

Fordismus und Sklavenarbeit.

Thesen zur betrieblichen Rationalisierungsbewegung 1941 bis 1944

Rüdiger Hachtmann

Die arbeitsorganisatorischen und fertigungstechnischen Innovationen, die sich mit den Namen Henry Ford und Frederick W. Taylor verbinden, und ebenso die Gesellschaftsvisionen namentlich des US-amerikanischen Automobilkönigs haben das kurze 20. Jahrhundert entscheidend geprägt, auch und gerade im deutschen Raum. Hier wurde der Fordismus während der Goldenen Zwanziger Jahre, die nach der Währungsstabilisierung 1923/24 begannen und (spätestens) mit dem Schwarzen Freitag, dem 25. Oktober 1929, endeten, allerorten intensiv debattiert. Auslöser der Diskussionen war Henry Fords Autobiographie, die zwar bereits 1922 ins Deutsche übersetzt worden war, jedoch erst ab Herbst 1923 auf den Büchertischen reißenden Absatz fand. Breite Kreise der deutschen Gesellschaft – weit über Manager und Arbeitswissenschaftler hinaus – rezipierten und diskutierten Fords „Leben und Werk“. In den Betrieben selbst wurden Fließbänder dagegen kaum installiert, und wenn, dann nur als Fließinseln. Auch der 1924 gegründete „Reichsausschuss für Arbeitszeitstudien“ (REFA), der es sich zur Aufgabe gemacht hatte, die tayloristischen Prinzipien einer rigorosen Zergliederung komplexer Arbeitsgänge in zahllose kleine Arbeitsschritte mit wenigen, ständig zu wiederholenden Handgriffen in der deutschen verarbeitenden Industrie durchzusetzen, entfaltete bis 1933 nur

begrenzte Wirkung.¹ Dies änderte sich mit der NS-Machtergreifung grundlegend. Der betriebliche Fordismus wurde nicht erst mit dem bundesdeutschen „Wirtschaftswunder“ zu einem Massenphänomen, wie dies in zeithistorischen Untersuchungen immer noch zu lesen ist²; er begann sich bereits im Dritten Reich auf breiter Basis in der verarbeitenden Industrie durchzusetzen.

Das NS-Regime kannte zahllose Grade der Unfreiheit, auch und gerade auf dem Gebiet des „Arbeitseinsatzes“, wie die Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt mit militaristischer Konnotation seit 1934 sprachlich gekennzeichnet wurden – angesichts einer wachsenden Einschränkung der Freizügigkeit der Arbeitnehmer terminologisch durchaus treffend. Der hier gewählte Begriff „Sklavenarbeit“ ist eine begriffliche Behelfskonstruktion, die vielfältige Formen eingeschränkter „freier“ bzw. unfreier Arbeit umgreift. Da hier vor allem die Frage interessiert, wie spezifisch historische Varianten zweier scheinbar konträrer Produktionsregime – eines, das grundsätzlich ökonomisch basiert blieb, und eines, das auf außerökonomischer Gewalt beruhte – verbunden wurden, ist das empirische Augenmerk im Folgenden in erster Linie auf die indus-

1| Auf dem Höhepunkt seines Wirkens, im Jahre 1929, hatte REFA 1.650 Zeitnehmer ausgebildet. In den Vorkriegsjahren schnellte diese Zahl auf 6.000 und 1943 schließlich auf 12.000 hoch.

2| Vgl. z.B. Volker Wellhöner, „Wirtschaftswunder“, Weltmarkt, westdeutscher Fordismus. Der Fall Volkswagen, Münster 1996, S. 11, 15 f. u.ö. Dagegen Werner Abelshauser, Wirtschaftsgeschichte nach 1945, München 2004, bes. S. 48 f.

trielle Arbeit von KZ-Häftlingen gerichtet; denn sie befanden sich – intern wiederum abgestuft – am unteren Ende der während des Zweiten Weltkrieges zahlreichen diskriminierten Arbeitnehmergruppen. Genauer betrachtet, besaß diese Gruppe nicht einmal den Status von „Sklaven“ im klassischen Sinne, da Sklavenhalter üblicherweise ein Interesse am Erhalt der Arbeitskraft der ihnen ausgelieferten Menschen besitzen, die SS ein solches Interesse selbst ab 1942/43, als versucht wurde, die Arbeitskraft der Häftlinge produktiv für die deutsche Kriegswirtschaft zu verwerten, jedoch nur begrenzt hatte.

Auch der Begriff „Fordismus“ als das zweite, hier für die Überschrift gewählte Schlagwort ist bekanntlich bedeutungs-offen. Die mit ihm verbundenen Konnotationen können weit über die betriebliche Sphäre hinaus in andere gesellschaftliche Bereiche greifen oder auch gar gesamtgesellschaftlich-utopisch eine spezifisch konservative Variante der sozialökonomischer Krisenfreiheit suggerieren. Dies bleibt im Folgenden ausgeblendet. Im Zentrum steht hier die mit dem Schlagwort „Fordismus“ verbundene betriebliche Rationalisierungsbewegung: die Einführung von Systemen fließender Fertigung (meist über laufende Bänder, auf denen das Produkt vom Rohzustand bis zu seiner Fertigstellung von Arbeitsplatz zu Arbeitsplatz transportiert wird), die Zerlegung ursprünglich komplexer Arbeitsvorgänge und ihre Reduktion auf wenige, repetitive Handgriffe (die auch heutzutage noch zumeist von Frauen sowie Migrantinnen beiderlei Geschlechts ausgeübt werden) sowie entsprechende Ver-

änderungen der allgemeineren Arbeitsorganisation.³

Dimensionen und Grenzen der fordistischen Produktionsweise ab 1933

Warum nun fand der betriebliche Fordismus nach der NS-Machtergreifung Eingang in zahlreiche Sektoren der verarbeitenden Industrie? Fordismus setzt Massenfertigung voraus, diese wiederum Massenabsatz. Massenabsatz wiederum impliziert Massenkonsum; Ford kann insofern auch als ‚Erfinder‘ der modernen Massenkonsumgesellschaft gelten. Allerdings kann Massenabsatz auch auf militärischen Massen-,Konsum‘, d.h. auf die Massenproduktion von Waffen zielen. Dies vor allem war in Deutschland der Fall. Ab 1934 wich hier die wirtschaftliche Depression bekanntlich der Rüstungskonjunktur. Mit ihrem Einsetzen wiederum fielen die Barrieren, die einer breiten Einführung der Fließfertigung bis dahin im Wege gestanden hatten.

Staatlicherseits wurde die Massenfertigung (vor allem) von Rüstungsgütern dadurch gezielt forciert, dass Initiativen gestartet wurden, die Normierung von Produktteilen voranzutreiben sowie die Vielzahl an Produkttypen zu reduzieren

3] Der Arbeitseinsatz von zur Vernichtung bestimmten Juden ab 1943 kann hier nicht thematisiert werden. Vgl. dazu die Arbeiten vor allem von Wolf Gruner. Hinzuweisen ist allerdings darauf, dass der nationalsozialistische Antisemitismus die Juden gleichsam exterritorialisierte und ihren Arbeitseinsatz, als dem der am extremsten diskriminierten und dem Tod preisgegebenen Gruppe, zum Einsatz der (generell rassistisch stigmatisierten) ‚Ausländer‘ im weitesten Sinne dieses Wortes rechnete.

und auf diese Weise wesentliche Bedingungen für fertigungstechnische und arbeitsorganisatorische Rationalisierung im großen Maßstab zu schaffen. Nicht zuletzt durch die Ernennung einer ganzen Reihe von Sonderkommissaren konnte das Hitler-Regime auf diesem Feld ab 1938 sowie verstärkt unter den Rüstungsministern Fritz Todt (1940/41) und Albert Speer (1942 bis 1945) beträchtliche Erfolge verzeichnen. Ein wesentliches Hindernis für eine noch stärkere Ausweitung von Fließfertigungssystemen blieben freilich die rasch wechselnden Rüstungsprogramme, nicht ausgereifte Waffentechniken sowie die oft fehlende Koordination zwischen den überdies zersplitterten militärischen und wirtschaftlichen Planungsstellen sowie die dadurch bedingte Neuorganisation der einzelbetrieblichen Produktionsprozesse in schneller Abfolge, was Massenfertigung erheblich erschwerte.

Die Rationalisierungserfolge, die von den Unternehmen schon vorher aus eigenem Antrieb sowie außerdem durch den massiven Ausbau überbetrieblicher Institutionen wie des Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit oder REFA initiiert worden waren, reichten infolgedessen an das US-amerikanische Vorbild nicht heran. Sie konnten sich dennoch auch im internationalen Vergleich durchaus sehen lassen. Vor allem in den Werken großer Unternehmen wurden die bis 1933 zu meist lediglich vereinzelt „Fließinseln“ ausgeweitet und oft die verschiedenen Abteilungen mithilfe vollautomatischer Bänder eng verzahnt. Führend waren der Flugzeugbau als vergleichsweise junge Industriebranche sowie die Automobilindustrie – vor allem das Unternehmen Opel, das sich seit 1929/31 im Besitz von

General Motors befand und 1936 in der Stadt Brandenburg die erste Fabrik in Deutschland in Betrieb nahm, die vollständig auf dem Prinzip der Fließbandfertigung basierte.⁴ Ab 1936/37 zogen auch andere Automobilfabriken nach. In rasch wachsendem Maße fanden Formen des Fordismus aber auch in der elektrotechnischen Industrie und bestimmten Sektoren der Chemieindustrie Eingang. Auch wachsende Teile der Konsumgüterindustrie, besonders der Fahrradbau, viele Schuhfabriken (orientiert am berühmten tschechoslowakischen Vorbild „Bata“), sowie zahlreiche Betriebe der Nahrungsmittelindustrie stellten auf Massenfertigung um und führten fordistische Fertigungsmuster ein. Demgegenüber sperrte sich der weiterhin auf Einzelfertigung fußende Maschinen- und Apparatebau gegen die Einführung fordistischer Produktionsformen.⁵ Die Fertigung von Werkzeugmaschinen als dem technischen Zentrum al-

4| Vgl. Michael Stahlmann, *Die Erste Revolution in der Autoindustrie. Management und Arbeitspolitik von 1900-1940*, Frankfurt a.M./New York 1993, S. 88. Zur im Vergleich zu Opel zögerlicheren Einführung der Fließfertigung bei Daimler-Benz ebd., bes. S. 178 ff., sowie Neil Gregor, *Stern und Hakenkreuz. Daimler-Benz im Dritten Reich*, Berlin 1997, bes. S. 38-44, 104, 158 f., 169 f.

5| Vgl. neben Thomas v. Freyberg, *Industrielle Rationalisierung in der Weimarer Republik. Untersucht an Beispielen aus dem Maschinenbau und der Elektroindustrie*, Frankfurt a.M. 1989, sowie ders./Tilla Siegel, *Industrielle Rationalisierung unter dem Nationalsozialismus*. Frankfurt a.M./New York 1991 vor allem Michael C. Schneider, *Unternehmensstrategien zwischen Weltwirtschaftskrise und Kriegswirtschaft. Chemnitzer Maschinenbauindustrie in der NS-Zeit 1933-1945*, Essen 2005, bes. S. 144 ff.

ler Industriezweige markiert noch in anderer Hinsicht eine strukturelle Barriere für die Ausweitung bzw. Perfektionierung fordristischer Strukturen: Bis Kriegsende spielten die der Massenfertigung angemessenen Spezialwerkzeugmaschinen in der deutschen Industrie nur eine periphere Rolle, während die klassische Universalwerkzeugmaschine weiterhin große Bedeutung besaß. Das breite Mittelfeld an Werkzeugmaschinen, das die Funktionen beider Grundtypen miteinander zu vereinbaren suchte, wurde auch nach 1936 nicht zugunsten der Massenfertigung eigentlich adäquaten Einzweckmaschinen aufgelöst, sondern teilweise noch ausgeweitet. Universalwerkzeugmaschinen, die eigentlich für die Einzelfertigung bzw. Produktion in kleinen Serien gedacht waren, wurden auf die Massenfertigung lediglich umgerüstet, ohne die Leistungsfähigkeit von Einzweckmaschinen zu erreichen.

Hinzu tritt, dass der Werkzeugmaschinenbau von den Rationalisierungsschüben während des Dritten Reiches überrascht wurde und auf eine verstärkte Nachfrage nach Einzweckmaschinen nicht eingestellt war. Seit 1937/38 und noch einmal ab der Jahreswende 1941/42 wuchs die Schere zwischen Bedarf und Angebot nach Sondermaschinen dramatisch. Die vorhandenen Sonderwerkzeugmaschinen sowie die rasch wachsende Zahl von mit Einzweck-„Zutat“ ausgestatteten und auf die Fließfertigung umgerüsteten Werkzeugmaschinen, machten es dennoch möglich, dass ein erheblicher Teil der ausländischen Zwangsarbeiter am Fließband eingesetzt wurde. Bevor hierauf näher eingegangen werden kann, ist ein Aspekt anzusprechen, der leicht über-

sehen wird, wenn von Fließfertigung und Fließband die Rede ist.

Fließfertigung als Ausbeutungsinnovation

Innerbetriebliche tayloristische und fordristische Rationalisierung zielte nicht allein darauf ab, die Produktivität zu erhöhen und die Produktionskosten zu senken. Sie sollte außerdem zur Pazifizierung der Belegschaften beitragen. Nicht erst seit 1933, sondern von Anbeginn war die mit den Namen Frederick Winslow Taylor und Henry Ford verknüpfte betriebliche Rationalisierungspolitik von herrschaftstechnischen Motiven geprägt. Mit ihrer Hilfe sollten Personalpolitik und „Arbeitsvollzug“ im Unternehmen von überbetrieblichen Arbeitsmarktkonstellationen entkoppelt werden.⁶ Weit wichtiger als die Abschottung der Belegschaften nach außen, die nur begrenzt möglich blieb, war die Kontrolle des Einzelnen durch eine systematische Zerlegung der Arbeitsvorgänge in repetitive Teilschritte, die für die nunmehr un- und angelernten Arbeitskräfte auf die Beseitigung sämtlicher Dispositionsspielräume hinauslief, die zuvor die unmittelbar in der („vorfordistischen“) Produktion beschäftigten Facharbeiter besessen hatten.

Ford trieb die bereits von Taylor intendierte Reduktion der menschlichen Arbeitsfähigkeit zum Anhängsel der Maschinerie für breite Arbeiterschichten auf

6] Dies hat z.B. Heidrun Homburg (Rationalisierung und Industriearbeit: Arbeitsmarkt, Management, Arbeiterschaft im Siemens-Konzern Berlin 1900-1939, Berlin 1991, bes. S.18, 252) überzeugend für den größten deutschen und damals weltweit zweitgrößten elektrotechnischen Konzern gezeigt.

die Spitze, da Monotonie und meist hohes Arbeitstempo durch das fließende Band scheinbar objektiviert wurden. Die Zerlegung ehemals ganzheitlicher Arbeitsvollzüge besaß in Deutschland außerdem eine politische Dimension. Man kann den fordistischen „Angriff“ des Managements auf die betrieblichen Handlungsräume der Arbeiter über die genannten Aspekte hinaus als eine Reaktion auf die Mitbestimmungsrechte interpretieren, die die Belegschaften durch die Einführung der Betriebsräte am 18. Januar 1920 gewonnen hatten. Jürgen Bönig hat vor diesem Hintergrund die fließende Fertigung als „Herrschaftstechnik“ und ihre Einführung als „Ausbeutungsinnovation“ gekennzeichnet.⁷ Ähnlich äußerten sich bereits Zeitgenossen. Das Fließband als Element zur Disziplinierung der Arbeiterschaft sei, so erklärte der österreichische Sozialdemokrat Otto Bauer 1931, „despotischer, als die Peitsche eines Sklavenaufsehers es könnte“.⁸ Dass der betriebliche Taylorismus und Fordismus gerade auch als Herrschaftstechnik nach dem Einströmen vieler Millionen Fremdarbeiter in die deutsche Industrie ab 1939/41 an Bedeutung gewinnen würde, liegt auf der Hand.

7| Jürgen Bönig, Einführung von Fließarbeit in Deutschland bis 1933. Zur Geschichte einer Sozialinnovation, Münster/Hamburg 1993, Bd. 1, S. 37 f. Vgl. außerdem vor allem v. Freyberg, Rationalisierung in der Weimarer Republik, bes. S.166 ff., 173, 195 ff., 211, 214.

8| Nach: Lutz Budraß/Manfred Grieger, Die Moral der Effizienz. Die Beschäftigung von KZ-Häftlingen am Beispiel des Volkswagenwerks und der Henschel Flugzeug-Werke, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, 1993/2, S. 89-136, hier: S. 130.

Fremdarbeiter und Rationalisierung

Schon vorher hatte sich das Bild im Vergleich zur Weimarer Republik fundamental gewandelt. 1934/35 war die deutsche Wirtschaft aufgrund der boomenden Rüstungskonjunktur in eine Phase der Vollbeschäftigung eingetreten. Insbesondere Metallfacharbeiter wurden zu einer von den Unternehmen heftig umworbenen ‚Mangelware‘; Formen der Arbeitsorganisation und der Fertigungstechnik, die qualifizierte durch unqualifizierte Arbeitskräfte zu ersetzen versprochen, gewannen auch deshalb an Attraktivität. In den letzten Vorkriegsjahren und ab Kriegsbeginn verschärfen sich die Konstellationen auf den Arbeitsmärkten weiter. Vor allem Unternehmen, die in den letzten Vorkriegsjahren oder während des Krieges gleichsam aus dem Boden gestampft wurden, beschäftigten infolgedessen in weit überdurchschnittlichem Maße ausländische – d.h. auch: zumeist ungelernte – Arbeitskräfte. Gleichzeitig waren die neuen Betriebe fertigungstechnisch und arbeitsorganisatorisch nach modernsten Gesichtspunkten konzipiert. Das bis 1945 der Deutschen Arbeitsfront (DAF) gehörende Volkswagenwerk, das am gerade vollendeten Mittellandkanal in der Nähe der niedersächsischen Kleinstadt Fallersleben lag, galt als das wohl prominenteste Beispiel und entsprach schon äußerlich dem damals weltweit modernsten Betrieb, dem Fordwerk River Rouge in Dearborne nahe Detroit. Die VW-Manager hatten sehr eingehend das Detroiter Werk studiert, eine ganze Reihe einschlägiger Ingenieure aus den USA angeworben und glaubten schließlich sogar, das amerikanische Vorbild noch übertreffen zu können.

Probleme in der Perspektive der Werksleitungen warfen weniger die Disziplinierung der Fremdarbeiter, als vielmehr Defizite in der technischen Ausstattung sowie eine rasch wechselnde Auftragslage auf.⁹

Ließ sich abgesehen von derartigen Friktionen der vor allem ab 1939/41 nach rassistischen Kriterien organisierte „Fremdarbeiter-Einsatz“ ansonsten weitgehend reibungsfrei in die vielgestaltige, mit dem Schlagwort „Fordismus“ nur grob umrissene betriebliche Rationalisierungsbewegung während des Zweiten Weltkrieges einpassen? Wie sinnvoll war es generell in der Sicht der weiterhin nach Profilkriterien arbeitenden industriellen Unternehmen, ausländische Arbeitskräfte statt deutscher Arbeiter bzw. Arbeiterinnen, die bis 1941 in den verarbeitenden Industrien den Kern des Rationalisierungsproletariats bildeten,¹⁰ an den Bändern zu beschäftigen? Aus mehreren Gründen ist gegenüber einer Position Skepsis angebracht, die davon ausgeht, dass sich unfreie Arbeit, Rassismus und fordistische Rationalisierungsbewegung komplikationslos vereinbaren ließen und die Unternehmensleitungen nur profitiert hätten: Obwohl die Löhne der ausländischen Arbeitskräfte, nach nationaler Zugehörigkeit gestaffelt, meist weit unter den Verdiensten deutscher Arbeiter lagen, war die Beschäftigung von Fremdar-

beitern in der Perspektive der Unternehmen oft dennoch ausgesprochen teuer. Den ausländischen Arbeitskräften selbst wurden etwa die Verpflegungskosten vom Lohn abgezogen und eine Reihe weiterer ‚Sozialabgaben‘ auferlegt, so dass ihre nominellen Nettoverdienste meist ausgesprochen dürftig waren. Mit diesen Ausgaben waren die Aufwendungen, die die Betriebe in Rechnung stellten, noch keineswegs vollständig abgedeckt. Weitere Kosten etwa für Verwaltung, Luftschutz, „Entwesung“ und nicht zuletzt die Bewachung der meist unfreiwillig in Deutschland arbeitenden Ausländer waren oft beträchtlich. „Dass uns Ausländer sehr viel mehr Kosten machen als deutsche Arbeiter“, stand für Manager beispielsweise des Siemens-Konzerns außer Frage. Für sie stellte sich deshalb selbst 1942 noch die Frage, ob die „weiter steigende Ausländerzahl [...] wirtschaftlich überhaupt noch vertretbar“ sei.¹¹

Indes war in der Perspektive der Unternehmensleitungen Ausländer nicht gleich Ausländer. Einerseits befolgten die Betriebe die von den Nationalsozialisten vorgegebene, nach „Rassen“ abgestufte Wertigkeit, der angeblich eine unterschiedliche Leistungsfähigkeit der Arbeitskräfte korrespondierte. Andererseits trugen bestimmte Aspekte der betrieblichen Rationalisierung dazu bei, dass der von den Nazis quasi von außen in die Arbeitswelt hineingetragene Rassismus aufgeweicht und faktisch ad absurdum geführt wurde. Besonders deutlich wird dies

9| Vgl. Hans Mommsen/Manfred Grieger, *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Düsseldorf 1996, bes. S. 394, 396 ff., 406 ff, 426 f., 644, 682 ff.

10| Vgl. Rüdiger Hachtmann, *Frauen in der deutschen Kriegsindustrie 1936 bis 1945*, in: *Geschichte und Gesellschaft*, 19/1993, S.332-366.

11| Zit. nach: Thomas v. Freyberg/Tilla Siegel, *Industrielle Rationalisierung unter dem Nationalsozialismus*. Frankfurt a.M./ New York 1991, S. 391 f.

an den vom Institut für Arbeitspsychologie und Arbeitspädagogik durchgeführten Eignungstests. Dieses Institut, das dem DAF-„Amt für Betriebsführung und Berufserziehung“ unterstand, entwickelte seit 1941/42 Tests für die „Ausländerauslese“, die auf amerikanischen Intelligenztests aus dem Ersten Weltkrieg („army alpha-“ und „beta-test“) basierten. In der bis dahin größten psychologischen Testaktion wurden auf diese Weise fast eine halbe Million Fremdarbeiter in weit über tausend Betrieben untersucht sowie noch im letzten Kriegsjahr auf breiter Basis weitere Aktivitäten zur „Grobauslese fremdvölkischer Arbeitskräfte“ entwickelt.¹²

Wenn in der industriellen Praxis das vom NS-Regime vorgegebene rassistische Schema tendenziell unterlaufen wurde, indem selbst Ostarbeiter entsprechend ihrer individuellen Leistungsfähigkeit gruppiert wurden, und Betriebsleitungen über die hohen Kosten, die ausländische Arbeitskräfte angeblich verursachten, klagten, dann sagt dies über die Kernfrage des Verhältnisses von betrieblichen Fordismus und „Fremdarbeit“ noch nicht viel aus: War die Beschäftigung von ausländischen Arbeitskräften, von denen die meisten mit zunehmender Dauer des Krieges in unfreien, erbarmungswürdigen Verhältnissen gehalten wurden, wirklich produktiv oder war ihr Arbeitseinsatz nur

12| Vgl. Ulfried Geuter, Die Professionalisierung der deutschen Psychologie im Nationalsozialismus, Frankfurt a.M. 1988, bes. S.253 f., 298; ders., Das Institut für Arbeitspsychologie und Arbeitspädagogik der Deutschen Arbeitsfront. Eine Forschungsnotiz, in: 1999. Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts, 2/1987, S. 87-95.

eine – vorübergehende – ‚Notlösung‘, zu erklären allein aus dem gravierenden Mangel an Arbeitskräften? Ist außerökonomischer Zwang, wie er den betrieblichen Alltag der Fremdarbeiter auch nach 1942 trotz Prämien, Anlernprogrammen etc. weiterhin beherrschte, grundsätzlich mit der Struktur moderner, industriekapitalistischer Industrien vereinbar oder auf Dauer eher dysfunktional?

Eine Antwort auf diese Frage lässt sich am ehesten finden, wenn man die am schärfsten terrorisierte und versklavte Arbeiterschicht in den Blick nimmt – die KZ-Häftlinge. Zwar war nur eine Minderheit aller KZ-Häftlinge in der industriellen Fertigung beschäftigt. Die meisten von ihnen wurden für extrem schwere und anstrengende Bauarbeiten, in den letzten Kriegsmonaten für die Untertage-Verlagerungen von Industrieanlagen etc. eingesetzt. Insgesamt blieb die Zahl der KZ-Häftlinge im industriellen Arbeitseinsatz selbst 1944/45 auf wenige Hunderttausend beschränkt. Das ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass in den typischen Arbeitsbedingungen und Produktionsstrukturen dieser Arbeiterschicht, gerade weil sie extremer außerökonomischer Gewalt, de facto einem Vernichtungsdruck ausgesetzt war, die Grundtendenz der NS-spezifischen Rationalisierungsbewegung gleichsam ihren (zynisch formuliert) ‚reinsten‘ Ausdruck findet.

Darüber, wie funktional und ‚modern‘ der seit 1941/42 eingeschlagene ‚deutsche Weg‘ eines fordistisch geprägten industriellen Häftlingseinsatzes war, ist sich die historische Forschung uneins. Den Rahmen dieser Diskussion stecken zwei sich ausschließende Extrempositionen ab. Die eine Extremposition hat Karl-

Heinz Roth mit seiner Behauptung markiert, „dass auch unter den Bedingungen modernster kapitalistischer Großtechnologie Sklavenarbeit profitabel verwertet werden kann, wenn man sie nur in eine nach Graden der Unfreiheit rassistisch abgestufte Belegschaftspyramide einbaut.“ Die in der deutschen Industrie ab 1941 geschaffenen Arbeitsverhältnisse, nicht zuletzt der Häftlingseinsatz, hätten „keiner Verfallsperiode des kapitalistischen Weltsystems angehört.“¹³ Die Gegenposition hat Wolfgang Sofsky formuliert. Seiner Ansicht nach war die den KZ-Häftlingen abgezwungene Arbeit bis Kriegsende darauf abgestellt, „die Menschen zu beschädigen, ihre Widerstandskraft zu brechen“. Der industrielle Einsatz von KZ-Insassen sei „kein Mittel des Überlebens, sondern [ein Mittel] der absoluten Macht und des Terrors“ gewesen und bis zum Schluss geblieben. Daran habe auch die begrenzte Ökonomisierung der Arbeit durch das Wirtschaftsverwaltungshauptamt der SS ab 1942 grundsätzlich nichts geändert. Zu „einer Auf-

hebung terroristischer Gewohnheiten“ sei es auch danach nicht gekommen.¹⁴

Beide Positionen überspitzen. Der Arbeitseinsatz von KZ-Insassen in der industriellen Fertigung war trotz der von Sofsky betonten verselbständigten Gewaltspirale aus der Sicht der nachfragenden Unternehmen ökonomisch durchaus auch funktional, jedenfalls ab 1942/43. Denn ob Häftlinge in der industriellen Produktion eingesetzt wurden, hing entscheidend von der Lage auf dem Arbeitsmarkt ab. KZ-Häftlinge mussten vor allem in den Segmenten der reichsdeutschen Industrien arbeiten, die mit der Umstellung auf einen lange dauernden Abnutzungskrieg stark expandierten und keinen Stamm an alteingesessenen Facharbeitern besaßen. Neben der Panzer- und Raketenherstellung, der chemischen Industrie und dem Automobilbau war dies namentlich die Flugzeugproduktion. Die in diesen Branchen aktiven Unternehmen verfügten in der Regel außerdem über den besten Zugang zu den entscheidenden militärischen und staatlichen Stellen und konnten auf politischem Wege die Zuteilung der aus den Konzentrationslagern rekrutierten Zwangsarbeiter durchsetzen. Das erste Mal wurden Häftlinge aus Konzentrationslager in ‚regulärer‘ industrieller Massenfertigung ab Spätherbst 1941 eingesetzt, und zwar in den dem KZ Sachsenhausen benachbarten Heinkel-Flugzeugwerken Oranienburg. In den letzten Kriegsjahren mussten dort schließlich 6.000 Häftlinge arbeiten. Ein anderes Unternehmen, der Junkers-Konzern, be-

13| Karl-Heinz Roth, I.G. Auschwitz. Normalität oder Anormalität eines kapitalistischen Entwicklungssprungs? In: 'Deutsche Wirtschaft', Zwangsarbeit von KZ-Häftlingen für Industrie und Behörden, hrsg. von der Hamburger Stiftung zur Förderung von Wissenschaft und Kultur, Hamburg 1991, S. 79-95, hier: S. 90, bzw., in: 1999. Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts, 4/1989, S. 11-28, Zitat: S. 27. Vgl. auch ders., Zwangsarbeit im Siemens-Konzern (1938-1945): Fakten – Kontroversen – Probleme, in: Hermann Kaienburg (Hg.), Konzentrationslager und die deutsche Wirtschaft, Opladen 1996, S. 149-168, hier: S. 165-168.

14| Wolfgang Sofsky, Die Ordnung des Terrors. Das Konzentrationslager, Frankfurt a.M. 1993, S. 193-225 (Zitate: S.193, 196, 198 f.).

schäftigte im Herbst 1943 1.300, Messerschmitt zum gleichen Zeitpunkt 3.500 bis 3.600 Häftlinge. Auch die seit 1942 errichteten Flugzeugwerke wie die Wiener Neustädter Flugzeugwerke, die Flugmotoren Ostwerke in Wien, BMW in München-Allach und Klöckner in Gurein setzten Häftlinge in ähnlichen Größenordnungen ein. Alle diese Werke produzierten nach neuesten Fertigungsmethoden. Anfang 1944 waren schließlich etwa 36.000 KZ-Häftlinge in zahlreichen Betrieben der Luftfahrtindustrie tätig.¹⁵ Auf Fließfertigung basierende sowie oft bereits teilautomatisierte Fertigungen und die ihnen vorausgehende Zerlegung komplexer Arbeitsgänge in wenige monotone, repetitive Handlungen sollten es ermöglichen, ein kurzfristig angelerntes Arbeitskräftepotential ökonomisch effizient und möglichst noch profitabel einzusetzen. So wurden die Taktstraßen in den neuen Werken und Abteilungen in den Werken der österreichischen Daimler-Steyr-Puch AG, an denen Häftlinge aus dem Konzentrationslager Melk zur Arbeit gezwungen wurden, „von vornherein mit Spezialwerkzeugmaschinen ausgestattet, die für die Massenfertigung mit angelernten Arbeitskräften geeignet“ waren.¹⁶ Bernard

15| Das Verhältnis von (fordistischer) Rationalisierungsbewegung und Arbeitseinsatz von KZ-Häftlingen ist bisher nicht systematisch untersucht. Wichtige empirische Hinweise bieten vor allem die Arbeiten von Rainer Fröbe, Lutz Budraß, Manfred Grieger, Bertrand Perz, Florian Freund, Mark Spoerer, Constanze Werner, Rolf Schmolling sowie schon die älteren Studien von Ulrich Herbert und Dietrich Eichholtz.

16| So Bertrand Perz (Projekt Quarz. Steyr-Daimler-Puch und das Konzentrationslager Melk, Wien 1991, S.61) in seiner Studie über

P. Ballon hat dieses Phänomen, exemplarisch für Daimler Benz, folgendermaßen resümiert: „The move from skilled metalworkers to concentration camp inmates for fitting together the components of Daimler-Benz motors is symbolic of the changes in the labor process in the German motor building industry during a half-century which was marked in production technology by the accomplishments of men like Taylor and Ford.“¹⁷

Folgt man den Aussagen zeitgenössischer Industriemanager des Großdeutschen Reiches, zwang der Einsatz von Häftlingen geradezu zur Ausweitung der Fließbandproduktion. Aufschlussreich sind in diesem Zusammenhang Äußerungen des Flugzeugmotorenexperten William Werners von der Auto Union AG, der sich wegen langer USA-Aufenthalte einen Ruf als *der* Fließbandexperte erworben hatte. Seine Argumentation, die er Mitte Oktober 1943 Göring vortrug: Bei dem in der Motorenfertigung „augenblicklich noch stark handwerklich geprägten Produktionsverfahren entstünde derzeit ein hoher Verlust an Arbeitszeit durch unerlaubte Pausen, kurzfristige Abwesenheit am Arbeitsplatz usw.“ Diese „unproduktive Zeit“ würde sich nach seinen Erfahrungen „mit der Zahl der Ausländer“ erhöhen, wenn dem nicht entgegen gewirkt würde. Es sei deshalb nicht nur auf brutalstmöglichen außerökonomischen Zwang zu setzen. Darüber hinaus müsse

Daimler-Steyr-Puch und das Konzentrationslager Melk.

17| Bernard P. Ballon, Mercedes in Peace and War. German Automobile Workers, 1903-1945, New York 1990, S. 243.

der Fordismus als Herrschaftstechnik gezielt zur Anwendung gelangen. „Vordringliches Gebot der Stunde sei daher die Einführung der Fließbandfertigung nach amerikanischem Modell“, so William Werner. Im Unterschied zu den damals in Deutschland noch häufig praktizierten lückenhaften, also ‚unfertigen‘ Formen der Fließfertigung habe die von Ford vorexerzierte, die Gesamtheit des Betriebes umfassende „amerikanische Fabrikation“ den Vorteil, so Werner wörtlich, dass „wenn einer weggeht, die ganze Arbeit still[steht]. Bei [einem] solchen System kann ich den Ausländer wirklich zu 100-prozentiger Arbeit zwingen.“ Günstig sei nicht zuletzt, dass bei Produktionsstocungen der jeweilige ‚Übeltäter‘ leicht auszumachen war und - als KZ-Häftling - terroristisch bestraft werden konnte. Der führende Manager eines anderen Flugzeugwerkes hatte angesichts dieser ‚Vorteile‘ bereits ein Jahr zuvor festgestellt: „Es ist für uns keine Frage mehr, ob wir irgendwo Fließarbeit anwenden wollen oder nicht. [...] Für uns kann es sich nur um die Frage handeln: Bis wann bringen wir *alles* zum Fließen und wie bringen wir *alles* zum Fließen“. ¹⁸

Das Fließband war mit Blick auf die Häftlinge also insbesondere als „Ausbeutungsinnovation“ attraktiv: Es reduzierte die Spielräume des einzelnen Arbeiters (Häftlings); die an den Bändern beschäftigten Arbeiter ließen sich leichter überwachen und disziplinieren als die in der noch stark handwerklich geprägten Einzel- oder Serienfertigung beschäftigen

Arbeitskräfte. Die Dominanz von Kontrolle und Terror schloss freilich nicht aus, dass den Häftlingen gegenüber zusätzlich ein perfides System der Leistungsanreize praktiziert wurde. Im Konzentrationslager Ebensee z.B. wurden seit November 1943 Prämienscheine an Häftlinge ausgegeben, die sich durch Fleiß, Umsichtigkeit, gute Führung und besondere Arbeitsleistung“ auszeichneten. Sie durften mit den Prämienscheinen in der Lagerkantine Zigaretten und für das Überleben notwendige, zusätzliche Nahrung „einkaufen“. Von den Heinkel-Werken in Oranienburg waren ähnliche „Bonus-Scheine“ bereits früher an die dort beschäftigten Häftlinge des KZ Sachsenhausen ausgegeben worden. ¹⁹

Funktional mag in den Augen mancher Unternehmer ein auf Rassismus basierender Häftlingseinsatz in der unmittelbaren industriellen Fertigung überdies gewesen sein, weil er die Belegschaften schärfer als zuvor in hierarchisierte Schichten aufspaltete. Aber abgesehen davon, dass der Rassismus von außen hineingetragen wurde, nämlich *die* entscheidende ideologische Vorgabe des NS-Regimes war, ließ sich die pseudowissenschaftlich legitimierte und politisch erzwungene Verknüpfung von angeblich feststehender ‚rassistischer Wertigkeit‘ und der Zuweisung spezifischer Arbeitsplätze immer weniger durchhalten. Dass ausgerechnet ein von der DAF getragenes Institut – das ‚eigentlich‘ den ideologischen Vorgaben des Nationalsozialismus viel stärker ver-

18| Zitiert nach: Rainer Fröbe, Der Einsatz von KZ-Häftlingen in der Industrie, in: ‚Deutsche Wirtschaft‘, S.37, 44 f.

19| Vgl. hier bes. Florian Freund, Arbeitslager Zement. Das Konzentrationslager Ebensee und die Raketenrüstung, Wien 1989, S. 44, 236, 253.

pflichtet war als industrienaher Einrichtungen – mit seinen Eignungstests auf das Individuum abstellte und damit die nach rassistischen Kriterien vorgenommene Zerteilung des Arbeitsmarktes letztlich ad absurdum führte, spricht Bände.

Ein in der Perspektive der Unternehmer grundlegendes Problem des Einsatzes von KZ-Häftlingen in der industriellen Fertigung blieb freilich, dass unmittelbare Überwachung und sonstige außerökonomische Gewalt hier noch stärker in den Vordergrund traten als bei ausländischen Zivilarbeitern oder gar bei deutschen Arbeitnehmern. Das war teuer. Mit dem Einsatz der Häftlinge erhöhte sich beispielsweise bei BMW „die Zahl der im werksinternen Sicherheitsapparat eingesetzten Personen um ein Drittel.“²⁰ Ebenso stark wurde der unproduktive Überwachungsapparat in der Raketenrüstung (V1/V2), wo gleichfalls sehr viele Häftlinge in der Fertigung beschäftigt wurden, aufgebläht; hier fasste man ein Verhältnis von „1:5, höchstens 1:10“ ins Auge.²¹ Angesichts des allgemeinen Arbeitskräftemangels waren deshalb oft

„trotz aller Anstrengungen keine Wachmannschaften zu bekommen“. Die Ausweitung des betriebsinternen Terror- und Überwachungssystems war in der Sicht vieler, wenn nicht der übergroßen Mehrheit der reichsdeutschen Industriemanager und Unternehmenseigner nicht deshalb ein Problem, weil sie moralisch anrühlich war, sondern weil sie einen riesigen Überwachungsapparat erforderte, der enorm kostenträchtig war. Sinnvoll war der Einsatz von KZ-Häftlingen, von der Position der Unternehmer aus betrachtet, nur, wenn sonst keinerlei Arbeitskräfte mehr zu bekommen waren und weil die Betriebe selbst nicht für die Folgen dieses Arbeitseinsatzes aufkommen mussten, der größte Teil der „Sozialkosten“ vielmehr auf das NS-Regime sowie Organisationen wie die SS oder die DAF – die für die Lagerverwaltung und sonstige „Betreuung“ der zivilen Fremdarbeiter verantwortlich war – abgewälzt werden konnte. Die Frage nach der ökonomischen Funktionalität des Terrors ist mithin nicht abstrakt zu beantworten. Sie war situationsabhängig.

In einer ganzen Reihe von Fällen hat die Frage der ‚ökonomischen Funktionalität‘ des Häftlings-Einsatzes im engeren Sinne im Übrigen keine entscheidende Rolle gespielt. Ein namentlich für den Raketenbau ‚zugkräftiges Argument‘ für den Arbeitseinsatz von KZ-Häftlingen war nämlich, dass über sie die Geheimhaltung besser zu ‚garantieren‘ war,²² hier also das zynisch-brutale Schlagwort „Vernichtung durch Arbeit“ unmittelbar zur Geltung kam. Vor allem in Bereichen der

20| So Fröbe, Einsatz von KZ-Häftlingen, S. 45 f. Zur ökonomischen Ambivalenz des Häftlings-Einsatzes vgl. bes. auch ders., KZ-Häftlinge als Reserve qualifizierter Arbeitskraft. Eine späte Entdeckung der deutschen Industrie und ihre Folgen, in: Ulrich Herbert/Karin Orth/Christoph Dieckmann (Hg.), Die nationalsozialistischen Konzentrationslager – Entwicklung und Struktur, Bd. II, Göttingen 1998, S. 636-681, hier bes. S. 663 f., 666 ff.

21| Bertrand Perz/Florian Freund, Das KZ in der ‚Serberhalle‘. Zur Kriegsindustrie in Wiener Neustadt, Wien 1987, S. 73. Das folgende Zitat: Fröbe, Einsatz von KZ-Häftlingen, S. 51.

22| Vgl. z.B. Perz/Freund, KZ in der ‚Serberhalle‘, S.80.

Spitzenrüstung spielten Rentabilitätsgesichtspunkte nur eine bestenfalls untergeordnete Rolle.

Fertigungstechnisch schließlich lief der Einsatz von Häftlingen in der Produktion tendenziell ins Leere. Zwar mag er die vom NS-Regime geforderte und geförderte betriebliche Rationalisierung insofern begünstigt haben, als er die Durchsetzung robuster Varianten der Fließbandfertigung in den neuen Industrien beschleunigte. Zugleich aber verzögerte er den Sprung hin zur (Teil-)Automatisierung, als den nächsten Schritt fertigungstechnischer Rationalisierung, wenn er ihn nicht sogar unmöglich machte. Es waren nicht zufällig weniger moralische Skrupel als vielmehr die Furcht, die „Effektivität der hochrationalisierten Produktion“ könne leiden, die Opel als das im Fahrzeugbau auch nach 1933 fertigungstechnisch führende Automobilunternehmen veranlasste, allen Arbeitsmarktengpässen zum Trotz keine KZ-Häftlinge zu beschäftigen.²³ Moderni-

23| Vgl. Anita Kugler, Die Behandlung feindlichen Vermögens in Deutschland und die ‚Selbstverantwortung‘ der Rüstungsindustrie. Dargestellt am Beispiel der Adam Opel AG von 1941 bis Anfang 1943, in: 1999. Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts, 3/1988, Heft 2, S. 67; Mark Spoerer, Zwangsarbeit unter dem Hakenkreuz. Ausländische Zivilarbeiter, Kriegsgefangene und Häftlinge im Deutschen Reich und im besetzten Europa, 1939-1945, Stuttgart/München 2001, S. 239. Bei Henry Ashby Turner (General Motors und die Nazis. Das Ringen um Opel, Berlin 2006, S. 203-206, bes. S. 205) finden sich nur Andeutungen. Vgl. allgemein außerdem etwa Lutz Budraß/Manfred Grieger, Die Moral der Effizienz. Die Beschäftigung von KZ-Häftlingen am Beispiel des Volkswagenwerks und der Henschel Flugzeug-Werke, in: Jahrbuch für

sierungstheoretisch betrachtet markiert die Verknüpfung von Fordismus und (offener) Sklavenarbeit mithin eine Sackgasse.

Der Fordismus 1941 bis 1944 im langfristigen Trend

Die vorstehenden Ausführungen basieren auf Überlegungen, die im Rahmen in einer das gesamte 20. Jahrhundert umfassenden Darstellung des deutschen (betrieblichen) Fordismus entstanden sind.²⁴ Deshalb seien abschließend Thesen formuliert, wie der Fordismus 1941 bis 1944 im deutschen Raum in eine gesamte Geschichte des Fordismus in Deutschland (Weimarer Republik, Drittes Reich, DDR und „alte“ Bundesrepublik) eingeordnet werden könnte.

Kriege haben den Fordismus salonfähig gemacht. Der Erste Weltkrieg zertrümmerte traditionelle Gewissheiten und gewöhnte an die willkürliche und quasi mechanische Verschiebung von Hunderttausenden, wenn nicht Millionen von zu Marionetten und Kanonenfutter degradierten Soldaten. Die Übertragung dieser Prinzipien auf die zivile Welt, insbesondere auf diejenigen Betriebe, deren Belegschaften Zehntausende von Arbeitern zählten, lag durchaus auf der Hand – und ebenso der Einsatz eines Angebots von betrieblicher Rationalisierung als Herrschaftstechnik, das eine 1918/19 aufmüpfig gewordenen Arbeiterklasse einzuhegen versprach. Dies vor allem erklärt die

Wirtschaftsgeschichte, 1993/2, S. 89-136, hier bes. S. 130 f.

24| Kritik und Anregungen jeglicher Art sind deshalb hochherwünscht.

Emphase, mit der zunächst das 1919 auf Deutsch erschienene Hauptwerk Frederick W. Taylors, die „Prinzipien wissenschaftlicher Betriebsführung“, und einige Jahre später dann Fords Autobiographie weit über Unternehmer- und Managerkreise hinaus auch – aller Kritik an der Arbeiterbasis zum Trotz – z.B. in größeren Teilen selbst der Gewerkschaften rezipiert wurden. Die NS-„Machtergreifung“ und der Zweite Weltkrieg haben die Implementierung und Ausweitung fordistischer und benachbarter Rationalisierungssysteme noch einmal erheblich beschleunigt. Es ist in diesem Zusammenhang kein Zufall, dass die Fordisierung ergänzende Rationalisierungsmaßnahmen, z.B. die Anfang der zwanziger Jahre gleichfalls in den USA (namentlich von Charles Bedaux) entwickelten Arbeitsbewertungssysteme, in Deutschland im Zweiten Weltkrieg auf breiter Basis Anwendung fanden. Bahnbrechend wirkte hier der ab 1942 reichsweit in der metallverarbeitenden Industrie eingeführte „Lohnkatalog Eisen und Metall“, der als differenziertes Arbeitsbewertungssystem in der Bundesrepublik bis weit in die sechziger Jahre extensiv praktiziert wurde und, in modifizierter Form, auch in der DDR Anwendung fand.

Verändert hat der letzte Krieg entscheidend außerdem die Mentalitäten. Die wiederum wurden maßgeblich dadurch geprägt, dass es in erster Linie die Fremdarbeiter waren, unter ihnen wiederum besonders die aus der Sowjetunion stammenden „Ostarbeiter“ beiderlei Geschlechts, die ab 1941 zum Kern des fordistischen Rationalisierungsproletariats wurden (und damit deutsche Frauen, deren Anteil an der Gesamtarbeiterschaft seit 1942 deutlich zurückging, sukzessive

ersetzen). Die vom NS-Regime betriebene und von Unternehmensseite mindestens tolerierte abgestuft-rassistische Stigmatisierung der Fremdarbeiter sowie noch stärker der gleichfalls gehäufte Einsatz von Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen an Fließbändern hinterließ in den Grundeinstellungen der deutschen Akteure nachhaltige Spuren und vertiefte bestehende Ressentiments. Nach 1945 war eine offen rassistische Diskriminierung ausländischer Arbeitskräfte zwar nicht mehr möglich. Die seit Ende der fünfziger Jahre ins Land geholten „Gastarbeiter“, die neben (deutschen) Frauen zum Kern des mit dem „Wirtschaftswunder“ kräftig expandierenden fordistischen Rationalisierungsproletariats wurden, sah man in der Bundesrepublik freilich weiterhin meist scheel an.

Drei während des Zweiten Weltkrieges angelegte bzw. gesteigerte Elemente latenter Diskriminierung dürften die Mentalitäten jedenfalls größerer Teile der bundesdeutschen Arbeitnehmerschaft (und teilweise wohl auch der DDR-„Werkstätigen“) geprägt haben:

(1.) Facharbeiter – auch sozialdemokratischer und kommunistischer Couleur – sowie mit ihnen die Gewerkschaften waren traditionell stolz auf deutsche Wertarbeit; sie sahen mit berufsständisch geprägtem Blick verächtlich auf die in den von Taylor und Ford propagierten Prinzipien gefangenen, zu maschinenartigen Bewegungen gezwungenen Arbeitskräfte herab.²⁵

25| Zum hohen Stellenwert des Signums „Deutsche Qualitätsarbeit“ für deutsche Facharbeiter vgl. vor allem Alf Lüdtke, *Eigen-Sinn. Fabrikalltag, Arbeitererfahrungen und*

(2.) Die Unterschichtung des reichsdeutschen Proletariats durch Fremdarbeiter sowie durch die im industriellen Arbeitseinsatz beschäftigten Kriegsgefangenen und KZ-Häftlinge leistete einem Denken Vorschub, dass nationale Zugehörigkeit einerseits und je nach „Rasse“ angeblich hohe oder geringe Leistungsfähigkeit bzw. –bereitschaft andererseits pauschal gleichsetzte. Infolge einer jahrelangen Gewöhnung daran, in der Belegschaftshierarchie an der Spitze zu stehen, inhalierten (neben überhaupt breiten Bevölkerungsschichten) auch deutsche Facharbeiter rassistische Prinzipien. Zugleich wurden die ethischen, auf dem Prinzip einer internationalen proletarischen Solidarität basierenden Normen der traditionellen Arbeiterbewegung vom NS-Regime und seinen Vorfeldorganisationen wie der DAF ab 1933 systematisch und mit partiellem Erfolg zum Verschwinden gebracht.

(3.) Schließlich spaltete der Fordismus – ab 1925, verstärkt dann ab 1936 sowie während des Krieges – die Arbeiterbeleg

schaften entlang der Geschlechterdifferenz in repetitive und monotone Teilarbeit am Band, für die (so der Tenor der Arbeitswissenschaften) Frauen besonders geeignet seien, und in eine vor allem von (deutschen) Männern getragene ‚neue Facharbeit‘ (Installation, Reparatur und Kontrolle zunehmend komplexer, tendenziell automatisierter Produktionsanlagen).

Diese Stigmatisierungen induzierten dauerhafte Wandlungen proletarischer Mentalitäten; sie trugen überdies zu fundamentalen ‚Modernisierungen‘ der Sozialkultur der Unterschichten bei, die im Verschwinden klassischer Arbeitermilieus ihren signifikantesten Ausdruck fanden. Auch von dieser Seite hat ein ab 1933 freilich zusätzlich in einen fatalen politisch-gesellschaftlichen Kontext eingebetteter deutscher (Kriegs-)Fordismus nachhaltig Auswirkungen gehabt.

Kontakt:

hachtmann@zzf-pdm.de

Politik vom Kaiserreich bis in den Faschismus, Hamburg 1993.