

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 89 (1963)  
**Heft:** 30

**Artikel:** Wir haben Ihr Auto erhlaten : Geschichten um Henry Ford I  
**Autor:** Herdi, Fritz / Moser, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-502699>

#### 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:** 12.01.2026

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

# Wir haben Ihr Auto erhalten...

Fritz Herdi

Geschichten um Henry Ford I



Vor hundert Jahren, am 30. Juli 1863, kam der spätere Automobilkönig Henry Ford in Springwells, Michigan, als Sohn eines irischen Einwanderers zur Welt. Hieß wenig von Lektüre und viel vom Basteln, war, wie er stolz erzählt, mit fünfzehn in der Lage, fast jede Uhr zu reparieren. Wurde als Schöpfer der Fordwerke weltberühmt, als Unternehmer und Arbeitgeber einer der bedeutendsten – mitunter umstrittenen – amerikanischen Persönlichkeiten. Sammelte selber Karikaturen und Witze, die sich mit Ford und Fordwagen befaßten, verwendete Anekdotisches auch in der Propaganda. «Du wirst noch einmal betteln gehen müssen», hatte ihm sein Vater prophezeit; in der Folge freilich rollte 1959 der fünfzigmillionste Wagen vom Ford-Band in Dearborn, und Ford erzielte 1962 bei einem Umsatz von fast 8,1 Milliarden Dollar einen Reingewinn von annähernd einer halben Milliarde Dollar. Ford I, einer der engsten Freunde Edisons, ist 1947 gestorben.

1892 stellte Ford sein erstes Auto fertig und fuhr in den folgenden Jahren als einziger Automobilist in Detroit umher, bald in Scherereien mit der Polizei verstrickt, bis ihm der Bürgermeister den ersten Führerschein Amerikas ausstellt, bald als Krachmacher, Pferdeschreck und Wunderbursche von neugierigem Publikum umringt. Beim Parken pflegte Ford den Wagen, der

noch keine Bremsen hatte, mit einer Kette an einem Laternenpfahl oder Telegraphenmast anzubinden.

Zwischen Barcelona und Valencia begegnen sich ein uralter Fordwagen und ein Maultier.

«Ich bin ein Pferd», stellt sich das Maultier vor.

«Und ich bin ein Auto», klappert der alte Ford.

Worauf beide herzlich lachten.

Grundsätzlich waren Rennautos nicht Fords Sache. Aber es herrschte weit und breit noch keine Nachfrage nach Autos, und einzige Rennsiege imponierten den Leuten. Ford buchte einen eigenen Rennsieg, brachte für ein weiteres Rennen dem Radrennfahrer Oldfield das Autofahren bei – ein Steuerrad gab es damals noch nicht –, und am Renntag kletterte Oldfield in den Wagen mit den Worten: «Der Karron kann ja mein Tod sein, aber wenigstens wird es heißen, ich sei wie der Leibhaftige dahingerast, wenn ich über die Böschung gehe.» Oldfield siegte, und eine Woche später wurde die Ford-Automobilgesellschaft gegründet.

Teilhaber investierten Geld in der neu gründeten Firma. Im Advokaturbüro Anderson und Rackham zeichnete Anderson sofort, während Rackham zögernd zuerst einen bekannten Bankier um Rat fragte. «Finger davon!», riet der Bank-

mann eindringlich, «Autos sind ein Modespielzeug, und nach ein paar Jahren wird man sie wie die Velos gelangweilt zur Seite schieben. Pferde können nicht ersetzt werden. Sie werden ein paar Jahre lang Geld verdienen und nachher alles verlieren.»

Rackham ließ sich von einem zweiten Vertrauensmann beraten, der genau das Gegenteil behauptete und ihn umstimmt. Rackham griff in die Tasche, gab dem Mann das Geld und sagte: «Rasch, rasch, nehmen Sie's, bevor ich noch einmal meine Meinung änderne!»

Je 5000 Dollar hatten Anderson und Rackham investiert. Später verkauften sie ihren Anteil für fast 13 Millionen Dollar.

Das Gräßliche an den Menschen, meinte Ford einmal, ist ihre Denkträchtigkeit. Denken ist die schwerste Arbeit, die es gibt. Das ist wahrscheinlich der Grund, warum sich so wenige damit beschäftigen.

Zwei A-Modelle Fords kamen 1903 nach England, wo Zeitung und Autohandel die beiden Wagen glatt ignorierten. Es hieß, sie bestünden hauptsächlich aus Bindfaden und Ringdraht und hielten, wenn's hoch komme, vierzehn Tage. Ford aber – der übrigens 1928 seinen Viersitzer für 300 Dollar lieferte, während der billigste europäische Wagen 5000 Franken kostete – ver-

folgte genau das Schicksal einiger seiner frühen Wagen. Nummer 420 zum Beispiel, 1904 geboren, wanderte elf Jahre lang von einer Hand zur andern und landete 1915 bei einem gewissen Cantello, der den Motor herausnahm und zum Antrieb einer Wasserpumpe verwendete, das Chassis mit Stützen versah und mit einem vorgespannten Maulesel als Bauernwagen einsetzte. Flugs bastelte Ford seinen neuen Slogan: Du kannst einen Ford zwar auseinandernehmen, aber nicht umbringen.

Ein Tornado fegt durch Illinois, reißt einem Farmer das Hausdach weg. Der Bauer liest Überreste zusammen, Teile der Dachrinne, Blitzableiter, Metallhaken, Schindeln, und packt alles in eine Kiste. «Wozu?» fragt ein Nachbar, der dazukommt.

«Ich schick' das Zeug in die Fordwerke. Die können bestimmt etwas anfangen damit.»

Kurze Zeit danach erhält der Farmer einen Brief von der Forddirektion:

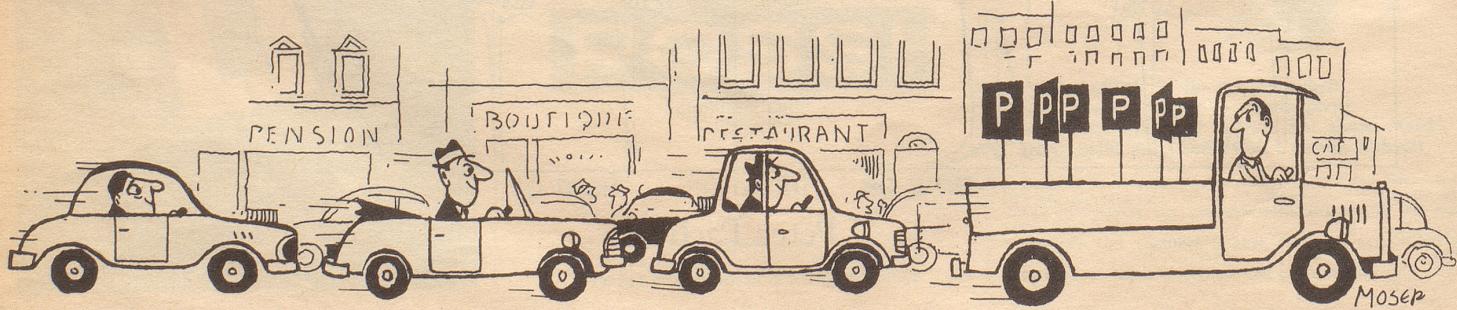
«Wir haben Ihr Auto erhalten und teilen Ihnen mit, daß die Reparatur ungefähr zwei Wochen dauern wird.»

Nachdem Ford eine ganze Reihe von Modellen herausgebracht hatte, verlegte er sich 1908 der Produktionsvorteile wegen aufs Modell T, fabrizierte ausschließlich dieses Modell, sämtliche Wagen mit dem gleichen Chassis, und erklärte: «Jeder Kunde kann seinen Wagen beliebig anstreichen lassen, wenn der Wagen nur schwarz ist.»

Ford fuhr mit dem neuesten Modell über Land, hatte irgendwo abseits eine Panne, die er nicht beheben konnte. Ein Mann, der in einem uralten Fordmodell dahergattert kam, behob ihm den Schaden innert kurzer Zeit.

«Herzlichen Dank», sagte Ford. «Hier haben Sie zehn Dollar.»

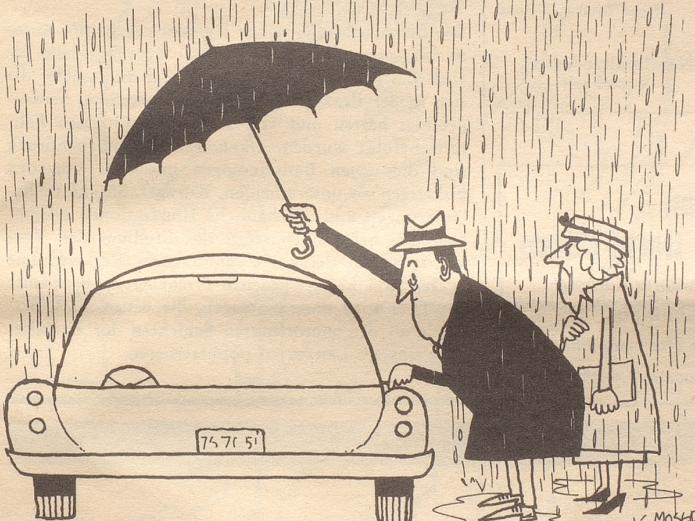
«Geht in Ordnung», antwortete der Mann, «mein Wagen gehört Ihnen.»



Allzähig, meinte Ford, dienen Titel als Aushängeschilder für eine Befreiung von der Arbeit. «Ein Titel hat nicht selten die Bedeutung eines Abzeichens mit dem Wahlspruch: Inhaber dieses hat nichts anderes zu tun als sich selbst für bedeutend und alle übrigen für minderwertig zu halten.»

Für berufsmäßige Wohltätigkeit war Henry Ford nicht zu haben: «Kein Mensch hat je durch Geldgeschenke einem andern geholfen.» Zeitweise erhielt er täglich rund 10000 Bittbriefe und wurde monatlich um rund 6 Millionen Dollar angepumpt.

Statt Geld bot er häufig Arbeitsmöglichkeiten an, für Müßiggänger war – Fords Motto überm Cheminée: Selbstgehacktes Holz wärmt doppelt – nach seiner Ansicht kein Platz auf Erden. Als er



einmal über Land fuhr, überholte er einen Landstreicher, ließ ihn mitfahren, engagierte ihn, nachdem er sich die Klagen über Geldmangel und Stellenlosigkeit angehört hatte. Nach der Vergangenheit eines Arbeitswilligen fragte er nie: «Es ist mir egal, ob einer von der Harvard-Uni oder von Sing-Sing kommt.»

Anfangs hielt sich der Landstreicher gut, bekam aber wieder Heimweh nach seiner Tramperkarriere und wollte ausziehen.

«Meinetwegen geh», sagte Ford. «Falls es dich nachträglich reuen sollte, kannst du wieder zu uns kommen.»

«Mein Gott», sagte der Vagabund, «wenn Sie das für mich tun wollen, dann will ich's lieber gleich nochmals versuchen.» Und blieb.

Henry Ford betätigte sich auch als Publizist und Zeitungsherausgeber. In seinem Dearborn Independent brachte er einmal einen Artikel

unter der Schlagzeile: «Was können wir für die leidende Menschheit tun?»

Ein Konkurrenzblatt konterte am folgenden Tage mit dieser Schlagzeile: «Henry, laß noch eine Sprungfeder in die Wagensitze einbauen!»

Präsident Coolidge beklagte sich einmal Ford gegenüber, daß er bei Empfängen jedermann die Hand schütteln müsse.

«Ich habe wohl schon einem Viertel der Bewohner Amerikas die Hand geschüttelt.»

«Nun ja», besänftigte ihn Ford, «und ich habe die Knochen der übrigen drei Viertel geschüttelt.»

«Ihr Modell T», schrieb ein Koreaner an Henry Ford, «ist der erfolgreichste Tigerschreck im ganzen Lande. Es übertrifft bei weitem die

wieder aufstehen und im Lexikon nachschauen mußte.»

Telefon beim alten Ford:

«Hallo, Mister Ford, stimmt es, daß Sie innert zehn Minuten ein Auto auf dem Band montieren?»

«Das stimmt», sagt Henry Ford stolz.

«Dann», sagt der andere traurig, «ist es der Wagen, den ich gekauft habe.»

Von Experten hielt Ford wenig. «Wollte ich der Konkurrenz durch unlautere Mittel den Garaus machen», meinte er einmal, «so würde ich sie mit Sachverständigen überschütten. Sie würde bei der Unmenge von guten Ratschlägen zu keiner Arbeit kommen.»

Geld ist nicht alles, witzelte Bob Hope einmal: Ford mit allen seinen Millionen jedenfalls konnte sich keinen Cadillac leisten.

1962 freilich fuhren die Ford-Urenkelinnen Charlotte und Anne Ford während ihrer Pariser Ferien einen unauffälligen, leicht verbeulten Renault. Grund: Wahrung des Inkognitos und Abschreckung von Mitgiftjägern.

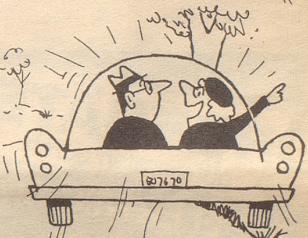
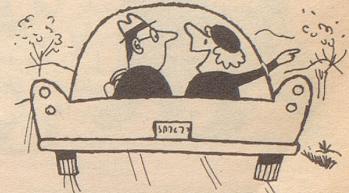
Ford war ein Friedensfanatiker, wurde bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges zum glühenden Pazifisten, nahm grundsätzlich keine Rüstungsaufträge entgegen, finanzierte dafür auf Grund von ihm zugegangenen Informationen, wonach einige europäische Nationen bereits kriegsmüde seien, eine Pazifistenexpedition mit einem Friedensschiff, die ihn und 160 weitere Pazifisten nach Europa führte. Das Unternehmen scheiterte kläglich. Ford verlor 400 000 Dollar, buchte sie aber insofern als Gewinn, als er aus der Expedition eine Lehre zog und ganz im stillen seinen Betrieb «für alle Fälle» umstellte.

«Wann könnten Sie liefern?» wurde Ford im Kongress gefragt, als der Krieg auch für Amerika eine ernste Sache wurde. Ford zog die Uhr. «Jetzt ist es halb zwölf mittags. Erste Lieferung für die Ar-

mee: morgen nachmittag um drei Uhr.» Alle Kongreßteilnehmer lachten schallend.

Ford aber lieferte am nächsten Tag.

Ford probierte mit Mechanikern auf sandigen Straßen Michigans ein Auto aus. Sie waren mehrere Tage unterwegs und entdeckten, als sie unterwegs Lebensmittel einkauften, einen Farmer, der in seiner Scheune an seinem Auto bastelte, allerdings



ohne Erfolg. Fords Mechaniker legten Hand an, brachten den Wagen in Ordnung und gaben sogar ein paar neue Zündkerzen und Schrauben dazu.

«Wieviel schulde ich Ihnen?» fragte der Farmer Ford.

Ford winkte ab: «Lassen Sie's bleiben, Geld habe ich genug.»

Da musterte ihn der Farmer von Kopf bis Fuß, lachte hellhaft und meinte: «Menschenskind, so dick brauchen Sie auch nicht anzugeben. Hätten Sie wirklich Moneten, dann würden Sie nicht in einem lumpigen Fordkarren umherfahren.»

«Haben Sie die letzte Geschichte vom Fordmodell T gehört?» fragte jemand Henry Ford.

«Ich hoffe es», erwiderte Henry.

**Kenner fahren  
DKW!**