
AKKUMULATION

INFORMATIONEN DES ARBEITSKREISES FÜR KRITISCHE UNTERNEHMENS- UND
INDUSTRIEGESCHICHTE

Nr. 27/2009

„Jeder siebte lebt vom Auto“

Ein Forschungsprojekt zur Geschichte der Automobilwirtschaft (1945-1979)

Stephanie Tilly, Bochum

Die westdeutsche Nachkriegsprosperität ist eng mit einem dynamischen Wachstums- und Aufholprozess der bundesdeutschen Automobilindustrie verknüpft. Im Zeichen des „automobilen“ Wirtschaftswunders avancierte die Bundesrepublik in den 1960er Jahren rasch zum „Autoland“, in deren Volkswirtschaft die Automobilbranche eine Schlüsselposition einnahm.¹ Gemäß zeitgenössischer Einschätzung hing am Beginn der 1970er Jahre jeder siebte Arbeitsplatz direkt oder indirekt von der Automobilwirtschaft ab.²

Das Gewicht der Branche wird deutlich, wenn man sich die Verflechtung der Automobilindustrie mit anderen Industriezweigen vergegenwärtigt: Definitionsgemäß umfasst die Automobilindustrie nicht nur den Bau von Personenkraftwagen, sondern auch die Teile- und Zubehörindustrie und den Bau von Nutzfahrzeugen.³ Zudem strahlte (und strahlt) der Automobilbau über Kopplungseffekte weit auf andere Branchen aus – wie u. a. die Stahlindustrie, die elektrotechnische und die chemische Industrie.⁴

¹ Vgl. z.B. Sachs, W.: Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Hamburg 1984, S. 80ff.; Ruppert, W.: Das Auto, in: ders. (Hg.): Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge, Frankfurt a. M. 1993, S.119-161, hier 126ff.

² Tilly, S.: „Die guten Zeiten ... sind vorbei. Zum Verhältnis von Automobilindustrie, Politik und Automobilverband in den 1970er Jahren, in: Reitmayer, Morten und Rosenberger, Ruth (Hg.): Unternehmen am Ende des „goldenen Zeitalters“. Die 1970er Jahre in unternehmens- und wirtschaftshistorischer Perspektive, Bochum 2008, S. 209-232, hier: S. 224 sowie Bundesministerium für Wirtschaft (BMWi): Die Automobilindustrie in der Bundesrepublik Deutschland. Bedeutung, Struktur, Lage und Aussichten, Bonn 1974, S. 24.

³ Verband der Automobilindustrie: Jahresbericht 1973/74, Frankfurt a. M. 1974, S. 15.

⁴ Zu nennen ist auch das Kfz-Gewerbe, die Kraftstoffwirtschaft, der Straßenbau. Vgl. BMWi, Automobilindustrie, S. 21; Beckmann, Nils: Käfer, Goggos, Heckflossen. Eine retrospektive Studie über die westdeutschen Automobilmärkte in den Jahren der beginnenden Massenmotorisierung, Vaihingen 2006, S. 83ff.; Bäurle, P.: Die Entwicklung der Automobilindustrie in der Bundesrepublik Deutschland seit 1945, Stuttgart 1966, S. 59f.

Während der Prosperitätsphase übernahm die Automobilbranche so rasch die Rolle eines Führungssektors im Rostowschen Sinne.⁵ Vor diesem Hintergrund scheint die wirtschaftshistorische Beschäftigung mit diesem Industriezweig einen fruchtbaren Zugang zum Verständnis der Jahrzehnte von 1945 bis 1980 anzubieten. Auch die starke Außenhandelsorientierung der deutschen Automobilindustrie verweist auf einen konstitutiven Aspekt des exportgeleiteten Wachstumsmusters der Bundesrepublik seit den 1950er Jahren.

Trotz vielfältiger Forschungen zur Automobilindustrie nach 1945 kann der Kenntnisstand über die Wirtschaftsgeschichte der Branche in diesem Zeitraum noch immer als vergleichsweise unbefriedigend gelten. Zwar ist die grundsätzliche Einschätzung der wirtschaftshistorischen Bedeutung des Industriezweigs unumstritten, was sich nicht zuletzt in einem breiten automobilhistorischen Schrifttum widerspiegelt. Darüber hinaus fördert der summarische Blick auf den Forschungsstand jedoch ein höchst heterogenes Bild zutage.⁶ Zeitgenössische Studien aus den 1960er und 1970er Jahren haben zunächst meist Fragen der Marktordnung, des Wettbewerbs und künftiger Absatzchancen und Expansionspotentiale in den Blick genommen.⁷ Die Geschichte der größten Automobilhersteller ist zum Teil mit Jubiläums- oder Festschriftenliteratur, Sammelbänden oder Fallstudien erschlossen.⁸ Grundsätzlich wären hier aber gerade für die jüngeren Unternehmensgeschichten noch Lücken zu schließen: So bleiben z.B. systematische Unternehmensgeschichten für Opel oder Ford Deutschland ein Desiderat.⁹ Diese weißen Flecken spiegeln jedoch die durchaus ungleichmäßige archivarische Überlieferung der Automobilhersteller wider.¹⁰ Demgegenüber erreichen v. a. soziologische Forschungen zum arbeitsorganisatorischen Wandel, die Diskussion von alternativen Formen der Produktionsorganisation seit den 1980er Jahren und zukunftsfähige Entwicklungsperspektiven für die internationale Automobilindustrie eine nahezu unübersichtliche Fülle.¹¹

⁵ Rostow, W.W.: *Leading Sectors and the Take-Off*, in: ders. (Hg.): *The Economics of Take-Off into Sustained Growth*, London 1963, S.1-21; ders.: *The Process of Economic Growth*, 2. Auflage, New York 1962.

⁶ Siehe auch die Literaturdokumentation von Stephanie Tilly, Patrick Kresse und Peter Schuster, die unter www.rub.de/automobilprojekt verfügbar ist.

⁷ Bäurle, *Automobilindustrie*; Jürgensen, H. und Berg, H.: *Konzentration und Wettbewerb im Gemeinsamen Markt – Das Beispiel der Automobilindustrie*, Göttingen 1968.

⁸ Z.B. Behrens, W.: *Opel 1862-1962*, Rüsselsheim 1962; Lewandowski, J.: *Opel. Das Unternehmen. Die Automobile. Die Menschen*, Bielefeld 2000. Rosellen, H. P.: *Ford-Schritte in Deutschland 1945-1970*, Frankfurt 1988.

⁹ Für Ford sei auf den Sammelband über Ford in Europa hingewiesen, vgl. Bonin, Hubert und Tolliday, Stephen: *Ford 1903-2003*, 2 Bde., Paris 2003; für Opel auf Heyl, Bernd und Neugebauer, Andrea: „...ohne Rücksicht auf die Verhältnisse“. Opel zwischen Weltwirtschaftskrise und Wiederaufbau, Frankfurt 1997; für Daimler Benz auf Grunow-Oswald, E.: *Die Internationalisierung eines Konzerns: Daimler-Benz 1890-1997* Vaihingen 2006; Feldenkirchen, Wilfried: „Vom Guten das Beste“. Von Daimler und Benz zur Chrysler AG, Bd. 1: *Die ersten 100 Jahre (1883-1983)*, München 2003. Diese jüngeren Studien heben sich positiv vom Festschriften-Standard ab, gleichwohl fehlen z.T. auch hier analytische Fragestellungen. Vgl. für BMW Seidl, Jürgen: *Die Bayerischen Motorenwerke 1945-1969. Staatlicher Rahmen und unternehmerisches Handeln*, München 2002.

¹⁰ So besitzt z.B. die Adam Opel AG in Rüsselsheim kein Archiv i.e.S.; ähnliches gilt für Ford Deutschland.

¹¹ Hauptlinien sind die Debatte um sog. *lean production*, die Tendenzen zur Internationalisierung bzw. Globalisierung der Automobilindustrie. Vgl. u.a. die Studien von Jürgens, Ulrich und Malsch, Thomas; Dohse, Knut: *Moderne Zeiten in der Automobilfabrik. Strategien der Produktionsmodernisierung im Länder- und Konzernvergleich*, Berlin u.a. 1989; Boyer, Robert und Freyssenet, Michel: *The World that Changed the Machine*, Paris 1995; Dohse, Knuth u.a.: *Vom „Fordismus“ zum „Toyotismus“? Die Japan-Diskussion in der Automobilindustrie*, Berlin 1984 (WZB papers 218). Dohse, Knuth: *Reorganisation der Arbeit in der Automobilindustrie*, Berlin 1984 (WZB papers 220); Gerpisa: *Les trajectoires d'internationalisation des firmes de l'industrie automobile. Cinquième rencontre internationale*, Paris 1997; Pries, Ludger: *Auf dem Weg zu global operierenden Konzernen? BMW, Daimler-Benz und Volkswagen: Die drei „Großen“ der deutschen Automobilindustrie*, München 1999; ders.: *Transnationale Konzerne zwischen globaler Strategie und lokaler Einbettung. Das Beispiel der großen deutschen PKW-Hersteller*, in: Menzl, Marcus und

Aus wirtschafts- und unternehmenshistorischer Perspektive ist jedoch zu betonen, dass es nicht nur an einem wirtschaftshistorischen Branchenüberblick,¹² sondern auch an vielen empirischen Grundlagenstudien mangelt. Zudem fehlen untereinander anschlussfähige Fragestellungen, um die Bedeutung der Branche systematisch zu analysieren.

Vor diesem Hintergrund wurde am Lehrstuhl für Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte der Ruhr-Universität Bochum das Forschungsprojekt „Automobilindustrie im westdeutschen Wirtschaftswunder“ initiiert, das die spezifischen Erfolgsbedingungen der bundesrepublikanischen Automobilindustrie von der Prosperitätsphase bis hin zur krisenhaften Entwicklung in den 1970er Jahren in den Blick nimmt.¹³ In drei voneinander unabhängigen Studien – zu den Themen „Unternehmensfinanzierung“, „Industrielle Beziehungen“ und „Beziehungen zwischen PKW-Herstellern und Automobil-Zulieferern“ – sollen entscheidende Aspekte der wirtschaftshistorischen Entwicklung der Automobilbranche herausgearbeitet werden. Gleichwohl steht dabei auch die Krisentauglichkeit und potenzielle Wandlungsfähigkeit des automobilwirtschaftlichen Gefüges im Fokus.

Im Folgenden sollen nun einige Vorüberlegungen über die Leitfragen, die theoretischen Bezüge, die vorläufigen Ausgangsthesen des Projektverbundes sowie die Fragestellungen der einzelnen Forschungsvorhaben skizziert werden.

Europäische Automobilindustrie zwischen Boom und Krise

Das automobilhistorische Forschungsfeld besitzt, sofern man es nicht auf eine Produktgeschichte verengt, ausgesprochen aktuelle Bezüge. Dies mögen zunächst die massiven Absatzprobleme deutlich machen, mit denen sich traditionsreiche Automobilhersteller gegenwärtig auseinandersetzen müssen. Kommentare zur aktuellen Auto-Krise greifen nicht selten auf Argumentationsmuster zurück, die an zeitgenössische Situationsbeschreibungen der Krise von 1974/75 erinnern, als der Industriezweig nach dem ersten Ölpreisschock im Herbst 1973 mit massiven Absatzstockungen zu kämpfen hatte. Darauf wird zurückzukommen sein. Zugleich wird mit der aktuellen Auto-Krise und ihren möglichen Vorläufern die Frage nach der Anpassungsfähigkeit und der Adäquanz überkommener Strukturen eines volkswirtschaftlich bedeutsamen Industriezweigs berührt – dies verweist auf die historische Dimension.

Gegenwärtig wird in der Industriesoziologie die Frage nach einem „europaspezifischen Entwicklungsweg in der Automobilindustrie“¹⁴ mit Blick auf ihre Zukunftsfähigkeit diskutiert. Es spricht einiges für die These, dass sich der in jüngster Vergangenheit erfolgreich vollzogene

Mückenberger, Ulrich (Hg.): Der Global Player und das Territorium, Opladen 2002, S. 99-113.

¹² Eine Gesamtdarstellung des westdeutschen Automobilmarktes in den Jahren 1958-1966, die Überblickscharakter hat, bietet jedoch Beckmann, Käfer.

¹³ Die Projektgruppe ist organisatorisch verankert am Lehrstuhl für Unternehmensgeschichte der Ruhr-Universität Bochum und wird durch die Gerda-Henkel-Stiftung gefördert. Vgl. auch die Projekthomepage www.rub.de/automobilprojekt.

¹⁴ Ulrich Jürgens, Gibt es einen europaspezifischen Entwicklungsweg in der Automobilindustrie? Discussion Paper SP 2004-301, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (2004).

Strukturwandel in der europäischen Automobilwirtschaft als spezifisches, an die Rahmenbedingungen dieser Großregion angepasstes „Erfolgsmodell“ kennzeichnen lässt. Angesichts von Pfadabhängigkeiten und länderspezifischen industriestrukturellen und institutionellen Gegebenheiten setzt sich dieses „Modell“ jedoch zum Teil aus Bausteinen zusammen, die ihrerseits historisch gewachsen sind. Die Entstehung der „Bausteine“ des „Modells“ – z.B. die Strukturen und Beziehungen innerhalb der Automobilwirtschaft – ist jedoch nur punktuell erforscht. Hier setzt das Forschungsprojekt an.

Bislang vernachlässigt erscheinen die spezifischen Voraussetzungen für unternehmerisches Handeln innerhalb der Automobilwirtschaft, womit – in bewusst allgemeiner Formulierung – die Frage nach Pfadabhängigkeiten und nach der etwaigen Anpassung an neue Herausforderungen aufgeworfen ist. Anders ausgedrückt: Wenn man unter „Automobilwirtschaft“ sowohl die wichtigsten Erstanbieter am Automobilmarkt als auch die Zulieferindustrie versteht, lässt sich dann die deutsche Automobilwirtschaft als ein Netzwerk von Akteuren deuten, dem es mindestens bis in die späten 1960er Jahre gelang, ein mittelfristig stabiles, weltmarktfähiges „Erfolgsmodell“ zu entwickeln? Was waren die Bestimmungsfaktoren des erfolgreichen Aufstiegs zum „Autoland“ – kontrastiert im internationalen Vergleich? Und wann veränderten sich die Rahmenbedingungen dergestalt, dass die tradierten Handlungs- und Beziehungsmuster keine hinreichende Orientierung mehr boten?

Theoretische Bezüge

Dieser Fragenkatalog impliziert die Vorstellung von „Automobilwirtschaft“ als einem Handlungsfeld, das verschiedene Akteure unter vergleichbaren Rahmenbedingungen zusammenführt. Da sowohl die Vorstellung eines vollständig autonomen, umfeldunabhängigen Akteurs als auch das Konzept vollständig determinierter, umweltbedingter Handlungsweisen als realitätsfern und ahistorisch gelten kann, ist mit Granovetter von einer „Eingebettetheit“ (*embeddedness*) ökonomischer Handlungen in vielfältige Beziehungen und Regelsysteme auszugehen.¹⁵ Gleichwohl darf man annehmen, dass sich auf Branchen- und Unternehmensebene typische Konstellationen von Strategien, Akteuren und ihren Handlungsorientierungen identifizieren lassen. So mag es auch in den großen Automobilkonzernen phasenweise „typische“ Pakete von Strategien, Organisationsformen und Spielregeln geben oder gegeben haben. Für diese Überlegung hat die industriesoziologische Forschung das Konzept des „Produktionsmodells“ entwickelt.¹⁶ Darunter ist eine historisch gewachsene Kombination von Strategien, Praktiken, Organisationsformen und Beziehungen zu verstehen, die der Entwicklung von Unternehmen zugrunde liegt. Dabei geht es nicht nur um die Organisation der materiellen Produktion, sondern um die zugrundeliegende „sozio-produktive Konfiguration“.¹⁷ Dieser Begriff erscheint sicher angesichts seiner Vagheit in hohem Maße bestimmungsbedürftig, gleichwohl birgt er einen

¹⁵ Granovetter, Mark: Economic Action and Social Structure. The Problem of Embeddedness, in: American Journal of Sociology 91 (1985), S. 481-510; vgl. Berghoff, Hartmut: Moderne Unternehmensgeschichte, Paderborn u.a. 2004, S. 175.

¹⁶ Vgl. für die folgenden Ausführungen Boyer, Robert u. Michel Freyssenet: Produktionsmodelle. Eine Typologie am Beispiel der Automobilindustrie, Berlin 2003.

¹⁷ Ebd., 24f.

Fluchtpunkt für unternehmenshistorische Fragestellungen: Wenn als grundsätzliches Ziel unternehmerischen Handelns gelten kann, die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Unternehmens dauerhaft abzusichern, besteht in empirisch-historischer Perspektive die analytische Aufgabe darin, ex post die „sozialökonomischen Voraussetzungen und Charakteristika nachhaltig erfolgreicher Systeme zu identifizieren“.¹⁸ Die verallgemeinernde Sicht der Industriosozologie geht dabei jedoch nicht so weit, universale „Produktionsregime“ identifizieren zu wollen.¹⁹ Vielmehr sollen auf der Ebene von Großunternehmen spezifische, kohärente²⁰ Regelsysteme sichtbar werden, die unternehmerisches Handeln gestalten.

Für die Geschichte der Automobilindustrie im 20. Jahrhundert wurde mit diesem Ansatz eine sechsstufige Typologie von „Produktionsmodellen“ erstellt, die vom „Taylorismus“ bis zum „Hondaismus“ reicht.²¹ In wirtschaftshistorischer Sicht wirkt diese Formenlehre holzschnittartig verkürzt. Dennoch sei eingeräumt, dass der Ansatz sich nicht als lineare Abfolge unterschiedlicher Entwicklungsstufen (à la: vom Fordismus zur *lean production*)²² missverstanden wissen will. Vielmehr postuliert er, dass gemäß den unternehmenshistorischen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen durchaus unterschiedliche „Produktionsmodelle“ erfolgreich nebeneinander existieren – und dass sich nicht in deterministischer Manier der Weg zu einem künftigen, alternativlosen „Erfolgssystem“ herleiten lasse.

Mit Bezug auf neo-institutionenökonomische Ansätze könnte man die jeweiligen sozio-produktiven Konfigurationen auch als „unternehmensspezifische *governance*-Kompromisse“ beschreiben.²³ Damit sind bekanntlich die Bündel an Lenkungs-, Kontroll- und Regelungssystemen gemeint, die die Unternehmensprozesse gestalten. Die Steuerung von Unternehmen umfasst die Fertigung auf Basis der Produktionsorganisation, der Arbeitsbeziehungen, der Produktpolitik und des Vertriebs und folgt im Zeitverlauf durchaus wandelbaren „Profitstrategien“, die dem Produktionsmodell und den jeweiligen Marktbedingungen entsprechen. Als Akteure sind die Beschäftigten und die Unternehmensleitung, aber auch z.B. Anteilseigner, Kreditgeber, Aufsichtsräte, Gewerkschaften und Geschäftspartner involviert.²⁴

Die Annahme, dass die Großunternehmen der Automobilindustrie Entwicklungspfade herausbildeten, die sich ex post als „Produktionsmodelle“ deuten lassen, hilft dabei, die Unterschiede innerhalb der Automobilwirtschaft im Hinblick auf strategische Weichenstellungen der Unternehmen und die ihnen zugrunde liegenden Spielregeln im Zeitverlauf herauszuarbeiten. Zu fragen bleibt jedoch, wie welche Spielregeln entstehen und Stabilität gewinnen – oder sich verändern und schließlich an Relevanz verlieren. Die Frage nach der Wandelbarkeit von

¹⁸ So Ulrich Jürgens im Vorwort von Boyer/Freyssenet, Produktionsmodelle, S. 9.

¹⁹ Vgl. mit übergreifender Sicht etwa Abelshauer, Werner: Deutsche Wirtschaftsgeschichte seit 1945, München 2004, S. 39ff.

²⁰ Zur Notwendigkeit der „internen“ und „externen Kohärenz von Maßnahmen“ vgl. Boyer/Freyssenet, Produktionsmodelle, S. 14.

²¹ Ebd., S. 44f.

²² So die Lesart von Womack, James u.a.: Die zweite Revolution in der Autoindustrie. Konsequenzen aus der weltweiten Studie aus dem Massachusetts Institute of Technology, Frankfurt am Main u. New York 1991.

²³ Boyer/Freyssenet, Produktionsmodelle, S. 43.

²⁴ Gerpisa, Trajectories; Freyssenet, Michel u.a. (Hg.): One best Way? Trajectories and Industrial Models of the World's Automobile Producers, Oxford 1998.

Institutionen (bzw. die Erklärung des Wandels im Rahmen der ökonomischen Theorieangebote) stellt ein komplexes Problem dar, das ein gründlicheres Nachdenken erfordern würde, als hier aus Platzgründen geboten werden kann. Hier sei nur ein theoretischer Referenzpunkt stichwortartig erwähnt: Nach Siegenthalers konjunkturtheoretischen Überlegungen basiert wirtschaftlicher Wandel vor allem auf Lernprozessen, die entweder von Vertrauen in die herrschenden Regeln („Routinelernen“) oder aber von Vertrauensverlust und anschließendem „fundamentalen Lernen“ geprägt sind. Dabei offenbaren sich Vertrauen und Information der Akteure als zentrale ökonomische Determinanten. Neben „institutionelle Regelsysteme“ treten somit „kognitive Regelsysteme“, die im Zeitverlauf nicht stabil sind, sondern wandelbar – und die die besondere „sozioproduktive Konfiguration“ innerhalb der Automobilindustrie ebenfalls geprägt haben mögen. Für die Automobilwirtschaft erscheint die Annahme plausibel, dass die Akteure im Untersuchungszeitraum ähnlichen situativen Herausforderungen ausgesetzt waren, die sie mit individuellen Lern- und Anpassungsprozessen beantworteten.

Die Skizze zu den theoretischen Bezügen hat somit einige Grundannahmen vorgestellt, die die drei Projekte des Verbundes teilen – bei aller Verschiedenheit des Erkenntnisinteresses der jeweiligen Studien im Detail. Die stilisierte Sequenz von „Erfolgssystemen“ – wie z.B. die Entwicklung vom Fordismus zu einem durchaus bestimmungsbedürftigen „Post-Fordismus“ – kann als mögliche Trendhypothese unterstellt werden, die mit bestimmten Akteurskonstellationen und Regelkompromissen verbunden ist. Dieser modellhaft skizzierte unternehmensstrategische Wandel wird jedoch historisch-empirisch wohl eher als gradueller und konflikthafter Prozess greifbar sein und muss nicht zwangsläufig als intendierter, gesteuerter Prozess ablaufen. Stattdessen ist es realitätsnäher, von einer Überlagerung externer Rahmenbedingungen und interner Entwicklungen auszugehen (Generationenwechsel, Managementkonzepte usw.). An dieser Stelle ist auch der Themenkomplex „Amerikanisierung“ anzusprechen, da die Bedeutung des US-amerikanischen Vorbilds für den Durchbruch zur Massenkonsungesellschaft, den Bedeutungswandel des Produkts Automobil und die Etablierung der Automobilwirtschaft bzw. der Automobilindustrie als Leitsektor sicher nicht überschätzt werden kann.²⁵

Unternehmensfinanzierung in der Automobilindustrie im „Wirtschaftswunder“

Die Finanzierungspolitik der Großunternehmen der Automobilindustrie ist Gegenstand des Promotionsvorhabens von Peter Schuster.²⁶ Sie beinhaltet eine zentrale Dimension der automobilwirtschaftlichen Konstellation: die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilhersteller hing unter sich wandelnden Marktbedingungen von ihrer realisierten Investitionspolitik ab. Die Finanzierung der

²⁵ Kleinschmidt, Christian: Der produktive Blick. Wahrnehmung amerikanischer und japanischer Management- und Produktionsmethoden durch deutsche Unternehmer 1950-1985, Berlin 2002; Hilger, Susanne: "Amerikanisierung" deutscher Unternehmen. Wettbewerbsstrategien und Unternehmenspolitik bei Henkel, Siemens und Daimler-Benz (1945/ 49-1975), Stuttgart 2004; allgemein Berghahn, Volker: Unternehmer und Politik in der Bundesrepublik, Frankfurt am Main 1985; vgl. auch Sabel, Hermann: Höhen und Tiefen in der Geschichte der Unternehmen der Fahrzeugindustrie, in: Pohl, Hans (Hg.): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Stuttgart 1988, S. 142-190.

²⁶ Der vollständige Arbeitstitel lautet: „Unternehmensfinanzierung in der Automobilindustrie im „Wirtschaftswunder“ (1945/48-1966). Bundesrepublik Deutschland und Großbritannien im Vergleich.“

Investitionen war an die institutionellen Gegebenheiten angepasst und reflektierte dabei die Struktur der Kapitalmärkte und die allmähliche Konsolidierung des Universalbankensystems in den 1950er Jahren. Bezogen auf das Konzept des „Produktionsmodells“ sind Investitionsentscheidungen elementare Bausteine des oben beschriebenen *governance*-Kompromisses und spiegeln die unternehmensspezifische „sozioproductive Konfiguration“, d.h. die Mischung aus sozialen, technischen und institutionellen Voraussetzungen wider. Investitionen und ihre Finanzierung gehören zur strategischen Praxis der Unternehmensführung, die in alle operativen Bereiche des idealtypischen *productive models* (Profitstrategie, Produktpolitik, materielle Produktion, Vertrieb etc.) hineinragt und sich auf den Konsens aller involvierten Akteure stützen muss.

Zugleich verspricht der vorgesehene Vergleich mit der britischen Automobilindustrie eine fruchtbare Erweiterung der Perspektive. Zwischen 1948 und 1960 expandierte die deutsche Automobilindustrie in bemerkenswerter Weise und löste gegen Ende der 1950er Jahre Großbritannien als führende Exportnation ab.

Die britische Wirtschaft konnte im betrachteten Zeitraum nicht mehr mit den größten kontinentalen Volkswirtschaften mithalten und fiel trotz steigender Realeinkommen allmählich zurück. So lagen die Wachstumsraten des realen Volkseinkommens in Großbritannien im Zeitraum 1959-1964 bei etwa 2,4 Prozent, während das Volkseinkommen in Westdeutschland im selben Zeitraum um über sieben und in Frankreich um knapp fünf Prozent gewachsen war.²⁷ Die nachlassende Dynamik spiegelte sich in der Leistungsfähigkeit der britischen Automobilindustrie wider. Während der Produktionsausstoß der westdeutschen Automobilindustrie noch in der zweiten Hälfte mit einem jährlichen Plus von 4,6 Prozent weiterhin wuchs, setzte in der britischen Automobilindustrie bereits ein rückläufiger Prozess ein. So schrumpfte die Zahl der produzierten Einheiten zwischen 1964 und 1969 jährlich um etwa 1,7 Prozent.²⁸ Vor diesem Hintergrund bietet sich das britische Fallbeispiel als geeignete Vergleichsfolie an.

Am Beispiel eines ausgewählten Unternehmensamples der britischen und westdeutschen Automobilindustrie sollen die Investitionspolitik und die Finanzierung der Automobilproduktion untersucht werden. Ziel ist es, die unterschiedlichen Formen der Finanzierungs- und Investitionspolitik zu erklären. Warum fiel die britische Automobilindustrie gegen Ende der 1950er Jahre hinter die westdeutsche Konkurrenz zurück? Und warum gewannen innerhalb eines Landes und innerhalb einer Branche abweichende Muster der Unternehmensfinanzierung an Kontur, obwohl doch alle Unternehmen unter den Bedingungen desselben institutionellen Kontextes handelten?

Der relative Erfolg der westdeutschen Automobilproduzenten gegenüber der britischen Konkurrenz ist insofern überraschend, als im Hinblick auf die Ausgangslage aus der Perspektive des Jahres

²⁷ Youngson, A.: Großbritannien 1920-1970, in: Cipolla, C. M. (Hg.): Europäische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 5 Stuttgart/New York 1986, S. 139-173, hier S. 143. Vgl. auch Lindlar, Ludger: Das mißverständene Wirtschaftswunder. Westdeutschland und die westeuropäische Nachkriegsprosperität, Tübingen 1997 und Pollard, Sydney: The Wasting of the British Economy, New York 1982.

²⁸ Bardou, Jean-Pierre und Canaron, Jean-Jacques ; Fridenson, Patrick und Laux, James N.: Die Automobil-Revolution. Analyse eines Industriephänomens, Gerlingen 1989, S. 129; vgl. auch Dunnet, Peter: The Decline of the British Motor Industry. The Effects of Government Policy 1945-1979, London 1980.

1948 eher eine langfristige Dominanz der britischen Automobilindustrie zu erwarten gewesen wäre. Gleichwohl wichen Markterfolg und Finanzierungsstrategien der Unternehmen erheblich voneinander ab: Während z.B. die Volkswagenwerke kaum auf Fremdkapital angewiesen waren, geriet die BMW AG gegen Ende der 1950er Jahre in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten. Auch der Bremer Automobilproduzent Borgward litt unter Liquiditätsschwierigkeiten und musste zu Beginn der 1960er Jahre Konkurs anmelden.

Industrielle Beziehungen in der Automobilindustrie 1957-1977

Die Industriellen Beziehungen, Thema des Dissertationsprojekts von Anna Balzer,²⁹ sind ebenfalls konstitutiv für die Identifizierung eines Produktionsmodells und die Rekonstruktion der „Prosperitätskonstellation“. Sie stehen auf der Makro- oder Mesoebene als Chiffre für ein bestimmtes institutionelles Arrangement, das die außergewöhnliche Prosperitätsphase der bundesrepublikanischen Wirtschaft in den 1950er und 1960er Jahren entscheidend beeinflusst haben dürfte.³⁰ Umgekehrt wäre zu fragen, ob das Ende der außerordentlichen Wachstumserfolge zu Beginn der 1970er Jahre mit einem veränderten institutionellen Arrangement für die Industriellen Beziehungen korrelierte. Zudem formen die Industriellen Beziehungen oder, wie es auf der Mikroebene richtiger heißt, der Arbeitsbeziehungen, das unternehmensspezifische Produktionsmodell in entscheidendem Maße. In der konkreten Entwicklung der Arbeitnehmer und Arbeitgeberbeziehungen mitsamt der zugrundeliegenden Regelsysteme und Anreizmechanismen lässt sich besonders deutlich der Kompromiss fassen, welcher der Steuerung eines Unternehmens zugrunde liegt, wenn sich die am Unternehmenserfolg beteiligten Akteure gemäß den Ausgangsvoraussetzungen und situativen Bedingungen für eine bestimmte Strategie entscheiden.

Auch für dieses Forschungsvorhaben erscheint der Kontrastvergleich mit dem britischen Fallbeispiel sinnvoll. Dass sich die Entwicklungspfade der westdeutschen und britischen Automobilindustrie mehr und mehr unterschieden, zeigte sich auch an Struktur und Praxis der Beziehungen zwischen Kapital und Arbeit. So wird im Rahmen dieses Vorhabens – zunächst am Beispiel der BMW AG, der Daimler-Benz AG, der Volkswagen GmbH sowie der Nuffield-Gruppe, der Standard Motor Company und Jaguar³¹ – zu untersuchen sein, inwieweit die unterschiedliche Ausgestaltung industrieller Beziehungen in westdeutschen und britischen Unternehmen als Erklärung für die disparate Branchenentwicklung der britischen und der westdeutschen Automobilindustrie fungieren kann. Warum etablierten sich zwischen 1945 und 1977 in den untersuchten Unternehmen divergierende Muster der Industriellen Beziehungen? Und wie beeinflussten diese spezifischen Beziehungspraktiken den kommerziellen Erfolg des jeweiligen Unternehmens? Wenn anzunehmen ist, dass harmonische Industrielle Beziehungen Transaktionskosten senken, wie lässt sich die Persistenz konfliktorientierter Beziehungen erklären?

²⁹ Der vollständige Titel des Dissertationsprojekts lautet: Industrielle Beziehungen in der Automobilindustrie 1945-1977. Die Bundesrepublik Deutschland und Großbritannien im Vergleich.

³⁰ Vgl. z.B. Burkart Lutz: Der kurze Traum immerwährender Prosperität, Frankfurt am Main u. New York 1984, der der Berücksichtigung von Arbeitnehmerinteressen durch den Ausbau des Wohlfahrtsstaates entscheidendes Gewicht für das wirtschaftliche Wachstum beimaß.

³¹ Möglicherweise ist das Unternehmenssample auf Basis publizierter Quellen noch zu ergänzen.

So wird zunächst die These vertreten, dass die Praxis der Industriellen Beziehungen zwar entscheidend durch den nationalen Kontext geprägt, aber keinesfalls durch diesen dergestalt determiniert wurde, dass sich "nationale Muster" identifizieren lassen. Ein entscheidender Einflussfaktor wird auf Unternehmens- und Branchenebene vermutet.

„Stumme Diener der Automobilindustrie“? Die Automobil-Zulieferindustrie 1945-1979

Die Studie über die Automobil-Zulieferer und ihre Beziehungen zu den PKW-Herstellern, Gegenstand des Habilitationsvorhabens der Verfasserin, rückt nun eine Besonderheit der automobilwirtschaftlichen Wertschöpfungskette in den Fokus der Analyse. Die Auslagerung wesentlicher Teile der Produktionskette auf externe Zulieferer ist ein Merkmal, das den Strukturwandel der Automobilindustrie kennzeichnet und diesen Industriezweig von anderen Branchen abhebt – wie z.B. von der vertikal integrierten Schwerindustrie in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Nur über die systematische Betrachtung des Beziehungsgeflechts zwischen vor- und nachgelagerten Produktionsstufen lassen sich die Kopplungseffekte innerhalb der Automobilindustrie im Sinne der eingangs präsentierten Definition des Industriezweigs angemessen berücksichtigen und damit ein „automobilwirtschaftlicher“ Strukturzusammenhang überhaupt fassen. Macht- und Abhängigkeitsverhältnisse, aber auch kooperative Aushandlungsprozesse sind eine zentrale Dimension der „sozioproduktiven Konfiguration“ der Automobilindustrie. „Profitstrategien“,³² allgemeine Produktionsorganisation und Produktpolitik drücken sich auch in der Beziehung zwischen Hersteller und Zulieferern aus, die ihrerseits zugleich historisch gewachsen sind und durch institutionelle Regelsysteme mitgeformt werden. Die wechselseitigen Interdependenzen sind somit für die Untersuchung der spezifischen Erfolgsvoraussetzungen der Automobilindustrie von grundlegendem Interesse.

Der bemerkenswerte Wachstumsprozess, den die westdeutsche Automobilindustrie nach 1945 durchlief und der sie zu einem der führenden Automobilproduzenten der Welt avancieren ließ, setzte eine flexible und leistungsfähige Zuliefererindustrie voraus. Immerhin bestand ein Automobil – gemessen an den Bruttoproduktionswerten – schätzungsweise zu mehr als der Hälfte aus zugelieferten Teilen.³³ Als „stumme Diener der Automobilindustrie“³⁴ standen die Zulieferer wirtschaftshistorisch jedoch zumeist im Schatten der PKW-Hersteller. So ist nicht nur die Unternehmensgeschichte einiger höchst erfolgreicher Zuliefer-Unternehmen – wie beispielsweise Eberspächer, Mahle, Hella – bemerkenswert unerforscht, auch die Beziehung zwischen Herstellern und Zulieferern blieb weitgehend außerhalb des Erkenntnisinteresses für historische Fragestellungen. Hier setzt das Forschungsvorhaben an, das systematisch die bislang vernachlässigten Wachstumsimpulse der Zulieferer – als *backward linkages* für die

³² Boyer/Freyssenet, Automobilindustrie, S. 38ff.

³³ Vgl. für viele z.B. Berg, Hartmut: Automobilindustrie, in: Oberender, P. (Hg.): Marktstruktur und Wettbewerb in der Bundesrepublik Deutschland, München 1984, S. 170-215, hier 185.

³⁴ So ein zeitgenössischer Beobachter in der FAZ, zitiert nach Petzold, I.: Die Zulieferindustrie. Eine betriebswirtschaftliche Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung der industriellen Zulieferbetriebe zur Automobilindustrie, Berlin Diss. 1968; vgl. für das Attribut der „verlängerten Werkbank“ auch Der Volkswirt, Nr. 48, 3.12.1965, S. 2619.

Branchengeschichte – berücksichtigen soll. Dabei wirft die komplizierte Abhängigkeitsbeziehung zwischen PKW-Herstellern und ihren Zulieferern zahlreiche Fragen auf und bietet zugleich methodische Anknüpfungspunkte. So ist anzunehmen, dass die Anpassungsfähigkeit dieser Beziehung als wichtige Erfolgsvoraussetzung während des Expansionsprozesses gedeutet werden kann. Umgekehrt wäre zu fragen, wie Phasen der krisenhaften Entwicklung auf Zulieferbeziehungen zurückwirkten. Dabei kann der Wandel der automobilwirtschaftlichen Aufgabenteilung, der langfristig bekanntlich auf die Idee der „schlanken Produktion“ zusteuerte, auch in seiner historischen „Gewordenheit“ transparent werden.

Gemeinsame Leitfragen des Projektverbunds

Summarisch lauten die Orientierungsfragen für alle Themenfelder somit in allgemeiner Formulierung: Wie sind die gesamtwirtschaftlichen und die branchenbezogenen institutionellen Regelsysteme beschaffen? Wie sehen die *governance*-Strukturen³⁵ innerhalb der Automobilwirtschaft aus? Wie wirkt der institutionelle Kontext auf die Unternehmen zurück? Gibt es eine Entsprechung zwischen der Form des unternehmensspezifischen Steuerungskompromisses und der gewählten (idealtypischen) Profitstrategie? Zusammengefasst formuliert: Wie wurden die beteiligten sozialen Akteure dazu mobilisiert, das dem Kompromiss zugrundeliegende Arrangement zu tragen und ihr Handeln am Unternehmenserfolg auszurichten?

Dabei ist das Attribut „Erfolg“ eher als theoretisches Konstrukt denn als hartes quantifizierbares Bewertungskriterium zu verstehen. Auch Unternehmenskrisen, strategische Fehlentscheidungen, Marktaustritte oder friktionsbehaftete Anpassungszwänge sind für die Analyse unverzichtbar, um die historischen Voraussetzungen einer „Prosperitätskonstellation“ zu untersuchen. Es geht also keineswegs darum, den etwaigen Fortbestand eines Unternehmens mit „Erfolg“ gleichzusetzen und in banaler Retrospektive „Erfolgsgeschichten“ nachzuerzählen. Da der Unternehmenserfolg innerhalb der Wettbewerbswirtschaft jedoch systemadäquat als zentrales Ziel des Wirtschaftens unterstellt werden kann, muss er in der wirtschaftshistorischen Perspektive als Analysedimension modelliert werden. Für die Periodisierung heißt das, dass auch die Herausforderungen der frühen 1970er Jahre – Ölpreisschock, Stagflation – als Übergangsphase von einer Phase außergewöhnlichen Wirtschaftswachstums hin zur ökonomischen „Normalität“³⁶ bei zwei Teilstudien in den Blick genommen werden. Nur so kann die Frage der Kontinuität oder Diskontinuität, der historischen Einmaligkeit oder eventueller Fortschreibung über den Untersuchungszeitraum hinaus angesprochen werden.

³⁵ Vgl. zum Begriff der *governance*-Strukturen, d.h. der Kontroll- bzw. Beherrschungsstrukturen Williamson, Oliver: Die ökonomischen Institutionen des Kapitalismus, Tübingen 1990.

³⁶ Es sei hier lediglich angemerkt, dass auch die Vorstellung einer kontinuierlichen, normalen industriewirtschaftlichen Entwicklung – damit auch das „Einschwenken“ auf einen „normalen“ Wachstumspfad eine durchaus umstrittene These ist, der implizite Prämissen zugrunde liegen. Dieser Problemzusammenhang kann hier nicht ausführlicher diskutiert werden.

Ausblick: Tagung „Automobilwirtschaft im langen 20. Jahrhundert“

Welche Formen die Herausforderungen des Marktes im Zeitverlauf für die Akteure der Automobilwirtschaft konkret annehmen können, ist derzeit am Beispiel der Automobilhersteller leicht zu veranschaulichen. Gegenwärtig werden wirtschaftspolitische Stützungsmaßnahmen für die Automobilbranche kontrovers diskutiert. Jedoch bergen das aktuelle Krisenszenario und die Krisendiskussion um die Automobilbranche mehr historischen Gehalt als die bloße Aktualisierung formelhaft geführter ordnungspolitischer Kontroversen. Wie oben angedeutet, scheint der „Schock der Auto-Krise“ (FAZ, 22.11.08) einerseits die historisch gewachsenen Strukturen in der Automobilwirtschaft unter erheblichen Anpassungsdruck zu setzen, während die Wahrnehmung von Ursachen, Verlauf und prognostizierten Folgen der Krise erstaunliche Parallelen zur Auto-Krise von 1974/75 aufweist. Dazu gehört z.B. der derzeit oftmals angeführte Befund einer verfehlten, marktfernen Produktpolitik der Automobilhersteller, die anscheinend umwelt- und ressourcenpolitische Erfordernisse vernachlässigten; aber auch der Befund einer „Kundenkrise“ angesichts der Unsicherheit über die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung im allgemeinen sowie über die Stellung des Automobils in der Gesellschaft im besonderen. Das Auto sei „in Verruf geraten“, bilanziert die Frankfurter Allgemeine Zeitung mit Blick auf die aktuelle Situation und diagnostiziert eine generelle „Krise des Automobils“.³⁷ Mit ähnlicher Wortwahl hatten zeitgenössische Beobachter schon 1974 eine „Tendenzwende“ im Umgang mit dem Auto konstatiert.³⁸ Hinzu kommt die Sorge traditionsreicher Automobilhersteller vor dem Verlust von Marktanteilen an neue Anbieter auf dem Weltmarkt, schließlich sei auch der relative Bedeutungszuwachs der sogenannten „emerging markets“ genannt.

Diese Stichpunkte verweisen auf die Historizität von Branchenproblemen und Anpassungszwängen und erinnern daran, dass das Handlungsfeld Automobilwirtschaft wohl nur ausschnitthaft aus der Perspektive des „automobilen Wirtschaftswunders“ zu erschließen ist. Die außergewöhnliche Wachstumsphase lässt sich als ein Sonderfall interpretieren, der gleichwohl die Strukturen und Praktiken in der Automobilwirtschaft entscheidend geprägt hat. Doch reichte der Entwicklungspfad der Automobilindustrie weit darüber hinaus und umfasste das „lange 20. Jahrhundert“. Vor diesem Hintergrund möchte die Projektgruppe eine Tagung organisieren, die sich mit der Geschichte der Automobilwirtschaft im 20. Jahrhundert auseinandersetzt und die im Frühjahr 2010 stattfinden soll. Ein Skizze der Tagungsschwerpunkte sowie ein „Call for papers“ werden demnächst veröffentlicht.³⁹ Der Blick in die inzwischen mehr als ein Jahrhundert umfassende Branchengeschichte verspricht interessante Einblicke zum Formwandel des Industriezweigs zwischen Prosperität und Krise.

³⁷ FAZ, 22.11.08, S. 1.

³⁸ Automobilwirtschaft, Februar 1974, S. 5.

³⁹ Für Anfragen zur Tagung steht die Verfasserin gerne zur Verfügung.

Der Mensch als Maschine.

Anthropologische Weltbilder als Ordnungsmuster in der deutschen Industrie 1919-1936. Eine Projektskizze

Linda Reschke, Trier

„Das war kein Mensch mehr“: Industriearbeit in der Kritik

„Von dem Arbeiter sah man nur Rücken und Beine und hatte den Eindruck bei all dem Lärm, daß sein Körper in irgendeinem fürchterlichen Folterinstrument stecke. Dieses Schauspiel machte mir starken Eindruck, es erschien mir irgendwie tragisch. Das war kein Mensch mehr, der eine Maschine bediente – sein ganzer Körper schien ein Stück dieser Maschine zu bilden, in der er verschwand, ertränkt in ihrem infernalischem Lärm.“¹

Mit diesen Worten beschrieb Hyacinthe Dubreuil, Funktionär des französischen allgemeinen Gewerkschaftsbundes Confédération générale du travail (CGT), 1929 seine ersten Eindrücke von der industriellen Massenproduktion bzw. Fließbandarbeit in den amerikanischen Ford-Werken. Deren Organisationsprinzip wurde unter dem Begriff Fordismus bekannt und in einem Atemzug mit den betriebswissenschaftlichen Lehrsätzen von Frederic W. Taylor genannt. Noch vor dem Erscheinen der deutschen Übersetzung druckte die konservative Kulturzeitschrift „Europäische Revue“ bereits einen Auszug aus Dubreuil's Erfahrungsbericht.² Die Veröffentlichung spiegelt das Interesse und den gesellschaftlichen Diskussionsbedarf über amerikanische Produktionsregime und die Organisation sowie Rationalisierung der deutschen Industrie gegen Ende der Weimarer Republik. Der zunehmenden Maschinisierung des Herstellungsprozesses wurde kritisch begegnet, indem ihr die Tendenz zur „intellektuellen Unterforderung“ des Arbeiters durch Repetitivarbeit oder gar seine „Versklavung“ durch die „Arbeit an der Kette“ unterstellt wurde.³ Durch seine Wortwahl verleiht Dubreuil jedoch einer viel markanteren Erfahrung Ausdruck, die in der Zwischenkriegszeit um sich griff: dem Empfinden, dass Menschen in der modernen Gesellschaft zunehmend zu seelenlosen „Maschinen“ degradiert wurden.

¹ Dubreuil, Hyacinthe: Vor amerikanischen Maschinen, in: Europäische Revue 6,1 (1930), S. 372-384, hier S. 380.

² Ders.: Standards. Le travail américain vu par un ouvrier français, Paris 1929 (dt. Übersetzung: Arbeiter in USA, Leipzig 1930).

³ Vgl. Klautke, Egbert: Unbegrenzte Möglichkeiten. „Amerikanisierung“ in Deutschland und Frankreich (1900-1933), Stuttgart 2003, S. 222-224 sowie Dubreuil, Maschinen, S. 375.

Im Gegensatz zu diesem eher metaphorischen Gebrauch des Begriffs „Maschine“ bezieht sich Dubreuil in seinem USA-Bericht auf eine konkrete Situation am Arbeitsplatz: Der Arbeiter, den er beobachtet, sei „kein Mensch mehr“; in seiner Wahrnehmung als außenstehender Betrachter scheint sein Körper vielmehr „ein Stück [einer] Maschine zu bilden“, welches ein „tragisches“, mitleiderweckendes Schicksal sei. Der Anblick der Maschine selbst löse bei ihm widersprüchliche Gefühle aus – sowohl „Entsetzen“ als auch „Neugier“. Dubreuil revidiert diesen ersten Eindruck zwar, indem er den Arbeitsplatz tauscht und die zu bedienende Maschine nun selbst näher kennen- und zu bedienen lernt.⁴ Doch macht er sich keine Illusionen darüber, wie die Situation auf Außenstehende („Laien“) wirken müsse: Diesen würden leicht „Illusionen“ bzw. Fehleinschätzungen über Arbeitsweisen und -bedingungen, den Umgang mit technischen Geräten und deren Auswirkungen auf Körper und Geist von Arbeitern unterlaufen, da sie „nicht gewöhnt sind, mit [Maschinen] umzugehen“ und ihnen „jede tiefere Arbeitserfahrung fehlt“.⁵

Ohne dass Dubreuil sie genau benennt, handelt es sich bei diesen Vorannahmen durch Außenstehende vor allem um Zukunftsannahmen und -ängste, welche die „Maschinisierung des Menschen“ und eine „Technisierung der Gesellschaft“ prognostizierten. Er kritisiert damit eine auf Vorurteilen gegenüber den modernen Produktionsmethoden beruhende Wahrnehmung, die in verschiedenen gesellschaftlichen Teilsystemen während der Zwischenkriegszeit virulent war und politische Strömungen des linken wie rechten Spektrums sowie wissenschaftliche und kulturelle Kreise beeinflusste, die sich allesamt um die Neubestimmung des problematisch gewordenen Verhältnisses zwischen Mensch und Maschine bemühten.⁶

Von der Mechanisierung des Körpers zur Normierung des Menschen

Wie prävalent die mentale Verknüpfung zwischen Körpern und Maschinen noch immer ist, zeigt neben dem Beispiel von Hyacinthe Dubreuil nicht zuletzt auch ein aktuelles Zitat: Am 14. April 2008 veröffentlichte „Der Spiegel“ ein Interview mit der zweiunddreißigjährigen Turnerin Oksana Tschussowitina. Angesichts ihres für den Hochleistungssport erstaunlichen Alters und dem Antritt ihrer fünften Olympiade im Sommer 2008, stellte der Interviewer folgende Frage: „Ist Ihr Körper eine Maschine?“ – Tschussowitina verneinte und betonte die Bedeutung der psychisch-mentalenen Voraussetzungen ihrer sportlichen Leistung wie etwa die Freude am Sport sowie den stabilen familiären Rückhalt.⁷

⁴ Vgl. Fußnote 1 sowie ebenda, S 381: „Jetzt bekam ich einen Eindruck, ganz verschieden von dem, den ich als außenstehender Betrachter gehabt hatte. Ich merkte sofort, daß die ganze Furchtbarkeit der Szene [...] völlig verschwunden war.“

⁵ Ebenda, S. 378f.

⁶ Vgl. übergreifend Emmerich, Wolfgang und Wege, Carl (Hg.): Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, Stuttgart 1995.

⁷ Vgl. „Das sind doch Kinder.“ Europameisterin Oxana Tschussowitina, 32, über das Geheimnis ihrer außergewöhnlichen Karriere, in: Der Spiegel 16/14.04.2008, S. 135.

Die Herangehensweise des Interviewers, den Körper der Turnerin mit einer gut funktionierenden, nimmer müden Maschine zu vergleichen und der ungewöhnlich langen Karriere somit ein anschaulich zu vermittelndes Erklärungsmodell zugrunde zu legen, verweist auf die Latenz einer kulturellen Figur und eines anthropologischen Weltbildes, in dem der „Mensch als Maschine“ im Mittelpunkt des Denkens steht.⁸ Besonders die Verknüpfung von mechanistischen Ansichten über den Körper mit dem modernen Leistungssport geht auf den ausgedehnten Körperdiskurs der Weimarer Republik zurück.⁹

In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg stellte die Verarbeitung der – besonders durch die Erfahrung technischer Gewalt in den Materialschlachten geprägten – Kriegserlebnisse und die Auseinandersetzung mit den Bedingungen ökonomischer Rationalisierung den Hintergrund für ein neues Körperverständnis und -gefühl dar, dessen Wurzeln jedoch bis zur Mitte des 19. Jahrhundert zurückreichen.¹⁰ Der Idealtyp mußte sich an den Herausforderungen der modernen, industrialisierten und urbanisierten Umwelt messen lassen, und das Äquivalent zu „Funktions-tüchtigkeit“, „Kraft“ und „Leistungsfähigkeit“ schien in Form der „Maschine“ greifbar. Körperpraktiken wie Gymnastik, Sonnenbäder und eine besondere Hautpflege zielten daher nicht allein auf ästhetische und hygienische Aspekte, sondern auch auf eine „Stählung und Panzerung des Körpers“, auf „Abhärtung“ und Regelung des „Energiehaushaltes“ gemäß der thermodynamischen Naturwissenschaft.¹¹ Gerade letztere hatte sich für die Physiologie als attraktive Forschungsgrundlage herausgestellt. Dem neuen Verständnis zufolge setzte sich der menschliche Körper aus chemisch beschreibbaren Teilen zusammen, welche durch Energie bzw. Elektrizität in Bewegung gesetzt wurden. In den Laboren der Physiologen wurde er zu einer „nach den Gesetzen der Physik und Chemie funktionierenden Elektro-Maschine“. Die experimentell nachweisbaren, energetischen Grundprinzipien boten sich besonders in der Arbeitsphysiologie als naturwissenschaftlich-philosophischer Kitt an, mit dem sich Kosmos, Körper und industrielle Arbeit universal aufeinander beziehen ließen.¹²

So hatten sich seit etwa 1850 im universitären Bereich neue Wissenschaftszweige entwickelt, welche mit Hilfe der Verwissenschaftlichung und Objektivierung des Körpers darauf abzielten, die industrielle Produktion mittels präziser Studien von Bewegungs- und Arbeitsabläufen zu steigern und die Gefahr chronischer Überbelastung von Arbeitern zu vermeiden. In diesem Zusammenhang wurde der menschliche Körper auf eine Ansammlung von mechanischen Systemen reduziert.

⁸ Vgl. Druх, Rudolf: Der literarische Maschinenmensch und seine technologische Antiquiertheit. Wechselbeziehungen zwischen Literatur- und Technikgeschichte, in: Dresdener Beiträge zur Geschichte der Technikwissenschaften 29.2004, S. 3-19. Ebenso Rabinbach, Anson: Motor Mensch. Kraft, Ermüdung und die Ursprünge der Moderne, Wien 2001 sowie Sarasin, Philipp: Reizbare Maschinen. Eine Geschichte des Körpers 1765-1914, Frankfurt a. M. 2001.

⁹ Einen aktuellen Forschungs- und Literaturbericht zu diesem Komplex bietet Siemens, Daniel: Von Marmorleibern und Maschinenmenschen. Neue Literatur zur Körpergeschichte in Deutschland zwischen 1900 und 1936, in: Archiv für Sozialgeschichte 47 (2007), S. 639-682.

¹⁰ Vgl. Cowan, Michael und Sicks, Kai Marcel: Technik, Krieg und Medien. Zur Imagination von Idealkörpern in den zwanziger Jahren, in: dies. (Hg.): Leibhaftige Moderne. Körper in Kunst und Massenmedien 1918 bis 1933, Bielefeld 2005, S. 13-29 sowie Sarasin, Philipp und Tanner, Jakob: Physiologie und industrielle Gesellschaft. Bemerkungen zum Konzept und zu den Beiträgen dieses Sammelbandes, in: dies. (Hg.): Physiologie und industrielle Gesellschaft. Studien zur Verwissenschaftlichung des Körpers im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a. M. 1998, S. 12-43.

¹¹ Vgl. Möhring, Maren: Der bronzene Leib. Die FKK-Ästhetik in der Weimarer Republik, in: Cowan, Michael und Sicks, Kai: Leibhaftige Moderne, S. 200-216, hier besonders S. 207 u. 210f.

¹² Vgl. Sarasin, Philipp und Tanner, Jakob: Physiologie, S. 26-33 (Zitat S. 27).

Er sollte zunehmend besser in die technologisierte und mechanische Arbeitsumwelt integriert, die Arbeitsleistung rationalisiert und maximiert werden.¹³ Neben der Physiologie etablierte sich zum Beispiel auch die industrielle Psychotechnik als ein Berufsfeld für Experten. Diese Entwicklung kann unter dem Schlagwort der „Verwissenschaftlichung des Sozialen“ gefaßt werden. Die technisch-industrielle Wirklichkeit sowie die materiellen Lebens- und Arbeitsbedingungen wurden zunehmend durch die Brille der Sozial- und Humanwissenschaften wahrgenommen und gedeutet. Medizin, Psychologie, Soziologie, Ökonomie und Ingenieurwissenschaften schienen brauchbare „moderne“ Kategorien, Denkmuster und Begriffe bereitzustellen, an denen sich Nationalökonomien und Unternehmer in wirtschaftlichen Krisenzeiten orientieren konnten und auf deren Grundlage innerbetriebliche Entscheidungen wissenschaftlich legitimiert werden konnten. Die Gebiete, auf welche sich die Verwissenschaftlichung erstreckte, reichten von der wissenschaftlichen Arbeitsbewertung über die Arbeitsgestaltung bis hin zur Organisationsplanung.¹⁴

Dieses Bemühen um wissenschaftliche Objektivität läßt sich auch als Ausdruck einer Suche nach verlässlichen Maßstäben und einer festen Ordnung verstehen. In der „Krise der klassischen Moderne“ (Detlev Peukert) wurde die „Krise“ zu einem ubiquitären Wahrnehmungs- und Deutungsmuster, in das reale, materielle und kulturelle Bedingungen sowie ihre sinnstiftende Interpretation hineinspielten.¹⁵ Diese Interpretationen nahmen ihren Ausgang eben auch am Körper bzw. an einem spezifischen Körperverständnis, das dazu geeignet war, Selbstbilder zu generieren und die Integration des Arbeiters in den Produktionsprozess zu unterstützen. Nicht zuletzt ging es auch um Normierungs- und Disziplinierungsbestrebungen.¹⁶ Diesen Überlegungen und Bemühungen konnte sich die Wirtschaft nicht dauerhaft verschließen. Wird unterstellt, dass Unternehmen ebenso wie die politische und kulturelle Öffentlichkeit Schauplätze der Aushandlung von Orientierungen und Ordnungsvorstellungen darstellen, so kann auch nach dem Stellenwert von Körper- und Menschenbildern inklusive ihrer Funktion innerhalb einer spezifischen Unternehmenskultur gefragt werden.

Das Forschungsprojekt „Der Mensch als (Teil einer) Maschine“

Das Forschungsprojekt „Der Mensch als (Teil einer) Maschine. Ideentransfer in der Zwischenkriegszeit“ widmet sich unter anderem dieser Fragestellung, die nicht nur ein vielschichtiges Tableau aus Rationalisierungsdebatte, Technik- und Körperdiskurs erschließt, sondern auch kultur-, unternehmens- und ideen- bzw. wissenschaftsgeschichtliche Ansätze integriert. In seinem Rahmen werden anthropologische Weltbilder analysiert, die sich in der Idee sowohl vom „Mensch als Maschine“ als auch vom „Mensch als Teil einer Maschine“ verdichten lassen. Ziel ist es,

¹³ Vgl. Mackenzie, Michael: Maschinenmenschen, Athleten und die Krise des Körpers in der Weimarer Republik, in: Föllmer, Moritz und Graf, Rüdiger (Hg.): Die „Krise“ der Weimarer Republik. Zur Kritik eines Deutungsmusters, Frankfurt a. M. 2005, S. 319-345, hier S. 327f.

¹⁴ Vgl. Raphael, Lutz: Die Verwissenschaftlichung des Sozialen als methodische und konzeptionelle Herausforderung für eine Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts, in: Geschichte und Gesellschaft 22 (1996), S. 165-193, hier S. 169.

¹⁵ Hardtwig, Wolfgang: Ordnungen in der Krise. Zur politischen Kulturgeschichte Deutschlands 1900-1933, München 2007, S. 11f. Für den übergreifenden Paradigmenwechsel hin zu (natur-)wissenschaftlichen Maßstäben um 1900 vgl. Doering-Manteuffel, Anselm: Mensch, Maschine, Zeit. Fortschrittsbewußtsein und Kulturkritik im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts, in: Jahrbuch des Historischen Kollegs 2003/2004, S. 91-119.

¹⁶ Vgl. Siemens, Von Marmorleibern, S. 641.

Allianzen und Netzwerke auf der Grundlage von ähnlichen Einstellungen oder Orientierungen zwischen Akteuren der Wissenschaft und der Wirtschaft einerseits, Verbindungen zwischen Wissenschaft und intellektuellen Kreisen andererseits aufzuspüren, um so die jeweils spezifischen Ursprünge sowie Verbreitungswege dieser Ideen für die Zwischenkriegszeit nachzuzeichnen.

Hierbei geht es nicht so sehr um Forschungsgegenstände, die auf den Nationalsozialismus als Endpunkt der Weimarer Republik fokussieren. Beispiele wären etwa eine Darstellung von Vorstellungen von und Orientierungen an einer erstrebenswerten sozialen, politischen und gesellschaftlichen Ordnung, die im Sinne von „Werks-“ oder „Betriebsgemeinschaften“ bereits untersucht wurden, oder die Ausrichtung an einer bestimmten politischen Fragestellung, welche etwa auf das „Führerideal“ abzielt.¹⁷ Vielmehr geht es um die dynamische Verbreitung von Schlagworten und sprachlichen Figuren bzw. Metaphern sowie Argumentationsmustern, die den „Mensch an sich“ zum Thema haben und sich aus technizistisch-maschinistischen Vorstellungen oder Wissensbeständen speisen. Mit ihrer Hilfe läßt sich ein bestimmtes Menschenbild als Ordnungsmuster herausarbeiten, das seine Attraktivität durch seine Anschlußfähigkeit in den verschiedenen gesellschaftlichen Teilbereichen unter Beweis stellt.

Im Bereich der Wissenschaft sind vor allem Vertreter der modernen Human- und Betriebswissenschaften interessant, die sich mit den Problemen von Rationalisierung und Maschinisierung am Arbeitsplatz auseinandersetzten. Insbesondere die industrielle Psychotechnik oder die in der Entstehung begriffene Arbeitswissenschaft geraten hierbei in den Blick. Genannt werden können hier etwa Walther Moede oder William Stern auf der einen, Kurt Schlesinger und Goetz Briefs auf der anderen Seite.¹⁸ Im kulturellen Bereich treten besonders intellektuelle Schriftsteller hervor, welche sich im Schatten der Konservativen Revolution mit der Großtechnik und technokratischen Gesellschaftsentwürfen auseinandersetzten. Sie avancierten zu Ideengebern und -kolportierern, die sich sowohl kritisch als auch euphorisch über Modernisierung und Technisierung äußerten und somit ihren Anteil an der kulturellen Grundsteinlegung der zukünftigen Gesellschaft forderten.¹⁹

¹⁷ Wie etwa Mason, Tim W.: Zur Entstehung des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit, vom 20. Januar 1934. Ein Versuch über Verhältnis „archaischer“ und „moderner“ Momente in der neuesten deutschen Geschichte, in: Mommsen, Hans/Petzina, Dietmar und Weisbrod, Bernd (Hg.): Industrielles System und politische Entwicklung in der Weimarer Republik, Düsseldorf 1974, S. 322-351 oder Trischler, Helmuth: Führerideal und die Formierung faschistischer Bewegungen. Industrielle Vorgesetztenschulung in den USA, Großbritannien, der Schweiz, Deutschland und Österreich im Vergleich, in: Historische Zeitschrift 251(2006), S. 45-88.

¹⁸ Vgl. hierzu etwa Hinrichs, Peter: Die Entstehung der industriellen Psychotechnik in Deutschland. Humanisierung der Arbeit oder Menschenökonomie?, in: Oppolzer, Alfred (Hg.): Humanisierung der Lohnarbeit? Der Kampf um die Arbeitsbedingungen, Berlin 1977, S. 44-57, Jaeger, Siegfried und Staebule, Irmgard: Die Psychotechnik und ihre gesellschaftlichen Entwicklungsbedingungen, in: Stoll, Francois (Hg.): Anwendungen im Berufsleben. Arbeits-, Wirtschafts- und Verkehrspsychologie, Zürich 1981, S. 53-95 oder Spur, Günter: Von der Psychotechnik zur Arbeitswissenschaft. Gründung und Entwicklung des Instituts für Industrielle Psychotechnik an der TH Berlin-Charlottenburg 1918 bis 1933, in: Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften (Hg.): Berichte und Abhandlungen. 8 (2000), S. 403-422.

¹⁹ Zur kulturellen Landschaft der Weimarer Republik siehe etwa Gay, Peter: Die Republik der Außenseiter. Geist und Kultur in der Weimarer Zeit 1918-1933, Frankfurt am Main 1970; für die ausgedehnte Literatur über die Konservativen Revolution siehe immer noch Mohler, Armin: Die konservative Revolution in Deutschland 1918-1932. Ein Handbuch, 6. Aufl., Graz 2005 sowie z.B. Breuer, Stefan: Anatomie der konservativen Revolution, Darmstadt 1993, ders.: Grundpositionen der deutschen Rechten 1871-1945, Tübingen 1999 oder Dupeux, Louis: Die Intellektuellen der „Konservativen Revolution“ und ihr Einfluß zur Zeit der Weimarer Republik, in: Schmitz, Walter und Vollnhals, Clemens (Hg.): Völkische Bewegung, konservative Revolution, Nationalsozialismus. Aspekte einer politisierten Kultur, Dresden 2005, S. 3-19. Für die Auseinandersetzung konservativer Intellektuelle mit der Moderne vgl. etwa Sieferle, Rolf Peter: Die Konservative Revolution. Fünf biographische Skizzen, Frankfurt am Main 1995 oder Rohkrämer, Thomas: Eine andere Moderne? Zivilisationskritik, Natur und Technik in Deutschland 1880-1933, Paderborn 1999.

In der Wirtschaft dagegen soll mit der deutschen Chemieindustrie bzw. mit den Unternehmen der I.G. Farbenindustrie AG ein Industriezweig untersucht werden, in dem die Erforschung der Rationalisierung, anders als etwa für den Maschinenbau und die Elektroindustrie, bisher nicht im Vordergrund stand.²⁰ Interessant wird die Chemieindustrie dadurch, dass mit der Gründung der I.G. Farbenindustrie AG und der Reorganisation der beteiligten Unternehmen ein Spielraum entstand, in dem Ideen vom Menschen handlungsleitend werden konnten. Die Umstrukturierung reichte von der Arbeitsteilung zwischen den Betrieben und der Ausschaltung von Produktkonkurrenz bis hin zur Erstellung eines internen Arbeitsmarktes, der einen bürokratischen Zugriff auf Angestellte und Arbeiter erlauben sollte. Erfolg versprach angesichts der AG-Größe nur ein einheitlicher Umgang mit den Arbeitskräften zwischen Betriebsgemeinschaften beziehungsweise den verschiedenen Werken. Als Vorbild für die Sozialkommission der I.G. Farbenindustrie AG diente die Sozialabteilung des Werkes Bayer Leverkusen.²¹ Vor diesem Hintergrund gilt es zu klären, inwieweit Werksleitungen und Funktionäre innerbetrieblicher Sozialpolitik (wie etwa Betriebsärzte) zu Rezipienten und letztlich „Endverbrauchern“ der Idee vom „Mensch als (Teil einer) Maschine“ wurden oder ob sich hier Widerstände gegen dieses spezielle anthropologische Weltbild bildeten.²²

Um diesen Fragen nach der Verbreitung bzw. der Blockade von Menschenbildern nachzugehen, bedient sich das Projekt einer breiten Quellengrundlage, angefangen beim Schriftgut der Konservativen Revolution, über die Fachzeitschriften der jeweiligen wissenschaftlichen Disziplin bis zu den Werkszeitschriften sowie Protokollen und Anweisungen der unternehmerischen Sozialabteilungen.²³ Daneben liegen Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für technische Arbeitsschulung (DINTA) oder selbstständige Monographien der am Ideentransfer beteiligten Akteure vor. Besonders hervorzuheben ist zudem die Kulturzeitschrift „Europäische Revue“, die nicht nur repräsentativ für den gesamteuropäischen Diskurs war und sowohl Kulturfragen wie auch politisch und wirtschaftlich aktuelle Themen auf hohem Niveau zur Diskussion stellte, sondern auch durch die I.G. Farbenindustrie AG finanziell unterstützt wurde.²⁴

²⁰ Siehe Freyberg, Thomas von: Industrielle Rationalisierung in der Weimarer Republik. Untersucht an Beispielen aus dem Maschinenbau und der Elektroindustrie, Frankfurt a.M. 1989 oder Homburg, Heidrun: Rationalisierung und Industriearbeit. Arbeitsmarkt, Management, Arbeiterschaft im Siemens-Konzern Berlin 1900-1939, Berlin 1991 sowie dies.: The 'human factor' and the limits of rationalization. Personnel-management strategies and the rationalization movement in German industrie between the wars, in: Tolliday, Steven und Zeitlin, Jonathan (Hg.): The power to manage? Employers and industrial relations in comparative-historical perspective, London/New York 1991, S. 147-175.

²¹ Kramer, Helgard: Interne Arbeitsmärkte in der I.G. Farbenindustrie AG während der zwanziger Jahre und der Weltwirtschaftskrise, Gelsenkirchen 1994, S. 6-11.

²² Sozialhistorische Studien über die deutsche Chemieindustrie widmeten sich v.a. den Arbeitsbedingungen und der betrieblichen Sozialpolitik oder Regelungen über die betriebliche Mitbestimmung. Vgl. hierzu zuletzt Tenfelde, Klaus (Hg.): Stimmt die Chemie? Mitbestimmung und Sozialpolitik in der Geschichte des Bayer-Konzerns, Essen 2007, ebenso Plumpe, Werner: Betriebliche Mitbestimmung in der Weimarer Republik. Fallstudien zum Ruhrbergbau und zur chemischen Industrie, München 1999, Nieberding, Anne: Unternehmenskultur in historischer Perspektive. Chancen und Grenzen eines Forschungsansatzes – dargestellt am Beispiel eines Chemieunternehmens, in: Rupieper, Hermann-J./Sattler, Friederike und Wagner-Kyora, Georg (Hg.): Die mitteldeutsche Chemieindustrie und ihre Arbeiter im 20. Jahrhundert, Halle 2005, S. 52-75, oder Schiffmann, Dieter: Von der Revolution zum Neunstundentag. Arbeit und Konflikt bei BASF 1918-1924, Frankfurt a. M. 1983.

²³ Exemplarisch für konservative Großessays etwa Jünger, Ernst: Der Arbeiter. Herrschaft und Gestalt, Hamburg 1932 und Spengler, Oswald: Der Untergang des Abendlandes. Umriss einer Morphologie der Weltgeschichte, München 1923. Von besonderer Bedeutung für die kulturelle und politische Öffentlichkeit speziell in der Endphase der Weimarer Republik war die Zeitschrift „Die Tat“. Vgl. hierzu Hübinger, Gangolf: Die "Tat" und der "Tat-Kreis". Politische Entwürfe und intellektuelle Konstellationen, in: Grunewald, Michel und Puschner, Uwe (Hg.): Das konservative Intellektuellenmilieu in Deutschland, seine Presse und seine Netzwerke (1890-1960), Bern 2003, S. 407-426. Für den Stellenwert von Werkszeitschriften für die Unternehmenskultur vgl. Michel, Alexander: Von der Fabrikzeitung zum Führungsmittel. Werkszeitschriften industrieller Großunternehmen von 1890 bis 1945, Stuttgart 1997.

²⁴ Vgl. Müller, Guido: Von Hugo von Hofmannsthal's "Traum des Reiches" zum Europa unter nationalsozialistischer

Eine lohnende Sache: Unternehmensgeschichte und Neue Ideengeschichte

Für die Schlußbetrachtung sollen die verschiedenen Zweige der Geschichtswissenschaft, an welche die Studie anknüpfen kann, spotartig beleuchtet werden. Hier wäre zunächst die Wissenschaftsgeschichte zu nennen. In deren Rahmen geht es nicht nur um die Erforschung von Verwissenschaftlichungsprozessen, sondern auch um die Verbreitung von Wissenschaftsparadigmen aufgrund der Verteilung von unterschiedlichen Ressourcen, die Wissenschaftlern entweder im Wissenschafts-internen Netzwerk oder durch externe Einflüsse und Möglichkeiten zur Verfügung stehen. Parallel zu Mitchell Ashs These, dass etwa Wissenschaft und Politik als Ressourcen füreinander zur Verfügung stehen, ließe sich argumentieren, dass auch die Wirtschaft reglementierenden Einfluß auf den Wissenschaftsprozess hat.²⁵

Zugleich kann eine ideengeschichtlich orientierte Frage nach Ordnungsmustern im Sinne von mit Handlungsroutinen verknüpften, sozioökonomisch und -kulturell eingebetteten Ideen an die Diskussion über den Stellenwert von Unternehmenskultur in der Unternehmensgeschichte anschließen. Dieses Konzept beruht ja unter anderem auf der Annahme, dass Unternehmenshandeln dynamische Umweltbedingungen zugrunde liegen, auf die wirtschaftliche Akteure unter Umständen nur geringen bis gar keinen Einfluß haben. Zu diesen Bedingungen zählen allgemeingültige gesellschaftliche (Moral-)Vorstellungen sowie institutionalisierte Normen und Werte, die von den sozialen Akteuren als Ressource genutzt werden, um ihre jeweiligen Vorstellungen von einem „normativen Sollzustand“ durchzusetzen.²⁶

In Verknüpfung mit dem Konzept von Ordnungsmustern stellt sich nicht allein die unternehmenshistorische Frage, in welchem Maße Prinzipien des Common-Sense zur Maßgabe unternehmerischen Handelns herangezogen werden; vielmehr hilft der erweiterte Blick auf die „intellektuelle Gemengelage“ der Weimarer Republik mit ihrer Krisenmentalität und ihrer ergebnisoffenen Debatte über die Formen der Moderne bei der Bestimmung eines gesamtgesellschaftlichen „Archivs diskursiver Figuren“, die sich interdiskursiv sowohl in wissenschaftlichen Publikationen, Fachzeitschriften und Monographien der jeweiligen Disziplin, als auch in Tageszeitungen, Kultur- und Werkszeitschriften bis hin zur politischen Propagandaschrift nachweisen lassen.²⁷

Herrschaft. Die "Europäische Revue" 1925-1936/44, in: Kraus, Hans-Christof (Hg.): Konservative Zeitschriften zwischen Kaiserreich und Diktatur. Fünf Fallstudien, Berlin 2003, S. 155-186, hier S. 156 u. 162.

²⁵ Zur Verwissenschaftlichung der Gesellschaft vgl. neben Raphael, Verwissenschaftlichung, z.B. auch Szöllösi-Janze, Margit: Wissensgesellschaft in Deutschland. Überlegungen zur Neubestimmung der deutschen Zeitgeschichte über Verwissenschaftlichungsprozesse, in: Geschichte und Gesellschaft 30 (2004), S. 277-313. Zum Einfluß von Ressourcen auf Wissenschaftswandel vgl. Ash, Mitchell G.: Wissenschaftswandlungen und politische Umbrüche im 20. Jahrhundert – was hatten sie miteinander zu tun?, in: vom Bruch, Rüdiger/Gerhardt, Uta und Pawliczek, Aleksandra (Hg.): Kontinuitäten und Diskontinuitäten in der Wissenschaftsgeschichte des 20. Jahrhunderts, Stuttgart 2006, S. 19-38.

²⁶ Zur Konzeption einer Neuen Ideengeschichte vgl. Raphael, Lutz: „Ideen als gesellschaftliche Gestaltungskraft im Europa der Neuzeit“. Bemerkungen zur Bilanz eines DFG-Schwerpunktprogramms, in: Raphael, Lutz und Tenorth, Heinz Elmar (Hg.): Ideen als gesellschaftliche Gestaltungskraft im Europa der Neuzeit. Beiträge für eine erneuerte Geistesgeschichte, München 2006, S. 11-27. Für die Überlegung zur Unternehmenskultur siehe Petzina, Dietmar und Plumpe, Werner: Unternehmensethik-Unternehmenskultur. Herausforderungen für die Unternehmensgeschichtsschreibung?, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 2.1993, S. 9-19, hier S. 12 u. 15.

²⁷ Vgl. Gangl, Manfred: Interdiskursivität und chassés-croisés. Zur Problematik der Intellektuellendiskurse in der Weimarer Republik, in: Hanuschek, Sven/Hörnigk, Therese und Malende, Christine (Hg.): Schriftsteller als Intellektuelle. Politik und Literatur im Kalten Krieg, Tübingen 2000, S. 29-48, hier S. 45f.

Aus dem Protokoll der Jahreshauptversammlung des Arbeitskreises für kritische Unternehmens- und Industriegeschichte e.V., am 21.11.2008 in Köln

Bericht des Vorstands über das Jahr 2007

Im Oktober 2007 fand die Jahrestagung „Unternehmen – Technik – Innovation“ im Deutschen Museum in München statt. Der Band zur Tagung 2006 wurde in 2008 zugestellt.

Der Verein hat derzeit 101 Mitglieder. Der Vorstand bittet die Mitglieder dringend um Mitteilung bei Änderung der Anschrift oder Bankverbindung an Karl Lauschke.

Entlastung der Kassenprüfer und des Vorstands für das Jahr 2007

Kassenprüfer und Vorstand werden einstimmig entlastet.

Informationen des Vorstands über bisherige Aktivitäten im Jahr 2008

Schwerpunkte der Arbeit lagen auf der Begutachtung und ausführlichen Diskussion der Arbeiten für den Nachwuchspreis und der Organisation der Jahrestagung 2008.

Bis April 2009 wird der Vorstand einen Vorschlag für eine präzisierende und aktualisierende Fassung der Satzung vorlegen. Anregungen können an Alfred Reckendrees übermittelt werden.

Zur Verbesserung und Vereinfachung der Kommunikation wurde die AKKUMULATION vorrangig auf eine digitale Version umgestellt. Alle Beiträge stehen im Internet und sollen mit der Möglichkeit einzelnen Abrufens über hsozkult angekündigt werden.

Neuwahlen

Der bisherige Vorstand wird mit drei Enthaltungen wiedergewählt.

VORANKÜNDIGUNG:

Die AKKU-Jahrestagung 2009 zum Thema

„Kritische Unternehmensgeschichte“ – Heute

wird voraussichtlich vom 6. bis 7. November in Bochum stattfinden.

Inhalt

<i>Tilly: Jeder Siebte lebt vom Auto</i>	1
<i>Reschke: Der Mensch als Maschine</i>	12
<i>Protokoll der Jahreshauptversammlung 2008</i>	19

**IMPRESSUM**

Akkumulation. Informationen des Arbeitskreises für kritische Unternehmens- und Industriegeschichte, im Januar 2009.

Herausgegeben vom Vorstand des Arbeitskreises für kritische Unternehmens- und Industriegeschichte e.V., c/o Lehrstuhl für Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte, Fakultät für Geschichtswissenschaft, Ruhr-Universität Bochum, 44780 Bochum. Fax: 0234/32-14464.

Redaktion: Stefanie van de Kerkhof, Jens Scholten und Florian Triebel. An dieser Ausgabe arbeiteten ferner mit: Stephanie Tilly und Linda Reschke.

Akkumulation wird Mitgliedern des Arbeitskreises kostenfrei zugesandt. Das Abonnement von vier Ausgaben kostet €15. Bankverbindung: Konto-Nr. 333 070 59 bei der Sparkasse Bochum, BLZ 430 500 01.

ISSN-Nr. 1436-0047
