

Zeitschrift: Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft
Herausgeber: Wechselwirkung
Band: 8 (1986)
Heft: 28

Artikel: Zur Geschichte der Automobilarbeiter : kultursoziologische Notizen
Autor: Siebel, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-652738>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Mannes auf Kosten von Kinderzimmer und Küche. In diesen Räumen sind die Frauen bis heute allein mit ihren Problemen.

Aber das „häusliche Glück“ wurde keineswegs nur von Männern verteidigt, auch die Frauen traten dafür ein. Für die „kleinen“ Lösungen beim Wohnungsbau, für das Kleinfamilienmodell traten sie oft energischer ein als die Männer ihrer Parteien. Der Konservatismus der Frauen gewinnt eine neue Seite, wenn man sich die Lösungsvorschläge für die Reproduktionsprobleme ansieht, die den Frauen angeboten wurden.

Das Besondere der weiblichen Arbeit entzieht sich der Rationalisierung. Deswegen war die Trennung der Produktion von der Reproduktion ja notwendig, sonst hätte die Durch-rationalisierung der produktiven Arbeit niemals stattfinden können. Das Erledigen von Hausarbeit ist immer auch noch etwas anderes, nämlich psychische Zuwendung; es ist ein nicht wegzudenkender Bestandteil der Tätigkeit, für wen das Essen gekocht, die Wäsche gewaschen wird usw. Die Mutterschaft läßt sich (noch) nicht rationalisieren, genausowenig wie das mütterliche Versorgen, auch wenn es einer Person gilt, die schon längst kein Kind mehr ist. Es bleibt also ein „irrationaler Rest“, der bei den großen Lösungen zur Vergesellschaftung der Reproduktionsarbeit verschwinden, zerstört und wegrationalisiert würde. Denn persönliche Beziehungen und die Fähigkeit dazu sind keine Abstrakta, sondern sie werden gelebt, in verschiedenen Lebensformen eben.

Als notwendige Ergänzung zum technischen Fortschritt der industriellen Arbeitsteilung hat sich die private Reproduktionsarbeit der Frauen herausgebildet. Diese Arbeitsteilung und die ihr gemäße Lebensform wurden auch durch die Frauenerwerbstätigkeit nicht aufgelöst. Der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung entspricht eine ungleiche Verteilung der Qualifikationen und Kompetenzen, deren Kristallisationspunkt auf der Seite der Frauen die Mütterlichkeit ist. So lange das so bleibt, ist die Rede vom Konservatismus und der Rückständigkeit der Frauen eine Denunziation ihres berechtigten Mißtrauens gegen die großen umwälzenden Veränderungen, die im Alltag doch (fast) alles beim alten lassen.

Während sich die Gefahren einer ungezügelter Produktivität und einer lebensbedrohenden Rationalisierung weiterhin ausbreiten, gilt es, die Grundlagen dieser zerstörerischen Tendenzen noch herauszuarbeiten. Sie sind nicht erst im Industriezeitalter entstanden.

Es geht um nicht weniger als darum, den Zirkel zu durchbrechen, in dem die Mütterlichkeit von Frau zu Frau weitergegeben wird und die Männer so von der Verantwortung für ihre unmittelbaren Beziehungen und ihre eigene Versorgung freigestellt werden. Es geht letzten Endes um nichts anderes als um eine andere politische Moral, in der Fairplay, Gerechtigkeit und Gleichberechtigung nicht mehr die Ziele sind, sondern die Voraussetzung für eine gegenseitige Solidarität, deren Maßstab nicht nur die große Politik sondern auch die alltägliche Wirklichkeit wäre. □

Literatur

- Nancy Chodorow: Das Erbe der Mütter. Psychoanalyse und Soziologie der Geschlechter, München 1985.
 Elisabeth Bandinter: Die Mutterliebe. Geschichte eines Gefühls vom 17. Jhrdt. bis heute, München 1984.
 Barbara Brick, Christine Woelner: Maschinerie und Mütterlichkeit, in: Beiträge z.f.th.u.pr. nr. 5, München 1981, S. 61-68.
 Gerda Tormporth: Proletarische Frauenleben und bürgerlicher Weiblichkeitsmythos, in: Barbara Schaeffer-Hegel/Brigitte Westmann (Hg.): Mythos Frau. Projektionen und Inszenierungen im Patriarchat, Berlin 1984, S. 309-332.
 Karin Hausen: Technischer Fortschritt und Frauennarbeit im 19. Jahrhundert. Zur Sozialgeschichte der Nähmaschine, in: Geschichte und Gesellschaft, Nr. 4, 1978, S. 148-169.



Zur Geschichte der Automobilarbeiter

Kultursoziologische Notizen

Die Automobilproduktion ist zu einer Industrie der Superlative geworden. Als umsatzstärkster Industriezweig in der BRD hängt nicht nur jeder siebte abhängig Beschäftigte von ihr ab, sondern fast jeder ist von der automobilen Gesellschaft betroffen.

Die Geschichte der Automobilproduktion vom Handwerk zum automatisierten Fertigungsprozeß verschwindet meist hinter dieser Gigantomanie. Werner Siebel widmet sich in folgendem Beitrag gerade dem oft vergessenen Subjekt dieser Produktion: dem Industriearbeiter.

von Werner Siebel

Wenn auch die Autos bereits in den Museen zu Artefakten werden, so ist die Automobilindustrie noch nicht ausschließlich Geschichte. Ökonomisch ist sie heute zweifellos im weitesten Sinne Schlüsselindustrie. Es gilt nicht nur der Satz „was gut ist für General Motors, ist gut für die USA“. Im übertragenen Sinne gelten die Absatzzahlen des VW-Werkes als Konjunkturbarometer für die Bundesrepublik. Allerdings wird in dieser Sichtweise leicht vergessen, daß Umsatzzahlen nichts über die Produktionstechnik und die Arbeits- und Le-

bensweise der Produktionsarbeiter aussagen. Dies wiegt umso mehr, als der heute umsatzstärkste Industriezweig vor der chemischen Industrie und dem Maschinenbau auch als Motor für weitgehende Rationalisierungen in der Produktionstechnik und in der Organisation der Arbeitsprozesse über den Straßenfahrzeugbau hinaus wirkt.

In der historischen Erinnerung sind sowohl das Produkt dieser Industrie – die selbstfahrende Kutsche – als auch die „Erfinder“, die Konstrukteure und Ausgestalter wie kaum sonst wer im technischen Zeitalter der Aufklärung gewürdigt worden und mit Legenden umwoben.

Ganz im Gegensatz dazu aber – selbst in einer Zeit, in der zunehmend ein Bedarf an Aufklärung und Selbstverständnis über die jeweils spezifische Logik und Struktur historischer Prozesse erkennbar ist – bleibt die Arbeit in der Automobilindustrie und das Schicksal der mit ihr verbundenen Menschen im Sinne von Geschichtsschreibung terra incognita.

Diese Geschichtslosigkeit hat indes die herkömmliche Soziologie nicht davon abgehalten, den heutigen Zustand als gegeben zu betrachten und den Automobilarbeiter ohne weitere Analyse zum prototypischen Industriearbeiter zu erklären. Dabei finden historische Prozesse der Entstehung von Arbeits- und Lebensweisen von Bewegungen und regionaler Differenzierung keinen Eingang, soziale und historische Besonderheiten werden in dieser Betrachtungsweise vernachlässigt.

Die folgenden Notizen können diesen wissenschaftlichen Notstand nicht beheben; sie liefern jedoch einige Hinweise, um

der Produktionsgeschichte des Automobils auf die Spur zu kommen und den Beitrag der Menschen darin als bedeutend für die Kultur der bestehenden Gesellschaft verstehen zu lernen. Vielleicht trägt dieses kultursoziologisch orientierte Geschichtskonzept eher zu einem Verständnis von Produktions- und Denkformen, von Gewohnheiten und Gefühlen der am Industrialisierungsprozeß der Herstellung von Autos beteiligten Menschen bei.

Die Bewältigung von Raum und Zeit

Zwei Voraussetzungen sollen für die Entfaltung der Produktionsbedingungen im Automobilbau zunächst genannt werden. Erst einmal konnte sich die Konstruktion und Herstellung eines selbstbewegenden Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor auf über vierzig Jahre Erfahrung in den deutschen Ländern beim Bau von Lokomotiven, Dampfmaschinen und vor allen Dingen von Arbeitsmaschinen und Werkzeugmaschinen berufen. Und dann rollten die Fahrzeuge auf Straßen des durch die Bismarcksche Gewaltpolitik zusammengeschweißten deutschen Nationalstaates. Nicht zuletzt aus diesem Grund gewann die Produktion von Automobilen, Fahrrädern und Motorrädern eine gewisse national-politische Bedeutung. Sie war in jeder Hinsicht grenzüberschreitend, aber ökonomisch stand sie noch lange hinter den anderen Produktionsbereichen der Industrialisierung zurück.

Zwar war das Automobil für einen kleinen begeisterungsfähigen und vor allen Dingen zahlungsfähigen Kreis die Erfüllung individueller, private Bedürfnisse nach Mobilität, es kam ein Gefühl auf von Bearbeitung und Bewältigung der Raum-Zeit-Dimensionen, wie es vergleichbar heute mit den vernetzten Computersystemen erzeugt wird.

Ähnlich wie beim Bau der Eisenbahnen trieb schließlich das Interesse des Militärs den Bau von individuell über das Schienennetz hinaus handhabbaren Fahrzeugen voran. Das Zeitalter des Automobils wurde am Beginn durch Nutzfahrzeuge eingeleitet: Lastwagen, Lieferwagen, Feuerwehren, Omnibusse und Sanitätsfahrzeuge. Schon wenige Jahre nach der Jahrhundertwende liefen die in Motoren gebündelten Pferdekraften aus den städtischen Industriewerkstätten den ländlichen Pferden den militärischen Rang ab. Insbesondere die Daimler-Motoren-Gesellschaft, Büssing, MAN und einige andere profitierten von der Subventionspolitik der Militärs, die es ihnen erlaubte, neue Produkttechniken und auch neue Techniken der Produktion im Hinblick auf die militärische Verwendbarkeit zu erproben.

Im Hinblick auf die privaten Bedürfnisse spielte der Motorsport von Anfang an eine ähnliche Promotorenrolle: Gewonnene Autorennen förderten das Prestige eines Unternehmers, ließen Aufträge erwarten. Denn schließlich ließ sich so ein Motorwagen, anders als beim siegreichen Rennpferd, immer wieder technisch reproduzieren. Darüber hinaus brachten Rennen sogar die eine oder andere für den Alltag nutzbare Entwicklung mit sich.

Entwickelt hat sich die Automobilindustrie aus dem Maschinenbau, bei dem die Organisation der unmittelbaren Produktion den Meistern und qualifizierten Arbeitern nahezu völlig überlassen blieb. Über lange Zeit war sie den Standorten, Bedingungen und Traditionen dieses wichtigen Industrialisierungsgebietes mehr verpflichtet, als die heutige Großserienproduktion und die anonymisierte Massenarbeit ahnen läßt. In sehr unterschiedlicher Form sind diese Traditionen in den verbliebenen fünf Großunternehmen aufgehoben oder aber wie bei Ford und Volkswagenwerk von vornherein bewußt aus der Produktionsorganisation als hindernd – besonders was die Herkunft, Erinnerung und Können der Arbeiter angeht – her-

ausgehalten. Wenn sich die Produkte und die Art und Weise der Produktion heute auch mehr und mehr angleichen, so sind die einzelnen Unternehmungen doch sehr verschiedene Wege gegangen. So läßt sich z.B. nur aus der spezifischen Entstehungsgeschichte des Betriebes erklären, warum Daimler-Benz und Opel in so großer Anzahl Facharbeiter beschäftigen, ohne sie ihrer Qualifikation gemäß einzusetzen.

Solides Handwerk

Während andere Produktionsbereiche, so vor allen Dingen der Elektromaschinenbau und die Elektroindustrie seit etwa 1900 rationalisierte Serienfertigung bevorzugten, folgten die Automobilhersteller – mit sehr wenigen Ausnahmen – der Tradition des Maschinenbaues mit überwiegend individueller Werkstattproduktion. Handwerker aus den verschiedensten Bereichen wie Polsterern, Schlosser und Facharbeiter, die ihre speziellen Kenntnisse und Erfahrungen in der Produktion des Maschinenbaues gelernt hatten, so wie Mechaniker, Gießer, Blechschlosser wurden eingesetzt. Sie bewahrten viele der Eigenschaften, die man gewöhnlich der historisch eigentlich längst verfallenen, vorindustriellen handwerklichen Arbeit zuschreibt. Oft arbeiteten sie in kleinen, eigenen Werkstätten, gewöhnlich für kleine Unternehmer, manchmal noch unregelmäßig und in mehr als einem Beruf. Die Fabrik als moralische Anstalt mit synchronisierten Arbeitsprozessen und der Disziplin vorgegebener Arbeitsabläufe in starrer Abfolge war noch nicht das Kennzeichen der Automobilproduktion.

Der Weg von der Einzelfertigung in der Werkstatt zur hochmechanisierten und dann prozessorgesteuerten Produktion war noch weit, schnellaufende, spezialisierte Bearbeitungsmaschinen noch nicht in Gebrauch. So wurden 1907 bei Opel nur zehn Wagen am Arbeitstag montiert, ein Kotflügel(!) benötigte noch acht Stunden Bearbeitungszeit von Hand – 1926 wurden daraus unter Einsatz der Kniehebelpresse von Schuler 10 Sekunden. Dann war Geschwindigkeit nicht mehr allein ein Kennzeichen des Produkts sondern vor allem des Produktionsablaufes.



Ingenieur, Konstrukteur, Unternehmer und ein Diener vieler Herren – Ferdinand Porsche. Hier chauffiert er in einem von ihm selbst konstruierten Benzin-Elektromobil den 1914 bei Sarajewo erschossenen Erzherzog Franz Ferdinand. Gut zwanzig Jahre später wird er im Auftrage Hitlers nach amerikanischem Muster die Produktionsanlagen des Volkswagenwerkes entwerfen, mit denen dann auch der gleichfalls von ihm konstruierte Wagen gebaut wurde.

Wahrhaft ein Mann, der Automobilgeschichte machte.

Bis weit hinein in die Kriegsproduktion für den 2. Weltkrieg war indes ein eigentümliches Nebeneinander von Handwerk und rationalisierter Serienproduktion herausragendes Merkmal des Automobilbaues. Überhaupt begleitete die Ungleichzeitigkeit, das fortdauernde Nebeneinander von unterschiedlichen Produktionsweisen, Lebens- und Arbeitsweisen als Charakteristikum von Industrialisierung den Automobilbau recht lange.

Als technisches Produkt konzipiert, mit dem der Mensch eine eigentümliche Alltagssymbiose eingeht, wenn er es benutzt, erfordert das Auto in der Ausstattung Zugeständnisse an die Altertümlichkeit der physiologischen und psychischen Beschaffenheit des Menschen, von seinen ästhetischen Bedürfnissen ganz zu schweigen. Es ist offenkundig zu einer Gewohnheit geworden: Je aufwendiger das Fahrzeug gebaut ist, umso mehr Wohnzimmereinrichtung findet sich in ihm. Polstersessel, Tischchen und Holzmöbel und wenn es nur eine holzgemaserte Verkleidung der technischen Signal- und Schaltereinrichtungen am Armaturenbrett ist. Und gerade diese beinahe atavistisch zu nennenden Bedürfnisse garantieren bis heute Reste von Handwerk in der modernen Produktion. Ein glänzendes Beispiel ist dafür der Beruf des Polsterers, der nahezu ohne Veränderung seiner Inhalte erfahren zu müssen von der feudalen Kutschenmanufaktur in die Produktionswerkstatt des Automobils wechselte. Ähnlich wie sich die Kutsche in mannigfacher Weise in der Form des Erfahrungstransfers auch im modernen Auto wiederfindet (Blattfedern, Stoßstange, Polstersitze, Trittbretter beim VW usw.), treffen Käuferbedürfnisse und handwerklicher Eigensinn in der Produktion noch aufeinander.

Der loyale Arbeiter

Tradition hat auch seinen Preis. Handwerklicher Eigensinn, Bodenständigkeit und Loyalität zum Unternehmer sind Eigenschaften, die man dem frühen Automobilarbeiter bereits nachsagt. Sie bewahrten so Eigenschaften, die sie häufig in Widerspruch zu den propagierten Zielen der Arbeiterbewegung setzten. Soweit es nachvollziehbar ist, haben sich die Maschinenbauarbeiter in der Phase der handwerklichen Produktion des Fahrrads, von Nähmaschinen und Automobilen in ihrem Engagement für die Arbeiterbewegung nicht gerade mit Ruhm bekleckert.

Dies änderte sich z.B. Beispiel mit der nächsten Generation von Arbeitern, die allerdings auch die vergleichsweise gewaltige Ausdehnung der Produktionsanlagen der Firma – ausgehend von einem Kuhstall – mit hochentwickelten spezialisierten und multifunktionalen Werkzeugmaschinen und die Monotonie beginnender Massenproduktion 1911 von Fahrrädern und Automobilen miterlebten.

Geistige Bewegung kam auch von den zugereisten Arbeitern, die z.T. den Anspruch auf Facharbeit bereits aufgeben mußten und desillusioniert waren. Jetzt erwies sich die Großserienproduktion als Gleichmacherin: Der gelernte Dreher und der angelernte Arbeiter waren in der Bedienung der Revolverdrehbank mit der Forderung nach hohen Stückzahlen bei monotoner Arbeitsweise und Akkordentlohnung den gleichen Bedingungen modernisierter Produktion unterworfen.

Aufgrund ihrer Bindungen an Nebenerwerbsgrundbesitz waren die bodenständigen Arbeiter aus Rüsselsheim gegenüber den Neu-Zugezogenen integriert und unbeweglich. Davon gibt ein Schreiben Zeugnis, in dem die Reden und Forderungen während eines Waldfestes von 100 Arbeitern aus der Umgebung Rüsselsheim festgehalten sind. Es heißt darin: „Wir

fordern die Arbeiter von Rüsselsheim auf zur Agitation, und wünschen, daß sich dieselben uns anschließen. Wir können die Arbeiter (es sind etwa 300 bei Opel beschäftigt) von Rüsselsheim nicht begreifen, daß sie sich vor dem Unterrock fürchten.“ Mit dem „Unterrock“ war Sophie Opel, die Witwe des 1895 gestorbenen Firmengründers gemeint.

Es besteht wenig Grund anzunehmen, daß sich diese Opel-Arbeiter als Proletarier verstanden. Vielmehr waren sie am Lebensstil der Besitzbürger orientiert, denen sie sich loyal verbunden fühlten. So waren die Arbeiterwohnzeimereinrichtungen der etablierten Opel-Arbeiter um 1910 die Nachahmung eines bürgerlichen Wohnzimmers, allerdings in einfacherem Material und kleineren Ausmaßen, also **kleinbürgerlich**. Im Wandschmuck ihrer Wohnzimmer, den Bildern und Erinnerungstafeln, drückte sich die gebrochene und vielfache Loyalitätsbindung aus: in der Regel dominierten Bilder mit patriotischem oder religiösem Inhalt, die SPD-Vorsitzenden Bebel und Liebknecht fanden sich – wenn überhaupt – neben dem Bild des Papstes und der Militärauszeichnung an der Wand wieder.

Letztlich erschütterte erst die Ausdehnung der Fabrikproduktion von Automobilen um 1911 und dann noch einmal um 1924 mit einem nach amerikanischen Prinzipien organisierten Produktionsablauf die Stellung der Arbeiter im Produktionsprozeß gewaltig. Der Aufstieg von der Mechanikerwerkstatt im Kuhstall mit einer Jahresproduktion von elf Wagen im Jahr 1899, 24 Wagen um 1900 zu einer rationalisierten Fabrik mit einer Produktion von 3519 Automobilen ließ das patriarchalische Verhältnis von Unternehmer und Arbeiter nur noch als mystisch verklärte Erinnerung zurück, machte es aber nicht gänzlich unwirksam.

Anders als bei Opel wurde bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft in dieser Phase der Automobilproduktion noch nach wesentlich traditionelleren handwerklichen Maßstäben produziert, jedoch mit weniger Facharbeitern. Auf ihre Arbeiter und „Beamte“ (Angestellte) konnte sich die Unternehmensleitung des Betriebes voll verlassen, als es galt, den Betrieb auf Kriegproduktion für den großen vaterländischen Krieg umzustellen. Am Ende dieser Kampagne, 1915 und zum 25-jährigen Betriebsjubiläum, feierte die Geschäftsleitung ihr Vermögen, die Umorganisation binnen acht Tagen durchgeführt zu haben, die Arbeiterschaft hielt sich dabei ihre Disziplin und Leistungsbereitschaft zugute.

Amerikanisierung der Produktion

Die Nachkriegszeit leitete die großen Umstrukturierungsprozesse in der Automobilproduktion ein. Es war die Zeit der Kapitalfusionen, wobei die Banken gänzlich das Geschäft des Autobauens übernahmen. Bekannte Automobilkonstrukteure, wie etwa Ferdinand Porsche, wanderten von Bankenkonsortium zu Bankenkonsortium, um schließlich über das Zwischenstadium eines eigenen Konstruktionsbüros ein politisches Auto, den Volkswagen, zur Produktionsreife zu bringen. Von den zahlreichen kleinen Unternehmen blieben bis zum Ende der 20er Jahre nur einzelne selbständig. Gegen die ausländische Konkurrenz, die sich 1934 mit General Motors bei Opel in Rüsselsheim und mit einer kleinen Produktion von Ford 1926 in Berlin in Erinnerung brachte, versuchten die großen deutschen Unternehmungen mit allen gebotenen Mitteln über die überlegene Produkttechnik hinausgehend auch in der technischen Ausstattung der Produktion und in der Rationalisierung der Arbeitsorganisation Land zu gewinnen. Damit war die entgeltliche Verabschiedung des traditionellen Facharbeiters aus der Automobilproduktion eingeläutet.

Im ersten Anlauf des Wettbewerbes setzten die traditionell arbeitenden Firmen wie Daimler-Benz aber noch auf eine Modernisierung des Maschinenbaues. Implizit brauchte man damit auch noch den verlässlichen, fachkundigen Arbeiter. Entwickler und Zulieferer für diese Modernisierungskonzeption mit der Philosophie des Schnellaufs und der Großmaschine war der deutsche Werkzeugmaschinenbau, der jetzt Mitte der 20iger Jahre die Autoindustrie erst richtig entdeckte. Das Lieferprogramm für die Automobilindustrie liest sich wie ein Gotha des deutschen Werkzeugmaschinenbaus. Das Schmieden, Gießen, Lackieren und Entfetten und schließlich auch das Messen und Kontrollieren wird rationalisiert für die Fertigung. Diesem Verlangen nach Schnelligkeit und Präzision waren die traditionellen Werkstoffe für Werkzeuge nicht mehr gewachsen. Der Werkzeugstahl Widia („Wie Diamant“) löste das Problem.

In der Konsequenz dieser technischen Ausstattung des Produktionsprozesses wurde die Fähigkeit der Automobilherstellung mehr und mehr in den Fertigungsprozeß selber verlagert. Der Herstellungsfacharbeiter war in diesem Stadium dann auch eher im Werkzeugmaschinenbau denn in der technisierten Automobilproduktion zu finden. Allerdings forderte die verkettete Art zu produzieren auch eine neue Qualifikation heraus. Komplexe Technik, Tempo und Qualität am Ende des Prozesses mußten unter einen Hut gebracht werden. Ein neuer Facharbeitertypus, der Produktionsfacharbeiter, konstituierte sich.

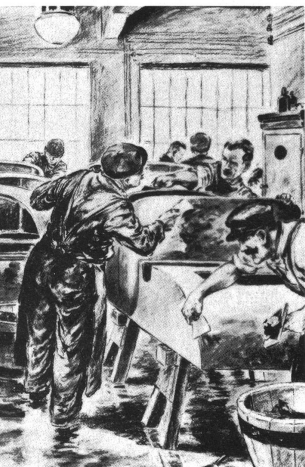
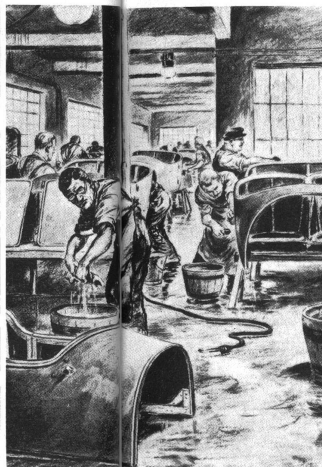


Heinrich Lebküchner auf der von ihm entwickelten NSU (um 1920)

Einen bedeutenden Schritt weiter in der Emanzipation der Produktion von qualifizierter, lebendiger Arbeitskraft ging das Ford-Unternehmen. Ganz im Sinne der Philosophie F. W. Taylors von der wissenschaftlichen Rationalität der Produktion und des Firmengründers Henry Ford sollte frei von allem traditionellen Ballast an einem verkehrsgünstigen Standort mit Hilfe einer strikt durchdachten, hochtechnisierten Produktionsanlage massenhaft ein durchaus durchschnittliches Produkt Auto hergestellt werden. Es blieb bei der Grundmaxime: Das Produktionsziel sollte möglichst ohne den unkontrollierbaren Einfluß von Eigensinn, Launenhaftigkeit, Ermüdung und auch Können des Menschen erfolgen. Die unverzichtbare Beteiligung der Lückenbüßer der Produktion und die Bindung der Spezialisten an das Werk sollte über das Entlohnungssystem und gestufte Anreize und Kontrollen erfolgen.

Ein durch Traditionen des Maschinenbaus und durch Erfahrungen des Elektromaschinenbaus geprägter Industriestandort wie Berlin stand einer solchen Konzeption entgegen.

Automobilfertigung 1907 bei Opel. Blechteile werden noch von Hand getrieben. Die Bearbeitung zu einem Kotflügel dauert fast einen ganzen Arbeitstag. 1918 waren in der Automobilabteilung bei Opel bereits 1400 Arbeitsmaschinen installiert, 1928 waren es 6000. Ein Kotflügel wurde mit dem 1926 eingerichteten Preß- und Stanzwerk in etwa 10 Sekunden lackierfähig ausgestanzt – wenn das Rohmaterial in Ordnung war, sonst mußte von Hand nachgearbeitet werden.



Am 7. September 1929 wurden die Verträge zwischen der Firma Ford und der Stadt Köln in Vertretung durch ihren Oberbürgermeister Dr. Konrad Adenauer über die Errichtung einer Fabrik im Kölner Industriegebiet am linken Rheinufer geschlossen. Arbeiter und Arbeiterinnen wurden aus Köln und Umgebung rekrutiert. 1200 Beschäftigte sollten für einen Mindestlohn von 16 Reichsmark am Tag eingestellt werden und eine fünftägige Arbeitswoche mit 40 Stunden Arbeitszeit eingeführt werden. Geplant war eine Tagesleistung von 60 Wagen, also 20 Arbeiter sollen einen Wagen am Tag bauen. Zu drei Hammerschlägen sagt Henry Ford zuversichtlich: „I know that the German People will make a good job of it.“ Er sollte recht behalten.

Die Stadt auf der grünen Wiese

Zweifelloos spielte Ford die Vorreiterrolle in der vollständigen Amerikanisierung der Automobilproduktion auch in Deutschland. Zwar gab man insgesamt den Anspruch auf eine überlegene Produkttechnik nicht auf, aber die Vielzahl an Modellen, Farben und Zubehör sollte nur noch der Verwirklichung von Individualität gehobener Schichten dienen. Wie sehr das Automobil an Popularität gewonnen hatte, zeigte sich in seiner politischen Brauchbarkeit für die Befriedigung der von den Nationalsozialisten entdeckten Mittelschichten. Aus einer höchst eigenwilligen Mischung von nationalsozialistischer Politik und amerikanischen Produktionskonzepten entstand auf der grünen Wiese, dem späteren Wolfsburg, eine für ihre Zeit perfekte Produktionsmaschine. Das Produkt, von Porsche konstruiert, war robust, billig, sparsam. Und die einzelnen Volkswagen glichen einander wie ein Ei dem anderen. So waren sie geradezu der ästhetische Ausdruck einer Ideologie von Gleichschaltung und Kollektivwillen des Nationalsozialismus. Wie so vieles aus dieser Zeit erreichte der Volkswagen seine Adressaten, den Mittelstand, also breitere Bevölkerungsschichten, erst in den fünfziger und sechziger Jahren mit einem Erfolg, der an die legendäre Geschichte des Ford T-Modells erinnert. Den hatte Ford ja auch für breite Bevölkerungsschichten entworfen, ohne Rücksicht auf Individualität

oder Statusabgrenzung. Bestellen könne jeder Käufer jede Farbe, so Ford, aber schwarz müsse sie sein.

Auch wenn es zu einer Serienproduktion des Volkswagens für private Zwecke bis zum Ende des Krieges nicht mehr kam, eröffnete die politisch initiierte Errichtung des Volkswagenwerkes im „Herzen des Reichsgebietes“ und der Aufbau einer dazugehörigen Stadt vom Reißbrett ein ganz neues Kapitel von Produktionsgeschichte und der Geschichte und soziologischen Zusammensetzung der Automobilarbeiter.

Die Produktion sollte nach amerikanischen Konzepten laufen, Arbeiter und Wohnverhältnisse sollten nationalsozialistischen Vorstellungen entsprechen. Zusammen bildeten der Volkswagen und die „KdF-Stadt“ (Kraft-durch-Freude) bzw. die „Musterstadt des Führers“ ein synthetisches Gebilde. Die ausgewählten Bauhandwerker, Produktionsarbeiter und der schmale angeworbene „Mittelstand“ aus Selbständigen und Beamten, für den das Produkt gedacht war, mußten ihren eigenen Lebensstil, kulturelle und politische Orientierung, Konsumgewohnheit und Umgangsformen erst mühsam finden. Noch 1967 sahen sich die Wolfsburg, die in ihrer überwiegenden Zahl im VW-Werk arbeiten oder auch sonst irgendwie vom Werk abhängen, als „zusammengewürfeltes Volk“. Es verblüfft dabei umso mehr, daß dieses „zusammengewürfelte Volk“ in kurzer Zeitspanne nicht nur lernte, den rigiden Anforderungen der in dieser Form, trotz rationalisierter Produktion bei Opel und trotz der amerikanischen Neugründung Ford in Köln, bislang nicht bekannten Arbeitsorganisation zu genügen und präzise und disziplinierte Arbeit zu leisten. Ohne sich auf eine erfahrene Tradition der Produktion und des Produktes berufen zu können, entwickelten die Wolfsburger VW-Arbeiter ein „Wir“-Gefühl der Zugehörigkeit zu einem wichtigen Werk, in dem ein herausragendes Produkt hergestellt wird. Ein Gutteil der Identifikation mit der Arbeit wurde und wird in diesem Musterbeispiel gewaltsamer Industrialisierung unter Druck und Einsicht offensichtlich über das Produkt und die Lebensform in einer synthetischen Stadt hergestellt. Die Erfahrung, an einer „innenkolonialistischen Maßnahme“ beteiligt zu sein und das Bewußtsein, mit einem Auto Geschichte zu machen, blieb nicht ohne Auswirkung auf die Bindung der VW-Arbeiter an das Werk. Wider-

spruchslos konnte der erste Generaldirektor Anfang der sechziger Jahre auf einer Betriebsversammlung mit dem kollektiv-patriarchalischen Gestus vergangener Zeiten die anwesenden VW-Arbeiter mit „Liebe Arbeitskameraden“ anreden.

Konsequenz: Der Massenarbeiter

Mit der bewußt geplanten Synthese von Produkt, Arbeitsverhältnissen und Wohnverhältnissen wurde in Wolfsburg zum ersten Mal in der Geschichte der Automobilproduktion ein neuer Arbeitertypus mitentworfen: der Massenarbeiter. In dieser Konstellation war der klassische und neue Facharbeiter der Automobilproduktion weitgehend aus der Produktion verdrängt, seine Eigenständigkeit und Verantwortlichkeit innerhalb des Produktionsprozesses aufgelöst in der „wissenschaftlichen“ Organisation der Arbeit, wie sie der amerikanische Ingenieur F. W. Taylor schon vor der Jahrhundertwende konzipiert hatte. Das „production engineering“, die Umsetzung der Konstruktion in konkrete Schritte für die Werkstatt und den einzelnen Arbeiter wurde im gleichen Zuge der Umstrukturierung des Arbeitsprozesses dem Industriemeister entzogen. Was blieb, waren im wesentlichen angelernete Maschinenbediener, Montagearbeiter und -arbeiterinnen und im Verhältnis wenige spezialisierte Techniker und Ingenieure. Dabei erfolgt die Vorgabe der einzelnen Arbeitsschritte durch die Organisation der Produktion bis ins Detail, der einzelne Arbeitsvollzug ist kurz, die Arbeit atomisiert. Dieser Form stehen die Erinnerung an zusammenhängende Arbeitsvollzüge und der Anspruch auf Eigenständigkeit und Verantwortlichkeit nur störend entgegen.

Konsequenterweise hatten die beiden Geschäftsführer der Aufbaugesellschaft für das VW-Werk, F. Porsche und J. Werlin, noch bevor am 25. Mai 1938 der Grundstein gelegt wurde, während zweier Aufenthalte in Amerika die Bedingungen für die Massenproduktion von Automobilen studiert, viele Werkzeugmaschinen bestellt und eine Anzahl aus Deutschland stammender Fachleute für die industrielle Serienfertigung von Autos angeworben. Zwar gingen die Planer auch davon aus, daß in der ersten Anlaufphase der Produktion die gehobenen

Angestellten, Meister und gelernten Arbeiter überwiegen würden, aber nach Überwinden der Anlaufprobleme sollten überwiegend Arbeiter angeworben werden, deren herausragendes Kennzeichen in der Integrationsfähigkeit in die neue Produktion und die Akzeptanz der politischen Vorstellungen der Machthaber bestehen sollten. Als Motive für die Zuwanderung in die „Stadt des KdF-Wagens“ wurden später unabhängig von der beruflichen Qualifikation angegeben: höherer Lohn, sehr gute, nach neuesten technischen und architektonischen Erkenntnissen ausgestattete Wohnungen, sowie der Wunsch, sich an neuen Aufgaben zu bewähren.

Man kann vermuten, daß viele dieser Menschen nicht nur zum Typus des Massenarbeiters gemacht wurden, sondern daß sie gleichzeitig Kolonisatoren waren, die sich mit und gegen die Gegebenheiten eine neue Heimat aufbauen wollten und mußten.

Es mag historisch widersprüchlich erscheinen, daß ausgerechnet Nationalsozialisten Befürworter der amerikanischen Produktionsmethode in der deutschen Automobilindustrie waren und mit dem Volkswagenwerk viel weiter gingen als Wilhelm von Opel und sein Nachfolger von General Motors bei der Rationalisierungswelle 1934. Es paßte indes in ihre Ideologie, daß lebendige Arbeit verdrängt wird und der Produktionsprozeß im Ergebnis von Subjektivität gereinigt erscheint.

Zweifelloos wird die Automobilindustrie gerade wieder gründlich umstrukturiert. Erst vom Eigensinn des Handwerkers und Facharbeiters befreit, dann von Subjektivität gereinigt, entläßt die Automobilproduktion nun die lebendige Arbeit selber. Der hochbezahlte Massenarbeiter der Automobilproduktion wird ebenso zum Mythos werden wie der Handwerker und Facharbeiter. Aber die Situation der in den Produktionsprozessen verbleibenden Menschen ändert sich. Die neuen Produktionskonzepte technisierter, flexibel automatisierter Fertigungsabläufe lassen die wenigen Arbeiter vom Typus des Produktionsablaufspezialisten tatsächlich an funktionaler Autonomie gewinnen. Er läuft an der langen Leine der autonomisierten Technik und eines aufgeklärten Managements. Der größere Rest der Arbeiter aber wird seine undankbare Rolle als Lückenbüsser einer technisch unfertigen oder auch nicht bezahlbaren Automation spielen.

Mit dem Verschwinden des Massenarbeiters geht auch das Zeitalter der Großen Industrie zu Ende. Solche prägenden kollektiven Erfahrungszusammenhänge stehen dann nicht mehr zur Verfügung. Die Produktion ist nicht mehr der soziale und psychische Ort, an dem sich die klassischen Arbeitstugenden herausbilden.

Was aber geschieht dann mit den hochentwickelten industrialisierten Arbeits- und Lebensgemeinschaften der Menschen? □

Literatur

Fabrikzeitalter, Dokumente zur Geschichte der Industrialisierung am Beispiel von Rüsselsheim, hrsg. v. Museum der Stadt Rüsselsheim, Gießen 1976.

Edward P. Thompson: Zeit, Arbeitsdisziplin und Industriekapitalismus, in: ders., Plebejische Kultur und moralische Ökonomie. Aufsätze zur Sozialgeschichte des 18. und 19. Jahrhunderts, Frankfurt, Berlin, Wien 1980.

Werner Sombart: Liebe, Luxus und Kapitalismus, Berlin 1922.

Eckhard Brockhaus: Zusammensetzung und Neustrukturierung der Arbeiterklasse vor dem ersten Weltkrieg, München 1975.

Anita Kugler: Arbeitsorganisation und Produktionstechnologie der Adam Opel Werke (von 1900 bis 1929), Veröffentlichungsreihe des Wissenschaftszentrums Berlin, o.J.

Hans Christoph Graf v. Seherr-Thoss: Die deutsche Automobilindustrie von 1887 bis heute, Stuttgart 1974.

Werner Siebel: Industriearbeit und Rationalisierung. Zur Konstituierung des neuen Menschen in der Fabrik, in: Boberg u.a., Exzeripte der Moderne, Industriekultur in Berlin, München 1984.