der sehenswertesten Hallen ist die der Möbel und Zimmereinrichtungen. Der Heimatshut hat eine heimelige Besitzenshube der Bauern ausgestellt. Die Möbelzentrale kan-