Denkbild

Nils Güttler / Max Stadler

Non Stop Horkheimer

Ich kaue Sulfa-Gum, nehme Aspirin,
spritze mir was in die Nase.
(Max Horkheimer, Nachgelassene Notizen 1949–1969)

«Wie heißt denn die Stadt, in der wir uns gerade aufhalten?» – «Das wissen Sie nicht? […] Sie sind natürlich in Chicago.» Was so nicht ganz korrekt war. Tatsächlich fand dieser Dialog zwischen einem Auswandererehepaar und einem Verkehrsschutzmann, von dem *Die Zeit* im März 1965 berichtete, in Frankfurt, der «amerikanischsten» aller westdeutschen Städte, statt.[1] In der Mainmetropole konnte man schon einmal durcheinanderkommen. Lokalkolorit und heimatliche Gemütlichkeit fand man, zumindest laut *Zeit*, nur noch jenseits des Mains, in Sachsenhausen. Andernorts waren die zerbombten Fachwerkhäuser durch ein «Labyrinth von Wolkenkratzern» ersetzt worden, das Stadtbild wurde von U-Bahn, Banken, Fabriken und Schnellstraßen beherrscht. Der Eindruck jener typisch frankfurtischen Interkontinentalität drängt sich auch bei einem Blick in die *Flughafen-Nachrichten Frankfurt/Main* auf, das Sprachrohr des größten und modernsten Flughafens der noch jungen Republik. Seit 1958 erschien hier regelmäßig die Rubrik «Treffpunkt Frankfurt ‹Rhein-

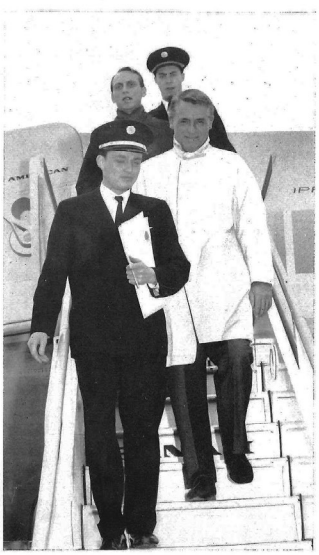
1 Zwei Tage in: Frankfurt am Main, in: Die Zeit, 19. März 1965.

TREFFPUNKT FRANKFURT

„RHEIN-MAIN"

Nach USA ►

flog Caterina Valente mit ihrem Gatten Eric van Aro, um dort Schallplattenaufnahmen zu machen und im Fernsehen aufzutreten.



◄

Von Hongkong

kam Hollywood-Star Cary Grant, wo er sich nach geeigneten Schauplätzen für seinen nächsten Film umgesehen hatte.

Aus Bonn ►

traf der österreichische Außenminister Kreisky ein, um nach Abschluß seiner Gespräche mit der deutschen Bundesregierung in die Praterstadt zurückzukehren.

Nach Accra ►

reiste Ministerpräsident Dr. Georg August Zinn an der Spitze einer hessischen Regierungsdelegation, um dem Staat Ghana als erster Regierungschef eines deutschen Bundeslandes einen offiziellen Besuch abzustatten.

◄

Nach New York

flog auch Frankfurts neuer Ehrenbürger, der ordentliche Professor für Philosophie und Soziologie an der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität, Dr. Max Horkheimer.

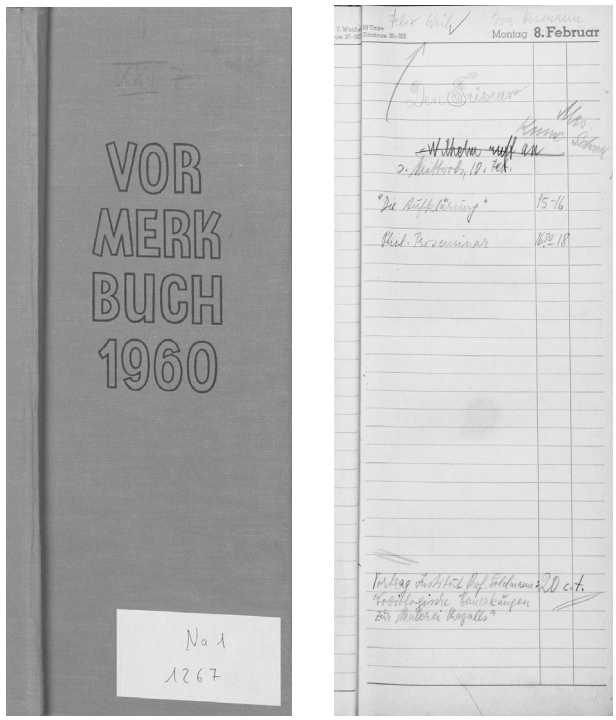


Abb. 1
Max Horkheimer auf dem Rollfeld. «Flughafen-Nachrichten Frankfurt/Main», 1960.

Abb. 2 a und b
Verwaltete Welt im Kleinen. Max Horkheimers «Vormerkbuch 1960».

Main»», in der zu sehen war, wie sich Stars und Sternchen aus aller Welt auf dem Rollfeld die Klinke in die Hand gaben. Im Frühjahr 1960 waren dies etwa Caterina Valente (Flug in die USA, für Schallplattenaufnahmen), Ella Fitzgerald (Ankunft aus den USA), Cary Grant (Ankunft aus Hongkong), der österreichische Außenminister Kreisky (Ankunft aus Bonn), das Eiskunstlaufpaar Kilius/Bäumler (auf dem Rückweg von der Winterolympiade in Squaw Valley, Kalifornien) und das Porsche-Rennteam (gen Buenos Aires). Ein weiterer Name überrascht zunächst: Unter den prominenten Fliegern, denen das Magazin Aufmerksamkeit widmete, befand sich auch «Frankfurts neuer Ehrenbürger, der ordentliche Professor für Philosophie und Soziologie an der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität, Dr. Max Horkheimer».[2] Die beigefügte Abbildung des Magazins zeigt ihn beim Besteigen des Pan Am-Flugs PAA No.1 nach New York: Abflug 16.45 Uhr, Zwischenstopp in London, Ankunft (Lokalzeit) 20.40 Uhr. *(Abb. 1)*

Was Horkheimer in New York zu tun hatte, davon berichteten die *Flughafen-Nachrichten* nicht. Auch sein in der Regel dicht beschriebener Terminkalender, sein «Vormerkbuch 1960», gibt darüber keinen Aufschluss. *(Abb. 2a und b)* Man kann wohl davon ausgehen, dass es ähnlich wie im vorausgegangenen Jahr verlief.

Horkheimers «Tage in New York», informierte Siegfried Kracauer damals Theodor W. Adorno, seien «bis zum Rand mit Geschäften ausgefüllt. [...] Von Horkheimer haben wir leider nichts gehört.»[3] Bekanntlich waren die führenden Köpfe des Frankfurter Instituts für Sozialforschung in den Jahren des Wiederaufbaus auf vielen Kanälen unterwegs: im Radio und TV, im Amerika-Haus, bei gesellschaftlichen Anlässen, auf Kongressen und hinter den Kulissen, in Gremien und Studienkommissionen.[4] Horkheimer klagte nicht selten, dass er «allmählich die Orientierung verliere», «so angefüllt mit Betrieb» waren seine vielen Reisen.[5] Der Zustand war offenbar auf Dauer gestellt. Bereits im September 1950 hatte Eugen Kogon seine Anmoderation zur Hörfunksendung *Die verwaltete Welt oder: Die Krisis des Individuums* mit den Worten begonnen: «Jetzt, vor einer halben Stunde, sollte ich bereits woanders sein, und von Ihnen, Herr Professor Horkheimer, weiß ich, daß sie in einer Viertelstunde bereits in Bad Nauheim sein sollen, und wir wollen uns doch ausgiebig, ruhig und vernünftig über dieses so enorm wichtige Thema unterhalten: ‹Die verwaltete Welt›.»[6]

Was sich auf den ersten Blick ganz gut ins Bild der «Frankfurter Schule» als Theorie-Stars der Nachkriegszeit fügt, entpuppt sich bei näherem Hinsehen als durchaus symptomatisch für die Zustände intellektueller Arbeit um 1960. «Die Kopfschmerzen und Katarrhe des intellektuellen Tagesreisenden dürften ganz ähnliche Gründe haben wie die der angelernten Fabrikarbeiterinnen in schlecht gelüfteten Fabriksälen», vermutete der von Horkheimer geschätzte «Industriebürokratie»-Spezialist Hans Paul Bahrdt. Denn tatsächlich mussten selbst die sogenannten Geistesarbeiter «erhebliche körperliche Belastungen» auf sich nehmen, zu denen langes Sitzen, Nikotin, Alkohol, Lärm und schlecht belüftete Räume gehörten. Darüber hinaus waren sie in einen aufreibenden, «zeitlich durchgeplanten Arbeitstag» eingespannt. In «extremer Weise», so Bahrdt, zeige dies das «triviale, allen bekannte Beispiel» des Terminkalenders. «Die Aufteilung der Zeit in kleinste Einheiten mit verschiedenen Themen», so der Soziologe, «führt oft dazu, daß eigentlich gar kein Thema mehr einigermaßen sinnvoll bearbeitet und zu Ende gebracht wird».[7] Ein Verzicht darauf, so wünschenswert das in

2 Treffpunkt Frankfurt «Rhein-Main», in: Flughafen-Nachrichten Frankfurt/Main (10, Nr. 1), 1960, S. 19–21.

3 Theodor W. Adorno und Siegfried Kracauer. Briefwechsel 1923–1966, hrsg. v. Wolfgang Schopf, Frankfurt/M. 2008, S. 549.

4 Philipp Felsch: Der lange Sommer der Theorie. Geschichte einer Revolte, 1960–1990, München 2015, S. 23–46.

5 Goethe Universität Frankfurt am Main, Universitätsbibliothek, Nachlass Max Horkheimer, Max Horkheimer an Theodor W. Adorno, 23. März 1957.

6 Max Horkheimer, Theodor W. Adorno, Eugen Kogon: Die verwaltete Welt oder: Die Krise des Individuums, in: Max Horkheimer: Nachgelassene Schriften. 1949-1972 (Bd. 13), Frankfurt/M. 1989, S. 122.

7 Hans Paul Bahrdt: Entmythologisierung der Arbeit, in: Zeitschrift für Evangelische Ethik (Nr.1), 1965, S. 44.

puncto konzentrierter Denkleistung auch gewesen sein mochte, schien indes ausgeschlossen. Denn nicht nur gehörte diese eher unscheinbare Prothese zu den Insignien eines Zeitalters, in dem, wie Horkheimer vermutete, der kokettierte «Zeitmangel hohe berufliche Qualifizierung oder gar Vermögen anzeigt[e]».[8] Der Terminkalender war zudem, so insistierte ein Ratgeber für «vielbeschäftige Menschen» aus dem Jahr 1960, ein durchaus ernst zu nehmendes «technische[s] Werkzeug». Und zwar nicht irgendeines, sondern ein wesentliches Element, um das «Zusammenspiel der Menschen und ihrer Telefone, Kraftwagen, Sitzungen und Planungen» zu koordinieren.[9]

Geistesarbeit bedeutete also Arbeit, nicht zuletzt das besagten ja die Tendenzen zur «Einebnung des Unterschiedes zwischen Angestellten und Arbeitern» im Gefolge der Automation («Nivellierung»), wie sie damals auch am Frankfurter Institut für Sozialforschung mit regem Interesse verfolgt wurden.[10] Und sie bedeutete darüber hinaus die stete Gefahr des «frühzeitigen leib-seelische[n] Zusammenbruchs», nämlich «Stress». Oder wie man in den fünfziger Jahren hierzulande üblicherweise noch sagte: «Managerkrankheit». Zu deren Symptomen, die sich im Wirtschaftswunderland einer Epidemie gleich verbreiteten, gehörten Kreislaufbeschwerden, Kopfschmerzen, Verdauungsprobleme und schlaflose Nächte. Die Ursachen dafür, so wollte es etwa das Büchlein *Der Mann an der Spitze* – von Frauen war hier gar nicht erst die Rede –, galten als hausgemacht: «Hast und Unruhe unserer Zeit, das überstürzte Arbeitstempo, der unerbittliche Konkurrenzkampf und das Streben nach Höchstleistungen».[11] Anders gesagt: «Der Fortschritt!», der sich den Menschen, wie Horkheimer damals notierte, bisweilen äußerst subtil aufbürdete: «Kaum hat man die Telefonnummern sich eingeprägt, werden sie umgestellt – wie das Antlitz der Städte.»[12] In Städten wie Chicago oder Frankfurt kam erschwerend hinzu, dass sie in besonderem Maße technisch-zivilisatorisch, also lebensfeindlich, gestimmt waren. So ermangele Chicago die «ländlichen Vorteile des fernen Westens» (also Kaliforniens), zehre an den «Nerven» und überhaupt herrsche, urteilte Adorno, ein «äußerst unbehagliches Klima dort».[13] Frankfurt stand dem nur um wenig nach. Von viertausend untersuchten Angestellten der städtischen

8 Max Horkheimer: Der Vielbeschäftigte, in: ders.: Zur Kritik der instrumentellen Vernunft und Notizen 1949–1969, Frankfurt/M. 1991, S. 207.

9 Hans Stroh: Der Terminkalender. Ein Wort an vielbeschäftigte Menschen und an solche, die mit ihnen umgehen müssen, Hamburg 1960, S. 7.

10 Max Horkheimer: Die gesellschaftliche Lage der Angestellten, in: Angestellte heute – und morgen. Forum-Gespräch am 18. Mai 1958 im Theatersaal der Stadthalle Mülheim (Ruhr), hrsg. v. der Industriegewerkschaft Metall, Frankfurt/M. 1958, S. 20.

11 Joseph Zimmermann: Der Mann an der Spitze. Produktive Betriebsführung ohne Managerkrankheit, Rapperswil 1957, S. 7. Eine Geschichte der genderspezifischen Dimension von «Stress» steht bislang noch aus. Vgl. Lea Haller/Sabine Höhler/Heiko Stoff: Stress – Konjukturen eines Konzepts, in: Zeithistorische Forschungen (11), 2013, S. 379–380.

12 Max Horkheimer: Der Fortschritt [1953–1955], in: ders.: Zur Kritik der instrumentellen Vernunft, S. 235.

13 Goethe Universität Frankfurt am Main, Universitätsbibliothek, Nachlass Max Horkheimer, Theodor W. Adorno an Max Horkheimer, 25. Oktober 1957; Theodor W. Adorno an Max Horkheimer, 25. November 1957.

Abb. 3 Leistungssteigerung in der Hochmoderne. Dextropur-Anzeige, 1957.

Straßenbahnen etwa litten in Folge des hektischen «Nahverkehrs» nicht weniger als eintausend unter Beschwerden psychosomatischer Natur, wie der Arbeitsmediziner Herbert Warning schon 1954 entsetzt feststellte. Neben die «Managerkrankheit» trat die «Managerkrankheit des kleinen Mannes».[14] Und diese Krankheit machte offenbar auch vor professionellen Denkern nicht halt. *(Abb. 3)* «Hier ist arg viel», schrieb Adorno, der deshalb zu «Schlafmitteln» griff, mitten aus dem Herbstsemester 1957 an den gerade mal wieder abwesenden Horkheimer: «Ich hoffe, Sie überstehen Chicago gut.»[15]

Was Jahrzehnte zuvor schon bei Adolf von Harnack oder Max Weber angeklungen war, hatte sich zwischenzeitlich vollends

bestätigt. Die Universitäten waren «in vieler Hinsicht […] Großbetriebe» geworden, so hielten es Helmuth Plessners umfassende Untersuchungen zur Lage der deutschen Hochschullehrer 1956 offiziell fest.[16] Das galt natürlich vor allem für die Natur- und Ingenieurwissenschaften. Aber eben nicht nur. Gerade die Soziologie, zumal in ihrer empirischen Variante, tendierte damals bereits zu «Kooperationsformen», die ihre Vertreter eher an «big science» denn an «Grübler und Dichter» denken ließen.[17] Und in dem Maße, in dem sich das «bürokratische Klima» nun auch in den Hochschulen breitmachen sollte, steigerte sich der «Grad von Betriebsförmigkeit», wie es bei Bahrdt hieß, praktisch für alle.[18] Ein Sensorium für das Betriebsmäßige hatten die Chefs des Instituts für Sozialforschung ihrerseits spätestens im amerikanischen Exil entwickelt. In den USA waren die «Gelehrten» längst «experts, das heißt Diener der Apparatur», vermerkte Horkheimer im Jahr 1959. Nun müsse man sich auch jenseits des Atlantiks eingestehen, dass der «erfolgreiche Professor und Schreiber» zum «Manager» werde.[19]

Ähnlich sah es Adorno schon in der Horkheimer gewidmeten *Minima Moralia*. Die «geistigen Berufe», konstatierte er dort, würden immer mehr «zum Geschäft», «intellektuelle Arbeit» nur noch «im Gestus des Hektischen, des Hochdrucks, des unter Zeitnot stehenden Betriebs» praktiziert.[20] Die Klagen über den üblichen «Betrieb» – «papers and meetings and meetings» – ziehen sich auch durch den Briefwechsel der beiden Protagonisten der Frankfurter Schule.[21] Diese (Selbst-)Einschätzung befand sich ganz auf der Linie des deutlich jüngeren Bahrdt, der zu den aufmerksamsten Beobachtern des wissenschaftlichen Betriebs seiner Zeit gehörte. «Der geniale Einfall, das Aufschnappen von Beobachtungen, die Meditation in der Versenkung», hieß es bei diesem einmal, «sind nach unserer Definition nicht Forschung, weil sie nicht Arbeit sind». Arbeit war hingegen das «Durcharbeiten von Sekundärliteratur, Benutzung von Nachschlagewerken, Einholen von Ratschlägen vom Doktorvater» sowie überhaupt jede «geordnete, sich in sichtbaren Erledigungen niederschlagende Kette von Verrichtungen». «Sogar der Besuch von Kongressen» – all das war Arbeit.[22]

Aber zurück zum Rollfeld: Tatsächlich erinnert Horkheimers

14 Patrick Kury: Der überforderte Mensch. Eine Wissensgeschichte vom Stress zum Burnout, Frankfurt/M. 2012, S. 122.

15 Goethe Universität Frankfurt am Main, Universitätsbibliothek, Nachlass Max Horkheimer, Theodor W. Adorno an Max Horkheimer, 7. November 1957; Theodor W. Adorno an Max Horkheimer, 18. November 1957.

16 Helmuth Plessner (Hg.): Untersuchungen zur Lage der deutschen Hochschullehrer, Band I: Nachwuchsfragen im Spiegel einer Erhebung, 1953-1955, Göttingen 1956, S. 11.

17 Hans Paul Bahrdt/Helmut Krauch/Horst Rittel: Die wissenschaftliche Arbeit in Gruppen, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie (12), 1960, S. 10–11.

18 Hans Paul Bahrdt: Der Status des Wissenschaftlers in der modernen Gesellschaft, in: atomzeitalter. Information und Meinung (Nr.10), 1966, S. 293.

19 Max Horkheimer: Innenarchitektur [1959], in: ders.: Zur Kritik der instrumentellen Vernunft, S. 279.

20 Theodor W. Adorno: Minima Moralia, Frankfurt/M. 1951, S. 148, S. 157–58.

21 Goethe Universität Frankfurt am Main, Universitätsbibliothek, Nachlass Max Horkheimer, Max Horkheimer an Theodor W. Adorno, 3. November 1957.

22 Bahrdt/Krauch/Rittel: Die wissenschaftliche Arbeit in Gruppen, S. 9; S. 11–12.

Abb. 4
Landflucht nach Sils Maria, Engadin. Postkarte Adornos an Horkheimer, 1957, unterschrieben mit «G.R.» («Großes Rindvieh»).

zweite Karriere in Deutschland in mancherlei Hinsicht an die eines gestressten Geschäftsreisenden. Und nicht zufällig herrschten in der Banken- und Messestadt Frankfurt amerikanische Zustände. Zwar zog die verkehrstechnisch günstig gelegene Stadt seit jeher Handels- und Industriebetriebe an, nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich das schwer zerstörte Rhein-Main-Gebiet jedoch rasant und im großen Stil zur internationalen Drehscheibe. «Schiene, Straße, Wasser und Luft – über alle diese Verkehrswege verfügt Frankfurt a.M. und verdient heute mehr denn je die Bezeichnung Stadt der Straßen», freute sich schon im Juni 1949 die Industrie-, Handels- und Handwerkskammer Frankfurt. Der Aufschwung war bald allenthalben sichtbar: Vom AEG-Haus, Bayer-Haus und Fernmeldehaus bis zum Henninger-Turm, vom 1956 eingeweihten Frankfurter Kreuz[23] bis eben zum Flughafen, der im Mai 1945 von der US Airforce auserkoren worden war, als ihr «gateway to Europe» zu fungieren. Neben London Heathrow, Paris Charles de Gaulle und Amsterdam Schiphol entwickelte er sich schnell zu einem der größten Flughäfen Westeuropas, zum «Tor zur Welt», wie die *Flughafen-Nachrichten* schon 1952 titelten. Die Anwohner hingegen, die «unter dem dröhnenden Lärm der Düsenflugzeuge nicht nur am Tage, sondern auch während der Nacht schwer zu leiden» hatten, brachte der Flughafenbetrieb fast um den Verstand.[24] Gegenüber den knapp 10 000 Unfällen pro Jahr sowie 130 Verkehrstoten, die man in Frankfurt Mitte der 1950er-Jahre zählte, war das jedoch noch vergleichsweise verschmerzbar.

Wie viele Zeitgenossen mussten auch die Köpfe des Instituts für Sozialforschung mit den stadt- und verkehrsplanerischen Entscheidungen der Nachkriegsjahre leben – auch das eine Manifestation jener «verwalteten Welt», die dem Individuum immer und überall auf den Leib rückte. Verkehrsunfälle waren dabei nur das offensichtlichste Problem. Schon der *Dialektik der Aufklärung* stand das Automobil symptomatisch für die «Isolierung durch Verkehr»,[25] an anderer Stelle verglich Horkheimer das «Verkehrssignal» gar mit einem «Gängelband», das die Menschen zur «Unselbständigkeit» erziehe.[26] Adorno forderte später die Frankfurter Stadtverwaltung auf, zwischen Institut für Sozialforschung und Universität eine Ampel zu errichten, um die sich in «Gedanken» befindlichen Studierenden und Mitarbeiter vor den seines Erachtens mutwillig rasenden Autofahrern zu schützen.[27] Horkheimer und Adorno, die gerne mal aus Frankfurt nach Kalifornien oder in die Berge um Sils Maria flüchteten *(Abb. 4)*, mischten sich hier in einen Chor von Soziologen, Medizinern und Philosophen, die gegen die Auswüchse von Verkehrs- und Stadtplanung opponierten oder für eine «organischere», autogerechte Stadt eintraten. Am besten in Erinnerung geblieben ist wohl Alexander Mitscherlich, der 1965 die «Unwirtlichkeit der Städte» kritisierte, die seiner Ansicht nach zu einer Mischung aus Ausfallstraßen, Lärm und Abgasen verkommen waren. So schrieb er, zu diesem Zeitpunkt bereits Leiter des Sigmund-Freud-Instituts an der Universität Frankfurt: «[M]achen nicht unsere Städte, so wie sie wiedererstanden sind, wenn man nicht in ihnen zwischen Büro, Selbstbedienungsladen, Friseur und Wohnung funktioniert, sondern wenn man sie betrachtet, als spaziere man in der Fremde umher und sehe sie zum ersten Mal – machen sie dann nicht depressiv?»[28]

Für Flaneur-Sein war zumeist keine Zeit. Man musste ja funktionieren. Bei aller Unwirtlichkeit hatte Frankfurt aber auch neuartige «Inseln im Verkehrsgetriebe» zu bieten.[29] Dazu zählten die gemütlichen Zimmer des Hotel Intercontinental – «warm contemporary», wie eine Werbebroschüre damals informierte. Das eigens von der Pan Am an exponierter Stelle am Main errichtete Etablissement hatte den primären Zweck, die aus aller Welt einströmenden Geschäfts- und Handelsreisenden standesgemäß

23 Dem «größte[n] und modernste[n] Verkehrsmittelpunkt Deutschlands», so die FAZ am 11. Juli 1956, einen Tag nach der Neueröffnung.

24 o.V.: Örtliche Lärmbekämpfung: Neu-Isenburg, in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung (8, Nr. 5), 1961, S. 169.

25 Theodor W. Adorno/Max Horkheimer: Dialektik der Aufklärung: Philosophische Fragmente, Frankfurt/M. 2013, S. 233.

26 Max Horkheimer: Am Gängelband, in: ders.: Zur Kritik der instrumentellen Vernunft, S. 316–17.

27 Wolfram Schütte: Adorno in Frankfurt. Ein Kaleidoskop mit Texten und Bildern, Frankfurt/M. 2003, S. 240.

28 Alexander Mitscherlich: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt/M. 1969, S. 13.

29 Georg Fahrbach: Warum ‹Oasen der Ruhe›?, in: Kosmos (54, Nr.1), 1958, S. 411.

unterzubringen. Die Intercontinental Group war ursprünglich 1946 auf Initiative des US State Departments gegründet worden, um amerikanischen Geschäftsreisenden und Politikern Unterkünfte in Zentral- und Lateinamerika zur Verfügung zu stellen. Bei seiner Eröffnung im Jahr 1963 war das Intercontinental Frankfurt mit seinen 20 Stockwerken und 500 Betten das größte Hotel der Bundesrepublik.[30] *(Abb. 5)* Es stand damit sinnbildlich für die Zukünftigkeit der Hochhausstadt Frankfurt, später «Mainhatten» getauft.[31] Auch Horkheimer sollte nach seiner Übersiedlung ins tessinische Montagnola regelmäßig dort nächtigen und im Restaurant dell'Arte speisen. Mit dem Hoteldirektor Karl Th. Walterspiel sowie dem Barpianisten A. König pflegte er einen recht freundschaftlichen Umgang. Oder, wie er in einem Interview mit dem hauseigenen Gesellschaftsmagazin *Silhouette* berichtete: «Wer sich des Apparates zu bedienen weiß, verfolgt eigene Zwecke».[32] Man kann also durchaus sagen, dass sich Horkheimer und Co. vergleichsweise geschmeidig durch die «verwaltete Welt» der fünfziger und sechziger Jahre bewegten, auch wenn sie von sich selbst wohl behauptet hätten, sich nicht «ganz auf der Höhe der Zeit» zu befinden. Denn wer «sich ganz auf der Höhe der Zeit befindet», formulierte Adorno in einem Brief an Horkheimer, «ist immer auch ganz angepasst, und will es darum nicht anders haben».[33]

Die Vorwürfe, denen sich Horkheimer und Adorno deshalb ausgesetzt sahen, kamen aus unterschiedlicher Richtung. So protokollierten die beiden etwa Anschuldigungen, «reaktionär», «romantisch» oder gar der Ideologie des «Hochliberalismus» verfallen zu sein.[34] Hinzu kam der immer wieder erhobene Einwand, die weltgewandten Frankfurter hätten eher verquere Vorstellungen vom «neuzeitlich spezialisierten Wissenschafts- und Technikbetrieb» gehabt, wie es bei Max Bense lautete.[35] Friedrich Kittler sollte ihnen noch viel später vorrechnen, von «Zeug», «Code» und «tools» keine Ahnung gehabt zu haben.[36] Das mag sogar sein. Doch wenn man sich für die Frage, wie Theorie eigentlich betrieben wurde, interessiert, ist die durchschnittliche Flughöhe solcher Auseinandersetzungen kaum geeignet. Über jene verwaltete Welt, die sich ja nicht nur in den großen Büchern niederschlug, sondern auch in vielen kleinen Dingen – in Termin-

30 Schon zwei Jahre vor der Eröffnung berichtete Der Spiegel (Nr. 26/1961, S. 61–63) von der sich im Bau befindlichen «Luxusherberge» als «Teil der Antwort Frankfurts auf das Düsenflugzeitalter».

31 Philipp Sturm/Peter Cachola Schmal (Hg.): Hochhausstadt Frankfurt. Bauten und Visionen seit 1945, München 2014.

32 Die Begegnung: Gespräch mit Max Horkheimer, in: Silhouette. Gesellschaftsmagazin Hotel Frankfurt Intercontinental (2, Nr. 4), 1965, S. 22.

33 Goethe Universität Frankfurt am Main, Universitätsbibliothek, Nachlass Max Horkheimer, Theodor W. Adorno an Max Horkheimer, 5. April 1957.

34 Ebd.

35 Max Bense: Hegel und die kalifornische Emigration, in: Merkur. Deutsche Zeitschrift für europäisches Denken (4/23), 1950, S. 122.

36 Friedrich Kittler: Copyright 1944 by Social Studies Association, Inc., in: Sigrid Weigel (Hg.): Flaschenpost und Postkarte. Korrespondenzen zwischen Kritischer Theorie und Poststrukturalismus, Köln u.a. 1995, S. 185–194.

Abb. 5
Insel im Verkehrsbetrieb. Das Frankfurter «Hotel Intercontinental», 1963.

kalendern, beiläufigen Notizen, Sulfa-Gums und eiligen Briefen aus diesem oder jenem Hotel –, weiß man nämlich gar nicht so viel. Was vielleicht auch nicht weiter schlimm wäre, würde sich nicht die Geschichte der Theorie in diesem Punkt – dem «Betrieb» – mit der Geschichte der Geisteswissenschaften überhaupt verflechten. Konkret: mit deren normalwissenschaftlichem Alltag und insofern mit der Geschichte technischer Umwelten, die vom Büro bis zum Flughafen reichten. In ihnen lebten und arbeiteten Geisteswissenschaftler wie alle anderen auch.

Die technischen Umwelten der Nachkriegsjahre waren eine Angelegenheit, die freilich alle möglichen Denker umtrieb. «Gestell», «Makrogerät» oder «technische Existenz» waren einige Begriffe, die dafür im Umlauf waren.[37] Im Nachhinein schneiden

die Frankfurter Kollegen mit ihrer Theoriearbeit also vergleichsweise gut ab, was auch daran gelegen haben mag, dass sie ihr in der Metropole am Main, und nicht, sagen wir, in einer Blockhütte im Schwarzwald nachgingen, wo man offenbar schnell dazu kam, sich der «Berufung aufs Unbewußte, Urtümliche, auf die unentstellte Natur» hinzugeben. Mit letzter wollte und sollte man nichts zu tun haben, stellte Adorno 1953 anlässlich des Darmstädter Gesprächs zum Thema *Individuum und Organisation* klar. Denn so sehr man auch darüber erschrecken müsse, dass «wir mit unserem Willen oder gegen ihn genötigt sind, als Zahnräder im Getriebe mitzuwirken», so wenig sei es legitim, «den Menschen und die Organisation primitiv und starr einander gegenüberzustellen».[38] Das klingt auch heute noch vernünftig, denn damals wie heute tendiert die Rede vom «Gestell» und dergleichen dazu, die Mächte und Mechanismen der wissenschaftlich-technischen Welt eher zu verschleiern denn aufzuhellen. Der Blick aus Frankfurt ließ immerhin Raum für eine Kritik an ihrer politischen Ökonomie – trotz des nervenaufreibenden Betriebs.

37 Max Bense: Technische Existenz, Stuttgart 1949; Martin Heidegger: Die Frage nach der Technik, in: Die Künste im technischen Zeitalter, hrsg. v. der Bayrischen Akademie der Schönen Künste, München 1954, S. 70–108; Günther Anders: Die Antiquiertheit des Menschen. Über die Seele im Zeitalter der zweiten industriellen Revolution, München 1956.

38 Theodor W. Adorno: Einleitungsvortrag, in: Individuum und Organisation (=Darmstädter Gespräch, Bd.4), Darmstadt 1954, S. 22, S. 25, S. 31.

Bildnachweise: Abb. 1: aus: Flughafen-Nachrichten Frankfurt/Main (Nr. 1/10), 1960. – Abb. 2a/b und Abb. 4: Goethe Universität Frankfurt am Main, Universitätsbibliothek, Nachlass Max Horkheimer. – Abb. 3: Archiv (privat). – Abb. 5: University of Miami Archival Collection, Pan American World Airways, Inc. records.