Zum 90-jährigen Jubiläum von Ford Köln verleugnet der Kölner Stadt-Anzeiger die Produktion zehntausender LkW für die Wehrmacht. Die herrschenden Kreise in der Bundesrepublik Deutschland rühmen sich, bei der Aufarbeitung der NS-Herrschaft besonders vorbildlich zu sein. Doch bei der Täterschaft von Konzernen, und insbesondere von US-Konzernen, herrschen seit Gründung der Bundesrepublik Verdrängung und Lügen, mit Folgen bis heute. Von **Werner Rügemer**.

Ford Köln 90 Jahre: Die Idyllen-Produktion

Zum 90-jährigen Jubiläum der Ford-Werke in Köln brachten die Zeitungen des Kölner Medienmonopols DuMont Schauberg – Kölner Stadt-Anzeiger, Kölnische Rundschau, Express – am 2. Oktober 2020 ganzseitige Jubelartikel „90 – Happy Birthday, Ford!“: Vom immer wieder reproduzierten Foto der Grundsteinlegung am 2. Oktober 1930 mit dem zufrieden lächelnden Henry Ford und dem beflissenen Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer über die PkW-Vorkriegsmodelle und dann die millionenfach erfolgreichen Nachkriegsmodelle wie Capri, Taunus und Fiesta (Europas meistverkaufter Kleinwagen) bis zum heutigen Elektroauto Fiesta EcoBoost Hybrid. Ford Köln – ein strahlendes Erfolgsmodell.

„Als einer der größten Arbeitgeber hat Ford Generationen und Tausenden von Kölnern eine berufliche Heimat gegeben und gehört zu Köln wie der Grüngürtel“, wird der heutige Chef von Ford Köln folgsam zitiert.

Dass die hohen Gewinne der Vergangenheit, die in die USA überwiesen wurden, die notwendige Innovation haben verschlafen lassen und dass jetzt „wegen Corona“ tausende Arbeitsplätze abgebaut, wegen dortiger Niedriglöhnerei in osteuropäische Oligarchenstaaten verlegt werden – das wird nicht einmal im Nebensatz erwähnt.

Dass Ford Köln jetzt vom Land NRW eine 500-Millionen-Kreditbürgschaft haben will, um wenigstens symbolisch und für eine Übergangszeit ein paar Arbeitsplätze für e-Mobilität in Köln zu erhalten, und dass die immer noch gelobte „freie Marktwirtschaft“ und sogar „erfolgreiche“ US-Konzerne entgegen ihrer Legende ohne exzessive deutsche Staatshilfe nicht mehr lebensfähig sind – all das wird nicht thematisiert. Das würde die seit Adenauers Zeiten blind gepflegte Idylle stören.

Die erste Lüge: „Fabrik im Krieg zerstört“

Die Idylle wird aufrechterhalten auch durch Lügen. „1944/45 wird die Autofabrik im Kriegsgeschehen zerstört“, schreibt der Express (Philipp Meckert: „Neun Meilensteine aus

neun Jahrzehnten in Köln“). Das ist die erste Lüge. Sie hat es in sich – obwohl sie so plausibel klingt, nicht wahr? „Ganz Köln wurde zerstört“, lautet das gern in der Stadtgeschichte gepflegte Klischee.

Doch die Ford-Werke wurden nicht zerstört, im Gegenteil. Nur die Baracken der bei Ford eingesetzten tausenden Zwangsarbeiter wurden durch die US-Bomber zerstört. Die Fabrik hatte nur kleine Kollateralschäden. Die Fließbänder und sonstigen Anlagen blieben intakt. Sofort nach dem Waffenstillstand wurde die Produktion schon im Mai 1945 fortgeführt – LkWs und LkW-Reparaturen für die US Army – das war einfach, denn die LkWs der US Army kamen ja aus demselben Konzern.

Der weltbekannte US-Ökonom John Kenneth Galbraith gewährte mir die erste Aufklärung dazu. 1986 hielt er in Köln eine Rede beim Friedenskongress der „Ärzte gegen den Atomkrieg“ (IPPNW). Ich traf ihn zu einem langen Gespräch. Galbraith erinnerte sich an seinen Besuch in Köln vierzig Jahre zuvor. Er berichtete, dass er unmittelbar nach dem Krieg die US-Kommission zur Ermittlung der Kriegsschäden in Deutschland leitete, übrigens sei auch Jürgen Kuczynski dabei gewesen, der spätere bekannte DDR-Ökonom. Sie schauten sich in Köln, Hamburg, Berlin und Frankfurt um. Ergebnis: „Es war unglaublich. Aber die alliierten Bombardements hatten eine eindeutige Klassenperspektive. Die Arbeiterviertel waren zerstört worden, aber die Stadtteile der bürgerlichen Schichten und auch viele Industriebetriebe blieben unzerstört.“ Galbraith fasste zusammen: „Die offiziell verkündeten Ziele, nämlich die deutsche Wirtschaft zu beeinträchtigen, wurden in keiner Weise erreicht.“

Die Ergebnisse der Kommission sind in dem Bericht *The effects of strategic bombing on the German war economy* enthalten. Der Auftraggeber, die US-Regierung unter Präsident Harry Truman, legte keinen Wert auf die Verbreitung des Berichts. Auch die meisten Rüstungsbetriebe wurden nicht bombardiert, schon gar nicht US-amerikanische und solche mit US-Beteiligung. Die Wehrmacht sollte ja im Interesse der USA und Großbritanniens bis zuletzt möglichst hochgerüstet bleiben und der vordringenden Roten Armee möglichst hohe Verluste beibringen, bevor die USA als glänzender Sieger auftreten konnten.[1]

Die zweite Lüge: „Unterbrechung der Produktion durch den Zweiten Weltkrieg“

Der Kölner Stadt-Anzeiger (Corinna Schulz: „Von der Blechliesel zur E-Mobilität“) strickt in seinem Jubelartikel am gleichen, jahrzehntelang von ihm selbst gepflegten Lügengebäude auch heute weiter: „Unterbrechung der Produktion durch den Zweiten Weltkrieg“. Unterbrechung durch den Krieg? Der Stadt-Anzeiger lügt: Das genaue Gegenteil war der Fall.

Die Ford-Werke Köln stellten ab 1931 mit importierter Ford-Technologie PkW her. Es waren zunächst wenige, die Kaufkraft in Deutschland war nach der Weltwirtschaftskrise gering. Das erholte sich, 1938 war mit 23.039 PkW der Höhepunkt erreicht. Doch dann ging die Produktion schnell zurück, 1942 wurden nur noch 41 PkW produziert, dann keine mehr.

Aber die Produktion nahm einen einzigartigen Aufschwung. Wie das? Ganz einfach: Ford Köln produzierte für die Hitler-Wehrmacht, und zwar kriegstaugliche LkW und andere Militärfahrzeuge. Im Jahre 1938 waren es schon 12.074, dann stieg der Bedarf für den Polen-Feldzug, für den Westfeldzug gegen Frankreich, dann für den Vernichtungskrieg gegen die Sowjetunion. Übrigens: Der Ford-Fan Hitler, seit 1924 vom Antisemiten Henry Ford regelmäßig jährlich zum Geburtstag hoch bespendet, zuletzt zur Führers 50. Geburtstag 1939, zeichnete seinen größten US-Förderer 1938 mit dem *Großkreuz des Deutschen Adlerordens* aus.

So wurde die LkW-Produktion im beiderseitigen Einverständnis und mit steigendem Gewinn ständig ausgeweitet: 1943 war der Höhepunkt mit 17.472 Militärfahrzeugen. Auch 1944 waren es noch 13.015. Erst im Februar 1945 endete die Produktion. Bilanz: Ford lieferte 60 % aller 3-Tonnen-Kettenfahrzeuge und gemeinsam mit dem zu General Motors gehörenden Opel-Werken 70 % aller 3- und 4,5-Tonnen-LkW der Wehrmacht. Auch an die deutsche Polizei und die SS wurde geliefert.[2]

US-Konzerne produzieren für beide Seiten im Krieg

Was nicht nur die Medien des DuMont-Schauberg-Konzerns verschweigen, sondern alle bundesdeutschen Leitmedien, die privaten wie die staatlichen: Führende US-Konzerne halfen bei der Aufrüstung der deutschen Wehrmacht zur modernsten Militärmacht des Kontinents, vor dem Krieg und während des Krieges – und sie produzierten gleichzeitig für das US- und das britische Militär.

1938 erhielt auch James Mooney von General Motors auf Beschluss Adolf Hitlers das *Großkreuz des Deutschen Adlerordens*, wie Henry Ford. Beide lehnten keineswegs ab, sondern hielten große Feiern dazu ab. General Motors produzierte über seine Opel-Werke nicht nur den „Opel-Blitz“ für die Wehrmacht, sondern auch den Bomber Ju 88, Landminen und Torpedo-Munition. Auch GM produzierte wie Ford natürlich auch für das US-Militär.

Ebenso agierten etwa IBM, General Electric, Standard Oil, Dow Chemical, Eastman Kodak, US Steel, ITT und auch Coca Cola, oft in Kooperation mit deutschen Konzernen wie BMW, Junkers, Siemens und vor allem IG Farben: Rüstungsproduktion für beide Kriegsparteien.[3]

US-Akteure auf beiden Seiten von Kriegen, auch in sogenannten „Bürger“kriegen – eine historische Banalität, die nicht nur dem rheinischen Provinzpublikum von den Kölner Provinzmedien, sondern auch dem gesamtdeutschen Publikum von den bundesdeutschen Leitmedien, sowohl in deren Gossen- wie akademisch gebildeten Varianten, bis heute vorenthalten wird.

Auch verdrängt: ZwangsarbeiterInnen

Noch eine andere Verdrängung beim 90-Jahre-Jubiläum von Ford Köln: Wegen der LkW-Produktion für die Wehrmacht erreichte die Belegschaft im Jahre 1943 mit 5.711 Beschäftigten den absoluten Höchststand, und auch die 5.134 Beschäftigten im Jahre 1944 waren mehr als in den Hochzeiten der PkW-Vorkriegsproduktion.

Mit keinem Wort erwähnen die Lügen-Jubilierer, dass die Produktion im Krieg nur mithilfe von Zwangsarbeitern möglich war: 1943 bestand die Belegschaft etwa zur Hälfte aus russischen Kriegsgefangenen männlichen und weiblichen Geschlechts, aus italienischen Militärinternierten sowie aus Häftlingen verschiedener osteuropäischen Nationalitäten aus dem KZ Buchenwald: Das KZ hatte in Köln für Ford eine eigene Außenstelle, kranke Häftlinge wurden nach Buchenwald zurückgeschickt, auffällige Häftlinge lieferte der Ford-Werkschutz an die Gestapo aus. Ford unterhielt eigene Barackenlager für die Zwangsarbeiter. Auch besser behandelte Zwangsarbeiter aus Belgien und Frankreich wurden eingesetzt.[4]

Auch verdrängt: Ford Köln als Ford-Zentrale im besetzten Europa

In den Medien wird die Realgeschichte von Ford Köln auch in weiterer Hinsicht verdrängt. Die oft akademisch gebildeten und interessierten LeserInnen des Stadt-Anzeigers konnten immer wieder in ihrer Leib- und Magenzeitung lesen: Ford Köln hätte im Krieg unter „NS-Zwangsverwaltung“ gestanden.

Aber noch nie konnten sie lesen: Henry Ford blieb bis zu seinem Tod 1943 Vorsitzender des Aufsichtsrats. Und auch während des ganzen Krieges blieb die Ford Company in Dearborn/USA mit 52 Prozent der Hauptaktionär – der zweitgrößte Aktionär mit 42 Prozent, schon Gründungsaktionär, war das deutsche Chemiekartell IG Farben, das schon während der Weimarer Republik mit US-Konzernen wie Standard Oil und Dupont (Chemie, Pharma) Kartelle gebildet hatte.

Ford Köln war zudem während des Krieges die Zentrale für die anderen Ford-Filialen in den besetzten Staaten, so in Poissy/Frankreich, in Amsterdam/Niederlande, Antwerpen/Belgien

und Kopenhagen/Dänemark. Ford Köln mit gut alimentierten NS-Funktionären in Geschäftsführung und Aufsichtsrat steuerte in Absprache mit den dortigen Besatzungsbehörden die Belieferung der Wehrmacht vor Ort.

Die Gewinne von Ford Köln und Ford Europa wurden zwar seit der Kriegserklärung der USA 1941 nicht mehr in die USA überwiesen – aber nach dem Krieg wurden sie nachgezahlt; dafür war schließlich die US-Militärverwaltung da.

Auch verdrängt: Der „Türkenstreik" 1973

Ein europaweit ausstrahlendes Ereignis war der „Türkenstreik" bei Ford Köln im Jahre 1973. Es war die Hochzeit im Wirtschaftswunderland, dessen Reichtum auch durch Millionen arme Wanderarbeiter geschaffen wurde. Von den 35.000 Beschäftigten kamen 12.000 aus der Türkei. Sie machten in der hetzigen Endmontage die körperlich schwerste Arbeit – und zu den niedrigsten Löhnen.

Im August 1973 kündigte die Geschäftsleitung 300 türkischen Beschäftigten, weil sie zu spät aus dem Urlaub in der Türkei zurückgekommen waren. Am 24. August streikte deshalb die gesamte Spätschicht mit 8.000 Arbeitern, auch die deutschen Arbeiter machten mit. Am 25. August streikte die gesamte Frühschicht mit 12.000 Arbeitern, auch alle deutschen Arbeiter machten mit. Sie marschierten über das Werksgelände. Die Forderungen waren: eine DM mehr Lohn pro Stunde für die unteren Lohngruppen, Verringerung der Bandgeschwindigkeit, Rücknahme der Kündigungen.

Doch der 47-köpfige Betriebsrat, in dem nur ein türkischer Arbeiter Mitglied war, lehnte mit der IG Metall die Forderungen ab, rief zur Wiederaufnahme der Arbeit auf. Aus dem belgischen Werk schaffte die Geschäftsführung Streikbrecher heran. Deutsche Meister, Vorarbeiter, leitende Angestellte und Zivilpolizisten gingen gegen die Streikenden vor. Der Express schrieb von linksradikalen Studenten, die hinter dem Streik stünden. NRW-Innenminister Weyer (FDP) beauftragte den Verfassungsschutz, die Streikenden zu überwachen. Bundeskanzler Willy Brandt forderte die Streikenden auf, sie sollten „in die Arme der Gewerkschaft zurückkehren". Die vom Verfassungsschutz und der Kriminalpolizei ermittelten „Rädelsführer" wurden verhaftet, über hundert Streikende wurden fristlos gekündigt. Der Betriebsrat hätte nach dem Betriebs-Verfassunggesetz widersprechen können – er tat es nicht. Der Streik endete in einer Niederlage.[5]

Beim 90-jährigen Jubiläum hätte diese Demütigung der Wanderarbeiter die Idyllen-Produktion gestört. Der Streik wurde jetzt mit keinem Wort erwähnt.

Kölner-Stadt-Anzeiger-Verlag: Verbrechens-Mittäter

Die jahrzehntelange Verdrängung der Realgeschichte schaffte Ford Köln an seinem Standort auch durch umfangreiche populistisch-korruptive Gaben: als Sponsor des Fußballclubs FC Köln, des Kölner Karnevals (seit 1951 kostenlose jährliche exklusive Bereitstellung einer Flotte von Ford-Autos für das Dreigestirn und dessen umfangreichen Tross), des Kölner Stadtmuseums, der jährlichen Schwulenfeier Christopher Street Day (CSD) und vieles andere mehr.

Und die Medien des DuMont-Schauberg-Verlags spielten gern mit, weil sie selbst Mittäter und Profiteure des NS-Regimes waren: Schon vor Hitlers Regierungsantritt warb das Flaggschiff des Verlags, die *Kölnische Zeitung*, in Übereinstimmung mit ihrem geliebten Adenauer, für die Einbeziehung der NSDAP in die Regierung. Mit der Machtergreifung Hitlers warb die Zeitung – Vorläufer des Stadt-Anzeigers – Mitarbeiter des Konkurrenten, der NS-Zeitung „Westdeutscher Beobachter" ab. Die *Kölnische Zeitung*, schon Bismarcks Lieblingszeitung, gehörte im NS zu den reichsweiten Systemzeitungen, erhöhte ihre Auflage enorm, baute Redaktion und Druckerei aus, auch als Profiteur von Arisierungen. Das Oberkommando der Wehrmacht (OKW) hielt ein Dauer-Massen-Abonnement, die deutschen Besatzungsmächte verteilten die DuMont-Medien als NS-Propaganda in den besetzten Staaten Westeuropas, in den Niederlanden, in Frankreich und Luxemburg.[6]

Die Folgen bis heute

Die *Kölnische Zeitung* bekam als NS-Täter, sogar im Unterschied zu anderen ebenfalls NS-belasteten Zeitungen und Verlagen, von der US-Militärregierung keine Lizenz. Erst mit Gründung der Bundesrepublik, als die Lizenzen nicht mehr durch die Westalliierten vergeben wurden, erhob der DuMont-Clan die bisherige Nebenzeitung *Kölner Stadt-Anzeiger* zum Nachfolgemedium. Der Name der „Kölnischen Zeitung" war so belastet, dass er verschwinden musste, zumindest erstmal. Nach ein paar Jahren stand aber „Kölnische Zeitung" etwas klein gedruckt dann doch unter dem Haupttitel *Kölner Stadt-Anzeiger*, und steht da bis heute.

Übrigens: Der Ford-Bewunderer Konrad Adenauer verfolgte auch während des Krieges aus dem nahen Rhöndorf, gut versorgt durch eine hohe Pension des NS-Staates, aufmerksam die Entwicklung seiner Lieblingsfirma Ford in Köln. Auch er kam nach dem Krieg nie auf die wahre Geschichte der von ihm mitgegründeten Firma zurück. Er musste (oder durfte) ja als Bundeskanzler unter der Aufsicht des US-Hochkommissars John McCloy – der war in der Ford Foundation Treuhänder von Ford-Aktien – die Lügen über den Antifaschismus der USA und über die „russische Gefahr" verbreiten.

Und die Kölner DuMont-Schauberg-Medien – im freiwillig eingewöhnten Gleichschritt mit den anderen Leitmedien – nörgeln heute brav liberal ein bisschen am Trampel-Trump herum, verbreiten aber ansonsten das uneingeschränkte Lob von US-Investoren wie Ford und übernehmen die von Trump vorgegebene Hetze gegen Russland und China.

Titelbild: Mario Hagen/shutterstock.com

[«1] Der pazifistische Ökonom des Heißen Krieges: Die Erkenntnisse des John Kenneth Galbraith, in: Werner Rügemer: Bis diese Freiheit die Welt erleuchtet, Köln, 2. Auflage 2017, S. 66ff.

[«2] Ulrich Völklein: Geschäfte mit dem Feind. Die geheime Allianz des großen Geldes während des Zweiten Weltkriegs auf beiden Seiten der Front. Hamburg 2002

[«3] Jacques Pauwels: Big Business avec Hitler. Bruxelles 2009

[«4] Siehe die zahlreichen Veröffentlichungen des NS-Dokumentationszentrums Köln.

[«5] Karin Hunn: Aufstand der „Konjunktur-Kulis“. Ein Rückblick auf den „Türkenstreik“ bei Ford, iz3w Oktober 2002, S. 16ff.

[«6] Werner Rügemer: Colonia Corrupta. 8. erweiterte Auflage Münster 2012