

fragte, wie man nach Cleveland komme. Beide antworteten gleichzeitig. Eine Weile war gar nichts zu verstehen. Dann aber gewann der eine die Oberhand, schob den anderen beiseite und setzte zur Erklärung an:

„Gütiger Himmel! Den Weg nach Cleveland wollen Sie wissen!“, stieß er begeistert hervor. „Ich bin in Cleveland geboren! Ich muss doch den Weg dorthin kennen! Das wäre ja gelacht! Auf mich können Sie sich verlassen. Sie haben Glück, dass Sie gerade an mich geraten sind!“

Er war so froh uns helfen zu können, erklärte uns mit solchem Eifer, wo wir nach rechts oder links abbiegen sollten und wo man gut essen könne, dass sein Kumpel vor Neid fast in Tränen ausbrach und immer wieder versuchte, ein Wörtchen einzulegen. Aber der Mann aus Cleveland ließ ihm keine Chance. Nicht einmal Mr. Adams konnte einen Ton sagen. Als wir weiterfahren, blieb der Mann traurig zurück. Er wäre bereit gewesen, mit uns bis nach Cleveland zu fahren, um ja sicherzugehen, dass wir uns auch nicht verirrten.

Beide verabschiedeten uns schließlich mit so donnerndem „Good night“, als wären wir enge Verwandte, die geradewegs in den Krieg zogen.

15. Kapitel

Dearborn

Feierlich fuhr unser Wagen in die Stadt ein, wo man ihn erst vor einigen Monaten hergestellt hatte – nach Dearborn, dem Zentrum der Ford-Automobilwerke. Großer Gott! Wie viele Autos von edler mausgrauer Farbe wir hier sahen! Sie standen an den

Straßenrändern und warteten auf ihre Besitzer, sie rollten über die breiten betonierte Alleen des Dearborner Parks oder wurden nagelneu, direkt vom Fließband weg, auf Tiefladern an uns vorübergefahren. Dabei glaubten wir, wir hätten einen Wagen von einzigartiger, unwiederholbarer Farbe erstanden! Zwar waren uns auf den Straßen schon viele mausgraue Autos begegnet. Aber wir trösteten uns damit, dass dies andere Schattierungen unserer Farbe waren oder sie nicht so stromlinienförmig wirkten. Darauf aber legten wir bei unserer Aufziehmaus besonderen Wert. Und dann plötzlich ein solcher Schlag!

Wenn sich Städte das Wetter aussuchen könnten, so wie der Mensch die Krawatte passend zu den Socken wählt, dann hätte sich Dearborn zu seinen zweigeschossigen Backsteinhäusern auf einen trüben Tag mit gelbgrauen Regenstreifen festlegen müssen. Dieser jedenfalls war schrecklich. Ein kalter Nieselregen hing in der Luft und bedeckte Dächer, Autokarosserien und die niedrigen Bauten der Michigan Avenue zwischen Dearborn und Detroit mit einem widerwärtigen Glanz, der einen an die Grippe denken ließ. Die seit dem Morgen eingeschalteten Aushängeschilder der Drugstores schimmerten durch den Regen. „An einem solchen Tag“, sagte Mr. Adams und wandte sich zu uns um, „setzte ein Gentleman, wie Dickens erzählt, wie gewohnt seinen Zylinder auf und machte sich auf den Weg zu seinem Büro. Man muss sagen, die Geschäfte dieses Gentlemans liefen ausgezeichnet. Er hatte blauäugige Kinder, eine schöne Frau und verdiente viel Geld. Das sah man schon daran, wie er seinen Zylinder trug. Nicht jeder in England geht mit einem Seidenhut zur Arbeit. Als er über die Themse-Brücke ging, sprang der Gentleman plötzlich ohne ein Wort ins Wasser und ertrank. Das müssen Sie verstehen, Gentlemen! Ein glücklicher Mann sprang

auf dem Weg in sein Büro ins Wasser! Ein Mann mit Hut sprang in die Themse! Meinen Sie nicht auch, dass man in Dearborn am liebsten einen Zylinder aufsetzen würde?"

Die Straße war zu Ende. Von der hohen Böschung öffnete sich der Blick auf eine düstere Industrielandschaft. Die Signalglocken der zwischen den Werkhallen hin und her fahrenden Lokomotiven läuteten. Auf einem Kanal fuhr ein großer Dampfer mit heulender Sirene mitten in das Werk hinein. Kurz gesagt, hier gab es alles, was ein Industriegebiet von einem Kindergarten unterscheidet - viel Rauch, Dampf, Getöse, sehr wenig Lächeln und fröhliches Geplapper. Hier verspürte man einen besonderen Ernst - wie an der vordersten Front eines Kriegsschauplatzes. Ganz in der Nähe waren hier Menschen an etwas sehr Wichtigem beteiligt - sie stellten Autos her.

Während Mr. Adams und Mr. Grosny, der gar kein Mr., sondern ein Towarischtsch Grosny war, der Vertreter unserer Firma *Awtostroi* in Dearborn, die Genehmigung für eine Besichtigung des Werkes erwirkten, standen wir im Vorraum des Informationsbüros und schauten uns das neueste Modell eines Ford an, das dort auf dem Parkett ausgestellt war. Im Raum wirkte er größer als auf der Straße. Es war unvorstellbar, dass die Ford-Werke jeden Tag 7000 Stück dieser komplizierten, schönen Automobile fertigten. Zwar schrieben wir erst das Ende des Jahres 1935, aber Dearborn und Detroit waren bereits voll von Werbeexemplaren des 1936er Modells. Sie standen in Hotelhallen und bei den Autohändlern. Selbst in den Auslagen von Drugstores und Konditoreien, zwischen Kuchen, Klistierspritzen und Zigarettenschachteln drehten sich Autoräder auf dicken Firestone-Reifen. Mr. Henry Ford versteckte seine Erzeugnisse nicht. Er stellte sie aus, wo er nur konnte. In seinem Versuchslabor stand allerdings ein

heiß ersehntes Objekt - das Modell des Jahres 1938, über das bereits ganz widersprüchliche Gerüchte im Umlauf waren. Sein Motor sollte sich angeblich im Heck befinden, es sollte überhaupt keinen Kühler haben, und der Innenraum sollte doppelt so groß sein wie bisher. Das klang alles sehr nach Tausendundeiner Autonacht. Dieses Modell bekam bislang niemand zu Gesicht, besonders nicht die Leute von General Motors, die nur wenige Meilen von Ford entfernt den Chevrolet und den Plymouth bauten, dem Ford vergleichbare Wagen.

Die Genehmigung kam sehr schnell. Die Verwaltung stellte uns einen Lincoln für Besucher zur Verfügung, in dem sogar ein Bärenfell lag. Offenbar wollte man den Gästen aus dem hohen Norden eine möglichst anheimelnde Atmosphäre bieten. Der Lincoln war mit Fahrer und Führer besetzt. Wir rollten auf das Werksgelände.

Durch einen verglasten Gang, der zwei Fabrikgebäude miteinander verband, schwebten im gelblichen Licht des Tages langsam an einem Transportband aufgehängte Autoteile. Diese gemessene, aber unaufhaltsame Bewegung war überall zu sehen. Über unseren Köpfen, in Schulterhöhe oder knapp über dem Boden wurden Teile bewegt - von Pressen geformte Karosserien, Kühler, Räder, Motorblöcke, Sandformen, in denen flüssiges Metall blinkte, Kupferrohre, Scheinwerfer, Kotflügel oder Lenksäulen mit heraushängenden Kabeln. Sie stiegen in die Höhe, kamen wieder herab oder verschwanden hinter einer Ecke. Zuweilen gerieten sie auch an die frische Luft und schwebten längs der Außenmauern, wobei sie an ihren Haken baumelten wie geschlachtete Schafe. Millionen solcher Teile bewegten sich gleichzeitig. Ein atmberaubendes Schauspiel.

Das war keine Fabrik. Das war ein Fluss, der sicher und etwas träge dahinströmte, jedoch seinen Lauf beschleunigte, je näher er der Mündung kam. Er floss Tag und Nacht, bei trübem und bei sonnigem Wetter. Millionen Teile trug er sorgfältig an einem Punkt zusammen, wo ein Wunder geschah: Ein Auto kroch aus. Am Hauptband von Ford arbeiten die Menschen mit fieberhafter Geschwindigkeit. Uns überraschte der finstere, besorgte Eindruck, den die Beschäftigten am Fließband machten. Die Arbeit fesselte sie total, sie hatten nicht einmal Zeit, den Kopf zu heben. Dabei ging es gar nicht so sehr um körperliche Erschöpfung. Die Menschen wirkten seelisch bedrückt, es war, als erfasse sie am Band ein täglicher sechsstündiger Wahnsinn, und nach Hause zurückgekehrt, würden sie lange brauchen, um sich davon zu erholen, nur um am nächsten Tag zeitweilig wieder in diesen Zustand zu verfallen.

Die Arbeitsteilung ist hier so beschaffen, dass die am Band Beschäftigten keine Ausbildung, keinen Beruf haben. Die Arbeiter bedienen hier keine Maschinen, sondern leisten Hilfsdienste für sie. Daher findet man hier auch nicht das Bewusstsein der eigenen Würde, das amerikanischen Facharbeitern eigen ist. Der Ford-Arbeiter erhält einen guten Lohn, stellt aber selbst keinerlei technischen Wert dar. Er kann jederzeit hinausgeworfen und durch einen anderen ersetzt werden. Der lernt dann binnen 22 Minuten, wie man Autos baut. Die Arbeit bei Ford bietet einen Lebensunterhalt, erhöht aber nicht die eigene Qualifikation und garantiert auch keine Zukunft. Daher gehen Amerikaner nicht gern zu Ford, höchstens als Meister oder Angestellte. Arbeiter sind bei Ford Mexikaner, Polen, Tschechen, Italiener oder Neger.

Das Band läuft, und hervorragende, billige Autos rollen herunter. Durch breite Tore fahren sie in die Welt, in die Prärie, in die Freiheit hinaus. Die Arbeiter, die sie hergestellt haben, bleiben in der Gefangenschaft. Ein erstaunliches Bild vom Triumph der Technik und dem Elend des Menschen.

Über das Band rollten Autos in allen Farben - in Schwarz, Washingtoner Blau, Grün, Kanonenmetall (so heißt diese Farbe tatsächlich), und - siehe da - sogar in Mausgrau. Es gab auch eine Karosserie in hellem Orange, wahrscheinlich für ein künftiges Taxi.

In all dem Montagelärm und dem Klirren der automatischen Schraubenschlüssel bewahrte ein Mann erhabene Ruhe. Das war der Maler, der mit einem feinen Pinselchen einen farbigen Strich auf der Karosserie zu ziehen hatte. Dafür standen ihm keinerlei Hilfsmittel zur Verfügung, nicht einmal ein Malstock, um die Hand abzustützen. An seinem linken Arm hingen mehrere Dosen mit verschiedenen Farben. Er hatte keine Eile. Er nahm sich sogar Zeit, sein Werk mit einem prüfenden Blick zu betrachten. Ein mausgraues Auto erhielt einen grünen Strich. Das orangefarbene Taxi einen blauen. Er war ein freier Künstler, der einzige Mensch im Ford-Werk, der nichts mit der Technik zu tun hatte, eine Art Meistersinger von Nürnberg, ein freiheitsliebender Meister des Malerhandwerks. Wahrscheinlich hatte man in den Laboratorien von Ford herausgefunden, dass dieser Strich mit einer solchen mittelalterlichen Methode am kostengünstigsten anzubringen war.

Eine Glocke ertönte, das Band stand still, und kleine Autozüge mit dem Frühstück für die Arbeiter rollten in die Halle. Ohne sich die Hände zu waschen, traten die Beschäftigten an die

kleinen Wagen heran, wo sie sich Sandwiches, Tomatensaft oder Apfelsinen kauften und sich damit auf den Boden setzten. In Mr. Adams kam plötzlich wieder Leben. „Gentlemen“, sagte er, „wissen Sie, warum die Arbeiter bei Mr. Ford auf dem Betonfußboden essen? Das ist sehr, sehr interessant, Gentlemen. Mr. Ford ist es egal, wie sein Arbeiter frühstückt. Er weiß, dass das Fließband ihn ohnehin zwingt, seine Arbeit zu tun, gleichgültig, wo er gegessen hat - auf dem Fußboden, an einem Tisch, oder ob er überhaupt nichts gegessen hat. Nehmen Sie zum Beispiel General Electric. Es wäre Unsinn zu glauben, die Leitung von General Electric habe für die Arbeiter mehr übrig als Mr. Ford. Vielleicht sogar weniger. Und doch gibt es dort hervorragende Kantinen für die Arbeiter. Das ist deshalb so, Gentlemen, weil dort Facharbeiter tätig sind, auf die man Rücksicht nehmen muss, denn sonst gehen sie in eine andere Fabrik. Das ist ein typisch amerikanischer Charakterzug, Gentlemen. Nie mehr zu tun als nötig. Zweifeln Sie nicht daran, dass Mr. Ford sich als Freund der Arbeiter sieht. Aber er gibt für sie keinen Cent zu viel aus.“

Wir durften in einem Fahrzeug Platz nehmen, das gerade vom Band gerollt war. Jedes fährt zwei bis drei Proberunden auf einer Prüfstrecke des Werkes. In gewisser Hinsicht ist dies eine beispielhaft schlechte Straße. Selbst wenn man durch alle Staaten der USA fährt, wird man eine solche nicht finden. Aber so schlecht war die Strecke gar nicht. Ein paar harmlose Schlaglöcher, eine kleine, sogar sympathische Pfütze - das war im Grunde alles. Nichts Beängstigendes. Und das Automobil, das Menschen ohne jeden Beruf vor unseren Augen zusammengebaut hatten, demonstrierte hervorragende Eigenschaften. Es nahm steile Kurven mit einer Geschwindigkeit von fünfundfünfzig

Meilen in der Stunde, lag dabei sehr gut auf der Straße, konnte noch im dritten Gang fünfzehn Meilen pro Stunde fahren und passierte die Schlaglöcher so weich, dass man sie kaum spürte. „Ja, ja, ja!“, sagte Mr. Adams begeistert. „Mr. Ford weiß, wie man Autos baut. Nein, Gentlemen, o nein! Sie können sich nicht vorstellen, welchen Fortschritt es auf diesem Gebiet gegeben hat. Der 1935er Ford ist besser als ein 1928er Cadillac. Binnen sieben Jahren ist ein Wagen der Billigklasse besser geworden als einer der höchsten Klasse. So ist das! Notieren Sie das in Ihren Büchlein, Mr. Ilf und Mr. Petrow, wenn Sie wissen wollen, was Amerika darstellt.“

Hier bewegten sich nicht nur die Teile und fügten sich zu Automobilen zusammen, rollten nicht nur fertige Fahrzeuge in ununterbrochener Folge aus den Werktoeren, sondern auch das Werk selbst war in ständiger Veränderung begriffen, perfektionierte sich und verbesserte seinen Maschinenpark.

In der Gießerei wurde unser Towarischtsch Grosny plötzlich sehr lebendig. Er war ganze zwei Wochen lang nicht hier gewesen, aber inzwischen hatten sich wichtige, tiefgreifende Veränderungen vollzogen. Grosny stand mitten in der Halle, und sein Gesicht, das die Flammen erleuchteten, strahlte eine solche Begeisterung aus, die wohl nur ein Ingenieur voll zu ermessen vermochte, aber ein richtiger Ingenieur, nicht einer für menschliche Seelen.

Der gelbgraue Tag ging rasch in eine gelbschwarze Dämmerung über. Als wir das Werk verließen, stand auf dem Hof bereits ein riesiges Karree nagelneuer Fahrzeuge. Mittendrin bemerkten wir das orangefarbene Taxi, das wir vom Band hatten rollen sehen. In dem Friseursalon auf der Michigan Avenue, wo wir uns die Haare schneiden ließen, war ein Friseur Serbe, der nächste

Spanier, der dritte Slowake und der vierte ein in Jerusalem geborener Jude. Wir aßen in einem polnischen Restaurant, wo eine Deutsche bediente. Ein Mann, den wir auf der Straße nach dem Weg fragten, verstand kein Englisch. Es war ein Grieche, der erst vor kurzem vom Peloponnes direkt in dieses Höllenfeuer gekommen war. Er hatte die traurigen dunklen Augen eines Philosophen im Exil. Im Kino drang unerwartet aus der Dunkelheit der in lautem Russisch gesprochene Satz an unser Ohr: „Ich hab dir doch gleich gesagt, Manja, dass wir nicht in diesen Film gehen sollten.“

„Na, bitteschön, Gentlemen“, sagte Mr. Adams, „hier sind Sie im echten Amerika.“

Am nächsten Morgen suchten wir Mr. Sorensen auf, den Chef über alle Ford-Werke in der ganzen Welt.

Durch eine Vorhalle, auf deren blitzblankem Parkettfußboden die Einzelteile eines Standard-Automobils ausgelegt waren, wurden wir in Hut und Mantel direkt in das verglaste Büro des Direktors geführt. Der hatte einen großen Schreibtisch, auf dem kein einziges Blatt Papier lag. Außer dem Telefon und einem Tischkalender war er vollkommen leer.

Ein hochgewachsener, hagerer Mann in grauem Anzug, mit ergrautem Haar, frischer Gesichtsfarbe und dem Gang eines Leichtathleten trat ein. In der Hand hielt er ein kleines schwarzes Teil aus Plastik. Das war Mr. Sorensen, ein Däne von Nationalität, der Sohn eines Bäckers, der später selbst Bäcker und dann Modellbauer gewesen war.

Kurz vor unserer Abreise aus Amerika lasen wir in einer Washingtoner Zeitung eine kleine Meldung, in der die zehn Leute mit dem höchsten Gehalt im Lande genannt waren. Mr. Sorensen nahm dort den zehnten Platz ein. Auf dem ersten lag Mae West,

eine Filmschauspielerin, ein vulgäres, dickes, talentloses Weib. Im Jahre 1935 hatte sie 450 000 Dollar verdient. Sorensen erhielt 112 000 Dollar.

Er begann sofort über das Teil zu reden, das er in der Hand hielt. Früher hatte man es aus Stahl hergestellt, jetzt bestehe es aus Plastik und werde gerade geprüft.

„Wir sind ständig in Bewegung“, sagte Mr. Sorensen. „Das ist das Wesen der Autoindustrie. Keine Minute Stillstand, sonst werden wir überholt. Wir müssen jetzt schon darüber nachdenken, was wir im Jahre 1940 herstellen werden.“

Er ging aus dem Zimmer und schleppte ein Gussteil herein. Es war ein Motorblock, den er persönlich mit seinen Direktorenhänden aus Stahl gegossen hatte.

„Wir werden ihn noch lange zu testen haben. Aber wie es aussieht, wird das ein Teil unseres Wagens werden.“

Wir betasteten den Block, der in einigen Jahren Teil eines Autos werden sollte, und brachten das Gespräch auf Henry Ford. „Ich habe Mr. Ford vor fünfunddreißig Jahren kennengelernt“, sagte Sorensen.

„Und wie ist Ihr Verhältnis heute?“

„Oh“, sagte Mr. Sorensen, „vor fünfunddreißig Jahren baute Mr. Ford in einem Schuppen ein Auto und kam in die kleine Gießerei, wo ich damals arbeitete. Mr. Ford war damals ein einfacher Autoschlosser und ich Modellbauer. Er brachte mir seine Zeichnung und bat mich, ein Modell herzustellen. Seitdem hat sich nichts geändert. Mr. Ford bringt mir immer noch seine Ideen, und ich setze sie um.“

Er behauptete zwar, nichts hätte sich geändert, aber man brauchte nur aus dem Fenster zu schauen, um zu sehen, welche

Veränderungen der kleine Autoschlosser aus Dearborn und sein Freund, der Modellbauer, bewirkt hatten.

Mr. Sorensen führte uns zu einem Foto, auf dem er gemeinsam mit dem Direktor des Gorkier Autowerkes, Djakonow, und dem Ingenieur Grosny abgebildet war. Mit einem offenen Lächeln schauten alle drei in die Kamera.

Wir ließen in unser Gespräch einfließen, dass wir gern mit Mr. Ford sprechen würden. Mr. Sorensen antwortete, er werde sich erkundigen, ob das möglich sei. Aber wir waren keineswegs sicher, dass dieses Gespräch tatsächlich stattfinden werde. Jeder sagte uns, dass dies sehr schwierig sei, Ford sei alt, sehr beschäftigt und empfangt nicht gern Gäste.

16. Kapitel

Henry Ford

Am nächsten Morgen erhielten wir einen Anruf aus dem Büro von Mr. Sorensen, Mr. Ford sei bereit, uns zu empfangen.

Wir wurden gebeten, uns bei Mr. Cameron, Fords Privatsekretär, einzufinden. Mr. Cameron saß im Hause des Konstruktionsbüros. „Mr. Ford ist im Moment nicht da“, erklärte er uns. „Ich kann nicht genau sagen, wann Sie ihn treffen werden. Aber Sie besichtigen ja ohnehin das Werk und kommen bestimmt zehn Mal am Tag an unserem ‚Büro‘ vorbei. Schauen Sie dann bei mir herein, vielleicht ist Mr. Henry Ford gerade hier.“

Wir wussten bereits, dass Ford kein eigenes Office besaß, dass er sich nicht irgendwo einschloss, sondern ständig im Konstruktionsbüro unterwegs war. Daher überraschte uns diese

Auskunft nicht, und wir zogen los, um weitere Wunder von Dearborn zu erkunden.

Diesen Tag begannen wir mit dem Maschinenmuseum.

Das besteht aus einer einzigen Halle, die eine Fläche von acht Hektar einnimmt. Sie ist mit einem Parkett aus Teakholz ausgelegt, das bei jedem Schritt klingt wie Stahl. Das Dach ruht auf Metallsäulen, die zugleich als Heizkörper dienen. Das Museum ist noch nicht fertig, aber es sind bereits hervorragende Exponate aus der ganzen Welt zu sehen. Darunter Dutzende Dampfmaschinen, deren Entwicklung man beinahe bis zum Kessel von James Watt zurückverfolgen kann. Jede Maschine steht auf einem eigenen Fundament, denn sie sollen mit der Eröffnung des Museums in Betrieb genommen werden, um die überlieferte Technik anschaulich demonstrieren zu können. Darunter sind geradezu pompöse Modelle: plump und schwer ruhen sie auf gusseisernen korinthischen Säulen und sind mit grüner Ölfarbe gestrichen. Die Abteilung Automobile ist riesig. Offenbar hatte man hier alle Typen und Modelle zusammengebracht, die jemals auf der Welt hergestellt wurden. Und man kann nicht behaupten, dass die Autobauer vor dreißig Jahren keinen Sinn für Schönheit gehabt hätten. Natürlich kommen uns alle diese Fahrzeuge heute merkwürdig vor, aber es sind ausgesprochen schmucke Exemplare darunter - mit viel rötlichem Kupfer, glänzendem gelblichem Messing, Spiegelglas und Saffianleder. Andererseits demonstrieren diese Fahrzeuge das hohe Niveau des gegenwärtigen Automobilbaus. Sie machen deutlich, wie viel besser man heute Autos baut, wie viel billiger, einfacher, stärker und eleganter sie sind.

Vielleicht weiß Henry Ford selbst noch gar nicht so genau, wie sein Museum einmal aussehen wird. Beim Aufbau der einzelnen

Abteilungen und der Anordnung der Exponate ist kein Prinzip zu erkennen. Offenbar hat sich Ford von einem Ziel leiten lassen - Exemplare dieser über die ganze Welt verstreuten Technik, um die sich niemand kümmert, zu sammeln, bevor sie verrosteten und auf dem Müll landen. Dabei drückt er auf das Tempo. Ständig werden neue Stücke ins Museum gebracht. Darunter sind Holzpflüge, Eggen, hölzerne Webstühle, die ersten Nähmaschinen, die ersten Schreibmaschinen, uralte Grammophone, Lokomotiven und Eisenbahnzüge.

Auf Schienen, die in das blanke Parkett eingelassen sind, steht ein altertümlicher Eisenbahnzug mit verschnörkelten gusseisernen Gittern vor den Plattformen. Die Außenwände der Wagen sind mit Rosenranken verziert und in ovalen Medaillons unter den Fenstern ländliche Szenen aufgemalt. Die Waggon sind an eine kleine, flinke Lokomotive mit kupfernen Lampen, Griffen und Wappen angekoppelt. In einem solchen Zug verkaufte siebzig Jahre zuvor ein Junge namens Edison den Fahrgästen Zeitungen. In einem solchen Zug erhielt er vom Schaffner die historische Ohrfeige, die ihm das Gehör raubte. Als er 1927 seinen achtzigsten Geburtstag feierte, war die alte Strecke zwischen Detroit und Dearborn wiederhergestellt, und in dem Zug mit Rosenzweigen, den wir im Museum gesehen hatten, fuhr der große Erfinder. Wie siebzig Jahre zuvor verkaufte Edison den Fahrgästen Zeitungen. Nur der gewalttätige Schaffner, der den Jungen damals aus dem Zug geworfen hatte, war nicht mehr da. Als man Edison fragte, ob die Taubheit nicht seine Arbeit beeinträchtigt habe, antwortete er: „Kein bisschen. Sie hat mich davor bewahrt, die vielen Dummheiten anhören zu müssen, die die Menschen so gern von sich geben.“

Dieser fröhliche Zug fuhr ratternd in Dearborn ein. Und ringsum auf dem ganzen Erdball brannten elektrische Lampen, klingelten Telefone, erklang Musik aus Grammophonen, umrundeten elektrische Wellen den Erdball. All das hatte der alte Mann mit dem Gesicht eines Heerführers zum Leben erweckt, der nun langsam, von Begleitern gestützt, von Waggon zu Waggon ging und Zeitungen verkaufte.

Ford hat in Amerika den Kult um Edison durchgesetzt. In gewissem Maße überträgt sich dieser nun auf ihn selbst. Er gehört derselben Generation an. Er hat das Auto zum Leben erweckt und es zu einem Massenprodukt gemacht.

Als wir das Museum verließen, sahen wir in der Vorhalle eine in den Fußboden eingelassene Betonplatte. Sie trägt die Fußabdrücke Edisons und dessen eigenhändigen Namenszug.

Wir besuchten ein weiteres Museum Fords, das sogenannte Dorf, Greenfield Village. Das Dorf breitet sich auf einer großen Fläche aus, und für die Besichtigung werden den Besuchern Kutschen, Kaleschen und Kremser zur Verfügung gestellt. Auf dem Bock sitzen Kutscher in Pelzjacke und Zylinder. Sie knallen mit den Peitschen. Uns boten sie und ihre Pferde einen seltsamen Anblick. In Greenfield Village sind Autos verboten. Wir stiegen in eine Kutsche, die uns eine Straße entlang fuhr, wie wir sie lange nicht gesehen hatten. Auch sie war alt - ein Wunder aus den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts - Erde, mit einer dünnen Schicht Kies bedeckt. In bedächtigen Gutsherrentrab rollten wir dahin.

Das „Dorf“ ist ein neueres Vorhaben Fords. Schwer zu sagen, was es eigentlich darstellt. Selbst Ford würde wohl kaum genau erklären können, wozu er es braucht. Vielleicht wollte er das Alte wiederaufleben lassen, nach dem er sich sehnt.

Möglicherweise wollte er aber auch zeigen, wie armselig es im Vergleich zu den technischen Wundern der Gegenwart war. Hier ist jedoch von der verbreiteten absurden Exzentrizität amerikanischer Milliardäre nichts zu spüren. Noch ist nicht klar, was Ford mit seinen Museen erreichen will, aber es ist zweifellos weise, alte Technik zu sammeln und für die Nachwelt zu erhalten.

Edisons altes Laboratorium ist komplett von Menlo Park in das Museumsdorf überführt worden - jenes Laboratorium, wo zahllose Versuche zur Entdeckung des Glühfadens durchgeführt wurden, wo zum ersten Mal eine Glühlampe aufleuchtete, wo der Phonograph die ersten Töne von sich gab und vieles andere zum ersten Mal geschah.

In diesem armseligen Holzhaus mit knarrenden Dielen und verrußten Wänden wurde die Technik unserer Tage geboren. Spuren von Edisons Genie und titanischem Fleiß sind heute noch zu sehen. Dort stehen so viele Geräte aus Glas und Metall, so viele Gläser und Retorten, dass man schon eine ganze Woche brauchte, um sie nur vom Staub zu befreien.

Als wir das Laboratorium betraten, empfing uns ein krausköpfiger alter Mann mit glühenden schwarzen Augen. Er trug ein Seidenkappchen wie man es bei Akademikern findet. Er widmete sich uns mit großem Eifer. Es war ein ehemaliger Mitarbeiter Edisons, offenbar der einzige, der noch lebte. Heftig gestikulierend rief er, so laut er konnte: „Alles, was die Welt an diesem Ort erhalten hat, wurde mit der Jugend und der Kraft Edisons erreicht! Der alte Edison war ein Nichts im Vergleich zum jungen Edison! Der war ein Löwe der Wissenschaft!“

Der alte Mann zeigte uns eine Fotogalerie. Auf einigen Aufnahmen wirkte der junge Erfinder wie Bonaparte - eine stolze Haarsträhne fiel ihm in die bleiche Stirn. Auf anderen ähnelte er Tschekow als Student. Der alte Mann gestikulierte heftig weiter. Wir kamen richtig ins Grübeln, wie ein Amerikaner so exaltiert sein konnte. Da stellte sich heraus, dass er gebürtiger Franzose war.

Während der Wissenschaftler über seinen großen Freund sprach, ereiferte er sich immer mehr. Wir hörten aufmerksam zu und wurden dafür belohnt. Der Alte zeigte uns die erste Glühlampe, die je in der Welt aufleuchtete. Er spielte uns das Ereignis regelrecht vor: Wie sie um das Lämpchen herumsaßen und auf das Ergebnis warteten. Alle Glühfäden flammten für einen Moment auf und brannten sofort durch. Schließlich aber war einer gefunden, der nicht erlosch. Sie saßen eine Stunde, und die Lampe brannte immer noch. Sie saßen zwei Stunden, ohne sich zu rühren und die Lampe glühte weiter. Da blieben sie die ganze Nacht sitzen. Das war der Sieg.

„Ohne Edison keine Wissenschaft!“, rief der alte Mann aus.

„Selbst die modernen Rundfunkröhren haben ihren Ursprung im Licht dieses Glühlämpchens.“

Mit zitternden, aber sehr geschickten Händen schloss der Mann die erste Edison-Lampe an einen Rundfunkempfänger an und holte mehrere Sender herein. Die Verstärkung war nicht sehr groß, aber die Stationen deutlich zu hören. Dann nahm der alte Wissenschaftler ein Blatt Zinnpapier und legte es in den Phonographen, den ersten Apparat, der mit menschlicher Stimme sprach. Bis dahin konnten Maschinen nur brummen, knirschen oder pfeifen. Der Phonograph wurde eingeschaltet, und der alte Mann sprach jene Worte in den Trichter, die einst in seinem Beisein

Edison gesprochen hatte. Es war der Text eines alten Kinderliedes über Mary und das Schäfchen. Es endet mit einem kräftigen ha, ha, ha!

„Ha, ha, ha!“, kam es ganz deutlich aus dem Phonographen. Uns war, als sei der Apparat soeben in unserem Beisein erfunden worden.

„In jener Nacht ist Edison unsterblich geworden!“ rief der Alte.

Tränen traten ihm in die Augen. Noch einmal erklärte er: „Die Jugend war Edisons Stärke!“

Als er erfuhr, wir seien Schriftsteller, wurde der alte Mann plötzlich ernst. Er blickte uns feierlich an und sagte:

„Schreiben Sie nur das, was Sie denken. Nicht für England, nicht für Frankreich, schreiben Sie für die ganze Welt.“

Der alte Mann wollte uns gar nicht wieder gehen lassen. Er sprach über Edison, über den Abessinienkrieg, verfluchte Italien, verwünschte den Krieg und lobte die Wissenschaft. Eine ganze Stunde lang versuchte Mr. Adams, bei diesem Orkan an Gedanken, Überlegungen und Ausrufen ein Wort einzulegen. Es gelang ihm nicht. Der Franzose ließ ihm nicht die Chance, auch nur den Mund zu öffnen. Als wir uns schließlich verabschiedeten, zeigten die beiden alten Männer, wie man das richtig machte. Sie klopfen einander heftig auf Arme, Schultern und Rücken.

„Good-bye, Sir!“, rief Adams.

„Good-bye, good-bye!“, schrie der Alte.

„Thank you very, very much!“, rief Adams, als er bereits die Treppe hinunterging.

„Very! Very!“, kam es von oben.

„Nein, Gentlemen“, sagte Mr. Adams. „Sie verstehen überhaupt nichts. Es gibt schon gute Menschen in Amerika!“

Er zog ein riesiges rotkariertes Taschentuch hervor und wischte sich damit die Augen, ohne die Brille abzunehmen.

Als wir im Laboratorium vorbeischaute, sagte man uns, Mr. Ford sei noch nicht da. Wir fuhren weiter zur Fordschen Scheinwerferfabrik fünfzehn Meilen von Dearborn entfernt. Unser junger Führer taute auf und unterhielt uns während der ganzen Fahrt. Dabei erfuhren wir, dass es in den Ford-Werken eine eigene Geheimpolizei gibt. Sie zählt fünfhundert Mann, darunter der ehemalige Polizeichef von Detroit und Joe Louis, ein berühmter Boxer. Diesen tüchtigen Gentlemen ist es zu verdanken, dass in Dearborn absolute Ruhe herrscht. Gewerkschaften gibt es hier nicht. Die mussten in den Untergrund gehen.

Die Fabrik, zu der wir fuhren, war für uns von besonderem Interesse. Dabei handelte es sich um kein gewöhnliches Werk, sondern um die Verkörperung einer neuen technischen und politischen Idee. Wir hatten schon viel von ihr gehört, da sie in den Diskussionen eine große Rolle spielt, die in Amerika über die Diktatur der Maschinen und darüber geführt werden, wie man ein glückliches Leben erreichen und zugleich den Kapitalismus erhalten kann.

Im Gespräch mit uns hatten Mr. Sorensen und Mr. Cameron, Henry Fords rechte und linke Hand, erklärt, wenn sie die Ford-Werke noch einmal aufbauen müssten, dann käme auf keinen Fall ein solcher Gigant heraus. Statt dessen würden sie Hunderte kleiner Zwergfabriken in einer gewissen Entfernung voneinander errichten.

In Dearborn hörten wir eine neue Losung: „Ländliches Leben mit städtischem Verdienst“.

„Stellen Sie sich vor“, sagte man uns, „Wald, Felder, ein ruhiger Fluss, auch wenn er ganz klein ist. Mittendrin eine winzige Fabrik. Rundherum leben Bauern. Sie bestellen ihre Felder und arbeiten zugleich in unserer Produktion. Wunderbare Luft, hübsche Häuschen, Kühe und Gänse. Wenn es zur Krise kommt und wir die Produktion einschränken, muss der Arbeiter nicht hungern, denn er hat seinen Boden, er hat Brot und Milch. Wie Sie wissen, sind wir keine Wohltäter. Wir befassen uns mit anderen Dingen - wir bauen gute, billige Autos. Und wenn diese Kleinfabriken keinen hohen technischen Effekt erzielen, dann wäre Mr. Henry Ford niemals auf diese Idee verfallen. Aber wir haben bereits exakt festgestellt, dass die Arbeitsproduktivität in einem Kleinbetrieb ohne diese riesige Ansammlung von Maschinen und Arbeitern wesentlich höher ist als in einem großen Werk. So führt der Arbeiter ein preiswertes und gesundes ländliches Leben, hat aber ein städtisches Einkommen. Außerdem befreien wir ihn von der Tyrannei der Händler. Uns ist folgendes aufgefallen: Kaum erhöhen wir die Löhne ein wenig, steigen in Dearborn sofort in gleichem Umfang die Preise. Das wird aufhören, wenn es diese Konzentration von Hunderttausenden Arbeitern an einem Ort nicht mehr gibt.“

Die Idee hatte Ford, wie er uns später erklärte, bereits vor zwanzig Jahren. Wie jedes Unterfangen wurde sie in Amerika lange geprüft, bevor man sie in großem Umfang einführte. Heute existieren bereits etwa zwanzig solcher Kleinfabriken, und Ford erhöht ihre Zahl mit jedem Jahr. Der Abstand von zehn, zwanzig oder gar fünfzig Meilen zwischen ihnen bereitet Ford keine

Sorgen. Beim idealen Zustand der amerikanischen Straßen ist das kein Problem.

Die Idee läuft also auf allgemeinen Wohlstand hinaus.

Ländliches Leben, städtisches Einkommen, die Krise hat ihren Schrecken verloren und technische Perfektion ist erreicht.

Eines hat man uns nicht gesagt - dass in dieser Idee große Politik steckt: Man will Proletarier nach ihrem Bewusstsein zu Kleinbesitzern machen und zugleich die gefährliche

Konzentration von Arbeitern in den großen Industriezentren

beseitigen. Dann hat übrigens auch Fords Sonderpolizei nichts mehr zu tun. Man kann den Männern ja für alle Fälle eine Kuh

geben. In dieser Idylle wird der berühmte Neger Joe Louis Kühe melken. Der ehemalige Polizeichef von Detroit wird

blumenbekränzt wie Ophelia durch die Felder streifen und

brummen: Nichts zu tun, mir ist langweilig, Gentlemen!

Für Amerikaner gilt: Gesagt, getan. Wir stiegen auf einen

Hügel, und vor uns lag das Bild, das man uns so farbig

ausgemalt hatte. Die Scheinwerferfabrik steht an einem kleinen

Fluss, wo ein Damm das angestaute Wasser ganze sieben Fuß hoch herabfallen lässt. Aber das reicht aus, um zwei kleine Turbinen

anzutreiben. Um die Fabrik breiten sich tatsächlich Wald und

Wiesen aus, Bauernhäuser sind zu sehen, Hähne krähen, Hühner gackern und Hunde bellen - die Geräusche des Dorfes.

Die Fabrik besteht nur aus einem einzigen rundherum verglasten

Gebäude. Das Tollste daran ist, dass dort ganze fünfhundert

Arbeiter die Scheinwerfer, Rücklichter und Deckenleuchten für

alle Ford-Werke herstellen. Zwischen krähenden Hähnen und

quiekenden Ferkeln wie zur Feudalzeit stößt dieses Werk in

einer Stunde eintausend Scheinwerfer, sechshundert Rücklichter

und fünfhundert Deckenleuchten aus. Achtundneunzig Prozent der

Arbeiter sind Farmer, die von fünf bis fünfzig Acre Boden besitzen. Das Werk arbeitet in zwei Schichten. Würde es voll ausgelastet, dann wäre die Produktion noch um fünfzig Prozent höher.

Was die Arbeiter tun sollen, die kein Land besitzen, sagt die neue Idee nicht. Dabei stellen gerade sie die Arbeiterklasse der Vereinigten Staaten dar. Aber selbst wenn es den verdächtig wohlwärtig gestimmten Kapitalisten gelänge, dem gesamten amerikanischen Proletariat Boden zu geben, was eine brandneue bürgerliche Utopie ist, verschwände auch dann die Ausbeutung nicht, sondern würde weiter verschärft, nur in verfeinerter Form.

Ungeachtet der ländlichen Idylle, die die Fabrik umgab, schauten die Arbeiter, die sich an den kleinen Fließbändern drängten, ebenso finster und konzentriert drein wie jene in Dearborn. Als die Glocke zum Frühstück rief, ließen sie sich wie in Dearborn, sofort auf dem Fußboden nieder und machten sich über ihre Sandwiches her.

„Sagen Sie“, fragten wir den Manager, das heißt, den Direktor, der mit uns die Fließbänder abschnitt, „wissen Sie, wieviele Scheinwerfer Sie heute schon hergestellt haben?“

Er trat an eine Wand, wo lange schmale Papierstreifen auf einen Nagel gespießt waren, nahm den obersten ab und las:

„Bis zwölf Uhr haben wir 4 023 Scheinwerfer, 2 438 Rücklichter und 1 192 Deckenleuchten gefertigt.“

Wir schauten auf die Uhr. Es war 12.15 Uhr.

„Ich erhalte jede Stunde Meldung über die Produktion“, fügte der Manager hinzu und hängte das Papier zurück an den Nagel.

· 1 Acre entspricht 4047 Quadratmetern – d. Ü.

Erneut fuhren wir zum Ford Office. Diesmal kam uns Mr. Cameron eilig entgegengelaufen und forderte uns auf, in sein Büro zu kommen. Drinnen zählte er uns kurz durch und bat dann, noch einen Stuhl zu bringen. Wir nahmen im Mantel Platz. Das war unbequem, und als wir gerade ablegen wollten, erschien Henry Ford in der Tür. Er warf den Gästen einen fragenden Blick zu und verbeugte sich. Im Raum entstand ein wenig Unruhe, begleitet von Händeschütteln, in dessen Ergebnis Ford in die Ecke des Raumes geriet, wo kein Stuhl stand. Mr. Cameron löste das Problem rasch, Ford nahm auf einem Stuhl Platz und schlug mit einer leichten Bewegung ein Bein über das andere. Er war ein hagerer, beinahe flachbrüstiger, leicht gebeugter alter Herr mit einem klugen, faltigen Gesicht und silberweißem Haar. Er trug einen sorgfältig gebügelten grauen Anzug, schwarze Schuhe und eine rote Krawatte. Ford wirkte jünger als seine dreiundsiebzig Jahre. Nur die bräunlichen, knotigen Hände verrieten, wie alt er tatsächlich war. Man hatte uns gesagt, dass er abends noch manchmal tanzen gehe.

Wir brachten das Gespräch sofort auf die Kleinfabriken.

„Ja“, sagte Mr. Ford, „ich sehe die Möglichkeit, Kleinfabriken zu bauen, selbst Gießereien. Aber vorläufig gebe ich die großen Werke noch nicht auf.“

Er erklärte uns, die Zukunft des Landes sehe er in diesen Kleinfabriken mit Arbeitern, die vom Joch der Händler und Finanziers befreit seien.

„Der Farmer“, sagte Ford weiter, „produziert Getreide, und wir bauen Autos. Aber zwischen uns steht die Wall Street, stehen die Banken, die an unserer Arbeit verdienen wollen, ohne selber etwas zu tun.“

Er wedelte mit der Hand vor seinem Gesicht, als wollt er eine Mücke verscheuchen, und sagte: „Die können nur eins - mit Geld tricksen und jonglieren.“

Ford hasst die Wall Street. Er weiß genau, wenn man Morgan eine Aktie gibt, dann rafft er auch bald alle anderen an sich. Die Ford-Werke sind das einzige Unternehmen in den Staaten, das nicht von den Banken abhängt.

Während des Gesprächs waren Henry Fords Beine ständig in Bewegung. Bald presste er sie gegen den Schreibtisch, dann schlug er eines über das andere und schlang die Arme darum, dann wieder setzte er beide Füße auf den Boden und schaukelte hin und her. Er hat die eng beieinanderstehenden scharfen Augen eines Bauern. Überhaupt ähnelt er einem spitznasigen russischen Bauern, talentiert und erfinderisch, der sich nur den Bart abrasiert hat und in einen englischen Anzug gestiegen ist. Wie alle seine Angestellten erscheint Ford jeden Morgen zur Arbeit und verbringt den ganzen Tag im Werk. Bisher geht keine einzige Zeichnung ohne seine Unterschrift durch. Dass er kein eigenes Büro hat, haben wir bereits erwähnt. Mr. Cameron sagte es so: „Mr. Ford zirkuliert.“

Wieviel Kraft und Willen muss wohl ein Mann besitzen, um als Dreiundsiebzigjähriger noch mit solcher Leichtigkeit zu zirkulieren?

Fords Arbeitsmethode ist längst über die einfache Herstellung von Automobilen oder anderen Erzeugnissen hinausgewachsen. Sein System hat die ganze Welt enorm beeinflusst. Aber der Mann, der dieses System erdachte, ist nicht mit ihm gewachsen. Er ist der Mechaniker geblieben, der er war. Zwar ein genialer Mechaniker, aber nicht mehr. Obwohl sein Handeln und das anderer Industrieller Amerika zu einem Land geformt hat, in dem keiner

mehr weiß, was morgen geschieht, erklärt er seiner Umgebung unerschütterlich: „Das geht mich nichts an. Ich habe meine Aufgabe. Ich baue Autos.“

Zum Abschied stellte uns Henry Ford, der sich für die Sowjetunion interessiert und eine gewisse Sympathie für sie hegt, die Frage: „Wie ist zur Zeit die Finanzlage Ihres Landes?“

Wir hatten gerade am Abend zuvor den bekannten Artikel von Grinko in der *Prawda* gelesen und konnten ihm daher eine ganz aktuelle Antwort geben.

„Das ist sehr gut“, sagte der wunderbare Mechaniker und lächelte plötzlich über sein ganzes faltiges Großvatergesicht. „Machen Sie nie Schulden und helfen Sie einander.“

Noch einmal entstand etwas Unruhe im Raum, als wir uns zum Abschied die Hände schüttelten. Damit war die Besichtigung einer der interessantesten Sehenswürdigkeiten Amerikas – Henry Fords – beendet.

17. Kapitel

Die grauenhafte Stadt Chicago

Seit unserem Aufbruch in New York war eine Woche vergangen. Allmählich nahm unsere Reise System an. Wir übernachteten in Camps oder *tourist houses*, d. h., bei Leuten, die Reisenden in ihren Häuschen preiswerte saubere Räume mit breiten, bequemen Betten vermieten. Dort finden diese stets mehrere dicke und dünne Decken aus Wolle, Baumwolle oder Flicker, eine Frisierkommode, einen Schaukelstuhl, einen Wandschrank, dazu –

· Grigori Fjodorowitsch Grinko (1890-1938), von 1930 bis 1937 Volkskommissar für Finanzen der UdSSR – d. Ü.