

Criminele partners:

Het VS-grootkapitaal en de nazi's

Uit: Der Funke, vertaling Toos Plug

“Het kapitaal is als de dood voor het ontbreken van winst of het ontstaan van een zeer kleine winst. Als de winst toeneemt wordt de durf van het kapitaal groter. 10 procent betekent zekerheid en men kan die overal insteken. Bij 20 procent wordt het leuk. Bij 50 procent kun je wat riskeren; voor 100 procent lap je alle menselijke wetten aan je laars; 300 procent en misdaad bestaat niet meer, risico loop je niet meer, zelfs als de dood erop volgt.” (Thomas Dunning, schoenmaker uit Engeland, die rond 1840 protesten van zijn collega's organiseerde tegen de invoering van industriële fabricage*)

General Motors en Ford

Toen zestig jaar geleden GI's van de VS vochten tegen de legers van Hitler in Europa, ontdekten zij tot hun verbazing, dat het Duitse leger vrachtwagens van het merk Ford in gebruik had. Als die GI's de hemel boven hen hadden kunnen bekijken, zouden ze gezien hebben, dat de nazi's vliegtuigen hadden, gebouwd door Opel, een dochtermaatschappij van General Motors. In 1939 leverden de vestigingen van GM en Ford 70% van de auto's voor de Duitse markt. Onderzoek in archieven heeft uitgewezen, dat sommige Amerikaanse managers in beide bedrijven zich niet hebben verzet tegen het omzetten van de productie van GM en Ford in Duitsland en het door Duitsland bezette Frankrijk en Polen in militaire productie. Bradford Snell, één van de onderzoekers, heeft de betrekkelijke betekenis van Zwitserland, dat de financiële activiteiten van de nazi's in de Tweede Wereldoorlog ondersteunde, vergeleken met de betekenis van GM voor de Duitse fascist. Snell schrijft: “Zwitserland was enkel een opslagplaats voor buitgemaakt geld. GM was een integraal onderdeel van de Duitse oorlogsindustrie. De nazi's zouden voor het binnenrukken van Polen en Rusland Zwitserland niet nodig hebben gehad, maar GM wel.” In 1998 nam de onderzoekster Miriam Kleinman met betrekking tot Ford en

nazi's het volgende standpunt in: “Als we aan Ford denken, dan denken we aan honkbal en appeltaart. We denken er niet aan, dat er in de werkkamer van Hitler een portret hing van Henry Ford.” In feite bestond de relatie tussen Henry Ford en de Duitse dictator al van vóór 1933, toen de nazi's de macht grepen. Henry Ford was al op de voorgrond getreden onder anti-semieten door het publiceren van talrijke beledigingen aan het adres van het Joodse volk in een krant in Dearborn (Michigan), waarvan hij de eigenaar was. Dat was voor Hitler aanleiding om in 1931 in de Detroit News te verklaren: “Henry Ford is voor mij een bron van inspiratie.” Ogenschijnlijk was de bewondering wederzijds. In juli 1938 ontving Henry Ford van de Duitse regering het “ereten van de adelaar van het Duitse Rijk”, de hoogste onderscheiding, die door de nazi's aan buitenlanders werd uitgereikt. Een maand later kreeg James Mooney, een leidinggevend personeelslid van GM, eveneens een nazi-orde wegens “buitengewone verdiensten voor het Rijk”. Op het einde van de oorlog noemde Henry Schneider, een onderzoeker van het VS-leger, een Duitse dochteronderneming van Ford “een wapenfabriek voor het nazidom en in ieder geval een van militaire vliegtuigen”, een overeenkomst, die volgens Schneider met toestemming van het hoofdkantoor van Ford tot stand was gekomen, en de dankbaarheid van de fascist. tegenover Ford en GM was gegrond: Opel, de Duitse dochter van GM en de Duitse Ford-fabrieken werden uiteindelijk de grootste en één na grootste producent van vrachtwagens voor de Duitse Wehrmacht. De relaties tussen de beide auto-giganten en de Duitse staat waren voor beide partijen van groot nut en bleven hoogstwaarschijnlijk niet slechts beperkt tot het bouwen van vrachtwagens. Schneider, de onderzoeker van het VS-leger, beweert, dat Ford in de VS de Duitsers heeft geholpen bij het verkrijgen van grote hoeveelheden rubber; een feit dat van doorslaggevende aard was voor het garanderen van de mobiliteit van de Wehrmacht in de aanvalsoorlog tegen

De schrijver Snell beschuldigt GM ervan, dat het aan Hitler-Duitsland de technologie heeft geleverd voor het vervaardigen van synthetische benzine. Snell zegt, dat Albert Speer, die verantwoordelijk was voor de bewapeningsindustrie, hem heeft verteld, dat zonder die technologie Hitler “nooit zou hebben overwogen Polen binnen te rukken”. Het uitbreken van de oorlog in 1939 was voor GM en Ford vast geen verrassing, want beide firma's waren op de Duitse markt elkaars concurrenten sinds de jaren 20. De aanval op Polen in 1939, waarbij Duitse pantservoertuigen en Poolse cavalerie tegenover elkaar stonden, was niet het einde van de nauwe samenwerking tussen de beide dochtermaatschappijen van GM en Ford en de fascistische staat. James Mooney, die de buitenlandse tak van GM leidde, voerde twee weken na de inval in Polen gesprekken met Hitler, en aansluitend daarop ging de Duitse dochter door met de productie van oorlogsmaterieel voor de Duitse Wehrmacht. De onderzoeker Charles Higham beweert, dat de Ford-dochter in het door Duitsland bezette Frankrijk na 1941 nog steeds vrachtwagens voor de Wehrmacht bouwde en Ford startte de bouw van een nieuwe vestiging in Algiers, om generaal Rommel te voorzien van vrachtwagens en pantservoertuigen. Dat Sloan en Ford doorgingen met de samenwerking van hun dochterondernemingen met Nazi-Duitsland in de eerste 8 jaren van de fascistische dictatuur (1933-1941) is een sterke aanwijzing, dat de superrijken, de eigenaren van gigantische productiemiddelen, het ethisch kompas, waarover de meeste mensen wel beschikken, totaal ontberen.

De familie Bush: Witwassers van de nazi's

De Amerikaanse schrijvers Webster G. Tarpley en Anton Cheitkin onthulden in hun recent uitgegeven boek “George Bush: The Unauthorized Biography”, dat Prescott Bush, toentertijd het hoofd van de Bush-clan, met de nazi's collaboreerde.

de

de volken van Europa.

november 2005

De Anti Fascist

20



*Prescott Sheldon Bush
(1895-1972)*

Hij was mede-eigenaar van de Bank Brown Brothers & Harriman (BB&H) in New York en directeur van de Union Bank Corporation, die de bankzaken van de Duitse industrieel en nazi-aanhanger Fritz Thyssen regelde. De UBC onderhield relaties met het Duitse staalconcern onder leiding van Thyssen en Flick. Met de hulp van deze twee VS-banken kon Thyssen via Nederland (Bank voor Handel en Scheepvaart in Rotterdam) geld overmaken naar de VS. Volgens de VS-econoom Thorn diende de UBC als geheim kanaal voor bescherming van het nazi-kapitaal, dat uit Duitsland naar de VS werd gesluisd. Wilden de nazi's weer gebruik maken van hun geldmiddelen, dan stuurde de BB&H die rechtstreeks naar Duitsland. Zo kreeg de UBC geld uit Nederland en de BB&H stuurde het terug. En Prescott Bush, bestuursvoorzitter van beide maatschappijen, fungeerde als witwasser van de nazi's. Tarpley en Cheitkin verklaren in hun boek, dat een aanzienlijk deel van het vermogen van de Bush-clan afkomstig is uit hulp en steun aan Adolf Hitler. In oktober 1942 namen VS-instanties de banktegoeden van de nazi's bij de UBC in New York in beslag; op dat moment was Prescott Bush voorzitter van de bank. De firma werd veroordeeld wegens financiële en economische collaboratie met de vijand en het gehele vermogen werd in beslag genomen. Later werd op bevel van de VS-

regering op nog twee andere belangrijke financiële instellingen beslag gelegd. Dat waren Holland-American Trading Corporation en Seamless Steel Equipment Corporation, die alletwee onder leiding stonden van Bush via de BB&H. Op 11 november 1942 kreeg de Silesian-American Cooperation, een onderneming die ook door Bush werd geleid, een embargo opgelegd. In 1951 werd dit embargo weer opgeheven en Bush kreeg 1,5 miljoen dollar, die hij gebruikte voor nieuwe investeringen. Zij betekenden een enorme uitbreiding van de Bush-nalatenschap.

ITT, Standard Oil, IBM

Ook General Electric, Standard Oil, Texaco, International Harvester, ITT en IBM investeerden in de jaren 20 in Duitsland en gingen door met hun productie voor en de samenwerking met het fascistische regime. International Telegraph and Telephone (ITT) was verantwoordelijk voor het opzetten van het nazi-communicatiesysteem en leverde essentiële onderdelen voor Duitse bommen. Volgens Jonathan Vankin, journalist, kocht Sosthenes Behn, de oprichter van ITT, een tamelijk groot aandeel in de vliegmaatschappij, die bommenwerpers voor de nazi's bouwde.



Sosthenes Behn, de oprichter van ITT

Behn was de allereerste Amerikaanse zakenman die een ontmoeting had met Hitler in 1933 en hij werd een soort dubbelagent. Aan de ene kant voorzag hij de VS-regering van nieuws over activiteiten

van Duitse ondernemers, aan de andere kant doneerde hij aanzienlijke bedragen aan de SS van Himmler en nam hij nazi's op in het bestuur van ITT. In 1940 nodigde Behn de hoge nazi-functionaris Gerhard Westrick uit naar de VS, om te overleggen over een eventueel economisch akkoord tussen VS en Duitsland, en dat in een tijd, waarin Hitler tegen de volkeren van Europa zijn "Blitzkrieg" voerde en de gruwelen van de nazi's wereldwijde bekendheid kregen. In december 1933 investeerde Standard Oil uit New York 1 miljoen dollar voor het vervaardigen van synthetische benzine uit steenkool. Bovendien leverde het concern ook in de eerste oorlogsjaren nog ruwe olie, speciale motorolie voor pantservoertuigen en tetra-ethyl voor de luchtmacht. Met IG-Farben sloot Standard Oil een geheime overeenkomst en het verkreeg Duitse octrooien voor het vervaardigen van synthetische rubber, waarbij was inbegrepen de verplichting om deze kennis niet aan de Amerikaanse industrie te geven, waardoor de VS-bewapening werd belemmerd. Pas in 1942 werden deze patenten door de regering van de VS in beslag genomen. Het IBM-concern verkocht Hollerith ponskaartapparaten aan Hitler-Duitsland, die gebruikt werden voor de organisatie van bewapening en Wehrmacht en de planning van de vernietiging van de joden. De Amerikaanse schrijver Edwin Black schrijft in zijn boek "IBM and the Holocaust: The Strategic Alliance Between Nazi Germany and Americas Most Powerful Corporation", dat het concern zelfs na het uitbreken van de oorlog via een trustee in nauw overleg met het VS-Amerikaanse hoofdkantoor doorging met de zaken met Duitsland. Volgens hem reisden technici zelfs naar de concentratiekampen, om onderhoud te plegen aan de ponsapparaten.

(*) citaat van Biermann/Klönne: *De misdaad van het kapitaal. Over de geschiedenis van het kapitalisme*, Keulen 2005.

Door: Yosef Mikhah en Tony Kofeet

november 2005

[De Anti Fascist achterpagina](#)

21