

Arbeitsgesellschaft im Wandel

Michael Schumann

Das Jahrhundert der Industriearbeit

Soziologische Erkenntnisse
und Ausblicke

Mit einem Nachwort von Klaus Dörre

BELTZ JUVENTA

Leseprobe aus: Schumann, Das Jahrhundert der Industriearbeit, ISBN 978-3-7799-3040-2

© 2013 Beltz Juventa Verlag, Weinheim Basel

<http://www.beltz.de/de/hc/verlagsgruppe-beltz/gesamtprogramm.html?isbn=978-3-7799-3040-2>

Einleitung

Das Jahrhundert der Industriearbeit (2013)

Industrielle Produktion – Wachstumsmotor des 20. Jahrhunderts

Ein Buch mit dem Titel „Das Jahrhundert der Industriearbeit“ ist begründungspflichtig. Dabei wird wohl von niemandem in Zweifel gezogen, dass das 20. Jahrhundert in den wirtschaftlich entwickelten Ländern durch die Dynamik des industriellen Wandels geprägt war: die Unternehmensformen ebenso wie die Wachstumszyklen, die Arbeits- und Lebensverhältnisse, tradierte Formen der geschlechtlichen Arbeits- und Rollenverteilung ebenso wie Sozial- und Klassenstrukturen, die politischen Herausforderungen ebenso wie die Nationenbildung und die Entwicklung des Weltmarktes (Kocka 2011). Diese Prägung gilt nicht nur in ökonomischer und gesellschaftlicher Hinsicht. Seit dem letzten Viertel des vergangenen Jahrhunderts wissen wir auch über die ökologischen Folgen einer industriellen Entwicklung, die auf exponentiellem Verbrauch fossiler Naturressourcen gründet. Und damit über ihre Begrenzungen.

Aber reden wir in einem Buch über „Das Jahrhundert der Industriearbeit“ nur über Vergangenheit, ohne größeren Nutzen für Gegenwart oder Zukunft? Vielen mag das so erscheinen. War nicht schon bei der Veröffentlichung des ersten Berichts des Club of Rome Anfang der 1970er Jahre der Höhepunkt des Industriezeitalters überschritten? Hat nicht Daniel Bell zum gleichen Zeitpunkt mit guten Gründen die „nachindustrielle Gesellschaft“ proklamiert?

In der Tat: Wirft man einen Blick auf die Bereiche, in denen die Wertschöpfung erfolgt, ist ohne Zweifel festzustellen, dass der Anteil des „Verarbeitenden Gewerbes“ zurück geht, während „Dienstleistungen“ expandieren und die Industrie überflügelt haben. In den Strukturdaten zur Entwicklung der Erwerbstätigen wird das noch deutlicher: Mitte der 1970er Jahre ist jene Schnittstelle erreicht, an der der sekundäre Sektor seine 70jährige Dominanz verliert. Von diesem Zeitpunkt an verkleinert sich dieses Beschäftigtenfeld und die Mehrheit der Erwerbstätigen arbeitet im Dienstleistungs-

sektor. Zu einem Zeitpunkt, in dem weltweit in den so genannten Schwellenländern eine expansive Phase der Industrialisierung zu beobachten ist, erscheint Industrie in vielen der frühindustrialisierten Länder nur noch als Auslaufmodell.

Spannend ist nun aber: Zu Beginn des zweiten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts verändert sich der Blick erneut. „Vorwärts in die Vergangenheit: Wenn es um Zukunftsbranchen geht, dann sprechen Politik und Ökonomen heute nicht mehr von der Internet- und Dienstleistungswirtschaft. Stattdessen besinnen sie sich auf die Basis: die Industrie“ (FR, 29.10.2012, S. 3). Unter manifesten Krisenbedingungen ist in Europa von einer „Renaissance der Industrie“ die Rede. Als Referenz wird auf Deutschland verwiesen. Grund für dessen Wettbewerbsstärke sei der Erhalt eines hohen Niveaus industrieller Produktion in einer Phase, in der viele Länder forciert umgesteuert hätten auf Dienstleistungssektoren.

Mittlerweile gilt überzogene De-Industrialisierung als einer der entscheidenden Faktoren, die einen Ausweg aus der Krise erschweren. Der britische Weg, der für sich in Anspruch nahm, mit der City of London als einem der global führenden Finanzplätze das Tor zu einer neuen Welt immerwährender Prosperität aufgeschlossen zu haben, hat sich im Kollaps des Finanzmarktkapitalismus seit 2008 als Sackgasse erwiesen. Ebenso der irische, spanische oder US-amerikanische Weg, auf dem sich Banken- und Regierungspolitik durch ihre Anfeuerung einer höchst spekulativen Immobilienblase desavouiert haben. Mittlerweile ist klar erkennbar, dass die in vielen Ländern in den 1990er Jahren forciert betriebene Abkehr von der so genannten „Old Economy“ gravierende Beschäftigungsprobleme nach sich zog. Eines scheint evident: Staaten, die einzig auf die Tertiarisierung ihrer Wirtschaft setzen, begründen damit neue Gefährdungen.

Wenn auch nicht über Nacht, so hat sich im Krisenverlauf seit 2008 hierzulande ein neuer Konsens herausgebildet. „Auf einmal stellte man fest, dass es da ja noch einen anderen Bereich der Realwirtschaft gibt: die Industrie“ (FAZ, 21.10.2012, S. 33). Industrielle Produktion gilt – vom Institut der Deutschen Wirtschaft über das Bundeskanzleramt bis zur Parteizentrale der SPD – nicht mehr als antiquiert und störanfällig, sondern als Zukunft verheißend und krisenresistenter als geglaubt. Entsprechend empfiehlt auch die EU-Kommission als Weg zur Überwindung der Krise eine Strategie der Wiedergewinnung industrieller Stärke. Mehr noch: Tertiarisierung wird in den Akzentverschiebungen als industriebasierte Dienstleistung neu justiert.

Wenn nun mit guten Gründen „Deutschland in Politik und öffentlicher Meinung bis heute als Industrienation par excellence verstanden wird“ (Baethge 2011) und seine besonderen wirtschaftlichen Stärken aus der industriellen Produktion zieht, so scheint es mir wichtig, den Wandel der Industriearbeit nicht nur in historischem Interesse, sondern gerade auch unter

zeitdiagnostischem Blickwinkel und hinsichtlich zukunftsfähiger Entwicklungspfade auszuleuchten. Für Deutschland bleibt Industriearbeit als Thema gesellschaftspolitischer Auseinandersetzung und sozialwissenschaftlicher Beobachtung auf der Tagesordnung. Deutschland wird auch in Zukunft entsprechend dem Stand und der Weiterentwicklung seiner Produktivkräfte für nicht absehbare Zeit auch eine Industriegesellschaft sein. Um nur eine Zahl zu nennen: Die Investitionen in Forschung und Entwicklung beliefen sich 2012 im Verarbeiteten Gewerbe auf 53,4 Mrd. Euro; in allen anderen Wirtschaftssektoren beliefen sich die entsprechenden Ausgaben auf gerade einmal 8,6 Mrd. Der Industriesektor behält zentrale wirtschaftliche Bedeutung, strahlt weiterhin aus auch gerade auf die Entwicklung der Dienstleistungen und bildet einen entsprechenden politischen Machtfaktor. In den Kernbereichen der deutschen Industrie, d.h. im Automobilbau, der Chemie, dem Maschinenbau, der Elektro- und Informationsindustrie fallen zukunftsbestimmende Entscheidungen. Industriearbeiter werden sich als machtvolle gesellschaftliche Gruppierung entsprechend ihrem Anspruch auf angemessene Arbeitsbedingungen, soziale Teilhabe und Gerechtigkeit weiter bei Fragen der Gesellschaftsverfassung, der ökonomischen Verteilung, der Beschäftigungschancen und der Betriebs- und Arbeitsbedingungen aktiv einbringen.

Bleibt zu begründen, warum ich mich in dieser Textzusammenstellung beim Anspruch „Das Jahrhundert der Industriearbeit“ im Wesentlichen auf empirische Daten und wissenschaftliche Befunde konzentriere, die die Zeit erst ab 1960 abdecken?

Ein Grund dafür ist schlicht der, dass dieses Datum den Startpunkt jener industriearbeiterbezogenen Forschungsarbeit markiert, die mit den vorgestellten Texten dokumentiert wird. Aber dieser Zeitausschnitt ist auch von der Sache her gut zu begründen. Im 19. Jahrhundert, d.h. in Deutschland zu Beginn der Industrialisierung, war Industriearbeit in vielen Bereichen durch ein Nebeneinander von handwerklicher, manufakturerer und industrieller Fertigung gekennzeichnet. Im 20. Jahrhundert setzte sich dann eine in den USA entwickelte Produktionsgestaltung als *das* Konzept kapitalistischer Rationalisierung durch: der Taylorismus (Stichwort: wissenschaftliche Betriebsführung) und der Fordismus (Stichworte: Produktstandardisierung, Fließband und Einzweckmaschine). Ausgehend von den USA vollzog sich in vielen Fertigungen eine Transformation von handwerklicher Facharbeit in repetitive Teilarbeit auf niedrigem Qualifikationsniveau, wodurch sich sukzessive weltweit das Gesicht der Industriearbeit veränderte. In Deutschland setzte dieser Transformationsprozess, jedenfalls in der Breite der Industrien, erst nach dem Zweiten Weltkrieg ein. Die Untersuchung „Industriearbeit und Arbeiterbewusstsein“, aus der der erste präsentierte Text stammt, greift den Wandel der Industriearbeit in Deutschland gerade in der Phase ab, in der in den Betrieben die tayloristisch-fordistisch orientierten

Konzepte eingeführt wurden. Horst Kern und ich haben in dieser Studie die Auswirkungen dieser Rationalisierung auf die Industriearbeit, insbesondere auf die fachlichen Anforderungen und physisch-psychischen Belastungen untersucht. Gleichzeitig wollten wir aber auch wissen, wie betroffene Arbeiter auf diese Restrukturierung ihrer Arbeit reagieren. Baut sich unter dem zunehmenden Entzug ihrer Beruflichkeit ein Arbeit-Kritikpotential auf, das auch für die gesellschaftspolitischen Auseinandersetzungen Gewicht bekommen könnte?

Doch bevor es um diese Veränderungen geht, erscheint es nützlich – um die Radikalität des Wandels plastischer werden zu lassen –, sich in aller Kürze die Vorsituation zu vergegenwärtigen.

Die Vor-Situation: handwerkliche Einzelfertigung

Die gegenwärtig wiederentdeckte Stärke der deutschen Industrie hat viel mit den Ausgangsbedingungen in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts und der gegenüber dem Mutterland der Industrialisierung, England, deutlich verspäteten Entwicklung hierzulande zu tun. Denn damit wurde erst nachträglich ein ökonomisch-gesellschaftlicher Entwicklungspfad eingeleitet, der einen ganz spezifischen Charakter annahm. Deutschland etablierte und behauptete sich auf dem Weltmarkt mit einer „diversifizierten Qualitätsproduktion“ (Streeck 1991), die sich durch besondere Qualität und ein hohes technisches Niveau der industriellen Produkte auszeichnete und gerade dadurch im Weltmarktbezug Konkurrenzvorteile sicherte. Der deutsche Facharbeiter in seinen verschiedenen Spielarten war dafür eine wichtige Voraussetzung.

Für eine historische Rekonstruktion der für Deutschland typischen Industrieentwicklung eignet sich der Automobilbau in besonderer Weise, weil er gleichsam alle Höhen und Tiefen des Wandels mitgemacht hat. Mehr noch: Bis in die Gegenwart hinein wirkt der Rationalisierungszugriff dieser Branche stilbildend für viele andere Industrien (vgl. Kuhlmann/Sperling/Balzert 2004). Dieser Sachverhalt begründet, warum die Automobilindustrie in dieser Einleitung für die verschiedenen Phasen der Entwicklung beispielhaft eingebracht wird.

Es wird allzu leicht vergessen, dass beim Startpunkt in den 90er Jahren des vorletzten Jahrhunderts, als der Fahrzeugbau in Deutschland noch eine Sondersparte des Maschinenbaus war, die Produzenten keineswegs die später typische kurzzyklische, standardisierte Fließarbeit verrichteten, sondern gleichermaßen Hersteller und Entwickler, Macher und Innovatoren, Handwerker und Techniker waren. Gottfried Wilhelm Daimler startete als Büchsenmacher, Carl Benz als studierter Maschinenbauer in enger Kooperation

mit dem gelernten Mechaniker August Ritter. Noch in den ersten Jahren nach der Jahrhundertwende wurden die Autos in Werkstätten von Handwerkern – heute würde man sagen: in Start up-Unternehmen – hergestellt, bei denen sich technisches Know-how, praktische Erfahrung und manuelle Geschicklichkeit mit erfinderischer Tüftelei verbanden. In den Pionierbetrieben der Innovatoren handelt es sich durchweg um handwerkliche Einzel fertigung. Produziert wurden komplexe Produkte oft für individuelle Kundenwünsche, möglich nur durch eine enge Verschränkung von Produktentwicklung und Produkterstellung.

Noch Anfang des 20. Jahrhunderts bestand in Deutschland eine gewisse Arbeitsteilung zwischen Unternehmen, die sich stärker auf die Motorenfertigung konzentrierten wie Daimler und Benz und solchen, die den Schwerpunkt auf den Karosseriebau legten wie Adler, Dürrkopp und Opel (Kugler 1987). In den darauffolgenden zwei Jahrzehnten wurde diese Schwerpunktsetzung jedoch mehr und mehr aufgegeben. Es entstanden Unternehmen, in denen man sämtliche Automobilarbeiten in eigener Regie ausführte. Heute würde man sagen: Radikale Vergrößerung der Fertigungstiefe, Integration der Zulieferarbeiten in Eigenregie in die eigene Fabrik.

Die Fertigung erfolgte zunächst ausschließlich auf Bestellung, später dann im Fall der beliebteren Typen in kleineren Serien. Über Jahrzehnte hinweg blieb das Automobil in Deutschland ein Luxusartikel, der nur kleine Stückzahlen in ständig sich wandelnden Ausführungen erreichte. Diese Marktsituation und Produktpolitik hatte erhebliche Auswirkungen auf den Technikeinsatz und die Formen der Arbeit. Selbst in den größeren Betrieben trug die Produktionsarbeit einen durchaus handwerklich-manufakturrellen Charakter.

Die Produktionstechnik bestand in dieser Phase vor allem aus Universalmaschinen, die von qualifiziertem Personal bedient und gehandhabt wurden. In der Daimler-Motoren-Gesellschaft, die im Jahr 1909 rund 1700 Arbeiter beschäftigte, hieß das für die Arbeitsstruktur (vgl. F. Schumann 1911): Fast zwei Drittel der Arbeiterbelegschaft waren als Facharbeiter eingesetzt, als Professionisten, wie das damals hieß. Jeder Zehnte arbeitete als angelernte Arbeitskraft, insbesondere an den wenigen Spezialmaschinen. Nur etwa jeder Siebte hatte ausschließlich einfache Hilfstätigkeiten zu verrichten.

Das zeigt: Der deutsche Automobilbau im Anfangsstadium erfolgte in einer Facharbeiterfabrik. Der Typus der unqualifizierten Arbeit, später mit Industriearbeit weitgehend synonym gesetzt, war nur als Minorität vertreten. Es dominierten die Professionisten: als Dreher an den Universalmaschinen in der mechanischen Werkstatt, als Former, Gießler, Schmied in den handwerklich-manufakturrell organisierten Werkstätten oder als Schlosser in der Montage und Maschinenreparaturwerkstatt. Gelernte, die für ihre Arbeit hohes manuelles Geschick und breite Kenntnisse benötigten und denen vom

Betrieb zur angemessenen Arbeitsausführung beachtliche Dispositionsspielräume und Handlungsautonomie zugestanden werden mussten. Sie waren durchaus bereits Industriearbeiter, aber eben Industrie-Facharbeiter.

Die Leistungsfähigkeit und Qualität der Motoren und Fahrzeuge hing in dieser handwerklichen Phase in hohem Maße von der Sorgfalt und Präzision der Anpass- und Feinbearbeitungen ab. Das war an beachtliche Voraussetzungen gebunden. Das duale System der Berufsausbildung in Deutschland bildete den praktisch und theoretisch versierten Facharbeiter aus, der der damaligen Produzentenrolle entsprach.

Ohne diese vorindustrielle Werkstattsituation der Produzenten idealisieren zu wollen, d.h. durchaus in Kenntnis der damals üblichen überlangen Arbeitstage und extremen Körperbelastungen: Kennzeichnend war in dieser Phase für die Mehrheit der Produzenten eine beruflich herausfordernde Arbeitssituation mit individuellem Handlungsspielraum, Selbständigkeit und betrieblichem Expertenstatus (Stahlmann 1995).

Allerdings sollte nicht vergessen werden: Gerade in dieser frühen Phase verbietet sich jedwede Verallgemeinerung. Zur damaligen Zeit sah es in anderen Fertigungen ganz anders aus. Die Ungleichzeitigkeit der Entwicklung gerade in der Frühphase der Industrien war evident. Denken wir nur an die Textilherstellung jener Tage, wie sie im Drama „Die Weber“ von Gerhard Hauptmann eindrucksvoll dargestellt wurde.

Die Umwälzung: Taylorismus und das Ford-Modell

Unter den besonderen ökonomisch-sozialen Verhältnissen in den USA um die Jahrhundertwende wurde dort eine im Vergleich zum Deutschen Reich gänzlich veränderte, d.h. weitgehend industrialisierte Massenfertigung aus der Taufe gehoben, erprobt im Automobilbau als Vorreiter für die meisten anderen Industrien. In einem schier unerschöpflichen Binnenmarkt und einem Arbeitsmarkt ohne etablierte Handwerkertradition und Facharbeiterausbildung entstand ein eigenes Produktionsmodell. Die technischen und organisatorischen Konzepte der Produktion erfuhren gegenüber handwerklich-manueller Fertigung einen solch radikalen Umbruch, dass viele von einer „zweiten industriellen Revolution“ sprachen. Deren Innovatoren, Frederick Taylor und Henry Ford, erlangten schnell weltweite Aufmerksamkeit.

In jener Zeit, in der in Deutschland Professionisten noch die Luxuskarossen schmiedeten, wurden in den Staaten bereits Serienautos von industriellen Massenarbeitern zusammengebaut. Während nämlich in Deutschland die Konkurrenz des schienengebundenen Verkehrssystems, die geringe Kaufkraft des Binnenmarktes und die hohen Anschaffungs- und Antriebskosten eine größere Verbreitung des Automobils behinderten, erreichte in

den USA bereits in den ersten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts der Prozess der Motorisierung einen ersten Höhepunkt. Korrespondierend mit jenem langfristigen Wachstumszyklus, der sich durch Ausnutzung neuer Erfindungen im Zusammenhang mit steigenden Masseneinkommen und der Durchsetzung konsumnaher Massengüter um die Jahrhundertwende entwickelte, stieg auch das Produkt Auto zum nachgefragten Kaufobjekt auf. Die amerikanische Automobilindustrie realisierte die enorme Marktausweitung mit einem Rationalisierungsschub, der auf der konsequenten Entwicklung und Anwendung der Methoden der industriellen Massenproduktion beruhte.

Was Taylor für den Maschinenbau entwickelte, setzte Ford mit neuen eigenen Ideen im Automobilbau in die Praxis um. In Fords Rationalisierungskonzept spielt die Marktpolitik eine entscheidende Rolle: durch eine entsprechende Gestalt des Produkts die Voraussetzungen für eine effiziente Gestaltung der Produktion zu schaffen. Das Standard-T-Modell, schwarz lackiert, in Großserie: So stellte sich Ford seine Fertigungsaufgabe und beantwortete sie mit dem neuen Konzept der industriellen Massenfertigung, das bald weltweit als „best practice“ der Rationalisierung galt. Mit diesem Produktionskonzept und einer dadurch ermöglichten Niedrig-Preispolitik gelang es den Ford-Werken, Seriengrößen zu erreichen, die diejenigen des deutschen Automobilbaus um ein Vielfaches übertrafen. Während die gesamte deutsche Automobilbranche im Jahr 1913 gerade einmal 17 000 PKW fertigte, die sich zudem auf zahlreiche Typen verteilten, stellten die Ford-Werke im selben Jahr allein 250 000 Wagen des Modells T her.

Kennzeichen des erfolgreichen Rationalisierungskonzepts sind die Einführung von Spezialmaschinen insbesondere in der mechanischen Fertigung und die Einführung der Fördertechnik des Fließbandes in der Montage. Hinzu kommt der Ausbau der Organisation in Richtung mehr Planung, mehr Arbeitsteilung, mehr Kontrolle. Fords Motto lautete: „Jede Arbeit ist auf dem Zeichenbrett geplant, und die Arbeitsvorgänge sind so unterteilt, dass Jedermann und jede Maschine nur eine einzige Sache verrichten. Alles, was wir von unseren Arbeitern verlangen, ist, dass sie die Arbeit, die ihnen zugeführt wird, auch ausführen.“ (Ford 1923)

Dabei geht es um mehr als nur um Arbeitsgestaltung. Frederick Taylor spricht in seinen 1911 publizierten „Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung“ sehr deutlich aus, dass es mit dem Rationalisierungskonzept sowohl um Fragen der Effizienzsteigerung wie der Herrschaftsdurchsetzung des kapitalistischen Systems und um Machtabsicherung geht. Es galt, „sich der individuellen Kenntnisse und Fertigkeiten der Arbeiter zu bemächtigen, um die Kontrolle über die Maschinenfabrik aus den Händen der vielen Arbeiter zu entreißen und sie vollständig in die Hände des Managements zu legen“ (Taylor 1919).

Die mit diesem Konzept in Szene gesetzte rigorose Trennung von Hand-

und Kopfarbeit ließ sich durchaus auch gegenüber den Verlierern rechtfertigen – jedenfalls sah das Henry Ford so: „Repetitive Arbeit – die ständige Wiederholung ein und derselben Tätigkeit in ein und derselben Weise – hat für bestimmte Menschen etwas Abschreckendes. Mir wäre es ein grauenvoller Gedanke. Unmöglich könnte ich tagaus tagein das Gleiche tun; für andere, ja für die meisten Menschen ist das Denken müssen eine Strafe. Ihnen schwebt als Ideal eine Arbeit vor, die keinerlei Ansprüche an den Schöpferinstinkt stellt.“ Also konnte Ford auch in seinem Rationalisierungskonzept mit gutem Gewissen folgenden Arbeitsanspruch formulieren: „Wir erwarten von den Leuten, dass sie tun, was ihnen gesagt wird. Unsere Organisation ist so bis ins einzelne durchgeplant und die verschiedenen Abteilungen greifen so ineinander, dass es völlig ausgeschlossen ist, den Leuten auch nur vorübergehend ihren Willen zu lassen. Ohne die strengste Disziplin würde völliges Chaos herrschen. Die Leute sind dazu da, um gegen einen möglichst hohen Lohn eine möglichst große Menge Arbeit zu schaffen.“

Folgt man den Angaben über die Qualifikationsnachfrage entlang der Ausbildungs- bzw. Einarbeitungszeiten bei Ford, so ist es tatsächlich in außergewöhnlicher Weise gelungen, den Automobilbau für die Arbeiterbelegschaft zu de-professionalisieren: 79% der Arbeiten erforderten maximal rund eine Woche Anlernzeit und nur 15% mehr als einen Monat. Statt Professionisten dominieren die Jedermannsarbeiten. Berufsarbeit wurde auf die indirekten und Planungsbereiche beschränkt.

Die Applikation: industrielle Massenfertigung in Deutschland

Die Adaption des tayloristisch-fordistischen Produktionsmodells erfolgte in Deutschland in der Zwischenkriegszeit nur äußerst zögerlich (Hachtmann/von Saldern 2009). Nimmt man wiederum als Beispiel den deutschen Automobilbau, so zeigen sich in den 20er und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts nur sehr wenige Veränderungen. Bei Opel wurde zwar 1924 ein erstes Fließband in der PKW-Montage installiert, doch ganz überwiegend blieb noch alles beim Alten. Wohl vor allem deswegen, weil sich auch in der Zwischenkriegsphase in Deutschland die Motorisierung nicht breit durchsetzen konnte. Immerhin: Mit der Ende der 20er Jahre einsetzenden Konzentrationswelle im deutschen Automobilbau und der damit einhergehenden Typenbereinigung – später durch die staatlich gelenkte Normierung und Typisierung im Rahmen der nationalsozialistischen Kriegswirtschaftsmaßnahmen weiter vorangetrieben – wurden für die Industrie insgesamt die Bedingungen vorbereitet, die ihre „Amerikanisierung“ in der Nachkriegszeit gleichermaßen ermöglichten wie vorantrieben.

Dabei ging es freilich nicht nur um eine Industrialisierung der Fertigung. Was in Anknüpfung an die französische Regulationsschule seit den 1970er Jahren mit dem Begriff des „Fordismus“ bezeichnet wird, ist mehr als ein Produktionsmodell (Boyer/Freyssenet 2003). Es handelt sich zugleich um eine spezifische Gesellschaftsreform, die auch in Europa analog zu den USA die Erweiterung der Massennachfrage ermöglichte, gleichzeitig aber mit der Entwicklung des Wohlfahrtsstaates einen durchaus eigenen, europaspezifischen Zuschnitt erfuhr. Dazu gehört nicht nur ein System sozialer Sicherung, das im Fall von Arbeitslosigkeit, Krankheit sowie im Alter mehr als nur Versorgung, sondern über Jahrzehnte auch Lebensstandard sicherte. Nicht minder wichtig sind ein Arbeitsrecht, das Schutz vor extremer Ausbeutung und Vernutzung der Arbeitskraft bietet, sowie ein Tarifsystem, das steigende Entlohnung im Fortschritt der Entwicklung der Produktivkräfte der gesellschaftlichen Arbeit sicherstellt. Hinzu kommen deutschlandspezifische Mitbestimmungsrechte in Betrieb und Unternehmen als Restbestandteil einer unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs zunächst sehr viel umfassender gedachten Umgestaltung des Kapitalismus.

Wiederum am Beispiel der Automobilindustrie ist der „fordistische“ Wiederaufbau nach dem Krieg in Deutschland (Abelshauer 2011) zu veranschaulichen, wobei dabei in Kauf zu nehmen ist, dass die Entwicklung nicht nur in anderen Großindustrien, sondern im bleibend starken Bereich der mittelständischen Unternehmen auch durchaus differente Formen aufweist. Das Automobil wurde nun auch hier zum nachgefragten Massenartikel. In wenigen Jahren konnte die westdeutsche Automobilindustrie den fertigungstechnischen und organisatorischen Standard der USA adaptieren. In einem gewaltigen Rationalisierungsschub, der bis in die Mitte der 60er Jahre hineinreichte, kam es in den Unternehmen zur vollen Entfaltung der industriellen Massenfertigung entlang der Vorgaben aus den USA: Spezialmaschinen, Montagebänder, rigide Arbeitsteilung und Kontrolle.

Der time-lag hatte für den nachholenden Aufbau des deutschen Automobilbaus durchaus Vorteile: Der Übergang von der Universal- zur Einzel- und Spezial-Maschine konnte – jedenfalls in bestimmten Prozessabschnitten bei entsprechendem Fertigungsprogramm – durch die mittlerweile neu entwickelte Transferstraße übersprungen werden. Die Transfertechnik besagt, dass verschiedene Spezialmaschinen durch Mechanisierung des Zwischentransports zu geschlossenen Maschinenlinien, eben Transferstraßen, verkoppelt werden. Das Werkstück durchläuft nun ohne direkte menschliche Intervention mehrere Bearbeitungsstufen nacheinander und der Prozess wird durch erste einfache Messfühler kontrolliert und durch automatische Verriegelung über Bearbeitungsstops abgesichert.

Die Transferstraßen markieren den Übergang von der mechanisierten zur automatisierten Produktionstechnik – eine technische Weiterentwick-

lung mit weitreichenden Konsequenzen, die ab Ende der 1970er Jahre voll zum Tragen kam.

Dieser erste Einstieg in die Automatisierung der Produktion entfachte gleichermaßen in den USA wie in Europa eine neue Runde heftiger wissenschaftlicher und politischer Kontroversen über das Verhältnis von Technik, Industriearbeit und Beschäftigung. Während in der wissenschaftlichen Arbeitsteilung die Ökonomen vor allem zu klären versuchten, welche beschäftigungspolitischen Folgen die Technisierung in der Phase der ersten Automation haben könnten, ging es der Soziologie insbesondere um die Auswirkungen auf die Arbeit.

„Industriearbeit und Arbeiterbewusstsein“

Ein Teil der Arbeitswissenschaftler und Soziologen ging davon aus, dass in der Phase automatisierter Produktionstechnik endlich jene mit der industriellen Massenproduktion einhergehende Zerstückelung und Banalisierung der Industriearbeit überwunden werde. In dieser ersten Automationsdebatte sprach Helmut Schelsky dann auch von der „Vermenschlichung“ der Industriearbeit. Die Arbeiter könnten nunmehr „von der an die Maschinen gebundenen Teil- und oft monotonen Handarbeit“ befreit werden. Die Arbeit werde abgelöst „von einer Tätigkeit bloßer Kontrolle und Einstellung; Intelligenz, Verantwortung, Aufgewecktheit, technisches Verständnis und das Interesse an der Arbeit“ seien die Haupteigenschaften, „die man von den Überwachern des automatischen Produktionsvorgangs erwarte und die an die Stelle körperlicher Leistungsfähigkeit und manuellen Berufskönnens treten“ (Schelsky 1957). Der in dieser Zeit gängigen Annahme, dass sich in der Gesellschaft als gleichsam notwendige Konsequenz der weiteren Industrialisierung zunehmend mehr eine Proletarisierung durchsetzen und die Klassentrennung verschärfen würde, wurde die These der Herausbildung einer „nivellierten Mittelstandsgesellschaft“ entgegengestellt.

Dieser These widersprach vor allem die in den USA und in Frankreich geführte wissenschaftliche Debatte. In ihr wurden konträre, oft unvereinbare Sichtweisen vorgetragen. Während der französische Soziologe Alain Touraine (1955) und der amerikanische Arbeitswissenschaftler Robert Blauner (1964) eine technisch induzierte qualifikatorische Aufwertung erwarteten (die „Optimisten“), rechneten James R. Bright (1958) und andere amerikanische Forscher im Gegenteil mit einer breiten Dequalifizierung bei weiterer Technisierung und Automatisierung der Produktion (die „Pessimisten“).

Diese Debattenlage bildete den Ausgangspunkt für die Untersuchung „Industriearbeit und Arbeiterbewusstsein“. In einer breiten, für die deutsche Industrie repräsentativen Untersuchung sollten die konträren Auffassungen

zur Entwicklung der Industriearbeit für die Bundesrepublik auf ihren Realitätsgehalt hin überprüft werden.

Die Befunde unserer Studie widersprachen sowohl den Optimisten wie den Pessimisten und damit auch den Thesen einer zunehmenden Proletarisierung versus der generellen Aufwertung von Erwerbsarbeit. Unsere Ergebnisse lauteten in Kurzform: Die Technisierungsprozesse der 1960er Jahre und insbesondere die einsetzende Automatisierung bringen zwar qualifikatorisch aufgewertete Varianten industrieller Arbeit hervor, doch gleichzeitig wird in diesem Prozess repetitive Teilarbeit weiter mitgeschleppt und sogar neu produziert. Die quantitative Bedeutung der qualifizierten Automationsarbeit bleibt sehr eingeschränkt. Sie begründet aber eine Polarisierung der Belegschaften in höher und niedriger qualifizierte Segmente. Dieser Trend konnte in allen Industriezweigen nachgewiesen werden – unabhängig vom Technisierungsniveau.

Diese Ergebnisse stützen die sich dann in den 1970er Jahren allgemein durchsetzende Auffassung, dass es keine Gleichläufigkeit zwischen dem Niveau der Produktionstechnik und der Qualität der Arbeit gibt. Die Entwicklung von Technik und industrieller Arbeit wird in erheblich stärkerem Maße als man vorher angenommen hatte durch Ungleichzeitigkeiten und Widersprüche gekennzeichnet. Ein zentraler Befund lautete: Es ist nicht zu erwarten, dass der „technische Fortschritt“ restringierende Arbeit gleichsam von selbst verschwinden lässt.

In den kleinen Inseln der verschiedenen Fertigungen, in denen es zu ersten Automatisierungsschritten kam, bildete sich ein neuer Arbeitstypus, in der Studie als „Anlagenkontrolleur“ bezeichnet. Dieser Position übertrugen die Betriebe insbesondere die Überwachung des Anlagenlaufs. Für diese Aufgabe reichte aber eine qualifizierte Anlernung. Der von Schelsky erwartete „Arbeiter-Techniker“ entstand gerade nicht. Denn der „Anlagenkontrolleur“ hatte sich ausschließlich auf die Überprüfung eines bestimmten Anlagenabschnitts zu konzentrieren. Er sollte zwar bei Prozessunregelmäßigkeiten schon mal selbst intervenieren, doch die eigentliche Prozesssteuerung war an die Planungsabteilungen delegiert; die gesamte Technikwartung und Instandhaltung erfolgte in den Reparaturabteilungen; die gesamte Produkt- und Qualitätsüberprüfung in der Abteilung der Qualitätssicherung. Es blieb nur Prozessbetreuung pur und dafür benötigte man keinen Facharbeiter.

Diese Befunde aus „Industriearbeit und Arbeiterbewusstsein“ wurden in den 1970er Jahren mehr oder weniger allgemein akzeptiert. Von den arbeitspolitischen Hoffnungen der vorangegangenen Jahrzehnte in Bezug auf die erste Phase der Automation blieb nicht viel übrig. Die neue Technik erzwang also keinen radikalen Umbruch des Arbeitseinsatzes. Eine relevante Reprofessionalisierung im Sinne der Wiedergeburt des Berufsarbeiters brachte sie jedenfalls in keiner Industrie.