

Upton Sinclair

Am Fließband

*Roman über Henry Ford
und Abner Shutt*

Aus dem amerikanischen Englisch
von Jörg Schröder

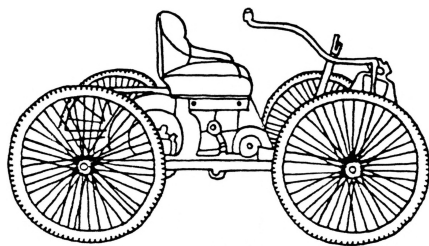
Mit einem Nachwort von
Dietmar Dath

Herausgegeben von Barbara Kalender

Leseprobe

MÄRZ

*Gewidmet
den amerikanischen
Arbeitern*



I

»Mutter«, sagte der kleine Abner, »da unten wohnt ein Mann, der baut einen Wagen, und er will ohne Pferde damit fahren.«

»Der ist doch verrückt«, meinte die Mutter missbilligend.

»Sieht aber nicht wie 'n Verrückter aus«, entgegnete der Junge, »das is'n ganz prima Kerl!«

»Egal, du bleibst mir weg da. Du läufst nicht hinter solchem Blödsinn her.«

Das soll es ja schon häufiger gegeben haben, dass Mütter nicht begreifen wollen, was ihre Kinder wirklich interessiert. Jedenfalls wollten alle Jungen den Wagen sehen, der ohne Pferde fahren sollte, und sie mussten hören, was der »prima Kerl« erklärte. Deshalb war er ja ein prima Kerl: Er unterhielt sich gern mit Kindern. Ihre Köpfe waren noch nicht durch den Glaubenssatz vernagelt: »Was es nicht gibt, das wird es auch nie geben.« An warmen Sommerabenden, wenn er bei offener Tür arbeitete, standen immer einige Jungen vor seiner Werkstatt und schauten ihm zu. Stellten sie gescheite Fragen, durften sie näher herankommen. Er erklärte ihnen dann die neue Maschine: Bei ihr war das Feuer nicht unter dem Kessel, sondern in einem Zylinder aus Metall; die Kraft wurde durch eine Folge kleiner Explosionen erzeugt.

Abner erzählte seiner Mutter nichts mehr, schon das Wort »Explosion« hätte ihr einen Schrecken eingejagt. Nach dem Abendessen lief er hinaus, angeblich um zu spielen. War es denn wirklich so

schlimm, wenn sie, statt Katzen zu jagen oder Mädchen an den Zöpfen zu ziehen, lieber seinen Erklärungen über die Verbrennungsmaschine lauschten? Das war doch endlich mal was! So was gab es nicht in den anderen Vierteln! Manchmal taten sich ein paar Jungen damit dicke, und man löste die Frage, ob ein Wagen aus eigener Kraft fahren könne, mit den Fäusten.

Das Ding sah einem Kinderwagen verdammt ähnlich, einem doppelten für eine Familie mit Zwillingen. Der hier war groß genug für ein Paar ausgewachsener Zwillinge. Er hatte vier Fahrradräder mit Vollgummireifen. Vorn war ein Hebel wie das Steuer bei einem Boot; er wurde auch so bedient, also entgegen der Fahrtrichtung.

Hinter und unter dem Sitz saß diese neue seltsame Maschine. Monatelang hatte der Erfinder sie auf seiner Werkbank bearbeitet, daran herumgeklopft und neue Teile eingebaut. Sie hatte zwei Gasrohr-Zylinder von zweieinhalb Zoll Durchmesser; in jedem Zylinder war ein Kolben, gut abgedichtet, außerdem eine Pumpe, durch die ein Tropfen Benzin eingelassen wurde, das dann ein elektrischer Funke zündete. Wenn die Maschine lief, machte sie einen Lärm wie ein Maschinengewehr und stieß einen stinkenden Qualm aus, der den Erfinder zwang, die Tür des Schuppens aufzureißen. Die Nachbarn sagten dann: »Nun knattert das verrückte Ding schon wieder! Eines Tages wird er sich noch selbst in die Luft jagen.« Besonders Ängstliche wetterten gar: »Wir werden noch alle in die Luft fliegen!« Es war unbegreiflich, wie die Polizei so etwas in einem anständigen Viertel überhaupt zulassen konnte.

Ein Skandal war das! Aber die Jungen fanden es genauso schön wie den Nationalfeiertag. Sie standen vor dem Schuppen und sperrten Mund und Nase auf. Die Maschine stieß knatternd kurze helle Funken aus, aufregend! Das geschah meistens am Abend, denn tagsüber arbeitete Mr. Ford für die Elektrizitätsgesellschaft. Er arbeitete bis spät in die Nacht, offenbar interessierte ihn sonst nichts auf der Welt. Selbst am Samstag arbeitete er bis nach Mitternacht und belud sich deshalb mit Sünde – das sagten die Nachbarn. Nie zuvor hatte es hier in der Gegend einen Menschen gegeben, der am Samstag oder gar am Sonntag an einer Maschine arbeitete.

Die Maschine drehte eine Welle so schnell um ihre Achse, dass man die Bewegung nicht mehr sehen konnte. Ford hatte sich überlegt, wenn er die Welle mit den Achsen des Kinderwagens koppelte, so würde sie den Wagen antreiben. Immer wieder baute er die Maschine ein und versuchte es. Aber immer wieder gab es irgendwo ein Problem. Er musste sie wieder ausbauen und weiter daran arbeiten. Er war ein junger Mann, der gern über seine Pläne sprach, Geheimnisse schien er nicht zu haben. Natürlich, er baute einen Wagen, der aus eigener Kraft fahren würde, besser als jeder Wagen zuvor. Es würde eine Zeit kommen, wo die Straßen voll von ihnen wären, ja, eines Tages gäbe es gar keine Pferde mehr. Wenn die Kinder weiterzogen, stritten sie darüber – die einen dafür, die anderen dagegen.

Die Nachbarn gewöhnten sich schließlich an den sonderbaren Erfinder, sogar daran, dass er den Feiertag nicht heiligte. Aber keiner glaubte ihm, dass

er eines Tages ohne Zugtier einen Berg hinauffahren würde. Die Leute kannten zwar die schwerfälligen Dampfmaschinen, die auf Schienen fuhren, aber auf einer normalen Landstraße frei umherfahren? Ohne irgendein Tier davor? Das war gegen die Natur, wenn nicht gegen das Gesetz. Das war so närrisch wie die Versuche dieser anderen Wahnsinnigen, die durch die Luft fliegen wollten.

II

Abners Vater hieß mit Nachnamen Shutt und arbeitete in einer großen Fabrik, wo Güterwagen für die Eisenbahn hergestellt wurden. Er musste die Planken dieser Wagen mit Bolzen befestigen; das wurde halbwegs als gelernte Arbeit betrachtet und gut bezahlt. Er bekam etwa einen Dollar vierzig Cent pro Tag. Aber es war auch ein harter Job, und obwohl er ein zäher Mann war und sein Leben lang gearbeitet hatte, war er nach zehn Stunden erschöpft. Manchmal schlief er auf dem Heimweg in der Straßenbahn ein und verpasste seine Haltestelle. Oft zu müde, um die Abendzeitung zu lesen, blieb er an Werktagen selten länger als eine Stunde nach dem Abendessen auf.

Tom Shutt bewohnte mit seiner Familie die Hälfte eines kleinen Doppelhauses, es war ein Holzhaus in der Straße hinter Fords Schuppen. Das Haus war früher einmal weiß gewesen, aber das lag lange zurück, niemand konnte sich mehr daran erinnern. Unten waren ein Wohnzimmer und eine Küche, oben zwei Schlafräume. In einem schlief Tom mit seiner Frau und ihrer kleinen Tochter, in dem an-

deren Abner und seine drei älteren Brüder. In der Küche gab es fließendes Wasser, aber die Toilette stand als kleines Häuschen im Hinterhof, das war im Winter zwar kalt, aber die Familie kannten es nicht anders.

In der anderen Hälfte des Hauses lebten die O'Rourkes mit neun Kindern, heißblütige Iren. Mr. O'Rourke war jeden Samstag besoffen und verprügelte seine Familie. Man konnte alles hören, als ob es im gleichen Zimmer geschähe. Eine protestantische amerikanische Familie konnte sich nur schwer an so etwas gewöhnen, aber Mrs. O'Rourke erklärte, sie lasse sich lieber verprügeln, als dass sich die Nachbarn dazwischensteckten. Es war ein Segen für die Shutts, dass der Vater einer evangelikalischen Sekte angehörte, den »Wahren Gläubigen«. Die lebten nach zwei Grundsätzen – völlige Abstinenz und Erwachsenen-Taufe; der Täufling trug ein weißes Gewand wie auf den Bildern in der Bibel und wurde ganz im Wasser untergetaucht.

Sie waren arm, aber nicht ohne Hoffnung. Sie hatten die Gewissheit eines seligen Heils nach diesem Erdenleben, ihre Kinder besuchten alle die Schule, und die Familie teilte den Glauben aller amerikanischen Familien, dass die Kinder schon vorankommen würden. Amerika war das Land der unbegrenzten Möglichkeiten! Täglich geschahen wunderbare Dinge! Ein armer Junge konnte Präsident werden, und neben diesem großen Los konnte man unzählige kleinere ziehen: Senator, Gouverneur, Richter und all die anderen Könige, die Barone und den Kleinadel der Industrie. Das Leben in diesem Lande war eine immerwährende Lotterie.

Jede Mutter, die ein Kind gebar, und sei es in der erbärmlichsten Hütte, langte in eine Lostrommel, auch sie konnte einen Hauptgewinn ziehen.

Selbst der von Arbeit zermürbte Tom Shutt dachte so, denn er hielt sich eine Zeitung. Sie wurde ihm jeden Sonntag ins Haus gebracht, und wenn der Kirchgang und das Mittagessen hinter ihm lagen, las er, bis er über der Zeitung einnickte. Er sah die Bilder modisch gekleideter Damen und fabelhaft reicher und erfolgreicher Herren. Die Zeitung berichtete, wie diese Männer aus einer ärmlichen Lage, ähnlich seiner eigenen, aufgestiegen waren.

Das war ihnen gelungen, weil sie Nützliches geleistet, den Lebensstandard Amerikas gehoben hatten, der nun der höchste der Welt war. Jedem, der an diesen Errungenschaften teilhatte, wurde das Herz warm vor Stolz. Toms wurde so warm wie das aller anderen, er wünschte sich nur, die Schuhe der Jungen würden sich nicht so schnell ablaufen und die Frau möchte weniger Löcher in den Hosen der Bengal zu flicken haben.

Eines Abends im Herbst, es war Altweibersommer und noch warm, saß Tom auf einer der Holzstufen vor seiner Tür. Er trug noch das verschwitzte Baumwollhemd, die Arbeitshose und wusch sich vor dem Abendbrot nur die Hände. Sein struppiger dunkler Bart war einige Tage alt – er rasierte sich nur am Sonntag. Sein ledernes Gesicht war schon runzlig und hatte den geduldigen Ausdruck eines Ochsen. Er zog bedächtig an seiner Pfeife und war voll des gesegneten, ehrlich verdienten Friedens.

Sein sommerprossiger Junge kam aus dem Haus und setzte sich zu ihm.

»Vater«, sagte Abner, »du mußt dir den Wagen ansehen, den Mr. Ford baut. Er ist draußen vor dem Schuppen.«

Tom hatte schon seit Langem von dieser Erfindung gehört, und heute war er nicht ganz so müde, also überließ er sich seiner Neugier. »Gut, wir gucken mal hin.« Er klopfte seine Pfeife aus und ließ sich von seinem Jüngsten, der gerade 13 geworden war, die Straße hinunterführen bis zu dem kleinen roten Ziegelschuppen, in dem der Erfinder arbeitete.

Mr. Ford war ein schlanker Mann von 28 Jahren – schmales Gesicht mit lebhaftem Ausdruck, lockiges braunes Haar. Seine Werkstatt war gerade groß genug für einen Einspanner und ein Pferd; ein breites Tor für den Wagen und ein kleines für das Pferd waren auch vorhanden, außerdem ein Mauerloch als Fenster. Er hatte diesen Schuppen ausgeräumt, eine Werkbank, seine Werkzeugausstattung und diesen Kinderwagen hineingestellt. Im Augenblick befand sich die neue Erfindung vor dem Tor, und einige Jungen hatten ihren Spaß daran, sie hierhin und dorthin zu schieben, Mr. Ford bediente das Steuer. Er schien zufrieden, wie es funktionierte. Wenn er das Ding überhaupt in Bewegung brachte, so würde er es wohl auch dahin lenken können, wohin er wollte.

»Das is' mein Vater«, sagte Abner, als die Lenkversuche beendet waren. Mr. Ford nickte höflich, und Tom meinte: »Ist 'ne große Sache, wenn Sie das in Gang kriegen, Mr. Ford!«

»Ich werde es in Gang bekommen«, sagte der. »Ich habe alles genau berechnet, bevor ich anfang.«

»Das müsste sich gut verkaufen lassen!«, sann Tom weiter, denn als guter Amerikaner dachte er vor allem an die geschäftliche Seite. »Es gibt 'ne Menge reicher Leute, die würden ihren Spaß dran haben, in so einem Ding herumzufahren.«

»Nicht nur reiche Leute, Mr. Shutt«, erwiderte der Erfinder, wie immer zum Plaudern aufgelegt. »Das wird kein Spielzeug! Ich baue es für den täglichen Gebrauch. Ich will sie in Massen herstellen, ein Mann wie Sie wird sich einen kaufen, um damit zur Arbeit zu fahren.«

»Wo soll denn ein Mann wie ich das Geld hernehmen, um so ein Ding zu bezahlen, Mr. Ford?«

»Haben Sie mal darüber nachgedacht, was der Weg zur Arbeit Sie kostet? Nehmen wir einmal an, es wären zehn Cent am Tag; das macht im Jahr dreißig Dollar – und das nur für eine Person. Warum sollte man Wagen wie diesen nicht so bauen, dass er vier Personen zugleich befördern kann?«

»Kann sein! Davon versteh' ich nichts, Mr. Ford«, murmelte Tom. Er wollte höflich sein und bescheiden, darum sagte er nicht: »Das glaub ich erst, wenn ich es sehe.« Also sagte er noch: »Ich wünsche Ihnen Glück dazu, Mr. Ford!«

Mr. Ford war aber nicht bescheiden, er war streitlustig und begeistert von seinen Ideen: »Nein, nein, nicht Glück, Mr. Shutt! Wissenschaft und Berechnung ist das! Ich habe dieses Ding berechnet, und ich weiß, was ich kann. Warten Sie es nur ab, Sie werden sich wundern!«

III

Diese Begegnung fand in der Bagley Street statt, in Detroit; damals schon eine recht große Stadt, dieses Detroit. Und alt war sie auch schon, zumindest nach der Meinung der Amerikaner. Sie lag an dem Fluss, der den St.-Clair- und den Erie-See verbindet. Dampfer kamen von weither. Auf der anderen Seite lag Kanada. Einige Eisenbahnlinien führten durch die Stadt; es gab viel Industrie hier, und man trieb einen schwunghaften Handel. Dieser junge Mann nun, Mr. Ford, hatte dahinten in der Hütte, wo er mit seiner Frau wohnte, seine eigene Fabrik aufgemacht.

1892 war das. All sein Geld und jede freie Stunde hatte er in diesem Jahr auf seine Erfindung verwandt. Für 45 Dollar im Monat hatte er bei der Elektrizitätsgesellschaft angefangen, aber er war nicht nur auf dieses Gehalt angewiesen. Sein Vater war Farmer, er hatte dem Sohn vierzig Morgen Land gegeben, auf denen dieser eine Sägemühle baute. Sein Leben lang hatte Henry Ford schwer gearbeitet und alles gelernt, was es im Maschinenbau gab. Er trug eine Taschenuhr mit zwei Zifferblättern; eines zeigte die Sonnenzeit, nach der sich ein Farmer richtete, das andere aber die neue Zeit, die mit der Eisenbahn eingeführt worden war. Henry hatte auch diese Uhr selbst gebastelt. Draußen auf der Farm stand eine Dampfmaschine, die einen Pflug ziehen sollte, der erfinderische junge Mann hatte sie aus den rostigen Teilen alter Ackermaschinen gebaut.

Das Jahr verging, wie Jahre vergehen – langsam; kein Pferd zieht sie, und keine Maschine treibt die Zeit. Es war ein kalter Winter, Mr. Ford hämmerte immer noch in seinem Schuppen. Ein kleines Holzfeuer brannte, hin und wieder testete er seinen Wagen, aber irgendetwas stimmte immer noch nicht. Die Maschine hatte ein hölzernes Schwungrad, die Kraftübertragung besorgte ein lederner Treibriemen; beides ging oft kaputt. Es war schwierig, die Zündfolge der elektrischen Funken in exakten Abständen zu erzeugen. Kaum war ein Problem gelöst, entstanden andere.

Im April kam eine wahre Arbeitswut über ihn. Er arbeitete zwei Tage und Nächte durch, dann, morgens um zwei Uhr, sagte er zu seiner Frau: »Die Maschine ist fertig, ich werde den ersten Versuch machen.« Es regnete, sie kam mit einem Regenschirm heraus, um ihrem Mann zuzuschauen.

Vorn am Wagen war eine Kurbel; man musste sie drehen, um die Maschine anzuwerfen. Der Motor spuckte gewaltig, dann heulte er auf und schüttelte das Fahrzeug beängstigend, aber es hielt. Ford stieg ein und fuhr los. Am Bug war eine Petroleumlampe befestigt, und bei ihrem schwachen Schein fuhr er die Straße hinunter, die mit Katzenköpfen gepflastert war. Mrs. Ford stand lange im Regen und fragte sich, ob sie ihren Mann je wiedersehen würde. Noch konnte die Maschine nämlich nicht rückwärts fahren. Landete er in einer Sackgasse, musste er aussteigen, den Wagen hinten hochheben und ihn herumsetzen.

Der junge Erfinder blieb lange aus, den Weg zurück musste er sein Vehikel schieben; eine Mutter

hatte sich bei all dem Gerüttel gelöst. Aber er frohlockte. Weder das holprige Kopfsteinpflaster noch die schlammigen Spurrillen hatten ihn aufhalten können. »Du bist ja völlig durchnässt«, stellte seine Frau fest; er ließ sich von ihr in die Küche führen und zog die nassen Kleider aus. Sie schenkte ihm heißen Kaffee ein, er sagte nur immer wieder: »Ich habe einen Wagen gebaut – ohne Pferde – und er fährt!«

IV

Der junge Mann bastelte weiter an seinem Fahrzeug. Er machte Verbesserungen an seiner Erfindung, bis er schließlich genug Vertrauen zu ihr hatte und sich bei Tage damit hinauswagte. Das gab Aufregungen! Die Straßen von Detroit waren voller Pferde, und in diesem Fahrzeug erkannten sie ihren Bezwinger. Ihr einziger Gedanke war, so weit wie möglich von ihm fortzukommen. Sie drehten ohne Rücksicht auf die Deichsel oder Gabel um und jagten in die Felder. Die Kutscher verfluchten diesen »Teufelswagen« und bedrohten seinen Fahrer. Der ging zum Bürgermeister und erhielt die Erlaubnis, einen Wagen ohne Gespann zu fahren. Er war somit der erste lizenzierte Autofahrer der Vereinigten Staaten.

Die Schule war aus, es war Sommer. Für die Jungen war Mr. Fords Wagen eine Sensation, und kaum hörte Abner die Ratterkanone schießen, stürzte er auch schon aus dem Haus. Ein Trupp anderer Jungen gesellte sich zu ihm und folgte der qualmigen Spur des »Feuerwagens«. Er fuhr nicht schnell, die

Jungen konnten gemütlich nebenherlaufen. Und sie hatten dem Wagen eins voraus – sie konnten die Schlaglöcher im Pflaster überspringen. Wenn die Maschine anhielt, waren stets genug Helfer da, um sie herumzuheben. Versagte sie ganz, so halfen sie schieben. Es war das Ereignis, und Abner war dabei! Sein Leben lang würde er davon erzählen.

Dass man ihn nach Hause schieben musste, war für Ford eine alltägliche Erfahrung. Es stellte sich heraus, dass ein Gasmotor nach ein oder zwei Meilen zu zerschmelzen drohte. Man musste also einen Wassermantel haben, eine Pumpe war nötig, um das Wasser zirkulieren zu lassen, und schließlich ein Kühler. Dieser Versuch, so einfache Maschinen wie das Fahrrad durch etwas anderes zu ersetzen, machte immer neue Schwierigkeiten. Sie schienen unüberwindlich.

Die Radfahrer folgten dem Wagen in Trauben, sie fuhren nebenher und äußerten ihre Meinung über den Erfinder. Musste er unfreiwillig anhalten, so riefen sie: »Nimm doch ein Pferd!« Hielt er aber absichtlich an, so versammelten sie sich um ihn und glotzten. Wenn er fortging und den Wagen stehenließ, so bestieg ihn wohl einer und versuchte, ihn zu starten. Also musste Ford eine Kette und ein Schloss besorgen und ein Rad an einen Laternenpfahl schließen.

Die Zeitungen griffen die Erfindung natürlich auf. Aber sie taten sich schwer mit dem Thema. Wie sollten sie sich dazu stellen? Ein Fahrzeug ohne Gespann! War das nun ein Witz oder ein Fortschritt der Zivilisation? Mr. Henry Ford war eine ernste und würdige Erscheinung, er ging nie

ohne seinen steifen Hut aus, der wie eine kleine schwarze Kuppel auf seinem Kopf saß. Oft fuhr seine hübsche junge Frau mit ihm, um zu zeigen, wie gefahrlos und angenehm solch eine Fahrt sei. Also behandelten die Zeitungen ihn meist recht höflich, auch wenn ein Radfahrer wieder einmal versucht hatte, unter seine Räder zu kommen. Die Geschäftsleute jedoch gaben diesem Fahrzeug keine wirtschaftliche Chance, auch nicht, als der Erfinder seinen Wagen für 200 Dollar verkaufte und einen leichteren baute, der schneller und mit weniger Lärm fuhr.

Ford kam in der Elektrizitätsgesellschaft voran, man wollte ihn zum Generalinspektor machen und bot ihm diese Karriere unter der Bedingung an, dass er die närrischen Versuche aufgäbe, den »Benzinkarren« einzuführen. Die Gesellschaft glaubte fest, Elektrizität sei die Kraft der Zukunft. Der Gasmotor war mit gesunder Geschäftsmoral unvereinbar. Ford gab also seine Stellung auf und widmete sich ganz der verrückten Idee. Das war seine Antwort auf das Angebot. Er wusste, dass er sich beeilen musste; andere Männer in Amerika arbeiteten an der gleichen Erfindung. Sie kannten einander nicht, nur hin und wieder lasen sie in der Zeitung, dass der Fahrer eines solchen Fahrzeugs in die Luft geflogen oder im Graben gelandet war. Oder auch, dass es ihm gelungen war, eine Meile zu fahren und tatsächlich wieder zurück!

Dietmar Dath

Im Motor der Ausbeutung

Über Upton Sinclairs Bildnis furchtbar fortgeschrittener Produktionsverhältnisse

Wenn wir dieses Buch heute lesen, erkennen wir vieles wieder. Das gilt auch und gerade dann, wenn wir dieses Buch nie vorher gelesen haben. Denn es handelt von einer Quälerei, die wir erleiden und bei der wir zugleich mitmachen, genau wie die Leute im Buch. Diese Quälerei sieht heute ein bisschen anders aus als zu der Zeit, von der das Buch erzählt, und auch ein bisschen anders als zu der Zeit, in der es geschrieben wurde. Das Wiedererkennen stellt sich dennoch ein, zum Beispiel bei der wie nebenher erzählten Geschichte vom Beginn der Autobeachtung bei Kleinbürgern und sogar bei Lohnabhängigen. Diese Geschichte geht so: Anfangs waren alle ganz wild auf Fahrräder, ein neues Produkt, und zwar nicht wegen der ökologischen Vorteile dieses Produkts gegenüber Verbrennermotoren (die es ja im großen, umweltverwüstenden Maßstab während des geschilderten frühen Fahrrad-Booms noch gar nicht gab), sondern wegen der jedes Fußgängermaß weit hinter sich lassenden Geschwindigkeiten, die man mit dem Fahrrad erreicht, und wegen der Bastelei am Gerät und wegen der Identifikation mit Markennamen, mit Firmen-Images.

Dank alledem ist das Massengemüt bald vorbereitet und empfänglich: Das Auto kann kommen, denn die Leute haben den konkurrenzkapitalismuskonformen Mobilitätsköder geschluckt. Die Parallele zu den Erfahrungen jüngster Zeitgeschichte ist nachgerade unheimlich: Anfangs waren alle ganz wild auf »Soziale Medien«, und zwar nicht wegen der individuellen Ausdrucksmöglichkeiten, im Gegensatz etwa zu Künstliche-Intelligenz-Schablonen (die es ja im großen, die lebendige Kopfarbeit verwüstenden Maßstab während des frühen Social-Media-Booms noch gar nicht gab), sondern wegen der jedes Hobbyfunk-, Kneipenstammtisch- und Vereinswesen-Maß weit hinter sich lassenden Datenmengen, die man anderen Menschen plötzlich zur Verfügung stellen und sich bei ihnen abholen konnte, und wegen der Bastelei rund um die eigene Identität am Schirm und wegen der Identifikation mit von Algorithmen kultivierten Subjektivitäts-Modellen aller Art, Erregungserzählungen und Gruppenbildungschoreografien.

Dank alledem ist das Massengemüt jetzt vorbereitet und empfänglich: Die Künstliche Intelligenz kann kommen, denn die Leute haben den monopolkapitalismuskonformen Informationsrauschköder geschluckt.

Wir sollten auch die mit herzerreißend behutsamer Ironie präsentierte Stelle gegenwartsgerichtet entziffern, an der Upton Sinclair davon schreibt, dass und wie der Arbeiter Abner Shutt sich beim Kapitalisten Henry Ford über das Arbeiten an konkreten Werkstücken hinaus als Optimierungs-Stichwortgeber nützlich macht: »Kann nicht kla-

gen, Mr. Ford. Aber ich muss Ihnen was über die Arbeit sagen, die ich da mache. Das müssen Sie unbedingt wissen. Wenn ein einfacher Arbeiter mal was dazu sagen darf.«

Es geht an diesem Punkt um gewisse Modalitäten der Arbeitsteilung und Spezialisierung, um die Zerlegung von Produktionsabläufen in fließbandgerechte Einzelgriffe. Dem Arbeiter ist aufgefallen, dass man das alles effizienter organisieren kann, als er es vorfindet, und er beschreibt dem Chef, wie das aussähe, mehr noch: Er setzt es, betriebswirtschaftlich völlig richtig, zur Ausweitung des Produktionsvolumens in Beziehung, als Problem der Skalierung.

Je höher die gewollte Stückzahl, desto standardisierter, repetitiver, zyklischer soll gearbeitet werden, mit umso weniger Autonomie und desto präziser funktionaler Organisation. Abner Shutt erfindet hier in Demut und aus Dienstfeier selbständig seine Unselbständigkeit neu; er denkt sich etwas aus, das sein Chef schon im Kopf hat und das wir heute »Fordismus« nennen. Der Fordismus ist inzwischen überwunden, nicht? In der Gegenwart verlangt das Monopolkapital doch im Gegenteil zu derlei Selbstroboterisierung des Menschen auf Schritt und Tritt Eigeninitiative, richtig?

Na ja: Hat Ford die Eigeninitiative Shutts nicht auch nötig? Und liefert dieser sie an der bezeichneten Stelle nicht vorbildlich?

Wer es beim Lesen schafft, nicht an Äußerlichkeiten hängen zu bleiben, sondern das Wesen des instrumentellen Zugriffs auf gekaufte Arbeitskraft in der Szene durchdringt, ist gerüstet gegen das

Gequatsche der Tech-Industrie heute, man habe sich in deren Führungsrängen so ganz allmählich zu Transparenz, modularer Kooperativität, allseits zugänglich dokumentierter Arbeitsweise statt Herrschaftswissen, also zum Prinzip »Open Source« bekehren lassen.

All die tapferen kleinen Coderinnen und Coder auf der Netz-Plattform GitHub, wie sie da Programme dokumentieren, Versionen vergleichen, Fehler finden, Korrekturen vorschlagen und ausprobieren! Kollaboration! Sie müssten alle »Shutt« heißen, Sinclair zu Ehren.

Der Konzern Microsoft hat GitHub 2018 gekauft, für rund acht Milliarden Dollar. Warum? Weil Tech-Bosse die Melodie lieben, die da jetzt gespielt wird: »Kann nicht klagen, Mr. Gates, Mr. Musk, Mr. Pichai, Mr. Cook, Mr. Bezos, Mr. Jassy, Mr. Wer-auch-fucking-immer. Das müssen Sie unbedingt wissen. Wenn eine einfache Coderin, ein einfacher Nerd, ein einfaches Geek Girl, ein einfacher User mal was dazu sagen darf.«

Es ist Ausbeutung.

Was bedeutet dieses Wort?

Oft ist damit gemeint: »Die nehmen mir was weg und geben mir nicht genug dafür«, so kindlich wie die Definition des Wortes »Kapitalist« mittels der Formel »reicher Mann«.

»Ausbeutung« bedeutet, als politisch-ökonomische Kategorie ernst genommen, Schlimmeres als das, was ein Kampf um »gerechtes Entgelt«, um »angemessene Kompensation« oder einfach um Mindestlöhne zum Gegenstand hat – ein übrigens sehr wichtiger Kampf für diejenigen, die ihre Ar-

beitskraft verkaufen müssen, um zu leben. Aber Ausbeutung ist bedeutsam, weil es Wichtigeres gibt als das Leben, nämlich Schlimmeres als den Tod.

Schlimmer als der Tod ist für Menschen, wenn sie bei lebendigem Leib nicht leben. Das passiert ihnen, wenn sie keine Geschichte haben, kein Verhältnis zur Welt in der Zeit. Ausbeutung ist, wenn man Leuten das wegnimmt, was man seit Marx als die geschichtsbildende Potenz der Arbeitskraft begreifen kann.

Denken wir uns eine Schiffbrüchige, die es auf ihrer einsamen Insel satt hat, den ganzen Tag mit der Beschaffung von Lebensmitteln und der Absicherung ihrer Existenz gegen Gefahren (von Wind und Wetter bis zum Raubtierangriff) zu verbringen. Sie erzeugt also Werkzeug, das den Aufwand verringert, das heißt: Zeit spart. In der gewonnenen Zeit kann sie anderes tun als Überleben: das, was sie will. Aus der Wechselwirkung solchen Willens mit den Gegebenheiten ergibt sich Geschichte.

Wenn die Schiffbrüchige nun aber auf den Strand einer Insel gespült wurde, wo es besagtes Werkzeug schon gibt, geschaffen von bereits da ansässigen Leuten, die einen Teil ihrer mithilfe besagten Werkzeugs gewonnenen Zeit auf den eifersüchtigen Schutz des Besitzes der Voraussetzungen verwenden, unter denen man solches Werkzeug produzieren kann, dann wird unsere Schiffbrüchige diesen Besitzenden etwas anbieten müssen, um das Werkzeug benutzen zu dürfen. Immer noch besser als ohne, nicht?

Die auch nur teilweise Enteignung der Arbeitskraft der Schiffbrüchigen, mit der sie ihre eigene

Bitte abonnieren Sie unseren Newsletter:



Erste Auflage Berlin 2025

Copyright dieser Ausgabe und Übersetzung

© 2025 März Verlag GmbH

Göhrener Straße 7,

10437 Berlin, Deutschland

info@maerzverlag.de

Alle Rechte vorbehalten.

Titel und Copyright der Originalausgabe: »The Flivver King«,

erschienen bei: United Automobile Workers, Detroit 1937

© 1937 by Upton Sinclair © 1964 Estate of Upton Sinclair

Einbandgestaltung und Satz: Barbara Kalender, Berlin

Korrektur und Anmerkungen: Jan-Frederik Bandel, Leipzig

Druck und Bindung: CPI, Leck

Printed in Germany

ISBN: 978-3-7550-0051-8

www.maerzverlag.de