

Untersuchungen der Sozialforschungsstelle Dortmund

Die Erste Revolution in der Autoindustrie hört nicht nur auf den Namen Ford. Die deutschen Autofirmen verfolgten andere, verhaltenere Modernisierungsstrategien, die weit weniger bekannt sind.

Charakteristisch für diesen Sonderweg sind Daimler und Benz. In facettenreichen Bildern dokumentiert Michael Stahlmann, warum von beiden zunächst an der handwerklichen Werkstattfertigung festgehalten wurde, bis sich dann nach der Fusion (1926) das Konzept der flexiblen Qualitätsproduktion durchsetzte. Er erhellt dabei zugleich die Genese moderner Formen des Arbeitsmanagements und die Strukturen betrieblicher Sozialorganisation. Dem Leser offenbaren sich die handlungsleitenden Motive, ökonomischen Kalküle und arbeitspolitischen Orientierungen von Managern und Arbeitnehmern.

Dieses Buch stellt eine Pionierleistung sozialgeschichtlicher und -wissenschaftlicher Erforschung industrieller Beziehungen dar.

Michael Stahlmann, Dr. phil., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Landesinstitut Sozialforschungsstelle in Dortmund. Er studierte Sozialwissenschaften und Geschichte in Bielefeld und Paderborn.

Michael Stahlmann

Die Erste Revolution in der Autoindustrie

Management und Arbeitspolitik von 1900 – 1940

Campus Verlag
Frankfurt/New York

Das diesem Buch zugrundeliegende Forschungsprojekt wurde von der Volkswagen-Stiftung gefördert.

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Stahlmann, Michael:

Die erste Revolution in der Autoindustrie : Management und Arbeitspolitik von 1900 – 1940 / Michael Stahlmann. – Frankfurt/Main ; New York : Campus Verlag, 1993

(Untersuchungen der Sozialforschungsstelle Dortmund)

ISBN 3-593-34871-3

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Copyright © 1993 Campus Verlag GmbH, Frankfurt/Main
Umschlaggestaltung: Atelier Warminski, Büdingen
Druck und Bindung: KM-Druck, Groß-Umstadt
Dieses Buch wurde auf säurefreiem Papier gedruckt.
Printed in Germany

Inhalt

Vorwort	9
1 Management und Arbeitspolitik - Theoretische Zugangswege	11
1.1 Management und Organisation	11
1.2 Arbeitsmanagement und Arbeitspolitik	13
2 Die erste Revolution in der US-amerikanischen Automobilindustrie	22
2.1 Werkstattorganisation und Workers' Control	22
2.2 American System und Taylorismus	25
2.3 Erste Modernisierungen	27
2.4 Fließbandarbeit	31
2.5 Fordismus und Veränderungen in der betrieblichen Sozialorganisation	34
2.6 Sloanismus: Die Hinwendung zur flexiblen Massenproduktion	39
2.7 Die Auswirkungen der technologischen und arbeitsorganisatorischen Restrukturierungen auf die Arbeiterschaft	43
2.8 Lohnanreiz, Industrial Betterment und Welfare Work	48
2.9 Gewerkschaftsfrage und industrielle Beziehungen	53

3	Die deutsche Automobilindustrie bis zum Zweiten Weltkrieg unter besonderer Berücksichtigung der Adam Opel-Werke	60
3.1	Modernisierung und Gruppierung	60
3.2	Die betriebliche Sozialorganisation eines deutschen Automobilunternehmens vor dem Ersten Weltkrieg	62
3.3	Die erste Modernisierungsphase	64
3.4	Die deutsche Automobilindustrie nach dem Ersten Weltkrieg	67
3.5	Die zweite Modernisierungsphase	71
3.6	Die Haltung der Gewerkschaften zur Modernisierung	80
3.7	Die deutsche Automobilindustrie im Nationalsozialismus	85
4	Management, Arbeitspolitik und betriebliche Sozialorganisation bei der Daimler-Benz AG und ihren Vorläuferunternehmen	89
4.1	Die erste Modernisierungsphase	89
4.1.1	Die erste Modernisierungsphase bei Benz & Cie.	89
4.1.2	Die erste Modernisierungsphase bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft	94
4.1.3	Die Arbeiter der Daimler-Motoren-Gesellschaft	98
4.1.4	Managementstrategien und betriebliche Sozialorganisation	104
4.1.5	Die Arbeitsbeziehungen im Kaiserreich	108
4.1.6	Die Sozialpolitik der Vorläuferunternehmen	115
4.2	Die DMG und Benz & Cie. in der Nachkriegszeit	117
4.2.1	Management und Krise bei Benz & Cie.	118
4.2.2	Der Konflikt zwischen Betriebsrat und Management um die Modernisierungspolitik bei Benz & Cie.	118
* 4.2.3	Management und klassenbewußte Arbeiter der Daimler-Motoren-Gesellschaft	122
4.2.4	Krise und Vorschläge zur Reorganisation der Daimler-Motoren-Gesellschaft	126
4.2.5	Hardliner	128

4.2.6	Veraltete Produktionsverfahren und fehlende Rentabilität	132
4.2.7	Gruppenfabrikation als Vorstufe zur Fließarbeit	134
4.2.8	Einstellung, Versetzung, Bestrafung und Entlassung	140
4.3	Die Stellung der Meister und die Kontrolle des Arbeitsprozesses	143
4.4	Die zweite Modernisierungsphase	154
4.4.1	Organisatorische Rationalisierung im Zusammenhang von Interessengemeinschaft und Fusion	154
4.4.2	Triebfedern der Rationalisierung	156
4.4.3	Fließarbeit, Fließbandarbeit und moderne Maschinen zur Einsparung von Material und Arbeitsstunden	158
4.4.4	Qualitätseinbußen	173
4.4.5	Flexible Qualitätsproduktion, elastische Fließarbeit mit Fließbandinseln und Restrukturierung als langfristiger Prozeß	175
4.4.5.1	Variantenvielfalt und flexible Qualitätsproduktion	175
4.4.5.2	Elastische Fließarbeit und Fließbandinseln	178
4.4.5.3	Anpassungsflexibilität in der Weltwirtschaftskrise	180
4.4.5.4	Linienauseinandersetzungen im Management	183
4.4.6	Die nationalsozialistische Betriebsverfassung und die Arbeitspolitik	188
4.4.6.1	Das betriebsgemeinschaftliche Ordnungsverhältnis	188
4.4.6.2	Die Realisierung des nationalsozialistischen Rationalisierungsparadigmas	193
4.4.6.2.1	Die propagierte Sozialtechnologie	193
4.4.6.2.2	Lohnpolitik und Rationalisierung	199
4.4.6.2.3	Die Ausschöpfung wechselseitiger Kontrollpotentiale	205
4.4.7	Mit Zuckerbrot und Peitsche	213
4.4.7.1	Die Sozialpolitik der Daimler-Benz AG	213
4.4.7.2	Disziplinierung und Terrorisierung der Arbeiterschaft	219
4.4.8	Die Auswirkungen der Modernisierung auf die Beschäftigten und die Arbeitsbeziehungen	221

4.4.8.1	Die Auswirkungen der Modernisierung auf die Beschäftigten	221
4.4.8.2	Die Arbeitsbeziehungen	241
4.5	Das Flexibilitätsparadigma	243
4.6	Der Wandel von Managementstrukturen	248
5	Management, betriebliche Sozialorganisation und Arbeitspolitik im kontrastiven Vergleich	251
6	Schlußbetrachtung: Rationalisierungsparadigmen und Arbeitsmanagement	263
	Literaturverzeichnis	266
	Quellenverzeichnis	281

Vorwort

Derzeit findet in der Automobilindustrie ein tiefgreifender Wandel der Produktions- und Organisationsformen statt. Schlagwörter in diesem Zusammenhang sind: "Neue Produktionskonzepte", "systemische Rationalisierung", "diversifizierte Qualitätsproduktion" und "lean production". Charakteristisch für die gegenwärtige Umbruchphase sind die Implementation flexibler Fertigungssysteme und schlanke, dem japanischen Kontext entlehnte Organisationsformen, Teamwork und Gruppenarbeit sowie "human-resources-strategies". Die spezifischen Merkmale des über ein halbes Jahrhundert in den westlichen Industrienationen als Leitmodell der Organisation von Produktionsprozessen dominierenden Managements der Arbeit geraten in Bewegung.

Während die angelsächsische Sozialwissenschaft sich um eine Erforschung der Entstehung des Arbeitsmanagements in der Automobilindustrie bemüht hat, gibt es für die deutsche bisher keine vergleichbaren fundierten Analysen. Es existiert nicht einmal eine Sozialgeschichte der deutschen Automobilindustrie.

Angesichts der gegenwärtig stattfindenden, stichwortartig angedeuteten "zweiten Revolution in der Autoindustrie" (Womack u. a. 1991) und des offenkundigen Forschungsdefizites liegt es nahe, daß ein Wissenschaftler zu ergründen versucht, wie und unter welchen Bedingungen das nun im Umbruch befindliche Management der Arbeit zu seiner Bedeutung gelangte, und welche Auswirkungen es in der ersten Revolution der Autoindustrie auf die Beschäftigten hatte.

Die folgenden Ausführungen beinhalten deshalb die Entstehung des Managements von Automobilarbeit und die im Focus von Technikeinsatz und Arbeitsorganisation im Wandel der betrieblichen Sozialorganisation dabei sichtbar werdenden Orientierungen der arbeitspolitischen Akteure. Der Aufbau ist folgender: Nach kurzer Skizzierung eines theoretischen "Leitfadens" und nach Darlegung der zentralen Ausgangshypothese nehme ich zunächst eine Sekundäranalyse der US-amerikanischen Automobilindustrie vor. Im Mittelpunkt dabei steht das Pionierunternehmen der Massenproduktion, die Ford-Motor-Company. Danach zeige ich in groben Umrissen die bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges in der deutschen Automobilindustrie stattgefundenen Mo-