

# Das fordistische Jahrhundert: Eine Einleitung

Adelheid von Saldern/Rüdiger Hachtmann

Mit dem Übergang zum 21. Jahrhundert stellt sich die Frage nach den spezifischen Konturen des vergangenen 20. Jahrhunderts. Je nach Perspektive lassen sich unterschiedliche Aspekte herausarbeiten, die das letzte Jahrhundert über die Epochengrenzen hinweg entscheidend geprägt haben. Wenn Zeithistoriker versuchten, das – „kurze“ oder „lange“ – 20. Jahrhundert auf einen Begriff zu bringen, nannten sie es beispielsweise das „Zeitalter der Extreme“,<sup>1</sup> „A Century of Genocide“,<sup>2</sup> das „Jahrhundert des Industrialismus“<sup>3</sup> oder auch das „Zeitalter der (Hoch-)Moderne“,<sup>4</sup> welches sich durch umfassendes technokratisches Ordnungs- und Planungsdenken auszeichnet habe.<sup>5</sup> Unumstritten dürfte sein, dass der Fordismus und die damit verbundenen betrieblichen Rationalisierungsbewegungen ebenso zu den markanten Signaturen des vergangenen Jahrhunderts gehören wie die mit dem Fordismus verknüpfte Vision, gesellschaftliche Interessenkonflikte sozialtechnisch regulieren zu können. Darüber hinaus sollten die Volkswirtschaften, die Gesellschaften, die Städte und die Menschen analog zu den maschinengesteuerten Prozessen in den Fabriken rati-

---

<sup>1</sup> Eric Hobsbawm, *Das Zeitalter der Extreme. Weltgeschichte des 20. Jahrhunderts*, München 1995, 8. Aufl. 2007; Lutz Raphael, *Geschichtswissenschaft im Zeitalter der Extreme. Theorien, Methoden, Tendenzen von 1900 bis zur Gegenwart*, München 2003.

<sup>2</sup> Eric D. Weitz, *A Century of Genocide. Utopias of Race and Nation*, Princeton 2005.

<sup>3</sup> Thomas Welskopp, Das Unternehmen als Körperschaft. Entwicklungslinien der institutionellen Bindung von Kapital und Arbeit im 19. und 20. Jahrhundert, in: Karl-Peter Ellerbrock/Clemens Wischermann (Hg.), *Die Wirtschaftsgeschichte vor der Herausforderung durch die New Institutional Economics*, Dortmund 2004, S. 192-215.

<sup>4</sup> Ulrich Herbert, Europe in High Modernity. Reflexions on a Theory of the 20th Century, in: *Journal of Modern European History* 5 (2007), S. 5-21; vgl. Lutz Raphael, Ordnungsmuster der „Hochmoderne“? Die Theorie der Moderne und die Geschichte der europäischen Gesellschaften im 20. Jahrhundert, in: Ute Schneider/Lutz Raphael (Hg.), *Dimensionen der Moderne. Festschrift für Christof Dipper*, Frankfurt a.M. 2008, S. 73-91.

<sup>5</sup> Vgl. Gabriele Metzler/Dirk van Laak, Die Konkrektion der Utopie. Historische Quellen der Planungsutopien der 1920er Jahre, in: Isabel Heinemann/Patrick Wagner (Hg.), *Wissenschaft – Planung – Vertreibung. Neuordnungskonzepte und Umsiedlungspolitik im 20. Jahrhundert*, Stuttgart 2005, S. 23-44; Dirk van Laak, Planung. Geschichte und Gegenwart des Vorgriffs auf die Zukunft, in: *Geschichte und Gesellschaft* 34 (2008), S. 305-326; Michael Ruck, Westdeutsche Planungsdiskurse und Planungspraxis der 1960er Jahre im internationalen Kontext, in: Heinz-Gerhard Haupt/Jörg Requate (Hg.), *Aufbruch in die Zukunft. Die 1960er Jahre zwischen Planungseuphorie und kulturellem Wandel. DDR, ČSSR und Bundesrepublik Deutschland im Vergleich*, Weilerswist 2004, S. 289-328.

onalisiert werden, um eine größtmögliche Effizienz zu erzielen. Viele dieser technischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Bestrebungen verbanden sich bereits für die Zeitgenossen mit dem Namen des US-amerikanischen „Automobilkönigs“ Henry Ford.

Die Beiträge des vorliegenden Hefts beschäftigen sich mit einigen sehr unterschiedlichen Aspekten und Ausprägungen des Fordismus. Sie können, zusammengenommen, als Plädoyer dafür aufgefasst werden, das vergangene Jahrhundert auch als „fordistisches Jahrhundert“ zu markieren – und wollen gleichzeitig die Diskussion stimulieren über die verschiedenen historischen, teilweise bis in die Gegenwart wirkenden Phänomene, die als „fordistisch“ gekennzeichnet werden können.

## 1. Zur Multidimensionalität des Fordismus-Begriffs

Zwar waren Frederick W. Taylors „Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung“ schon 1913 auf Deutsch erschienen; sie wurden jedoch erst ab 1919 stärker in der Öffentlichkeit diskutiert. Henry Fords „Mein Leben und Werk“ fand ab der Wende von 1923/24, also nach dem Ende der Hyperinflation, auf den Büchertischen reißenden Absatz. Nicht zufällig wurde das Schlagwort „Fordismus“ wenig später, im Mai 1924, ausgerechnet in Deutschland geprägt, und zwar durch den Ford-Enthusiasten Friedrich von Gottl-Ottlilienfeld, der zunächst in Kiel und ab 1926 an der Friedrich-Wilhelms-Universität Berlin Volkswirtschaft lehrte.<sup>6</sup>

„Fordismus“ als Schlagwort überschneidet sich in starkem Maß mit den allgemeiner gehaltenen Termini „Rationalisierung“ und „Effizienz“. Diese Begriffe sind historisch und disziplinär nicht eindeutig gebunden und lassen vielfältige Konnotationen zu, die hier nicht entfaltet werden können. Mit Blick auf das 20. Jahrhundert muss jedoch festgehalten werden: „Rationalisierung“ und „Effizienz“ weisen ein Janusgesicht auf; in ihren konkreten Formen zeugen sie immer auch von den Ambivalenzen der Moderne. Sie schließen irrational anmu-

<sup>6</sup> Vgl. seinen Vortrag „Fordismus? Von Frederick Winslow Taylor zu Henry Ford“ am Institut für Weltwirtschaft der Universität Kiel, ferner seinen Vortrag über „Industrie im Geiste Henry Fords“ vor dem Hamburger Überseeklub (in dem er das „Erstgeburtsrecht“ am Schlagwort „Fordismus“ für sich reklamierte) sowie seine im Frühjahr 1925 verfassten Artikel „Fordismus“ und „Fordisation“ für den zweiten Band des „Handwörterbuchs des Kaufmanns. Lexikon für Handel und Industrie“. Alle diese separat publizierten Artikel fasste Gottl-Ottlilienfeld mit drei weiteren Aufsätzen unter dem Titel *Fordismus. Über Industrie und Technische Vernunft* zu einem Buch zusammen, das im Sommer 1926 bereits in der dritten Auflage erschien. Um 1930 arbeitete der in Italien inhaftierte Marxist Antonio Gramsci die große Bedeutung des Amerikanismus und Fordismus für die damaligen europäischen Gesellschaften heraus. Vgl. Antonio Gramsci, Amerikanismus und Fordismus, in: ders., *Philosophie der Praxis*, hg. u. übersetzt von Christian Riechers, Frankfurt a.M. 1967, S. 376-404.

tendes Denken und Handeln keineswegs aus. Bereits der Vater der modernen Rationalisierungsbewegung, der Rechtsextremist und Antisemit Henry Ford, personifizierte diese Ambivalenz wie kaum ein anderer.<sup>7</sup>

Im Laufe ihrer Rezeption und Aneignung degenerierten die Begriffe „Fordismus“ und „Taylorismus“ oftmals zu recht vagen Schlagworten. Zudem konnte die Aneignungsgeschichte der Konzepte und Visionen national sehr unterschiedlich sein, wie Volker Elis in diesem Heft am japanischen Beispiel zeigt. Dennoch lassen sich insgesamt sechs gesellschaftliche Bereiche ausmachen, die vom Fordismus geprägt wurden.

1.1. Materieller Kern der fordistischen und tayloristischen „Rationalisierung“ sind spezifische Aspekte der *Modernisierung der innerbetrieblichen Produktionsprozesse und Arbeitsabläufe*.<sup>8</sup> Die mit dem Namen Henry Ford verbundene Einführung der Fließbandarbeit und der Produktstandardisierung (ab 1913/14) machte dabei nur einen Teil der Neuerungen aus. Ein anderer Teil war dem Ingenieur Frederick W. Taylor zu verdanken, dem Schöpfer der schon erwähnten „wissenschaftlichen Betriebsführung“.<sup>9</sup> Seit den 1880er-Jahren hatte er bei Arbeitsvorgängen Bewegungsabläufe und deren zeitliche Dauer durch Beobachtungen und Berechnungen analysiert und auf dieser Basis ein System entwickelt, das Kriterien zur Bemessung von Arbeitsleistungen bereitstellte.<sup>10</sup> Taylor, der zudem verbesserte Methoden der Produktionsplanung entwarf, war nicht der Einzige, der sich der Rationalisierung von Betriebsabläufen widmete.<sup>11</sup> Doch es waren Taylor und etwas später insbesondere Ford, die zur Projektionsfläche für den neuen Zeitgeist wurden und für ein System technizistischer Rechenhaftigkeit und Planung standen, das enthusiastisch gestimmte Zeitgenossen auch als „Technische Vernunft“ bezeichneten.<sup>12</sup>

Fließfertigung setzt tayloristische Arbeitsanalyse und Zerlegung vormals komplexer Arbeitsgänge voraus.<sup>13</sup> Während bei Taylor und dem nach ihm be-

<sup>7</sup> Vgl. den Beitrag von Christiane Eifert in diesem Heft.

<sup>8</sup> Dazu und zum Folgenden Rüdiger Hachtmann, *Industriearbeiterschaft und Rationalisierung 1900 bis 1945. Bemerkungen zum Forschungsstand*, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 1/1996, S. 211-258; ders., *Industriearbeit im „Dritten Reich“*. *Untersuchungen zu den Lohn- und Arbeitsbedingungen in Deutschland 1933–1945*, Göttingen 1989.

<sup>9</sup> Vgl. den Beitrag von Wolfgang König in diesem Heft.

<sup>10</sup> Indirekt wurden auch Franklin B. und Lilian Gilbreth rezipiert. Ersterer verfeinerte die Taylor'schen Arbeitsstudien und setzte sie mit Hilfe damals modernster fotografischer Technik in Bilder um, letztere erweiterte diese um psychotechnische Aspekte. Vgl. u.a. Tilla Siegel, *Das ist nur rational. Ein Essay zur Logik der sozialen Rationalisierung*, in: Dagmar Reese u.a. (Hg.), *Rationale Beziehungen? Geschlechterverhältnis im Rationalisierungsprozeß*, Frankfurt a.M. 1993, S. 363-396, hier S. 366ff.

<sup>11</sup> Es gab auch noch andere Rationalisierungskonzepte, etwa diejenigen des Franzosen Charles Bedaux. Siehe Paul Erker, *Das Bedaux-System. Neue Aspekte der historischen Rationalisierungsforschung*, in: *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte* 41 (1996) H. 1, S. 139-158.

<sup>12</sup> Gottl-Ottlilienfeld, *Fordismus* (Anm. 6), S. 4ff.

nannten „System“ die penible Einhaltung der Zeitvorgaben durch eine personaufwändige Kontrolle seitens des betrieblichen Managements erreicht werden soll, wird sie bei Ford durch das laufende Band erzwungen. Wenn man vom Fordismus spricht, ist das tayloristische Element insofern stets mit enthalten.<sup>14</sup>

1.2. Die Rationalisierung der betrieblichen Produktionssphäre zog eine *neue Personalpolitik* nach sich, und zwar eine auf die veränderte Fertigungstechnik und Arbeitsorganisation abgestimmte, arbeitsplatzorientierte Zurichtung der Menschen. Die Taktung des Bandes und der Maschinen erforderte zumeist auf wenige Bewegungen reduzierte und sehr einförmige Handlungsabläufe. Es verwundert deshalb nicht, dass recht bald Verknüpfungen mit der experimentellen Psychologie zustandekamen, die ihrerseits zu Eignungstests führten. Das Ziel solcher Bestrebungen war ein optimiertes Zusammenspiel zwischen Mensch und Maschine.<sup>15</sup>

Flankiert wurden diese Bestrebungen schon seit den 1920er-Jahren durch eine betriebliche Sozialpolitik, die sich auf Erkenntnisse stützte, die die Arbeitswissenschaften und die Betriebspsychologie zur Verfügung stellten. Besonderer Wert wurde auf die Bildung von Werksgemeinschaften gelegt, etwa durch die Einführung von Betriebssport und Werkszeitungen. Auch erhielten Werksiedlungen, die an sich Vorstellungen älteren Datums entsprungen waren, als Steuerungs- und Disziplinierungsareale eine erhöhte Bedeutung.<sup>16</sup> Zudem wurde versucht, Einfluss auf die Privatsphäre der Arbeiter zu nehmen, deren Freizeit nicht zuletzt mit Hilfe der Ehefrauen so gestaltet werden sollte, dass am nächsten Tag optimale Arbeitsleistungen in der Fabrik erbracht werden konnten.<sup>17</sup> Schon in der Weimarer Republik, aber noch mehr in der NS-Zeit legten Großunternehmen wie Siemens Wert darauf, „von einem eher äußerlichen Zugriff auf die Familie zu ihrer inneren Zurichtung auf den industriellen ‚Produktionsfluß‘“ überzugehen. Die „Rationalisierung der Daseinsge-

<sup>13</sup> In diesem Zusammenhang ist auf die hohe Bedeutung der Teilung zwischen Planung und Ausführung im Taylor'schen Konzept zu verweisen.

<sup>14</sup> Beide Begriffe sind jedoch keineswegs deckungsgleich. So ist der Taylorismus, im Unterschied zum Fordismus, nicht auf Bandarbeit fixiert, sondern zeit- und systemungebunden; er wirkt deshalb bis heute in vielen Variationen und Modifikationen auf Arbeitsprozesse und Organisationsstrukturen ein. Die Industriesoziologen untersuchen aus diesem Grund vor allem tayloristische Phänomene, während sie den Fordismus mehr in systemische Zusammenhänge einordnen, d.h. ihn hauptsächlich auf die „fordistische Phase“ beziehen.

<sup>15</sup> Hier ist an den deutschen Psychologen Hugo Münsterberg zu denken, der in Harvard lehrte. Er gehörte zu jenen, die schon kurz vor dem Ersten Weltkrieg mit Eignungstests experimentierten. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es im Zuge der Herausbildung der Arbeitswissenschaften und der Arbeitspsychologie zur kritischen Auseinandersetzung mit dem zweckrationalen Ansatz der Psychotechnik. Vgl. Eberhard Uhlig, *Arbeitspsychologie*, 6., überarb. Aufl. Stuttgart 2005, S. 20.

<sup>16</sup> Vgl. Carola Sachse, *Siemens, der Nationalsozialismus und die moderne Familie. Eine Untersuchung zur sozialen Rationalisierung in Deutschland im 20. Jahrhundert*, Hamburg 1990.

staltung“ sollte, so resümiert Carola Sachse in ihrer Studie über das Verhältnis von sozialtechnischen Rationalisierungen und „moderner Familie“, die „industrielle Rationalisierung“ auch im Privaten ergänzen und abrunden.<sup>18</sup> Die Lebensformen der Familien, vor allem diejenigen der Hausfrauen, gerieten unter Ordnungs-, Sauberkeits- und Tüchtigkeitskriterien ins Visier der so genannten Betriebspflegerinnen – und das gerade zu einer Zeit, in der viele ungelernete Frauen um (Band-)Arbeit in den Betrieben nachsuchten.

1.3. Taylorismus und Fordismus erschöpften sich freilich nicht in betrieblichen und betriebsnahen Veränderungen. In großen Visionen griffen Ford und Taylor darüber hinaus, und dies gleichfalls auf mehreren Ebenen: Unterstützt und mitunter auch gelenkt wurden die verschiedenen Schwerpunkte tayloristischer und fordistischer „Rationalisierung“ durch *Institutionen und Normbildungen*, die vom Staat bzw. von überbetrieblichen Institutionen ausgingen. Dazu gehört zum Beispiel die Propagierung effizienter Rationalisierungskonzepte, wie sie für das „Reichs-“ bzw. „Rationalisierungskuratorium der deutschen Wirtschaft“ typisch wurden. Ebenso zu nennen sind überbetriebliche Initiativen zur Normung, Standardisierung und Typenbeschränkung, die bereits im Ersten Weltkrieg sowie während der Weimarer Republik zu beobachten waren und seit 1938 durch diverse Sonderbevollmächtigte forciert wurden. Zu denken ist des Weiteren beispielsweise an ähnliche Bestrebungen in Frankreich während der Zwischenkriegszeit<sup>19</sup> und für die Zeit nach 1945 an die Neuerer-Bewegung in der DDR. Dabei ging es stets um Bemühungen, die eigene Volkswirtschaft durch überbetriebliche Rationalisierungsanstrengungen auf den Außenmärkten in eine günstige Position zu bringen bzw. in Kriegen alle volkswirtschaftlichen Kräfte optimal auszunützen.

<sup>17</sup> Unter der Devise *efficiency and uplift* verlangte Ford auch im Privatleben eine soziale Rationalisierung seiner Arbeiter im Sinne eines *Homo oeconomicus*. So sollten die Familien kleine Subsistenzwirtschaften betreiben, keinen Alkohol trinken und am Wochenende eine gesittete Ausfahrt mit einem T-Modell-Auto unternehmen. Vgl. Gerhard Fehl, *Welcher Fordismus eigentlich? Eine einleitende Warnung vor dem leichtfertigen Gebrauch eines Begriffs*, in: Regina Bittner (Red.), *Zukunft aus Amerika. Fordismus in der Zwischenkriegszeit. Siedlung, Stadt, Raum*, Dessau 1995, S. 18–37, hier S. 20; vgl. auch Henry Ford, *Das große Heute, das größere Morgen*, Leipzig o.J. [1926]. Den autoritären „Kampf um die Seele des Arbeiters“ führte am konsequentesten die Bat’a-Fabrik im mährischen Zlín. Der dortige Schuhfabrikant Thomas Bat’a (1876–1932) setzte die Produktionsprinzipien Fords und Taylors, inklusive der Eignungstests, in seiner Fabrik schon in den 1920er-Jahren um. Vollends zur Ikone des Fordismus wurde Bat’a, als er nach seiner Wahl zum Bürgermeister von Zlín Betrieb und Stadt als sozialräumlichen Gesamtentwurf konzipierte. Siehe bereits Anton Cekota, *Bat’a – Neue Wege*, Brunn 1928.

<sup>18</sup> Sachse, *Siemens* (Anm. 16), S. 40f., S. 27f., S. 35.

<sup>19</sup> Vgl. Egbert Klautke, *Unbegrenzte Möglichkeiten. „Amerikanisierung“ in Deutschland und Frankreich (1900–1933)*, Stuttgart 2003. In die USA und nach Deutschland blickend diskutierten die französischen Wirtschafts- und Politikereliten allerdings stärker über den weniger Investitionen fordernden Taylorismus als über den Fordismus.

1.4. Als „verwissenschaftlichte“ Organisation von Zeit und Raum wurde der Fordismus auf die *gesamte Wirtschaft* und die *gesamte Gesellschaft* bezogen. Entsprechend den Vorstellungen Henry Fords ermöglichte die Fließbandproduktion die Herstellung standardisierter Massenware; dadurch sanken die Produktionskosten, und dies wiederum erlaubte eine generöse Lohnpolitik (Fünf-Dollar-Lohn) sowie einen Acht-Stunden-Arbeitstag. Falls diese Prinzipien national verallgemeinert würden – so postulierte Ford –, würde sich die Massenkaukraft kontinuierlich steigern lassen, und schließlich könne allen Bevölkerungsschichten das Glück des Massenkonsums zuteilwerden. Nach Auffassung des „weißen Sozialisten“ Ford konnten die gegensätzlichen Interessen von Kapital und Arbeit ohne Veränderung der Eigentumsverhältnisse dauerhaft miteinander versöhnt werden – eine Hoffnung, der auch die reformistisch gesinnten Gewerkschaften anhingen.

Daran knüpften später die Vertreter der so genannten Regulationstheorie an, die sich als Theoretiker gesamtgesellschaftlicher Entwicklungen und Konstellationen zunächst im planungsfreudigen Frankreich seit den 1970er-Jahren einen Namen machten.<sup>20</sup> Nach ihrer Auffassung zeichneten sich die (späten) 1950er-, die 1960er- und die frühen 1970er-Jahre durch eine „fordistische Organisationsweise der Gesellschaft“ aus.<sup>21</sup> Diese wenig vereinheitlichte, auf marxistischen Grundannahmen beruhende politikökonomische Theorie analysiert die diversen Formen institutionell verankerter „Regulation“, die der Stützung des „Akkumulationsregimes“ dienten, sowie verschiedene Formen ordnungs- und strukturpolitischer Regulierungen, die günstige Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schufen. Merkmale der „fordistischen Phase“<sup>22</sup> seien Massenproduktion und Massenkonsum sowie eine sozialverträgliche Stabilisierungsstrategie, die auf keynesianischer Fiskalpolitik und auf einem Neokorporatismus beruhe, in deren Verlauf die Sozialversicherungssysteme ausgebaut worden seien. Neben der Verklammerung von Wirtschaft und Staat habe auch die Ausgestaltung der industriellen Beziehungen, vor allem das Tarifvertragswesen, dem Leitbild einer kompromissbereiten Sozial- bzw. Konfliktpartnerschaft entsprochen und eine Kohäsion der Gesellschaft bewirkt.

Die Kennzeichnung jener Zeit als „fordistische Phase“ besage nicht, dass damals keine anderen Produktionsformen existiert hätten, sondern hebe hervor,

<sup>20</sup> Michel Aglietti, *Régulation et crises de capitalisme*, Paris 1976; Robert Boyer, *La théorie de la régulation: une analyse critique*, Paris 1986; Alain Liepitz, *Nach dem Ende des „Goldenen Zeitalters“: Regulation und Transformation kapitalistischer Gesellschaften*, Hamburg 1998; vgl. auch Joachim Hirsch/Roland Koch, *Das neue Gesicht des Kapitalismus. Vom Fordismus zum Post-Fordismus*, Hamburg 1986.

<sup>21</sup> Stefan Böckler, *Kapitalismus und Moderne. Zur Theorie fordistischer Modernisierung*, Opladen 1991, S. 209.

<sup>22</sup> Diese Kennzeichnung erfolgte in Anlehnung an den oben erwähnten, um 1930 im Gefängnis verfassten Text von Gramsci, *Amerikanismus und Fordismus* (Anm. 6).

dass eine „bestimmte Form des Produktions- und Arbeitsprozesses die Hauptquelle der gesellschaftlichen Dynamik“ gewesen sei.<sup>23</sup>

1.5. Schon Taylor und Ford weiteten ihre am Kriterium der Effizienz orientierten Produktionsgrundsätze in Analogieschlüssen auf außerbetriebliche, d.h. auf *öffentliche Aufgabenbereiche* aus.<sup>24</sup> Für solche Übertragungen schuf der österreichische Soziologe und Philosoph Rudolf Goldscheid bereits 1912 den Begriff der „Menschenökonomie“.<sup>25</sup> Heute spricht man häufiger vom *Sozialfordismus*, von *Sozialrationalisierung* oder *social engineering*.<sup>26</sup> Auch die als chaotisch interpretierten Städte gerieten rasch ins Visier der Reformer. „Eine Stadt ist ein volkswirtschaftlicher Betrieb, der ähnlich funktioniert wie eine Fabrik“, meinte beispielsweise der Architekt und Stadtplaner Fred Forbat.<sup>27</sup> Der einflussreiche Architekt und Städtebauer Le Corbusier sowie der Bauhaus-Gründer Walter Gropius, der sich selbst gern als „Wohn-Ford“ stilisierte,<sup>28</sup> traten beide mit viel Verve für den Bau von „Wohnmaschinen“ ein und kennzeichneten diesen Schritt als einen kulturellen Befreiungsakt.<sup>29</sup> Das Bauhaus

<sup>23</sup> Thomas Sablowski, *Italien nach dem Fordismus. Regulation und organische Krise einer kapitalistischen Gesellschaftsformation*, Münster 1998, S. 25. Das kontrovers diskutierte Kernproblem dieser Theorie liegt in der politikökonomischen Bildung eines als Norm fungierenden Idealtypus, dem die empirischen Analysen der einzelnen Länder meist nicht entsprechen – am ehesten noch die Bundesrepublik jener Phase. Der von der Ökonomie ausgehende Blick auf die anderen gesellschaftlichen Teilsysteme blendet überdies die Handlungsräume der Akteure weitgehend aus. Die bundesdeutschen Zeithistoriker benennen zwar die einzelnen zeittypischen Trends in recht ähnlicher Weise wie die Vertreter der Regulationstheorie, verzichten jedoch auf die Adaption des theoretischen Unter- und Überbaus dieser Theorie. Siehe z.B. Anselm Doering-Manteuffel/Lutz Raphael, *Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970*, Göttingen 2008.

<sup>24</sup> So engagierte sich Ford sehr für die Schaffung eines „Versorgungssystems“ durch ein lückenloses Netz von Elektrizitätswerken. Ihm ging es hierbei um die Schaffung großtechnischer Systeme, bei denen die Einzelteile optimal ineinandergreifen sollten. Taylor befasste sich zum Beispiel mit dem Naturschutz. Dabei ließ er sich von der Vorstellung leiten, dass für alle gesellschaftlichen Bereiche – und so auch für den Naturschutz – die jeweils beste Lösung gefunden werden könne, wenn man die Aufgaben nach wissenschaftlichen Methoden angehe. Vgl. Thomas P. Hughes, *Die Erfindung Amerikas. Der technologische Aufstieg der USA seit 1870*, München 1991, S. 207.

<sup>25</sup> Rudolf Goldscheid, *Friedensbewegung und Menschenökonomie*, Berlin 1912, S. 22f.; vgl. Ulrich Bröckling, *Menschenökonomie, Humankapital. Eine Kritik der biopolitischen Ökonomie*, in: *Mittelweg* 36 12 (2003) H. 1, S. 3-22.

<sup>26</sup> Dazu Thomas Etzemüller (Hg.), *Die Ordnung der Moderne. Social Engineering im 20. Jahrhundert*, Bielefeld 2009.

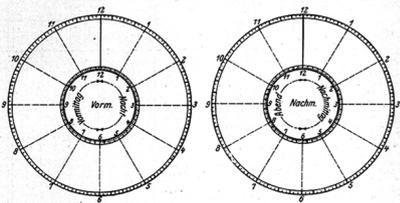
<sup>27</sup> Zit. nach Thilo Hilpert, *Die postfordistische Stadt. Suche nach einer Gestaltkultur der offenen Form*, in: Bittner, *Zukunft aus Amerika* (Anm. 17), S. 135-147, hier S. 141.

<sup>28</sup> Harald Kegler, *Fordismus und Bauhaus*, in: Bittner, *Zukunft aus Amerika* (Anm. 17), S. 345-359, hier S. 349.

<sup>29</sup> Siehe Adelheid von Saldern, „Statt Kathedralen die Wohnmaschine“. Paradoxien der Rationalisierung im Kontext der Moderne, in: Frank Bajohr/Werner Johe/Uwe Lohalm (Hg.), *Zivilisation und Barbarei. Gedenkschrift für Detlev J.K. Peukert*, Hamburg 1991, S. 168-192, hier S. 168; Thilo Hilpert, *Die funktionelle Stadt. Le Corbusiers Stadtvision – Bedingungen, Motive, Hintergründe*, Braunschweig 1978, S. 40.

verfolgte nach 1925 mit Blick auf den künftigen Wohnungsbau gezielt „die Analogie zur Fabrik“.<sup>30</sup> Standardisierung, Rationalisierung und Normierung sollten das Alltagsleben auch im Haushalt formen und zur Herausbildung eines neuen Menschen beitragen, wie Christoph Bernhardt und Elsa Vonau im vorliegenden Heft verdeutlichen.<sup>31</sup>

Amerikanisches Landwirtschaftsministerium  
Bureau of Home Economics  
Washington, D. C.



**Tageseinteilungskarte der Hausfrau**

Name: .....  
Adresse: .....

Anzahl der Personen

	Woh- nung	Mahlzeiten (einschl. Frühstück außer dem Hause)		
		Früh- stück	Mittag- essen	Abend- essen
Familie . . .				
Gäste . . .				
Pensionäre u. Mietler . .				
Haushaltshilfe				
Landwirt- schaftliche Hilfe . . .				
<b>Gesamt</b>				

Jeder kleine Raum zwischen den Stunden der „Uhr“ stellt fünf Minuten dar. Beginne diesen Tagesbericht, indem du in das Zifferblatt „Vormittags“ von dem äußeren nach dem inneren Kreis einen Strich ziehst, der die Zeit des Aufstehens anzeigt. Nach Beendigung der nächsten Tätigkeit ist ein neuer Strich zu ziehen und in den so entstandenen Zwischenraum ist die verrichtete Tätigkeit einzufügen. Auf diese Weise ist fortzufahren und mittags zum Nachmittags-Zifferblatt überzugehen, wodurch die 24 Stunden voll erfüllt werden.

Bemerkungen

Formular zur Zeiterfassung von Tätigkeiten im Haushalt, entwickelt von der Zeitstudienabteilung des amerikanischen „Bureau of Home Economics“, 1920er-Jahre (aus: I.M. Witte, Heim und Technik in Amerika, Berlin 1928, S. 65)

Die konzeptionelle Ausweitung des Fordismus auf andere Gesellschaftsfelder entsprang keinem Masterplan, sondern war einer verwissenschaftlichten Denkrichtung verpflichtet,<sup>32</sup> die von vielen Sozialexperten getragen wurde und sich in unterschiedlichen Reformansätzen niederschlug. In Abkehr vom evolutionären, liberalen Fortschrittsdenken des 19. Jahrhunderts entstand ein fort-

<sup>30</sup> Harald Bodenschatz, Analogismus von Fabrikarbeit und Alltag außerhalb der Fabrik: Ein Essential des Fordismus?, in: Bittner, *Zukunft aus Amerika* (Anm. 17), S. 39-43, hier S. 43.

<sup>31</sup> Siehe auch Adelheid von Saldern, *Häuserleben. Zur Geschichte städtischen Arbeiterwohnens vom Kaiserreich bis heute*, 2. Aufl. Bonn 1997, bes. S. 178ff.

<sup>32</sup> Vgl. Lutz Raphael, Die Verwissenschaftlichung des Sozialen als methodische und konzeptionelle Herausforderung für eine Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts, in: *Geschichte und Gesellschaft* 22 (1996), S. 165-193; ders., Experten im Sozialstaat, in: Hans Günter Hockerts (Hg.), *Drei Wege deutscher Sozialstaatlichkeit. NS-Diktatur, Bundesrepublik und DDR im Vergleich*, München 1998, S. 231-258.

schrittsorientierter Machbarkeitsglauben, der seinerseits ältere Wurzeln hatte, aber sein Durchsetzungspotenzial auf der Basis ‚wissenschaftlich‘ untermauerter Sozialtechnologien erhöhen konnte, wie sie der Fordismus/Taylorismus zur Verfügung stellte. Der Sozialfordismus sparte keinen gesellschaftlichen Bereich aus. Er tangierte die Sozial- und Gesundheitspolitik genauso wie die Sozialhygiene, die Eugenik, die Bevölkerungspolitik sowie nicht zuletzt die Raum- und Stadtplanung.<sup>33</sup>

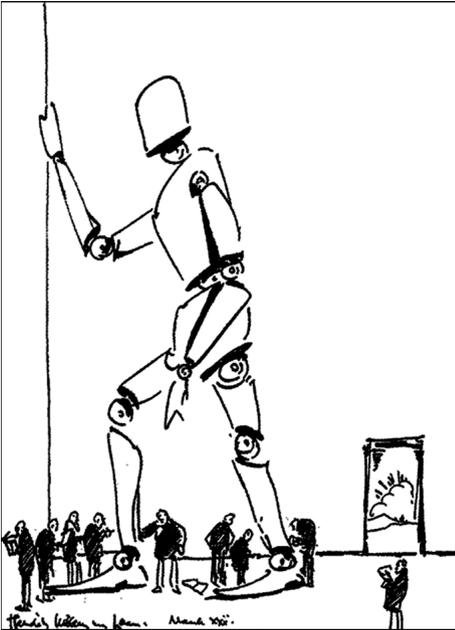
1.6. Die von Taylor und Ford stimulierte Technik- und Maschinenbegeisterung übertrug sich in verschiedenen Ländern sogar auf die *ästhetischen und kulturellen Ausdrucksformen*.<sup>34</sup> Zu denken ist beispielsweise an den schon vor dem Ersten Weltkrieg entstandenen italienischen Futurismus, an den russischen Konstruktivismus der frühen Nachkriegszeit sowie das Industriedesign in den USA und anderswo.<sup>35</sup> Der fordistisch geformte Zeitgeist prägte auch die in Revue-Theatern auftretenden „Tiller-Girls“, ferner herausragende Filme wie „Metropolis“ (1927) oder – in bitter-satirischer Weise – Chaplins „Moderne Zeiten“ (1936) sowie Aldous Huxleys utopischen Roman „Brave New World“ (1932).<sup>36</sup> Daneben sind auch moderne Formen des Massentourismus als Ausdruck eines kulturellen Fordismus interpretiert worden; das von der Deutschen Arbeitsfront erbaute Seebad Prora auf der Insel Rügen bietet hierfür ein frühes und besonders eindrucksvolles Beispiel.<sup>37</sup>

<sup>33</sup> Zur Sozialpolitik siehe z.B. Heinz Steinert/Carola Sachse, *Sozialpolitik als soziale Kontrolle. Kontrollpotentiale von Sozialpolitik*, Hamburg 1990; zur Gesundheitspolitik u.a. Sigrid Stöckel/Mario Heidler, *Gesundführung des deutschen Volkes – eine nationalsozialistische Variante des Taylorismus?*, in: Joseph Kuhn/Eberhard Göbel (Hg.), *Gesundheit als Preis der Arbeit? Gesundheitliche und wirtschaftliche Interessen im historischen Wandel*, Frankfurt a.M. 2003, S. 99-117; zur Eugenik u.a. Peter Weingart/Jürgen Kroll/Kurt Bayertz, *Rasse, Blut und Gene. Geschichte der Eugenik und Rassenhygiene in Deutschland*, Frankfurt a.M. 1988 (u.ö.); zur Bevölkerungspolitik u.a. Hansjörg Gutberger, *Bevölkerungspolitik und ‚soziale Ordnung‘. Anmerkungen zu den Methoden sozialwissenschaftlicher Bevölkerungsforschung in Deutschland (1930–1960)*, in: Rainer Mackensen/Jürgen Reulecke (Hg.), *Das Konstrukt „Bevölkerung“ vor, im und nach dem „Dritten Reich“*, Wiesbaden 2005, S. 314-339; zur Raumplanung Ariane Leendertz, *Ordnung schaffen. Deutsche Raumplanung im 20. Jahrhundert*, Göttingen 2008; Wolfram Pyta, „Menschenökonomie“. Das Ineinandergreifen von ländlicher Sozialraumgestaltung und rassenbiologischer Bevölkerungspolitik im NS-Staat, in: *Historische Zeitschrift* 273 (2001), S. 31-94; Heinemann/Wagner, *Wissenschaft – Planung – Vertreibung* (Anm. 5).

<sup>34</sup> Vgl. Andreas Bossmann, *Amerikanismus und Technizismus in der Kunst der zwanziger Jahre*, in: Bittner, *Zukunft aus Amerika* (Anm. 17), S. 125-133.

<sup>35</sup> Vgl. Klaus von Beyme, *Das Zeitalter der Avantgarden. Kunst und Gesellschaft 1905–1955*, München 2005, S. 494ff.; Hermann Sturm, *Die zweite Entdeckung Amerikas. Amerikanische Mechanisierung und europäische Kunst*, in: Alexander Stephan/Jochen Vogt (Hg.), *America on my mind. Zur Amerikanisierung der deutschen Kultur seit 1945*, Paderborn 2006, S. 133-151.

<sup>36</sup> In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass es stets zahlreiche Kritiker des fordistischen Zeitgeistes gegeben hat, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.



Homo oeconomicus. Karikatur in der sozialreformerischen Zeitschrift „Survey“, 22.4.1922: „Theoretically we have made the creature perfect; and yet it won't work.“ (aus: Adelheid von Saldern, *The Challenge of Modernity. German Social and Cultural Studies, 1890–1960*, Ann Arbor 2002, S. 152)

Als vorläufiges Fazit kann festgehalten werden, dass sich der betriebsökonomische Fordismus wie der Sozialfordismus durch reine Zweckrationalität und eine bloß instrumentelle Vernunft auszeichnen,<sup>37</sup> weswegen ihnen eine gesellschaftspolitische Polyvalenz eigen ist. Gemeint ist damit, dass der (Sozial-)Fordismus mit diversen Ordnungssystemen und unterschiedlichen politischen Richtungen kompatibel war und ist. Deshalb sollte es nicht verwundern, wenn (sozial)fordistische Entwicklungen sowohl in den demokratisch verfassten USA im Rahmen einer marktorientierten Kultur zum Zuge kamen als auch in der kommunistischen Sowjetunion<sup>38</sup> sowie in der rassistisch geprägten NS-Diktatur.<sup>40</sup>

<sup>37</sup> Vgl. z.B. Hasso Spode, Ein Seebad für zwanzigtausend Volksgenossen. Zur Grammatik und Geschichte des fordistischen Urlaubs, in: Peter J. Brenner (Hg.), *Reisekultur in Deutschland. Von der Weimarer Republik zum „Dritten Reich“*, Tübingen 1997, S. 7-47, hier S. 34ff.

<sup>38</sup> Jürgen Habermas setzt der „instrumentellen Vernunft“ die „kommunikative Vernunft“ entgegen: *Theorie des kommunikativen Handelns, Bd. 1: Handlungsrationalität und gesellschaftliche Rationalisierung*, Frankfurt a.M. 1981, S. 532f. Siehe dazu u.a. Siegel, *Das ist nur rational* (Anm. 10).

## 2. Zum historischen Wandel und zur Zukunftsfähigkeit des Fordismus

Innerhalb des wissenschaftlichen Diskurses ist der Begriff „Fordismus“ in der politik- und sozialwissenschaftlichen Literatur sowie in der Stadtplanungs- und Architekturgeschichte bisher deutlich stärker verbreitet als in der allgemeinen historiographischen Fachliteratur. Dabei fällt auf, dass Politik-, Sozial- und WirtschaftswissenschaftlerInnen den Fordismus vorrangig auf die (späten) 1950er- bis (frühen) 1970er-Jahre beziehen, d.h. eher auf eine Phase ohne einschneidende geschichtliche Brüche. HistorikerInnen stehen demgegenüber vor der Aufgabe, zu analysieren, wie sich die scharfen politischen und ökonomischen Brüche, die das 20. Jahrhundert insgesamt kennzeichnen, auf das fordistische wie tayloristische Produktionsregime ausgewirkt haben – und ebenso auf die angesprochenen, über den Einzelbetrieb hinausweisenden Bereiche eines wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und staatlichen (Sozial-)Fordismus.

Zu allen Zeiten und in allen politischen Systemen des 20. Jahrhunderts hat es auch viele nicht-fordistisch oder nur partiell fordistisch geprägte Produktionsweisen und Arbeitsverhältnisse gegeben. Das fordistische Leitbild konnte sich eben nur dort durchsetzen, wo die branchen- und betriebspezifischen Strukturen, die Marktaussichten sowie die allgemeinen Rahmenbedingungen dem entgegenkamen.<sup>39</sup> Aus unserer Sicht geht es allerdings nicht primär um die Frage, ob eine flächendeckende und einheitliche Verbreitung fordistischer Konzepte erfolgte – auch der Begriff „Industrialismus“ erfasst ja nicht die gesamte Wirtschaft und Gesellschaft.<sup>40</sup> Entscheidend ist vielmehr die lange Zeit zukunftsweisende Dominanz und große diskursive Prägekraft des Produktionskonzepts „Fordismus“, das eine auf Massenkonsum gestützte immerwährende Prosperität zu versprechen schien. Diese Deutungskraft schwächte sich seit der Mitte der 1970er-Jahre, in der so genannten postfordistischen Phase,

<sup>39</sup> Dort wollte Lenin das Taylor-Ford-System bekanntlich für die Produktionssteigerung durch vergrößerte Arbeitsintensität zum Aufbau des Sozialismus nutzen. Wie Ford verknüpfte auch Lenin die Massenproduktion mit der Elektrifizierung des Landes und plante in großen Maßstäben etwa Riesenwasserkraftwerke und bandförmig angelegte Städte. Amerikanische Ingenieure und deutsche Stadtplaner, die keineswegs Kommunisten waren, leisteten im Land der kommunistischen Revolution intensive technologische und stadtplanerische Entwicklungshilfe. Vgl. als Einstieg: Hughes, *Erfindung Amerikas* (Anm. 24), S. 255ff.

<sup>40</sup> Siehe die Ausführungen im Beitrag von Hachtmann/von Saldern in diesem Heft.

<sup>41</sup> Vgl. Volker Wittke, Systemische Rationalisierung – zur Analyse aktueller Umbruchsprozesse in der industriellen Produktion, in: Jörg Bergstermann/Ruth Brandherm-Böhmker (Hg.), *Systemische Rationalisierung als sozialer Prozeß. Zu Rahmenbedingungen und Verlauf eines neuen, betriebsübergreifenden Rationalisierungstyps*, Bonn 1990, S. 23-41.

<sup>42</sup> So existierte in der Epoche des Industrialismus das Handwerk weiter; überdies entfaltete sich der Dienstleistungsbereich, der eigentlich die postindustrielle Phase kennzeichnet. Diese weist ihrerseits nach wie vor bedeutsame Cluster der Industrieproduktion auf, die an sich als Kern des Industrialismus gelten.

beträchtlich ab. Seither ist eine neue Unübersichtlichkeit von mehr oder weniger innovativen Produktionskonzepten entstanden, einschließlich reaktualisierter Taylorismus-Strukturen und weiterhin existierender fordistischer Arbeitsplätze.<sup>43</sup> Gerade diese Unübersichtlichkeit hat die Frage nach der „Zukunft der Arbeit(sgesellschaft)“ aufgeworfen, aber auch entsprechende geschichtswissenschaftliche Forschungen intensiviert. So treten Probleme der Wirtschafts- und Sozialgeschichte wieder verstärkt ins Zentrum der Aufmerksamkeit – nicht auf Kosten kulturgeschichtlicher Zugänge, sondern durchaus in Verbindung mit ihnen.

Für HistorikerInnen hat die Vielschichtigkeit des Phänomens „Fordismus“ einen besonderen Reiz: Der Fordismus ist einerseits immer noch gegenwärtig (wenn es etwa um die Krisenbewältigung in der Autoindustrie geht), andererseits ein Gegenstand der Geschichte. Er weist nationale wie transnationale Dimensionen auf<sup>44</sup> und bestimmte zeitweise stark die öffentlichen Debatten. Er verband die Produktionssphäre, die öffentliche Sphäre und die Privatsphäre miteinander; er beeinflusste staatliche Aufgabenbereiche sowie kulturelle Ausdrucksformen und Praktiken. Er konnte in diverse politische Regime integriert werden und leistete seinen Beitrag sowohl zur Kriegs- als auch zur Friedenswirtschaft. Er war durch Ambivalenzen gekennzeichnet, etwa in seinen Einwirkungen auf das Geschlechterverhältnis. Weitere Ambivalenzen werden deutlich, wenn der Blick auf die Entwicklung der Massenkongsumgesellschaften fällt. Denn der Fordismus schuf einen neuartigen, weltumspannenden Zusammenhang mit erheblichen, wenn auch ungleich verteilten Wohlstandsgewinnen. Ins Zentrum des Diskurses über diese Form von Transnationalität werden freilich in zunehmendem Maße die „globalen Kosten des Fordismus“ gestellt. Gemeint ist damit nicht zuletzt der hohe Ressourcenverbrauch, den die Massenproduktion und ein ungezügelter Massenkonsum der Industriegesellschaften nach sich gezogen haben.<sup>45</sup> Die Frage, welches Erbe der Fordismus hinterlässt – falls man ihn angesichts der Ungleichzeitigkeiten der Weltökonomie und Weltgesellschaft überhaupt schon als abgeschlossene Epoche bezeichnen will –, bleibt offen und wird wohl erst von künftigen Historikergenerationen beantwortet werden können.

Prof. Dr. Adelheid von Saldern (i.R.), Leibniz-Universität Hannover, Historisches Seminar, Im Moore 21, D-30167 Hannover, E-Mail: asalder@gwdg.de

Prof. Dr. Rüdiger Hachtmann, Zentrum für Zeithistorische Forschung, Am Neuen Markt 1, D-14467 Potsdam, E-Mail: hachtmann@zzf-pdm.de

<sup>43</sup> Siehe den Beitrag von Hachtmann/von Saldern in diesem Heft, Kap. 5.

<sup>44</sup> Als Fallbeispiel für transnationale Kontakte und Austauschverhältnisse siehe den Beitrag von Christian Kleinschmidt in diesem Heft.

<sup>45</sup> Vgl. Elmar Altvater, Die globalen Kosten des Fordismus. Zur ökologischen Interdependenz von Metropolen und Peripherie, in: Dietmar Dirmoser u.a. (Hg.), *Conquista, Kapital und Chaos*, Münster 1991, S. 77-102.