

Diese Grundsätze dürfen wir von Ford ohne weiteres übernehmen, und zwar sollte der Buchhandel sie nicht nur auf den eigentlichen Lohn, sondern auch auf die Honorare anwenden. Niedrige Löhne haben minderwertige Arbeit zur Folge, und für niedrige Honorare kann man keine Qualitätsarbeit verlangen. Ist aber das geistige Rohmaterial an sich schon minderwertig, so ist das ungefähr so widersinnig, als wenn man andererseits eine Ausgabe von Goethes »Wahrheit und Dichtung« auf schlechtestem Zeitungspapier herstellen wollte. Qualitätsarbeit, durch die wir allein wieder leistungsfähig werden können, bedingt auf der anderen Seite auch Goldmarkpreise, nämlich bei der Erwerbung des Rohmaterials, der Manuskripte. Ich glaube, es ist auch verlorene Liebesmüh, einem verarmten Volke, das sich heute jedes Buch, das es kauft, auch darauf ansieht, ob es es auch lesen wird, hoffnungslos veraltete Dichter und Schriftsteller, wie den seligen Tieck, Brentano und andere Romantiker, oder auch die sehr verstorbenen Spielhagen, Hackländer usw. durch neue Gesamtausgaben dem Lesepublikum als sogenannte Klassiker der deutschen Literatur aufzureden. Solchen alten Herrschaften soll man ihre Ruhe in den Bibliotheken gönnen und nicht Material und Arbeit an schließlich doch unerkäufliche Gesamtausgaben verschwenden.

Alle Ersparnisse, die den Preisabbau erst wirtschaftlich rechtfertigen, erzielt Ford durch eine Rationalisierung der Arbeit; auf maschinellem Gebiet durch die bekannte Normung und Typisierung, im Arbeitsgange selber durch Ersparnisse an Zeit, Kraft und sinnlosen Umwegen. Es ist sehr beherzigenswert, wenn er darauf hinweist, daß 36% aller Arbeiten in seinem Betriebe in einem bis 8 Tagen, 6% in ein bis zwei Wochen, 14% in einem Monat bis zu einem Jahr zu erlernen seien. Und nur bedenken wir einmal, welche unsinnige Verschwendung wir in Deutschland mit Arbeitskraft und Arbeitszeit in unserem ganzen Kaufmännischen Lehrlingswesen treiben, wie oft ein arbeitsfrischer junger Mensch Jahre seines Lebens vertrödelte, bis er soweit kommt, daß er das Hauptbuch erst einmal von hinten abstauben darf.

Selbstverständlich ist das Fordsche Thema keine Schablone, die sich einfach mechanisch übertragen läßt; aber es ist für jeden andern Wirtschaftszweig eine nachdenkliche Sache, wenn Ford erzählt, daß er es durch eine rationelle Arbeitsmethode zuwege gebracht habe, daß eine Arbeitsgruppe von 7 Mann heute täglich 2600 Kolbenstangen für Motoren herstellen kann, während früher 28 Mann rund 175 Kolbenstangen fertig bekommen haben. Hier ist Ford wirklich vorbildlich. Wir können nicht immer Maschinen an Stelle von Menschen anwenden, aber wir können doch darüber nachdenken, ob sich nicht auch im Buchhandel ähnliche Möglichkeiten ergeben, auf die sich der Satz von Henry Ford anwenden läßt: Welch eine Verschwendung von Arbeitskraft und Zeit für einen Menschen, Stunden und tagelang hinter einem langsam dahinschleichenden Gespann herzugehen und mit ihm das Feld zu pflügen, während ein Motorschlepper die sechsfache Arbeit in derselben Zeit leistet!

Viel können wir auch von dem Amerikaner bei der Beseitigung von Hemmnissen und Umwegen im Betriebe selber lernen. Wie eine Erlösung von den Leidensstationen eines deutschen Instanzenweges, von dieser schauerlichen Odyssee durch Amtsstuben klingt es, wenn er sagt: Experten und Leute mit Titeln gibt es bei uns nicht, ebenso gibt es keine Konferenzen und Sitzungen, was wir Deutschen ganz besonders beherzigen dürften, die Wilhelm von Dechelhäuser einmal sehr richtig dahin charakterisiert hat: Jeder dritte Mensch, der einem auf der Straße begegnet, hat jetzt eine Mappe unter dem Arm und kommt aus einer Sitzung oder geht in eine Sitzung.

Von solchen schwerfälligen Organismen sagt Ford: »Will ein Gruppenführer das Ohr seines Direktors erreichen, so führt sein Weg über den Unterwerkführer, den Werkführer, den Abteilungs- vorsteher und über sämtliche Hilfsdirektoren. Bis er seinen Mann erreicht, gehört das, was er hat sagen wollen, aller Wahrscheinlichkeit nach bereits der Geschichte an, und der eigentliche Zeitpunkt zu seiner Durchführung ist bereits verstrichen.« Die Schäden erkennen muß hier heißen sie abstellen. Und auch noch eine andere Mahnung Henry Fords ist angesichts des Zusammenbruches mancher Gründungen aus der Inflationszeit sehr ernst zu nehmen: Eine

Neufinanzierung ist manchmal nur eine Folge schlechter Geschäftsführung und kommt darauf hinaus, daß man gutes Feld faulem Felde nachwirft. Der Tag des Gerichts ist lediglich damit hinausgeschoben.

Wenn ich darauf hinweise, daß es heute immer noch vorwiegend dem Zufall überlassen bleibt, ob ein Buch einem Interessenten zu Gesicht kommt, oder ob er von dessen Erscheinen überhaupt hört, so ist das für Sie alle eine Binsenwahrheit. Der Buchhandel glaubt in Rücksicht auf das Weihnachtsgeschäft daran festhalten zu müssen, Neuerscheinungen erst vorwiegend im letzten Drittel des Jahres herauszubringen, und so häufen sich in den letzten Wochen vor Weihnachten die Bücher zentnerweise auf den Zeitungsredaktionen an, und der unglückliche Redakteur, der im besten Falle in diesen Wochen 10 bis 15 Bücher lesen und wirklich würdigen könnte, steht hilflos vor Riesenhaufen, in denen die entstandenen Lücken immer gleich wieder zuwachsen. Dieser für beide Teile unmögliche Zustand sollte doch eigentlich nicht bestehen bleiben dürfen. Auch hier heißt es organisieren und — individualisieren, auflösen und wieder aufbauen. Ihr neues Organ »Nimm und lies!« ist ein beachtenswerter Versuch, hier den Zufall zu organisieren und jedem das Buch zugänglich zu machen, das für ihn paßt und das er braucht. Hier ist Ford geradezu vorbildlich, weil er immer neue und stets überraschende Wege findet und als Werbeprospekt für seine Autos eines der interessantesten Bücher schreibt; das je auf dem deutschen Büchermarkt erschienen ist.

Und doch enthält es, wie gesagt, teilweise ganz alte Wahrheiten und Erfahrungssätze, die unseren deutschen Wirtschaftsführern längst vertraut sind. Andererseits hat der amerikanische Ribbellierungsdrang etwas an sich, was den deutschen Individualismus zu Widerspruch reizt und was er ablehnt. In einer kleinen sehr lesenswerten Schrift von Peter Menaiden, die sich etwas anspruchsvoll »Anti-Ford« nennt, aus dem Verlage »Die Kuppel« in Aachen, und die das Fordsche Buch als die »Bibel des zivilisatorischen Menschen« bezeichnet, heißt es in solcher Ablehnung, daß die Fordsche Schrift nur für den da sei, in dem schon alle Sehnsüchte und Hoffnungen erstorben seien. Das ist ungefähr dieselbe Ablehnung der angelsächsischen Gleichmacherei, die Victor Auburtin einmal in die groteske Schilderung des englischen Landhauses gekleidet hat.

»Ich sah«, so schreibt er, »einmal eine Villenkolonie im Süden der großbritannischen Insel. Ich sah sie von einer Anhöhe aus, und es war wie ein gräßlicher Ausblick in die Zukunft. Denn diese Wohnstätte der Menschen sah genau so aus wie die Waben eines Bienenstaates. Über die Ebene und über die Hügel hinweg zog sich eine Schicht Zellen, eine Zelle genau so gebaut wie die andere. In jeder Zelle sah ein Engländer, und jeder war mit demselben Kammgarn bekleidet wie der andere. Jeder aß zur selben Zeit denselben Hammelbraten; jeder hatte dieselben Geräte um sich wie der andere; jeder las dieselbe Sportzeitung und dachte zur selben Zeit genau daselbe wie der nächste Engländer.«

Wir Deutschen wollen das Fordsche Buch überhaupt nicht kritiklos hinnehmen. Wir wollen die Erfahrungen des Amerikaners uns zu eigen machen, die wir für uns verwerten können, aber wir wollen auch nicht vergessen, daß Henry Ford als ein guter Geschäftsmann uns auch nur das erzählt, was er uns erzählen will. Gustav Frenssen sagt in seinen »Briefen aus Amerika« beim Besuche von Pittsburg, also der Stätten, die Carnegie beherrscht: »Von den kümmerlichen, unfreundlichen Wohnungen der Arbeiter auf den Schutthalde[n] steht kein Wort in Carnegies Buch.« Und noch ein anderes: Wir brauchen das Fernglas gewissermaßen nur umzudrehen, um den großen Organisator Henry Ford, zu dem manche bei uns wie zu einer unerreichbaren Größe aufblicken zu müssen meinen, sehr klein im Verhältnis zu der Wirkung seines Lebenswerkes zu sehen. Henry Ford will, daß jeder Amerikaner ein Ford-Auto hat, und schickt sich an, auch die alte Welt mit derselben Segnung zu beglücken. Jeder zehnte Amerikaner hat heute schon sein Auto und vor jeder amerikanischen Fabrik reihen sich die Autos der Arbeiter. Aber das hat auf der anderen Seite die Folge, daß die Vereinigten Staaten heute schon mit diesem Riesenbenzinverbrauch ungefähr die Hälfte ihres Vorrates an Öl in dem