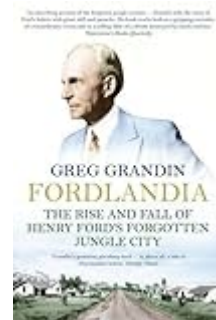


Greg Grandin. *Fordlandia: The Rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City.* London: icon books, 2010. XII, 416 S., 54 SW-Abb. (paper), ISBN 978-1-84831-147-3; \$21.75 (paper), ISBN 978-1-84831-154-1.



Reviewed by Rüdiger Hachtmann

Published on H-Soz-u-Kult (November, 2011)

G. Grandin: Fordlandia

Henry Ford war ein Utopist. Diesen Anspruch hatte er Anfang der 1920er-Jahre mit der Veröffentlichung seiner (im Wesentlichen vom Journalisten Samuel Crowther verfassten) Autobiographie *My Life and Work* und seinen dort formulierten Visionen eines Kapitalismus ohne Krise unmissverständlich deutlich gemacht. Wie sehr der von Zeitgenossen ironisch auch als *Jesus Christ of Industry* und *New-World-Moses* bezeichnete Ford von den Segnungen des Sozialkapitalismus überzeugt war und wie stark er westliche Werte sowie seine eigenen, oft genug skurrilen Vorstellungen vom richtigen Lebenswandel gegen alle Widerstände durchzusetzen versuchte, zeigte er mit dem Projekt *Fordlandia*.

Die von Greg Grandin heraus spannend beschriebene Geschichte Fordlandias beginnt profan: Ford folgte einem Unternehmenskonzept, das (im Unterschied zu heutigen dezentralen, netzähnlichen Formen der Unternehmenskooperation) vorsah, sämtliche Betriebe unter einem Konzerndach zu vereinen, die für die Herstellung von Automobilen notwendig waren. Dazu gehörten nicht nur Elektrizitätswerke, Bergbau oder

Hochöfen, sondern ebenso Unternehmen, die das für die Bereifung der Autos notwendige Gummi lieferten. Es war deshalb nur folgerichtig, dass Ford Ende der 1920er-Jahre im Herzen Brasiliens an einem Nebenfluss des Amazonas eine riesige Plantage zur Gewinnung von Naturkautschuk errichten ließ. Darauf beschränkte sich der von seinen ökonomischen und sozialen Visionen besessene Ford aber nicht. Er ließ mitten im Urwald außerdem eine Kleinstadt mit Hospitälern, Schulen, Kirchen und allem, was nach den Vorstellungen eines im mittleren Westen aufgewachsenen US-Amerikaners dazu gehörte, gleichsam aus dem Boden stampfen. Fordlandia sollte zu einer konkreten Sozialutopie werden, die die kapitalistische Vision Fords in idealtypischer Weise verkörpern sollte – eine von starker Hand geleitete, hierarchisierte und zugleich sozialharmonische Gesellschaft, die weder die Ford verhassten Gewerkschaften noch betriebliche Mitbestimmung kannte.

Grandin gelingt ein sehr anschauliches Bild dieser hochfliegenden Pläne, der zahllosen, sich immer neu und immer höher auftürmenden Schwierigkeiten, mit denen die von Ford eingesetzten, zumeist inkom-

petenten Manager vor Ort konfrontiert waren, und des schließlichen Scheiterns. Deutlich wird, wie sehr Fordlandia und Belterra eine zweite Großplantage und Modellstadt, die Ford Anfang der 1930er-Jahre etliche Meilen flussaufwärts errichten ließ – zum Sinnbild westlicher Arroganz werden mussten. Den Überwiegend aus der näheren oder weiteren Umgebung rekrutierten Arbeitern verordneten die von Ford nach Brasilien entsandten Weißen westliche Normen, ohne im Mindesten auf kulturelle Spezifika der Region und überhaupt die Befindlichkeit der Plantagenarbeiter Rücksicht zu nehmen. Zudem wurde die Einhaltung der Normen etwa durch häufige Besuche von Inspektoren penibel überwacht.

Plastisch schildert der Autor die Verhältnisse in Fordlandia – die unwirtlichen Lebensumstände (äli-ke living in a steam boat), die Seuchen und sonstigen Plagen, von denen die Arbeiter und ihre Familien heimgesucht wurden, sowie generell die Trostlosigkeit des Alltags, aber zum Beispiel auch die Möglichkeiten des sozialen Aufstiegs für die schmale weiße Oberschicht. Nicht zuletzt gibt er den Protagonisten scharfe Konturen, die Fordlandia nach den Vorgaben Fords zu prägen versuchten und dabei sämtlich scheiterten. Gleichzeitig bettet Grandin seine Darstellung konsequent in die bewegte Geschichte Brasiliens ein. Bei der Beschreibung der Verhältnisse und der teilweise dramatischen Ereignisse im Middle-West-Städtchen mitten im Amazonas-Urwald drängen sich immer wieder Assoziationen zu Joseph Conrads »Herz der Finsternis« auf – mehrfach zieht Grandin solche Parallelen auch selbst. Die Schilderung der trotz vergleichsweise hoher Löhne drückenden Lebensbedingungen und des autoritären Regimes in Fordlandia ist so prägnant, dass der Leser wenig überrascht ist, dass die Unzufriedenheit darüber schließlich in einem mehrtägigen Aufstand der brasilianischen Plantagenarbeiter vom Dezember 1930 kulminierte, durch den weite Teile Fordlandias in Schutt und Asche gelegt wurden.

Dieser Aufstand wiederum und die Konsequenzen, die Ford und die anderen Verantwortlichen daraus zogen, werden unter der Feder Grandins zum Zeugnis für die Borniertheit, mit der der US-Automobilunternehmer glaubte, seine westlichen Überzeugungen vom »richtigen« Arbeiten und Leben durchsetzen zu sollen. Für ihn galt ein »Jetzt erst recht«: Nach dem Aufstand wurden Fords »Kolonien« im Amazonas systematisch zu Modellstädten ausgebaut, zu Miniaturausgaben von »Dearborn Michigan in the tropical wilderness« (S. 291). Sein Projekt der Zivilisierung der Urwaldregion betrieb er mit

einem Eifer, der tatsächlich anmutet, »as if he w[as] the Head not of a motor company but of a Metaphysical Club«, wie Grandin treffend formuliert (S. 181). Symptomatisch ist, dass erst Henry Ford II (der Enkel des Gründers) Fordlandia aufgab – unmittelbar nachdem er die Führung des Unternehmens übernommen hatte und den Gesamtkonzern grundlegend umzubauen begann. Am 21. September 1945 wurden Fordlandia und Belterra dem brasilianischen Staat für 244.200 US-Dollar vermacht, nachdem Henry Ford I insgesamt etwa 28 Millionen US-Dollar in das Projekt gesteckt hatte, also mehr als das Hundertfache. Für den Gründervater der Ford-Dynastie, der wenige Jahre zuvor (1941) auch im Detroiter Herz seines Automobilimperiums die verhassten Gewerkschaften zulassen musste, war das Ende des Kapitels »Fordlandia« das letzte Glied einer Kette von Niederlagen.

Statt zu einer Sozialutopie von weltweiter Ausstrahlung wurde Fordlandia zum Sinnbild für ein Desaster ohne Ende, für eine kapitalistische Hybris, die glaubt, sich über alle Hemmnisse vor Ort rücksichtslos hinwegsetzen und ein in den hochindustrialisierten Zentren Nordamerikas entwickeltes sozialökonomisches System ohne substantielle Modifikationen in den Dschungel verpflanzen zu können. Bei Grandin wird Fordlandia zu einer Sonde, die es ihm erlaubt, den Fordismus weit über das auf dem Fließband basierende Produktionsregime hinaus als illusionäre Gesellschaftsvision zu konturieren. Dabei schreibt Grandin, ohne den moralischen Zeigefinger zu heben, in weiten Passagen mit einer geradezu literarischen Leichtigkeit, ähnlich gut zu lesen wie der Roman von Eduardo Sguiglia Eduardo Sguiglia, Fordlandia. Die abenteuerliche Geschichte von Henry Fords Kampf um den Kautschuk und seine Stadt am Amazonas, Hamburg 2002. Der Roman schildert aus der Perspektive eines aus Argentinien stammenden leitenden Ford-Angestellten die Atmosphäre und die zahllosen Schwierigkeiten, mit denen sich die westlichen Zivilisatoren in Fordlandia und dem Amazonas-Umfeld konfrontiert sahen, thematisch jedoch weit umfassender.

Grandins Buch kann in weiten Passagen auch als biographische Studie verstanden werden. Die bekanntlich in vielerlei Hinsicht skurrile Persönlichkeit Fords und sein Gesellschaftsbild gewinnen hier weiter an Farbe: zum Beispiel Fords Antisemitismus, dem er seit Mitte der 1930er-Jahre zwar öffentlich Zügel anlegte, aus dem er aber engen Freunden wie Charles Lindbergh gegenüber auch weiterhin keinen Hehl machte (S. 262), oder sein schröcker Pazifismus. Darüber hinaus lernt der Leser unbekannte Seiten dieses eigenartigen Mannes

kennen; so war Ford etwa ein engagierter Befürworter der Alltagsgeschichte, der meinte, die Geschichte der Menschen dürfe nicht von den Haupt- und Staatsaktionen her geschrieben werden, sondern müsse von den „grass roots“ ausgehen. Vor diesem Hintergrund war es nur konsequent, dass er eines der ersten Freilichtmuseen weltweit errichten ließ.

Was Grandin ausblendet, ist die Tatsache, dass Fordlandia als fordistische Sozialutopie nicht singulär war. Der (europäische) Leser hätte zu gern gewusst, inwieweit sich der US-amerikanische Automobilkönig namentlich vom Tschechen Tomáš Batá und dessen Orwellschen Visionen inspirieren ließ. Batá baute ab der Jahrhundertwende nicht nur ein schon bald multinationales industrielles Schuhimperium auf und galt den Zeitgenossen spätestens ab 1918 als „Henry Ford der Tschechoslowakei“. Siehe als vergleichenden Überblick (mit weiterführender Literatur) Anne Sud-

row, *Der Schuh im Nationalsozialismus. Eine Produktgeschichte im deutsch-britisch-amerikanischen Vergleich*, Göttingen 2010, bes. S. 123-144, S. 171f., S. 228-231. Der „Mussolini des Schuhs“, wie Batá auch genannt wurde, ließ lange vor Ford in Zlín, fernab der traditionellen tschechischen Industriezentren, für sein dortiges Werk eine Stadt nach dem Reißbrett errichten. Seine überwiegend aus Agrarregionen rekrutierten Arbeiter wohnten in Rasterbauten; sie sollten die Segnungen von Batás totalitärer Massenkonsumgesellschaft genießen und als glückliche Menschen der Produktion umso besser dienen können. Vgl. dazu die Ausstellungsrezension von Rudolf Fischer und den dort erwähnten Katalog: (3.11.2011). Der Hinweis auf die fehlende Vergleichs- und Beziehungsgeschichte mutet freilich fast nachlässig an angesichts der (trotz älterer Studien zu Fordlandia) bahnbrechenden Darstellung, die Grandin vorgelegt hat und der eine Übersetzung ins Deutsche sehr zu wünschen wäre.

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at:

<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/>

Citation: Rüdiger Hachtmann. Review of Grandin, Greg, *Fordlandia: The Rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City*. H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. November, 2011.

URL: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=34784>

Copyright © 2011 by H-Net, Clio-online, and the author, all rights reserved. This work may be copied and redistributed for non-commercial, educational purposes, if permission is granted by the author and usage right holders. For permission please contact H-SOZ-U-KULT@H-NET.MSU.EDU.