

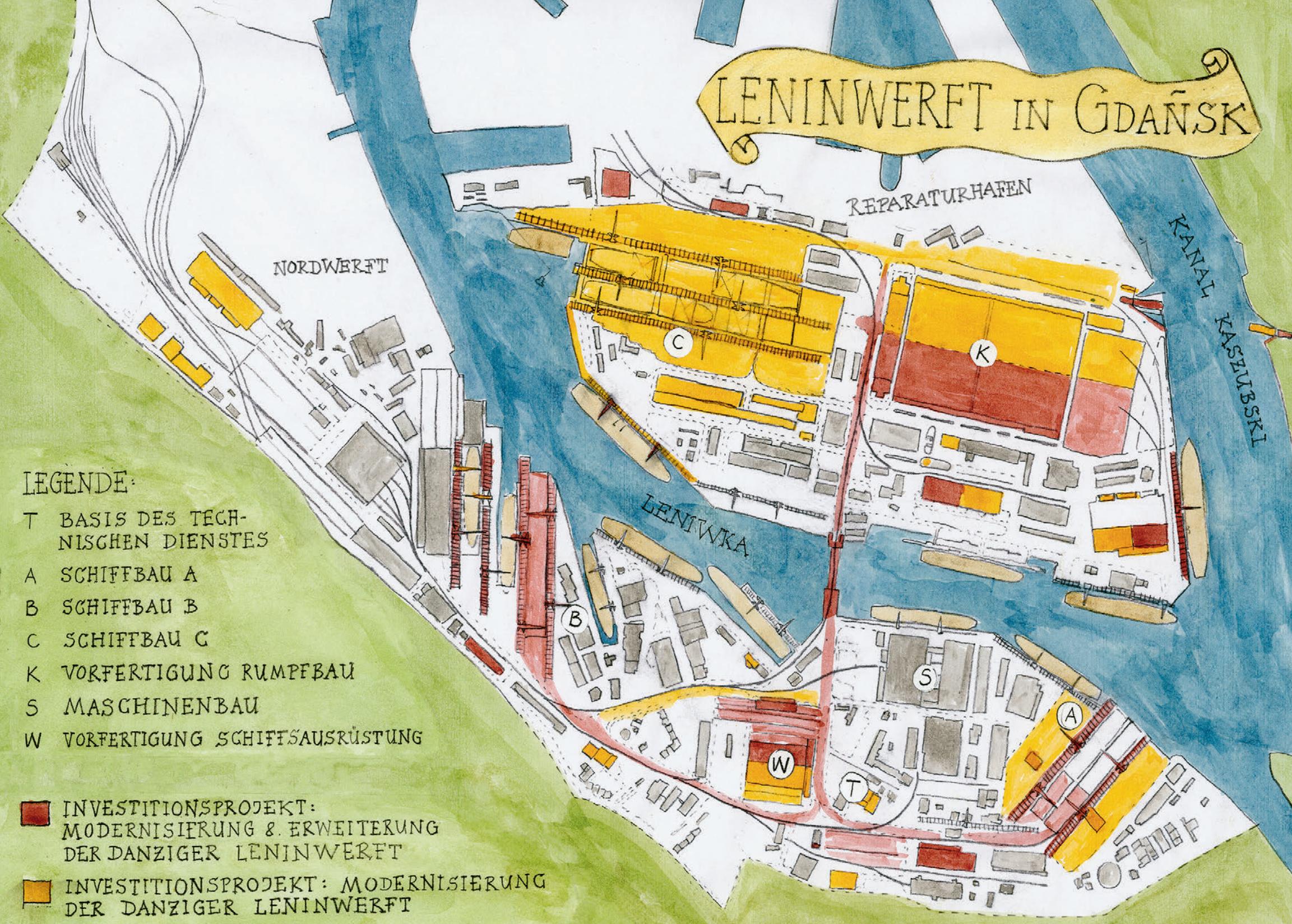


SARAH GRABER MAJCHRZAK

Arbeit – Produktion – Protest

Die Leninwerft in Gdańsk
und die AG „Weser“ in Bremen
im Vergleich (1968–1983)

LENINWERFT IN GDAŃSK



NORDWERFT

REPARATURHAFEN

KANAL KASZUBSKI

LENIWKA

LEGENDE:

- T BASIS DES TECHNISCHEN DIENSTES
- A SCHIFFBAU A
- B SCHIFFBAU B
- C SCHIFFBAU C
- K VORFERTIGUNG RUMPFBAU
- S MASCHINENBAU
- W VORFERTIGUNG SCHIFFSAUSRÜSTUNG

- INVESTITIONSPROJEKT: MODERNISIERUNG & ERWEITERUNG DER DANZIGER LENINWERFT
- INVESTITIONSPROJEKT: MODERNISIERUNG DER DANZIGER LENINWERFT

AG "WESER" IN BREMEN

WESER →

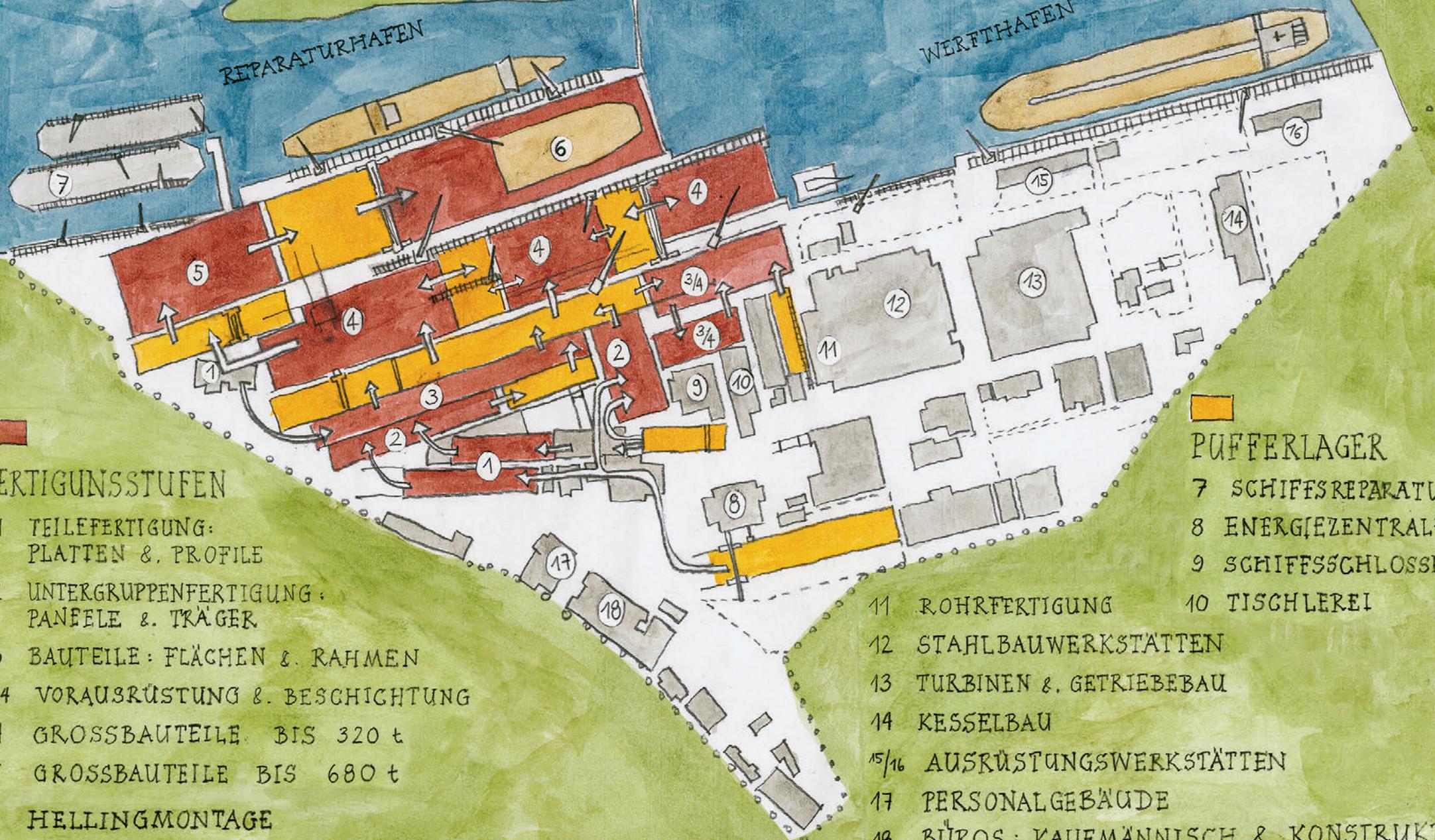
REPARATURHAFEN

WERFTHAFEN

FERTIGUNGSSTUFEN

- 1 TEILEFERTIGUNG: PLATTEN & PROFILE
- 2 UNTERGRUPPENFERTIGUNG: PANEELE & TRÄGER
- 3 BAUTEILE: FLÄCHEN & RAHMEN
- 3/4 VORAUSRÜSTUNG & BESCHICHTUNG
- 4 GROSSBAUTEILE BIS 320 t
- 5 GROSSBAUTEILE BIS 680 t
- 6 HELLINGMONTAGE

- PUFFERLAGER
- 7 SCHIFFESREPARATUR
- 8 ENERGIEZENTRALE
- 9 SCHIFFESSCHLOSSEREI
- 10 TISCHLEREI
- 11 ROHRFERTIGUNG
- 12 STAHLBAUWERKSTATTEN
- 13 TURBINEN & GETRIEBEBAU
- 14 KESSELBAU
- 15/16 AUSRÜSTUNGSWERKSTÄTTEN
- 17 PERSONALGEBÄUDE
- 18 BÜROS: KAUFMÄNNISCH & KONSTRUKTION





Zeithistorische Studien

Herausgegeben vom Leibniz-Zentrum
für Zeithistorische Forschung Potsdam

Band 62

Sarah Graber Majchrzak

Arbeit – Produktion – Protest

**Die Leninwerft in Gdańsk
und die AG „Weser“ in Bremen
im Vergleich (1968–1983)**

BÖHLAU VERLAG WIEN KÖLN WEIMAR

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung der
Geschwister Boehringer Ingelheim Stiftung für Geisteswissenschaften und des
Leibniz-Zentrums für Zeithistorische Forschung Potsdam.



Die vorliegende Publikation ist eine gekürzte Fassung der an der Universität Potsdam
am 8.10.2018 eingereichten Dissertation: „Im gleichen Boot? Produktionsregime und
Arbeitskonflikte in der bundesdeutschen und polnischen Schiffbauindustrie in den 1970er Jahren.“
Gutachter: Prof. Dr. Thomas Schaarschmidt; Prof. Dr. Rüdiger Hachtmann;
Prof. Dr. Dr. h. c. Marcel van der Linden

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind
im Internet über <https://dnb.de> abrufbar.

© 2021 by Böhlau Verlag GmbH & Cie. KG, Lindenstraße 14, D-50674 Köln
Alle Rechte vorbehalten. Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung
in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung
des Verlages.

Umschlagabbildungen: Esther Graber (Vorderseite), Maya Graber (Umschlag innen)
Korrektorat: Anja Borkam, Jena
Wissenschaftlicher Satz: satz&sonders GmbH, Dülmen
Druck und Bindung: Hubert & Co. BuchPartner, Göttingen
Printed in the EU

Vandenhoeck & Ruprecht Verlage | www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com

ISBN 978-3-412-51917-9

Inhalt

Danksagung	7
Einleitung	9
1. Schiffbau in der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik Polen 1945 bis 1983	45
1.1 Schiffbau in der Bundesrepublik Deutschland	47
1.2 Schiffbau in der Volksrepublik Polen	61
1.3 Nach dem Boom die Krise(n)	78
1.4 Quantitativer Vergleich der Beschäftigung im Schiffbau in der Bundesrepublik und der Volksrepublik Polen	88
1.5 Zwischenfazit	91
2. Die AG „Weser“ in Bremen und die Leninwerft in Gdańsk	95
2.1 Die AG „Weser“ im 20. Jahrhundert	96
2.2 Die Danziger Werft im 20. Jahrhundert	134
3. Die Veränderung des Arbeitsprozesses im Schiffbau in Ost und West	167
3.1 „Jedes Schiff ist anders. Ein Schiff baut man wie ein Haus“	168
3.2 Vom manuellen Fließband zur improvisierten Automation: Der Arbeitsprozess in der Leninwerft	176
3.3 Von der Standardisierung in die Krise: Der Arbeitsprozess in der AG „Weser“	197
3.4 Zwischenfazit	205
4. Die Belegschaften	211
4.1 Beschäftigung und Produktion in der AG „Weser“ und der Danziger Werft 1945–1989	213
4.2 Veränderungen in der Belegschaft in der AG „Weser“ 1970–1983 ..	221
4.3 Veränderungen in der Belegschaft der Leninwerft	240
4.4 Zwischenfazit	261
5. Die Arbeitszeit in der AG „Weser“ und der Leninwerft	265
5.1 Die Verkürzung der Arbeitszeit in West und Ost	266
5.2 Arbeitszeitökonomie in der AG „Weser“	268

5.3	Arbeitszeitökonomie in der Leninwerft	280
5.4	Zwischenfazit	288
6.	Entlohnung und betriebliche Sozialpolitik	291
6.1	Entlohnungssystem und betriebliche Sozialleistungen in der AG „Weser“	295
6.2	Entlohnung und betriebliche Sozialleistungen in der Leninwerft ...	313
6.3	Zwischenfazit	332
7.	Arbeitsbelastung und die „Humanisierung der Arbeit“ in Ost und West	337
7.1	Arbeitsbelastung und Gesundheitsgefahren im Werftalltag	338
7.2	Diskussionen über die „Humanisierung der Arbeit“ und ihre Auswirkungen auf die Werftarbeit	348
7.3	Zwischenfazit	364
8.	Der gleiche „Klüngel“? Die Arbeitsbeziehungen in West und Ost zwischen Konflikt und Konsens	369
8.1	Die Arbeitsbeziehungen in der AG „Weser“	372
8.2	Die Arbeitsbeziehungen in der Danziger Werft	399
8.3	Zwischenfazit	424
9.	Anpassung, Verweigerung, Widerstand – Alltag auf den beiden Werften in den 1970er Jahren	429
9.1	Alltagskonflikte in der Leninwerft	430
9.2	Alltagskonflikte in der AG „Weser“	445
9.3	Zwischenfazit	462
10.	Fing es in Gdańsk an? Die Besetzung der Leninwerft und der AG „Weser“ in transnationaler Perspektive	465
10.1	Die Besetzung der Leninwerft und die Forderungen der Werftarbeiter*innen	466
10.2	Die Besetzung der AG „Weser“ und das Menschenrecht auf Arbeit .	477
10.3	„Über dem Haupteingang der AG ‚Weser‘ liegt ein Hauch von Danzig, ein Hauch von Lenin-Werft“	490
	Resümee	511
	Quellen und Literaturliste	525
	Abkürzungsverzeichnis	561
	Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	564

Danksagung

Viele Menschen haben mich bei der Entstehung dieses Buches auf unterschiedliche Art und Weise unterstützt. Ohne sie wäre dieses Buch nicht fertig geworden. Ich bedanke mich bei der Rosa-Luxemburg-Stiftung, dem Leibniz-Zentrum für Zeithistorische Forschung und der Universität Potsdam für die finanzielle Förderung meiner Promotion. Die inhaltliche Betreuung der Dissertation haben Prof. Rüdiger Hachtmann und Prof. Dr. Thomas Schaarschmidt übernommen, dafür ein großes Dankeschön. Ebenfalls bedanke ich mich bei Prof. Dr. Anna Schwarz, welche meine Dissertation in der Anfangsphase betreute, und Prof. Dr. Marcel van der Linden, der sich kurzfristig bereiterklärte, als externer Gutachter zu fungieren. Prof. Dr. Heiko Haumann hat meine wissenschaftliche Arbeit mit seiner Begeisterung für Osteuropäische Geschichte geprägt, dafür ein herzliches Dankeschön. Menschen ließen mich an ihrem Wissen teilhaben und erzählten mir vom Schiffbau, von den Werften und ihrem Arbeitsleben. Dafür danke ich nachdrücklich Herbert Kienke, Karol Hajduga, Joachim Klaembt, Nessim Hemmer, Adam Dębowski, Henryk Jagielski, Wolfgang Hien und Holger Wessel. Ein großer Dank gebührt Jörg Suhling und Jürgen Schröder, die mir ermöglichten, Betriebszeitungen der AG „Weser“ als Quelle zu nutzen, indem Sie diese in ihrer Freizeit digitalisierten und mir zur Verfügung stellten. Beim Staatsarchiv Gdańsk bedanke ich mich für die Bereitsstellung der Fotos.

Für wissenschaftlichen Rat, inhaltliche Diskussionen und weitreichende Hilfe danke ich Johanna, Jan, Teresa, Peter B., Jens, Uwe, Felix, Nicola, Beni, Katrin, Ladina, Marcin, Peter H., Renate, Bernd, Arpi, der Bürogemeinschaft 722, der Redaktion von „Sozial.Geschichte Online“ und dem internationalen Forschungsteam „Shipbuilding Labour around the world“. Katja Stopka vom ZZF Potsdam und der Böhlau Verlag haben mit viel Geduld dafür gesorgt, dass aus dem Manuskript ein Buch wurde, vielen Dank dafür. Schließlich haben Esther und Maya das Buch mit ihrem künstlerischen Können vollendet, darüber freue ich mich sehr und bedanke mich herzlich für ihr Werk.

Nur durch die große Unterstützung meiner Eltern Ursula und Peter, meinen Schwiegereltern Jadwiga und Jurek und meinen Schwestern Maya, Heidi und Esther war es mir überhaupt möglich zu promovieren und genügend Zeit für meine wissenschaftliche Arbeit zu finden, dafür bin ich ihnen sehr dankbar. Ein besonderer Dank gebührt Christiane und Kamil für fortwährenden Beistand und Hilfen bei der Durchführung der gesamten Arbeit sowie Emilia und Wera für das Verständnis, die Geduld und die Ermutigungen.

Einleitung

Am 14. August 1980 begannen die Werk­tätigen auf der Danziger Leninwerft einen Besetzungstreik. Innerhalb weniger Tage breitete sich der Streik auf das ganze Land aus. Zwei Wochen später hatten die Arbeiter*innen ihr Ziel erreicht: ¹ die Gründung einer unabhängigen Gewerkschaft mit dem Namen *Solidarność*. Fast zur gleichen Zeit, am 17. September 1980, zogen auf der anderen Seite des „Eisernen Vorhangs“ die Bremer Werftarbeiter*innen in einem Protestzug zum Rathaus. Sie forderten die Bremer Politiker*innen auf, ihre Arbeitsplätze zu schützen. Auf den ersten Blick haben diese beiden Ereignisse nichts miteinander zu tun: Während die Bremer Werk­tätigen Opfer einer seit Mitte der 1970er Jahre in Westdeutschland anschwellenden Entlassungswelle waren, gegen die sie sich wehrten, kämpften ihre polnischen Kolleg*innen für mehr Mitbestimmungsrechte und Demokratie. So zumindest sieht die Darstellung der Ereignisse in den wissenschaftlichen Publikationen zum Thema aus. ² Und dennoch besteht ein Zusammenhang zwischen den Arbeitskämpfen. Dieser zeigte sich spätestens im September 1983, als zuerst die Hamburger und kurze Zeit später auch die Bremer Werftarbeiter*innen einen Besetzungstreik nach „polnischem Vorbild“

-
- 1 Im vorliegenden Buch wird eine geschlechtergerechte Sprache soweit wie möglich umgesetzt. Hiervon ausgenommen sind jene Zusammenhänge, in denen eine gendergerechte Sprache zu einem verzerrten Bild der historischen Machtverhältnisse führen würde. Bei betrieblichen und überbetrieblichen Interessenvertretung (Betriebsrat und Gewerkschaft), bei Personengruppen der Arbeitgeberseite und für Akteure der Schiffbauindustrie vor dem Zweiten Weltkrieg wird explizit die männliche Form genutzt, da diese von Männern dominierte Bereiche waren. Wenn möglich werden genderneutrale Bezeichnungen von Personengruppen verwendet.
 - 2 Zu den Werftprotesten in der BRD siehe bspw. Wolf, Johanna: *Assurances of Friendship. Transnationale Wege von Metallgewerkschaftern in der Schiffbauindustrie 1950–1980*. Göttingen 2018; Hedden, Reinhard/Hindrichs, Wolfgang/Mäulen, Claus: *Widerstand gegen Betriebsstilllegungen. Aktionen, Erfahrungen und Lernprozesse von Belegschaften*. Bremen 1993; Heseler, Heiner: *The Impact of Deindustrialisation and Reindustrialisation on Local Labour Market Processes. The Case of the Shutdown of the Shipyard AG „Weser“*. In: *Labour and Society*. Hrsg. v. Bernhard Roth. 13/4 (1988). S. 375–386. Zur Entstehung der *Solidarność* siehe bspw. Friszke, Andrzej: *Solidarność od wewnątrz 1980–1981* [Die *Solidarność* von innen 1980–1981]. Warszawa 2013; Penn, Shana: *Solidarity's secret. The women who defeated Communism in Poland*. Ann Arbor, Mich. 2005; Kühn, Hartmut: *Das Jahrzehnt der Solidarność. Die politische Geschichte Polens 1980–1990*. Berlin 1999; Holzer, Jerzy Zdzisław: *„Solidarität“*. Die Geschichte einer freien Gewerkschaft in Polen. München 1985; Garton Ash, Timothy: *The Polish revolution. Solidarity 1980–82*. London 1983.

durchführten und ans Eingangstor der Werften eine Fahne der inzwischen verbotenen polnischen Gewerkschaft Solidarność hängten. Die sich hier äuernde Verbindung zwischen den Protesten in Ost und West ist Ausgangspunkt der vorliegenden Arbeit. Diese fragt nach den Unterschieden und Gemeinsamkeiten der Produktionsregime und Arbeitskonflikte in der Schiffbauindustrie in einem kapitalistischen und einem staatssozialistischen Land in den 1970er Jahren. Untersucht wird das Verhalten der Werftbelegschaften und der Unternehmensleitungen. Ebenso werden auch die unmittelbaren Berührungspunkte zwischen den Akteuren diskutiert. Der Arbeit liegt die These zugrunde, dass sich die Unternehmensleitungen und Werftarbeiter*innen in Ost und West trotz der sehr unterschiedlichen ökonomisch-politischen Systeme mit ähnlichen Problemen und Herausforderungen konfrontiert sahen, deren Ursachen in den technischen und wirtschaftlichen Veränderungen im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts lagen.

In den 1970er Jahren endeten in Westeuropa die Jahre des Booms und in Osteuropa die vergleichsweise schnelle Industrialisierung zahlreicher Regionen.³ Als entscheidende Zäsur gilt unter bundesdeutschen Historiker*innen der Ölpreisschock 1973.⁴ Bereits zwei Jahre zuvor, 1971/1972, zerfiel nach einer „stabilen Nachkriegsordnung, die mit dem Marshallplan und der Teilung Europas 1947/48 begann“, das internationale Währungssystem von Bretton Woods.⁵ Diese beiden Ereignisse – der Zerfall des internationalen Währungssystems von Bretton Woods und der Ölpreisschock – leiteten eine Wirtschaftsentwicklung mit niedrigeren Wachstumsraten, verstärkter internationaler Konkurrenz und einem grundlegenden Wandel in der industriellen Produktion ein, die die Gesellschaften und ihre Leitvorstellungen seit Anfang der 1970er Jahre entscheidend veränderte. Fundamental für die Veränderungen in der Arbeitswelt war auch die wachsende Bedeutung der „Informationstechnologien“.⁶ Im Osten wurde diese Entwicklung „wissenschaftlich-technische Revolution“, kurz wtR, genannt; im Westen firmierten die technologischen Veränderungen seit Ende der 1970er Jahre unter

3 Doering-Manteuffel, Anselm / Raphael, Lutz: Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970. Göttingen 2008. Für Polen siehe Bohle, Dorothee: Europas neue Peripherie. Polens Transformation und transnationale Integration. Münster 2001. S. 60.

4 Bösch, Frank: Umbrüche in die Gegenwart. Globale Ereignisse und Krisenreaktionen um 1979. In: Zeithistorische Forschungen / Contemporary History / Online-Ausgabe 9 (2012). S. 8–32; hier: S. 12.

5 Doering-Manteuffel, Anselm / Raphael, Lutz: Nach dem Boom [wie Anm. 3], S. 8. Siehe auch Sargent, Daniel: The Cold War and the International Political Economy in the 1970s. In: Cold War History 13/3 (2013). S. 393–425; hier: S. 400.

6 Kößler, Reinhart: Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft. Opladen 2001.

dem Begriff der Dritten Industriellen Revolution.⁷ Durch die Entwicklung von Mikrochips konnten ab den 1960er Jahren Maschinen mit Computern gesteuert werden, was sowohl für die Fertigungstechnik als auch für die Arbeitsorganisation in den Betrieben weitreichende Folgen hatte.

Anselm Doering-Manteuffel und Lutz Raphael charakterisieren die 1970er Jahre deshalb als ein Jahrzehnt des Wandels und der Neuorientierung, und die Regulationstheoretiker*innen sehen in diesem Jahrzehnt eine grundsätzliche Umgestaltung des Akkumulationsregimes vonstatten gehen, nämlich den Übergang vom Fordismus zum Postfordismus oder Neoliberalismus.⁸ Die bisher vorgelegten Untersuchungen zu einem „Strukturwandel von revolutionärer Qualität“ beziehen sich allerdings in erster Linie auf Westeuropa und kapitalistische Gesellschaften.⁹ Die Frage nach vergleichbaren Prozessen in den Ostblockländern, die in ähnlicher Weise von der verschärften Konkurrenz auf dem Weltmarkt und von den Herausforderungen durch die „Informationstechnologien“ betroffen waren, sind bisher zwar diskutiert, allerdings kaum empirisch untersucht worden.¹⁰ Die

-
- 7 Hübner, Peter: Arbeit, Arbeiter und Technik in der DDR 1971 bis 1989. Zwischen Fordismus und digitaler Revolution. Hrsg. v. Gerhard A. Ritter/Ilko-Sascha Kowalczyk. Bonn 2014. S. 24. Der Begriff der Dritten Industriellen Revolution wurde geprägt vom Wirtschaftsjournalisten Dieter Balkhausen, siehe Balkhausen, Dieter: Die dritte industrielle Revolution. Wie die Mikroelektronik unser Leben verändert. Düsseldorf [u. a.] 1978.
- 8 Doering-Manteuffel und Raphael sprechen von einem „Strukturbruch, der sozialen Wandel von revolutionärer Qualität mit sich gebracht hat“. Siehe Doering-Manteuffel, Anselm/Raphael, Lutz: Nach dem Boom [wie Anm. 3], S. 10. Zum Übergang vom Fordismus zum Postfordismus siehe Hirsch, Joachim: Materialistische Staatstheorie: Transformationsprozesse des kapitalistischen Staatensystems. Hamburg 2005. S. 114–141. Grundlegend für die Regulationstheorie Aglietta, Michel: Régulation et crises du capitalisme. Paris 1976. Im Unterschied zu anderen sozialwissenschaftlichen Theorien betont die marxistisch ausgerichtete Regulationstheorie, dass sich gesellschaftliche Strukturen nicht nur durch Modernisierung, funktionale Ausdifferenzierung und staatliche Politik verändern, sondern durch intendierte oder nichtintendierte Folgen sozialer Auseinandersetzungen, siehe Sproll, Martina: Arbeit im Übergang zum „Postfordismus“. Wie nützlich sind regulationstheoretische und arbeitspolitische Ansätze. In: Fit für die Krise? Perspektiven der Regulationstheorie. Hrsg. v. Roland Atzmüller/Joachim Becker et al. Münster 2013. S. 170–86; hier: S. 18.
- 9 Doering-Manteuffel, Anselm/Raphael, Lutz: Der Epochenbruch in den 1970er-Jahren. Thesen zur Phänomenologie und den Wirkungen des Strukturwandels „nach dem Boom“. In: Nach dem Strukturbruch? Kontinuität und Wandel von Arbeitswelten. Hrsg. v. Knud Andresen/Ursula Bitzegeio/Jürgen Mittag. Bonn 2011. S. 25–43; hier: S. 30.
- 10 Für die Sowjetunion und Jugoslawien siehe The Crisis of Socialist Modernity. The Soviet Union and Yugoslavia in the 1970s. Hrsg. v. Marie-Janine Calic/Dietmar Neutatz/Julia Obertreis. Göttingen 2011. Siehe ebenso Schult, Ulrike: Zwischen Stechuhr und Selbstverwaltung. Eine Mikrogeschichte sozialer Konflikte in der jugoslawischen Fahrzeugindustrie

vorliegende Arbeit intendiert, diese Forschungslücke durch eine Untersuchung der Wandlungsprozesse auf Betriebsebene zu füllen.

Der Betrieb als wirtschaftlicher, sozialer und politischer Ort und die Arbeit als „eine der wichtigsten Instanzen der Vergesellschaftung in der Industriemoderne“ eignen sich besonders für eine quellenbasierte Untersuchung von gesellschaftlichen Veränderungen.¹¹ Dies gilt nicht nur für kapitalistische Länder, sondern genauso, wenn nicht noch ausgeprägter, für die staatssozialistischen Länder mit der offiziellen Bezeichnung „Arbeiterstaat“. Die Chance einer empirischen Untersuchung auf Betriebsebene liegt nicht nur darin, makrohistorische Erzählungen zu differenzieren, sondern insbesondere darin, die Ursachen und die Akteure von Wandel und Veränderungen detaillierter beschreiben zu können, als dies in einer Überblicksdarstellung möglich ist.¹²

Untersuchungsgegenstand

Als Fallbeispiel dient die Schiffbauindustrie in der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik Polen (VR Polen), den wichtigsten west- beziehungsweise osteuropäischen Schiffbaunationen. Warum wird ausgerechnet die Schiffbauindustrie untersucht? Aufgrund der engen Verflechtung der globalen Wirtschaftszyklen mit den Schiffbauzyklen reagiert die Schiffbauindustrie besonders sensibel auf (globale) Veränderungen, denn der weitaus größte Teil des Welthandels wurde und wird auf dem Seeweg und somit auf Schiffen abgewickelt.¹³ Der

1965–1985. Münster 2017. S. 22. Für die VR Polen nähert sich Jarzabek dem Thema mit ihrer Analyse über die Folgen der Weltmarktöffnung Polens seit Ende der 1960er Jahre an, siehe Jarzabek, Wanda: Polish Economic Policy at the Time of Détente, 1966–78. In: *European Review of History* 21/2 (2014). S. 293–309. Aus einer Makroperspektive untersucht Dorothe Bohle in ihrer Transformationsstudie, wie sich das Konzept der Veränderung des Akkumulationsregimes vom Fordismus zum Postfordismus auf Polen übertragen lässt, siehe Bohle, Dorothee: Europas neue Peripherie [wie Anm. 3].

- 11 Süß, Winfried/Süß, Dietmar: Zeitgeschichte der Arbeit. Beobachtungen und Perspektiven. In: „Nach dem Strukturbruch“? Kontinuität und Wandel von Arbeitsbeziehungen und Arbeitswelt(en) seit den 1970er-Jahren. Hrsg. v. Knud Andresen/Ursula Bitzegeio/Jürgen Mittag. Bonn 2011. S. 345–364; hier: S. 345.
- 12 So bspw. kommen empirische Studien zum Strukturwandel in den 1970er Jahren auf auffällig unterschiedliche Ergebnisse, siehe Graber Majchrzak, Sarah: Rezension: Knud Andresen/Ursula Bitzegeio/Jürgen Mittag (Hg.), *Nach dem Strukturbruch? Kontinuität und Wandel von Arbeitsbeziehungen und Arbeitswelt(en) seit den 1970er Jahren*, Bonn 2011. In: *Sozial.Geschichte Online*/8 (2012). S. 153–160; hier: S. 155.
- 13 Varela, Raquel/Murphy, Hugh/Van der Linden, Marcel: Introduction. In: *Shipbuilding and Ship Repair Workers Around the World. Case Studies 1950–2010*. Amsterdam 2017. S. 15–47; hier: S. 15.

Schiffbaumarkt selbst ist global organisiert. Sowohl die westeuropäische als auch die osteuropäische Schiffbauindustrie agierten als auf den Export ausgerichtete Branche vorwiegend auf dem Weltmarkt. Ebenso eng wie mit dem Weltmarkt ist der Schiffbau historisch und strukturell mit dem Staat verknüpft, weshalb die Entwicklungen und Veränderungen der Branche immer auch eine politische und damit gesellschaftliche Dimension hatten.¹⁴ Im Schiffbau begann der industrielle Rationalisierungsprozess im Vergleich zu anderen Branchen relativ spät, so dass hier im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts zwei Anpassungsprozesse – Technologisierung sowie Neustrukturierung der Produktion und Wirtschaftskrise – ineinander übergingen. Aus diesen Gründen bieten sich die Werften als geeignetes Untersuchungsfeld für eine Tiefenanalyse der Strukturbrüche und krisenhaften Konstellationen während der 1970er und Anfang der 1980er Jahre auf beiden Seiten des „Eisernen Vorhangs“ an.

Die hier angesprochenen Veränderungen im Produktionsregime werden anhand von zwei Werften vergleichend analysiert. Für die bundesdeutsche Schiffbauindustrie werden mit der Bremer AG „Weser“ (AGW) und für die polnische Schiffbauindustrie mit der Leninwerft in Gdańsk zwei der bedeutendsten Werftbetriebe im jeweiligen Land untersucht, in denen zudem das Konflikt- und Protestverhalten der Belegschaften besonders kulminierte. Diese beiden Werften eignen sich deswegen gut für einen West-Ost-Vergleich, weil sie das gewohnte Narrativ – erfolgreiche Rationalisierung und Umstrukturierung im Westen versus wirtschaftliches Scheitern im Osten – in Frage stellen. Gleichzeitig existierte spätestens seit den 1970er Jahren eine Verbindung zwischen den beiden Werften, die als Beispiel transnationaler Verflechtungen zwischen West und Ost in der Zeit des „Kalten Krieges“ gelten kann.

Die Entwicklungen der beiden Werften stehen nahezu beispielhaft für die Unternehmensentwicklung im Schiffbau im jeweiligen wirtschaftspolitischen System, auch, was ihre Geschichte betrifft. Die AG „Weser“ ging 1872 aus der Maschinenfabrik und Eisen- und Metallgießerei Carsten Waltjen & Co., hervor. 1941 übernahm der Stahlkonzern Friedrich Krupp AG die Aktienmehrheit des Unternehmens und blieb bis zur Schließung der Werft im Jahr 1983 der Eigentümer. Die AG „Weser“ war damit – mit Ausnahme einer kurzen Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg – immer ein privatwirtschaftliches Unternehmen, was allerdings auch im kapitalistischen Deutschland bei den Werften nicht selbstver-

14 Die enge Verknüpfung der Schiffbauindustrie mit dem Staat ergibt sich aus mehreren Faktoren: Erstens ist der Industriezweig Teil der Rüstungsindustrie, zweitens sind Schiffe die Transportgrundlage für den Handel und die Handelsflotte von großer Wichtigkeit für die wirtschaftliche Unabhängigkeit von Staaten und drittens ist der Schiffbau geographisch auf die Küstenregionen konzentriert, wo er erhebliche beschäftigungspolitische Funktion erfüllt, siehe dazu ebd.

ständig war.¹⁵ Das Unternehmen bestand aus zwei Werften – der AG „Weser“ in Bremen-Gröpelingen und der Seebeckwerft in Bremerhaven –, die aber bis kurz vor der Schließung zwei voneinander unabhängige Betriebsverwaltungen hatten. In der vorliegenden Untersuchung steht die Werft in Bremen im Vordergrund, die auch traditionell AG „Weser“ genannt wurde und wesentlich größer war als die Seebeckwerft, sowohl von ihrer Kapazität als auch von der Beschäftigung her. Sie beschäftigte Ende der 1950er Jahre arbeiteten rund 5800 Menschen in der Werft. Knapp dreißig Jahre später waren es noch 2800.

Die zweite hier untersuchte Werft, die Werft Gdańsk, ging nach dem Zweiten Weltkrieg aus den zwei im Deutschen Kaiserreich gegründeten Unternehmen Danziger Werft und Schichauer Werft hervor. Sie war seit 1948 Teil des staatlichen Branchenzusammenschlusses Vereinigung der Schiffbauindustrie ZPO (Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego) und kann damit als klassischer Industriebetrieb des staatssozialistischen Polens gelten. 1967 wurde sie auf den Namen Leninwerft umgetauft und wirtschaftete schließlich seit 1990 wieder unter ihrem alten Namen Stocznia Gdańska. In der Werft in Gdańsk arbeiteten in den 1950er Jahren knapp 10.000 Menschen. Den höchsten Belegschaftsstand erreichte sie 1972 mit über 16.600 Lohnabhängigen. 2015 arbeiteten noch rund 1000 Menschen auf der Werft.¹⁶ Die vorliegende Untersuchung konzentriert sich auf die Jahre zwischen Ende der 1960er und Anfang der 1980er Jahre. Die Arbeitsproteste in Gdańsk im Spätsommer 1980 und in Bremen im Spätsommer 1983 begrenzen zeitlich die Untersuchung der beiden Fallbeispiele. Auch die 1960er Jahre werden in den Blick genommen, da diese für die Veränderungen im Produktionsprozess und die Entwicklung der Branche wichtig waren.

15 So gehörten 1982 zwei (Howaldtswerke Deutsche Werft AG Hamburg und Kiel sowie Vulkan Werft Bremen) der fünf bundesdeutschen Großwerften (teilweise) der öffentlichen Hand, siehe Heseler, Heiner / Kröger, Hans Jürgen: Aufstieg und Niedergang des deutschen Schiffbaus. In: „Stell Dir vor, die Werften gehören uns...“ Krise des Schiffbaus oder Krise der Politik. Hamburg 1983. S. 21–51; hier: S. 43.

16 Nachdem die Werft nach 1990 zuerst in eine Aktiengesellschaft mit Beteiligung der Beschäftigten und des Staates umgewandelt worden war und in den folgenden Jahrzehnten unterschiedliche Eigentümern hatte, bemüht sich die polnische Regierung seit 2018 um eine Wiederverstaatlichung der Werft, siehe Stocznia Gdańska z „bardzo korzystną“ ofertą kupna [Danziger Werft mit einem „sehr günstigen“ Kaufangebot]. In: TVP Info. 11.04.2018. Internet: <http://www.tvp.info/36751124/> [06.09.2020].

Fragestellung

Im Fokus der Untersuchung stehen die Veränderungen im betrieblichen Alltag in der AG „Weser“ und der Leninwerft in Gdańsk. So wird danach gefragt, wie sich der Arbeitsprozess und die Arbeitsorganisation durch die technischen Innovationen beidseitig des „Eisernen Vorhangs“ veränderten. Mit welchen „Rationalisierungsmaßnahmen“ reagierten die Betriebsleitungen in West und Ost auf die zunehmend globale Konkurrenzsituation? Und welche Auswirkungen hatten diese Maßnahmen auf die Arbeitsbedingungen und die Arbeitsbeziehungen? Entwickelten sich die Belegschaften in West und Ost auf ähnliche Art oder gibt es in dieser Beziehung grundsätzliche Unterschiede? Wie veränderte sich die soziale Situation der Werftarbeiter*innen im Laufe der Zeit?

Sowohl die Betriebsleitung als auch die Werk tätigen waren den oben beschriebenen makroökonomischen Prozessen nicht nur ausgeliefert, sondern selber handelnde Akteur*innen. Es lässt sich dementsprechend fragen, wann und wie sie selber zum Subjekt des betrieblichen sowie des ökonomischen und politischen Wandels wurden. Wie sind Proteste und Betriebsbesetzungen einzuschätzen, welche Wirkung entfalteten sie? Hatten betriebliche Akteur*innen beispielsweise Einfluss auf das Verhalten und Agieren von Gewerkschaften, von politischen Entscheidungsträger*innen oder Wirtschaftsverbänden? Insgesamt ist also nicht nur zu klären, welche Folgen die makrostrukturellen Veränderungen im betrieblichen Kontext hatten, sondern umgekehrt auch zu diskutieren, wie die Veränderungen in den Werften sich wiederum auf die jeweiligen gesellschaftlichen Kontexte auswirkten. Darüber hinaus werden die Konflikte und Proteste auf der AG „Weser“ und der Leninwerft auf ihren Zusammenhang und ihre Verbindungen hin befragt: Gab es Kontakte zwischen den Bremer Werftarbeiter*innen und denen in Gdańsk? Wenn ja, wie kamen sie zustande? Welcher Austausch fand statt? Was lernten die Werk tätigen voneinander? Um diese Fragen zu klären, wird ein vergleichend verflechtender Ansatz verfolgt.

Zu den methodischen Problemen des Ost-West-Vergleichs

Über die geschichtswissenschaftliche Methode des Vergleichs sind seit den 1970er Jahren viele Debatten geführt worden.¹⁷ Die Diskussionen hatten zur Folge, dass sich die Vergleichsmethode einerseits stark ausdifferenziert hat und deswegen

¹⁷ Es wird hier darauf verzichtet, die wissenschaftlichen Diskussionen um das Thema wiederzugeben. Eine Übersicht über die Debatten finden sich in: Kaelble, Hartmut: Historischer Vergleich, Version: 1.0. In: Docupedia-Zeitgeschichte, (14.08.2012). Internet: http://docupedia.de/zg/kaelble_historischer_vergleich_v1_de_2012 [06.09.2020]; Vergleichen,

nicht mehr von einer einzigen Methode gesprochen werden kann.¹⁸ Andererseits sind dadurch auch die Unzulänglichkeiten und die Probleme der Vergleichsforschung sichtbar geworden. Bevor die Probleme zur Sprache gebracht werden, sollen hier einige Chancen des Vergleichs erörtert werden.

Die Forderung nach einer transnationalen, bis hin zu einer globalen, Ausrichtung der Historiographie ist nicht neu.¹⁹ Gerade ein Vergleich über unterschiedliche wirtschaftspolitische Systeme hinweg bietet die Möglichkeit, altbekannte Narrative und Selbstverständlichkeiten zu hinterfragen und zu dekonstruieren, transnationale und globale Zusammenhänge sichtbar zu machen und vermeintlich lokale oder nationale Ereignisse über Systemgrenzen hinweg miteinander in Beziehung zu setzen. Die vergleichende Perspektive stellt damit neue Fragen an das Untersuchungsobjekt, lässt dieses in einem anderen Licht erscheinen und „[befreit] die Geschichte lokaler Ereignisse aus ihrer Isoliertheit und Abgeschlossenheit“.²⁰ Wie fruchtbar vergleichende Ansätze sein können, die einzelne Fallbeispiele mit einem transnationalen Ansatz verknüpfen, zeigen nicht zuletzt die neueren Veröffentlichungen der Global Labour History.²¹

Neben den offensichtlichen Chancen, die ein historischer Vergleich bietet, ergeben sich aus der Herangehensweise aber auch einige Probleme, die insbesondere in der Operationalisierbarkeit des Forschungsvorhabens liegen. So kann es sich als schwierig erweisen, gewisse Begrifflichkeiten aus einem Untersuchungszusam-

verflechten, verwirren? Europäische Geschichtsschreibung zwischen Theorie und Praxis. Hrsg. v. Agnes Arndt/Joachim C. Häberlen/Christiane Reinecke. Göttingen 2011; Kaelble, Hartmut: Der historische Vergleich. Eine Einführung zum 19. und 20. Jahrhundert. Frankfurt a. M. 2009; Werner, Michael/Zimmermann, Bénédicte: Vergleich, Transfer, Verflechtung. Der Ansatz der „Histoire croisée“ und die Herausforderung des Transnationalen. In: *Geschichte und Gesellschaft* 28/28 (2002). S. 607–636.

18 Für eine Übersicht über unterschiedliche Typen des historischen Vergleichs siehe Kaelble, Hartmut: *Historischer Vergleich*, Version [wie Anm. 17], S. 2–4.

19 Arndt, Agnes/Häberlen, Joachim C./Reinecke, Christiane: *Europäische Geschichtsschreibung zwischen Theorie und Praxis*. In: *Vergleichen, verflechten, verwirren? Europäische Geschichtsschreibung zwischen Theorie und Praxis*. Hrsg. v. Agnes Arndt/Joachim C. Häberlen/Christiane Reinecke. Göttingen 2011. S. 11.

20 Birke, Peter: *Wilde Streiks im Wirtschaftswunder. Arbeitskämpfe, Gewerkschaften und soziale Bewegungen in der Bundesrepublik und Dänemark*. Frankfurt/Main 2007. S. 36.

21 Siehe Priemel, Kim Christian: *Heaps of Work. The Ways of Labour History*. In: *H-Soz-Kult. Kommunikation und Fachinformation für die Geschichtswissenschaften*. 2018. Internet: <http://www.hsozkult.de/literaturereview/id/forschungsberichte-1223> [06.09.2020]. S. 47. Beispielhaft: Varela, Raquel/Murphy, Hugh/Van der Linden, Marcel: *Introduction* [wie Anm. 13]; *The Ashgate companion to the history of textile workers, 1650–2000*. Hrsg. v. Lex Heerma van Voss/Els Hiemstra-Kuperus/Elise Nederveen Meerkerk. Farnham 2010; *Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790–1970*. Hrsg. v. Sam Davies. Aldershot 2000.

menhang in einen anderen zu übertragen, und es besteht die Gefahr, statistische Größen wie „Arbeitszeit“ oder „Einkommen“ in den unterschiedlichen Forschungskontexten gleichzusetzen, ohne die jeweiligen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Ebenso verbirgt sich im Prozess des Vergleichs immer auch das Risiko, dass „in dem Moment, in dem die lokalen Geschichten und Erzählungen einem Vergleich unterzogen werden“, sie ihrer „spezifischen, einzigartigen, unvergleichlichen Bedeutung“ entkleidet und „durch die Brille des Anderen“ interpretiert werden.²² Hier gilt es bei jedem Prozess und Ereignis abzuwägen, welchem Erkenntnisinteresse – dem vergleichenden oder dem spezifischen – in der Darstellung nunmehr Raum gegeben werden sollte. Bei einem Vergleich zwischen Ost und West werden die Probleme der forschungspraktischen Operationalisierbarkeit noch drängender. Denn die unterschiedlichen semantischen, kulturellen und politischen Zusammenhänge einer für das 20. Jahrhundert noch immer in erster Linie „als Gegensatzpaar begriffenen Geschichte Ostmittel- und Westeuropas methodologisch und empirisch zu erfassen“, stellt zahlreiche Herausforderungen an die Historikerin.²³ Zu bedenken ist nicht nur, dass die jeweiligen Gesellschaftssysteme sich in ihrer Funktionsweise differenzierten. Auch die Art und Weise ihres Vermächtnisses, also die Quellen, die zu ihrer Untersuchung herangezogen werden, weisen einen unterschiedlichen Charakter auf. Ebenso muss von einer partiell unterschiedlichen Forschungstradition und -literatur ausgegangen werden. Darüber hinaus gilt für einen West-Ost-Vergleich, dass sich eine aus dem Westen nach Osten blickende Historikerin davor hüten muss, die osteuropäische Entwicklung normativ am Kriterium einer als „westeuropäisch“ definierten Moderne zu analysieren.²⁴ Die Interpretation einer (nach einer solchen Folie) vermeintlich rückschrittlichen osteuropäischen Entwicklung, welche auch heute noch viele Forschungsarbeiten prägt, gilt es zu hinterfragen und zu dekonstruieren.²⁵ Ein anderes, schwerer zu lösendes Problem des Ost-West-Vergleichs besteht darin, dass das arbeitsaufwendige Verfahren eines

22 Birke, Peter: Wilde Streiks im Wirtschaftswunder [wie Anm. 20], S. 36.

23 Arndt, Agnes/Häberlen, Joachim C./Reinecke, Christiane: Europäische Geschichtsschreibung zwischen Theorie und Praxis [wie Anm. 19], S. 16.

24 Zemon, Natalie: Decentering History. Local Stories and Cultural Crossings in a Global World. In: *History and Theory* 50/2 (2011). S. 188–202; hier: S. 191.

25 Dass diese Perspektive auch in der neueren, einem transnationalen Ansatz verpflichteten Forschung noch weitverbreitet ist, wird in der folgenden Einleitung deutlich: Romano, Angela/Romero, Federico: European Socialist Regimes Facing Globalisation and European Co-operation: Dilemmas and Responses – Introduction. In: *European Review of History: Revue européenne d'histoire* 21/2 (März 4, 2014). S. 157–164. Ein älteres Beispiel bietet: Zapf, Wolfgang: Zwei Geschwindigkeiten in Ost- und Westdeutschland. In: *Zwischenbilanz der Wiedervereinigung. Strukturwandel und Mobilität im Transformationsprozeß*. Hrsg. v. Martin Diewald/Karl Ulrich Mayer. 1996. S. 317–328.

Systemvergleichs teilweise auf Kosten einer auf die Akteure und ihr Handeln gerichteten Tiefenbohrung geht. Die Folge ist, dass den Einzelnen und ihrem Handeln nicht in dem Maße Aufmerksamkeit geschenkt werden kann, wie dies bei einer Einzelfallstudie möglich wäre. Hier mussten Kompromisse gemacht werden: Einerseits bleibt in der vorliegenden Arbeit die Untersuchung auf den Betrieb fokussiert; die Lebenswelt der Werktätigen und die Veränderungen, die hier stattfanden, lassen sich nur cursorisch einbeziehen. Andererseits werden die Belegschaft und die Beschäftigten – auch aus quellentechnischen Gründen – als Kollektivsubjekt thematisiert und einzelne Akteure nur selten herausgehoben.

„Fordismus“ als Kategorie in verflechtungsgeschichtlicher Perspektive

Angesichts der vorhandenen „Risiken und Nebenwirkungen“ des historischen Vergleichs stellt sich die Frage, wie ein Vergleich dennoch gelingen kann. Welche Methode und welches begriffliche Instrumentarium braucht es dafür? Wichtig für die vorliegende Arbeit ist die transnationale, verflechtende Perspektive.²⁶ Sie fungiert als Klammer für die gesamte Studie und steht vor allem im ersten und im letzten Kapitel im Zentrum. In diesen beiden Kapiteln geht es vorrangig um die Frage des Zusammenhangs und der gegenseitigen Bedingtheit der beiden Fallbeispiele.

Eine der Grundlagen für die verflechtungsgeschichtliche Perspektive bietet die Analysekategorie des Fordismus. Der Begriff Fordismus wird sehr unterschiedlich verwendet. Er wird seit Mitte der 1920er Jahre benutzt und basiert auf der Autobiographie Henry Fords, dessen Darstellung der innerbetrieblichen Strukturen seines Automobilunternehmens und darauf aufbauend der Vision einer „idealen“ Gesellschaftsformation.²⁷ Diese Gesellschaftsformation umfasste eine konkrete Organisationsform auf der Ebene der Produktion nach dem tay-

26 Vergleichen, verflechten, verwirren? Europäische Geschichtsschreibung zwischen Theorie und Praxis [wie Anm. 17].

27 Die Autobiographie ist 1922 das erste Mal auf Englisch erschienen und kurze Zeit darauf in verschiedene Sprachen übersetzt und breit rezipiert wurde, Deutsch als: *Mein Leben und Werk*. München 1923. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die antisemitischen Passagen aus dem Buch gestrichen und das Werk erschien unter dem Titel: *Erfolg im Leben*; mehr dazu siehe Hachtmann, Rüdiger: *Fordismus*, Version: 1.0. In: *Docupedia-Zeitgeschichte* (27.10.2011). Internet: http://docupedia.de/zg/hachtmann_fordismus_v1_de_2011 [06.09.2020]. Als Schlagwort existiert der Fordismus seit 1924, er geht auf den Ford-Enthusiasten Friedrich Gottlieb-Ottlilienfeld zurück, siehe ebd.

loristischen Prinzip der wissenschaftlichen Betriebsführung,²⁸ verknüpft mit einer paternalistischen Integration der Werk tätigen sowie eine auf kultureller und ideeller Ebene angesiedelten Vorstellung von Fortschritt, Entwicklung und Verwissenschaftlichung. Dieses Ordnungssystem verfügt über eine hohe Variabilität und Kompatibilität mit unterschiedlichen politischen Richtungen, da fordistische Formationen sowohl im kapitalistischen Nordamerika Anfang des 20. Jahrhunderts als auch in der staatssozialistischen Sowjetunion sowie im Nationalsozialismus und in der marktwirtschaftlich organisierten Nachkriegszeit funktionierten.²⁹ Der Fordismus kann dementsprechend als genuine Modernisierungsidee des 20. Jahrhunderts verstanden werden, welche sowohl für den osteuropäischen Staatssozialismus als auch für den westeuropäischen Kapitalismus seine Gültigkeit hatte, allerdings zu unterschiedlichen Zeiten mit unterschiedlicher Intensität.

Es lässt sich nun fragen, welche Bedeutung der Fordismus für den Schiffbau hatte. Denn Schiffe sind nicht das typisch fordistische Massenkonsumgut wie etwa das Auto oder das Telefon. Im Gegenteil gehörte der Stahlschiffbau aufgrund seines charakteristischen Produktionsprozesses – geringe Stückzahl, Individualität und Größe der Produkte – zu den Branchen, die auch nach dem Zweiten Weltkrieg durch handwerkliche Schwerarbeit geprägt waren. Das heißt, Knochenarbeit und ganzheitlich-berufliche Tätigkeiten mit beträchtlichen Spielräumen für Entscheidungen und selbständiges Arbeiten waren kennzeichnend für die Arbeitsrealität auf den meisten Werften.³⁰ Ungeachtet dessen wurde Fords Produktionsmodell im Verlauf des 20. Jahrhunderts immer wieder auch

28 Taylors Studien zielten darauf ab, komplexe Arbeitsvorgänge in kleinste Arbeitsschritte zu zerlegen, die unter rigider Zeitvorgabe von einzelnen Arbeiter*innen ausgeführt werden mussten. Während bei Taylor die Einhaltung des Produktionsregimes über die Kontrolle von Aufseher erreicht wurde, gab bei Ford das Fließband den Zeittakt vor, siehe dazu Hachtmann, Rüdiger/Saldern, von, Adelheid: Das fordistische Jahrhundert. Eine Einleitung. In: Zeithistorische Forschungen/Contemporary History/2 (2009). Internet: <https://zeithistorische-forschungen.de/2-2009/id%3D4508> [06.09.2020].

29 Ebd., S. 183. Hachtmann und von Saldern plädieren deswegen dafür, den Fordismus auch als Epochenbegriff zu verstehen, und sprechen vom 20. Jhd. als Jahrhundert des Fordismus. Zum Fordismus im Staatssozialismus siehe bspw. Hübner, Peter: Arbeit, Arbeiter und Technik in der DDR 1971 bis 1989 [wie Anm. 7]; Gardawski, Juliusz: Ewolucja polskich związków zawodowych [Entwicklung der polnischen Gewerkschaften]. In: Polacy pracujący a kryzys fordyzmu [Arbeitende Polen und Krise des Fordismus] Warszawa 2009. S. 459–532; Murray, Robin: Fordismus und sozialistische Entwicklung. In: PROKLA 81 (1990). S. 91–122.

30 Schumann, Michael/Einemann, Edgar/Siebel-Rebell, Christa u. a.: Rationalisierung, Krise, Arbeiter. Eine empirische Untersuchung der Industrialisierung auf der Werft. Frankfurt a. M. 1982.

auf den Werften wichtig. Im Ersten Weltkrieg versuchte Henry Ford selbst die Schiffbauproduktion nach seinen Vorstellungen zu rationalisieren, allerdings ohne großen Erfolg.³¹ Auch im Zweiten Weltkrieg kam es zu Versuchen einer Fordisierung der Herstellung von Schiffen.³² Schließlich implementierten die staatssozialistischen Länder – allen voran die Volksrepublik Polen und die DDR – in den 1950er Jahren ein tayloristisch-fordistisches Produktionsregime auf den Werften. Und die Werften in Westeuropa stellten in den 1960er Jahren zwar etwas später, aber dafür umso konsequenter ihre Produktion auf eine serielle Fertigung nach fordistischem Vorbild um.

Es ist erklärungsbedürftig, dass das fordistische Produktionsparadigma bedeutsam für die Entwicklung des Schiffbaus war, obwohl bis heute Schiffe hauptsächlich als Einzelanfertigung und auf Bestellung produziert werden.³³ Aus welchen Gründen wurde der Fordismus im Schiffbau überhaupt relevant und welche Folgen und Auswirkungen hatte er? Um dieser Frage nachzugehen, wird in der vorliegenden Arbeit der Fordismus auf zwei unterschiedlichen Ebenen betrachtet: Erstens wird untersucht, wie, wann und inwieweit überhaupt von einem fordistischen Produktionsregime in den Werften gesprochen werden kann. Hierbei wird das (idealtypische) fordistische Produktionsregime im Wesentlichen charakterisiert durch einen arbeitsteiligen, standardisierten Arbeitsprozess mit geringem Handlungsspielraum für die Werk tätigen, eine partielle Dequalifizierung einzelner Beschäftigtengruppen, eine betriebliche Integration der Beschäftigten durch vergleichsweise hohe Löhne und zusätzliche materielle oder immaterielle Leistungsanreize bei einem Achtstundentag und paternalistisch-autoritär-repressiven Arbeitsbeziehungen.³⁴ Zweitens wird danach gefragt, inwiefern fordistische Modernisierungsvorstellungen prägend waren für die Entwicklung der beiden Werften. Wann und warum wurden fordistische und tayloristische Konzepte zu expliziten Leitlinien der Betriebsleitung? Denn der Fordismus ist, wie bereits angedeutet, mehr als eine Form des Produzierens, er

31 Siehe Hounshell, David A.: Ford Eagle Boats and Mass Production during World War I. In: Military Enterprise and Technological Change: Perspectives on the American Experience. Hrsg. v. Merritt R. Smith. Cambridge, Mass [u. a.] 1985. S. 175–203.

32 Siehe Lee, Bill: The Liberty Ships of WW II. Internet: http://www.jajones.com/pdf/Liberty_Ships_of_WWII.pdf [06.09.2020] Mehr dazu in Kap. 3.

33 Siehe dazu Warnecke, Hans-Jürgen: Die Serienproduktion von Schiffen – einst und jetzt. Eine Methode zur Produktivitätssteigerung im Schiffbau. Rostock 2010; Hakon With Andresen: Producing Producers. Shippers, Shipyards and the Cooperative Infrastructure of the Norwegian Maritime Complex since 1850. In: World of Possibilities. Flexibility and Mass Production in Western Industrialization. Hrsg. v. Charles F. Sabel. Cambridge [u. a.] 1997. S. 461–501.

34 Hachtmann, Rüdiger / von Saldern, Adelheid: Das fordistische Jahrhundert [wie Anm. 28], S. 176–179.

muss ebenso als eine Fortschrittsideologie mit bestimmten Rationalitäts- und Effizienzvorstellung verstanden werden, welche selber einer Historisierung bedarf.³⁵

Begriffe

Produktionsregime

Um den Vergleich zwischen Ost und West auf mehreren Ebenen operationalisierbar zu machen, bedarf es eines vom Wirtschaftssystem unabhängigen Begriffsapparates. Der amerikanische Ethnologe Michael Burawoy hat bereits im Jahr 1985 einen Betriebsvergleich über die Systemgrenzen hinweg gewagt und dafür den Begriff des Produktionsregimes geprägt.³⁶ Der Begriff Produktionsregime stammt aus dem Bereich der Politischen Ökonomie und wurde vorzugsweise von Regulationstheoretikern seit den 1970er Jahren benutzt, um unterschiedliche kapitalistische Akkumulationsregime zu analysieren.³⁷ Nach dem Zusammenbruch des Ostblocks verwendeten Politikwissenschaftler*innen den Begriff in den 1990er Jahren schließlich vermehrt dazu, unterschiedliche Typen kapitalistischer Wirtschaftsweisen miteinander zu vergleichen.³⁸ Der Fokus auf Arbeits- und Beschäftigungsverhältnisse ist in der Regulationstheorie im Verlaufe der Zeit allerdings zunehmend verloren gegangen, so dass nun einige ihrer Vertreter*innen

35 Wie stark selbst die Geschichtswissenschaft diese Ideologie perpetuiert(e), zeigte Philip Scranton in seinem Buch über die amerikanische Industrialisierung, siehe dazu Scranton, Philip: *Endless Novelty. Specialty Production and American Industrialization, 1865–1925*. Princeton, NJ 1997.

36 Burawoy, Michael: *The Politics of Production*. London 1985.

37 Siehe Lüthje, Boy: *Die Neuordnung der Telekommunikationsindustrie in den USA. Krise fordristischer Akkumulation, Deregulierung und Gewerkschaften*. Wiesbaden 1993, siehe hier die Kapitelüberschrift „Monopolistische Regulation und fordristische Produktionsregime“.

38 Zum Gebrauch des Begriffs in den 1990er Jahren siehe Huber, Evelyne/Stephens, John: *Welfare State and Production Regimes in the Era of Retrenchment*. Discussion paper 1. Princeton 1999; Soskice, David: *Divergent Production Regimes. Coordinated and Uncoordinated Market Economies in the 1980s and 1990s*. In: *Continuity and Change in Contemporary Capitalism*. Cambridge 1999. S. 101–134; Naschold, Frieder: *Ökonomische Leistungsfähigkeit und institutionelle Innovation. Das deutsche Produktionsregime im internationalen Regimewettbewerb*. Berlin 1998; Heidenreich, Martin: *Arbeit und nationale Produktionsregime in Europa*. In: *Die westeuropäischen Gesellschaften im Vergleich*. Opladen 1997. S. 289–331; Olofsson, Gunnar/Petersson, Jan: *Seven Swedish Cases. Production Regime, Personnel Policy and Age Structure in Seven Swedish Firms in the Era of the Swedish Model*. Berlin 1995.

für eine „Wiederaneignung“ des Begriffs plädieren.³⁹ In der Geschichtswissenschaft ist der Begriff bisher nur gelegentlich aufgetaucht. So übernahm ihn beispielsweise Werner Abelshauer als Titel für einen Aufsatz zur Spezifik der deutschen Wirtschaftsentwicklung.⁴⁰ Bei ihm wird Produktionsregime schlicht als die „Organisation der Wirtschaft“ definiert. Als synonymen Begriff verwendet er auch „soziale Systeme der Produktion“. Andere Historiker wiederum nutzen den Begriff der Produktionsregime, ohne diesen zu definieren.⁴¹

In der vorliegenden Arbeit richtet der Begriff des Produktionsregimes den Fokus auf die betriebliche Ebene: Das Produktionsregime beinhaltet die spezifische Organisation des Arbeitsprozesses, bei dem in einem arbeitsteiligen Verfahren in einem bestimmten technischen und organisatorischen Setting Rohmaterial in Güter transformiert werden. Ebenso berücksichtigt er die Arbeitsbeziehungen, welche durch politische und ideologische Apparate wie etwa Gewerkschaften, Selbstverwaltungsorgane, Betriebsleitung und Arbeitgeberverbände oder Arbeitsgesetze geprägt sind. Sowohl der Arbeitsprozess als auch die Arbeitsbeziehungen formen soziale Beziehungen und Machtverhältnisse in einem Betrieb. Der Begriff Produktionsregime hat damit den Vorteil, dass er sowohl produktionstechnische Veränderungen in den Blick zu nehmen hilft als auch die sozialen (Macht-)Beziehungen in einem Betrieb systemneutral zum Ausdruck bringt. Zusammen mit den Produktionsverhältnissen, welche die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen stellen, bestimmt das Produktionsregime letztlich die wirtschaftlichen, politischen, technischen, sozialen und ideologischen Bedingungen des Produzierens in einem Betrieb.

39 Sproll, Martina: Arbeit im Übergang zum „Postfordismus“ [wie Anm. 8], S. 171. Sproll versucht eine Synthese von Burawoys Theorie und dem Bourdieuschen Feldbegriff, um den Begriff des Produktionsregimes für die Regulationstheorie attraktiv zu machen, siehe Sproll, Martina: Arbeit im Übergang zum „Postfordismus“ [wie Anm. 8].

40 Abelshauer, Werner: Umbruch und Persistenz. Das deutsche Produktionsregime in historischer Perspektive. In: Geschichte und Gesellschaft. Zeitschrift für historische Sozialwissenschaft 27/4 (2001). S. 503–523; hier: S. 1.

41 Zum Beispiel Welskopp, Thomas: Das Produktionsregime der Alkoholschattenwirtschaft in der amerikanischen Prohibitionszeit, 1920–1933. In: Deutschland als Modell? Rheinischer Kapitalismus und Globalisierung seit dem 19. Jahrhundert. Bonn 2010. S. 219–253; Hachtmann, Rüdiger: Fordismus und Sklavenarbeit. Thesen zur betrieblichen Rationalisierungsbewegung 1941 bis 1944. In: Potsdamer Bulletin für zeithistorische Studien 43/44 (2008). S. 21–34.

Die arbeitenden Menschen in den Werften

Subjekte dieser Studie sind die „arbeitenden Menschen in den Werften“. Auch dies wirft kategoriale und begriffliche Schwierigkeiten auf. Der in der Bundesrepublik übliche Terminus des Arbeitnehmers beziehungsweise der Arbeitnehmerin wird in dieser Studie aus zweierlei Gründen vermieden. Erstens verschleiert dieser das einem Arbeitsverhältnis innewohnende Machtverhältnis, indem suggeriert wird, dass der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer etwas geben würde, obwohl es sich umgekehrt verhält. Zweitens existierte diese Bezeichnung nicht in staatssozialistischen Ländern. Er eignet sich deswegen nicht als Vergleichsbegriff. Ähnlich verhält es sich mit dem Begriff des Beschäftigten, auf Polnisch „zatrudniony“. Auch er war in den staatssozialistischen Ländern nicht gebräuchlich und wird auch in der polnischen Geschichtswissenschaft nur selten benutzt. Dieser hat zumindest den Vorteil, dass er genderneutral ist; allerdings drängt er die arbeitenden Menschen dabei gleichzeitig in eine passive Rolle. Der Ausdruck der Werk tätigen wird dagegen hauptsächlich mit der DDR in Verbindung gebracht, wo er die arbeitende Bevölkerung bezeichnete. Er wird heute aufgrund seiner ideologisch geprägten Nutzung kaum noch verwendet. Wird jedoch von der ideologischen Hülle dieses Begriffs abstrahiert, bezeichnet dieser in erster Linie in einem Werk beziehungsweise in einem Betrieb tätige Menschen. Gegenüber den heute in der deutschen Sprache verbreiteten Begriffen hat dieser Terminus drei Vorteile: Er betont das „Arbeiten und Tätigsein“ und damit die zentrale Rolle, welche die arbeitenden Menschen in dieser Gesellschaft haben. Gleichzeitig sind mit den „Werk tätigen“ alle arbeitenden Menschen in einem Betrieb gemeint: die Arbeiter*innen wie die Angestellten und die Leih- beziehungsweise Zeitarbeiter*innen. Dies ist für einen Vergleich zwischen Ost und West von großer Bedeutung, da sich die Kategorien der Arbeitsverhältnisse stark unterscheiden können. Drittens ist er genderneutral. Genügend Gründe sprechen demzufolge dafür, dieses Wort aus der Mottenkiste hervorzunehmen und zu rehabilitieren.

Die betriebseigenen Statistiken der beiden Werften weisen zudem folgende Kategorien aus: Für die Danziger Werft wird zwischen „Kopfarbeiter“, beziehungsweise „Kopfarbeiterin“ („pracownik umyslowy“), das heißt den Angestellten (auch leitende Angestellte und Betriebsleitung) und dem „körperlich tätigen Arbeiter“, beziehungsweise der „körperlich tätigen Arbeiterin“ („pracownik fizyczny“ beziehungsweise „robotnik“) unterschieden.⁴² Letztere gliedern sich gewöhnlich in „direkte Produktionsarbeiter*innen“ („robotnicy bezpośrednio produkcyjni“) und in die Gruppe der „indirekt produktiven Arbeiter*innen“ („robotnicy pośrednio produkcyjni“). Zur Gruppe der „direkten Produktionsar-

42 Häufig werden auch nur die Gegensatzpaare „pracownicy“ und „robotnicy“ genannt.

beiter*innen“ zählten die Arbeitskräfte, welche in den produzierenden Bereichen des Betriebs für die Durchführung des technologischen Prozesses eingesetzt waren, und außerdem diejenigen, die mit ihnen zusammen im Rahmen von Hilfstätigkeiten für den Fortlauf der Produktion unerlässlich waren.⁴³ Die Gruppe der „indirekt produktiven Arbeiter*innen“ repräsentierten Arbeiter*innen, welche Tätigkeiten wie die Kontrolle von Arbeitsprozessen, Reparaturarbeiten, Arbeiten im Magazin oder beim Transport ausführten.⁴⁴

In den Statistiken der AG „Weser“ wurde zwischen den Lohnempfänger*innen, den sogenannten Werker*innen, und Gehaltsempfänger*innen (Angestellten) unterschieden. Die Lohnempfänger*innen wurden wiederum bis 1966 unterteilt in Facharbeiter*innen, angelernte und ungelernete Arbeiter*innen.⁴⁵ In den 1970er Jahren spielte diese letztere Unterteilung keine Rolle mehr, da die Entlohnung nicht mehr anhand der individuellen Qualifikation, sondern anhand der Arbeitsplatzbewertung vorgenommen wurde.⁴⁶

Zum Forschungsstand

Branchengeschichte

Zur Entwicklung der Schiffbaubranche in der Bundesrepublik sind einige Studien erschienen. Einen großen Teil bilden wirtschaftshistorische Analysen⁴⁷ und

43 Dębski, Damian: *Ekonomika i organizacja przedsiębiorstw* [Ökonomik und Organisation von Unternehmen]. Warszawa 2006. S. 320.

44 Ebd., S. 320.

45 Hofschien, Heinz-Gerd: Zwischen Demontage und „Wirtschaftswunder“. Die Entwicklung der Arbeits- und Lebensverhältnisse der Belegschaft der „Weser“ in den 1950er Jahren. Bremen 1999.

46 Siehe dazu Kap. 6.

47 Fleischer, Jürgen: *Schiffbau in Bremen. 1945 bis 1983*. Mannheim 2002; Götz, Albert: *Wettbewerbsfähigkeit und Krise der deutschen Schiffbauindustrie 1945–1990*. Frankfurt a. M. 1998; Kappel, Robert: *Zur Krise und zur Perspektive des Schiffbaus in der Bundesrepublik*. In: *Gewerkschaftliche Monatshefte* 34/10 (1983). S. 686–696; Heseler, Heiner/Kröger, Hans Jürgen: *Aufstieg und Niedergang des deutschen Schiffbaus* [wie Anm. 15]; Flieshardt, P./Sablotny, R.: *Struktur und Entwicklung der bundesdeutschen Schiffbauindustrie unter besonderer Berücksichtigung der nationalen und internationalen Aspekte der gegenwärtigen Schiffbaukrise. Teil 1: Analyse der Angebots- und Nachfrageseite der Weltschiffbauindustrie*. Bremen 1980; *Von der Dampfbarkasse zum Containerschiff. Werften und Schiffbau in Bremen und der Unterweserregion*. Hrsg. v. Peter Kuckuk/Hartmut Roder. Bremen 1988.

Selbstdarstellungen von Werftunternehmen.⁴⁸ Hier wird der bundesdeutsche Schiffbau nach 1945 in erster Linie als eine „declining industry“ betrachtet, ähnlich wie etwa die Stahlindustrie, und fügt sich ein in die Diskussion einer Deindustrialisierung Westdeutschland beziehungsweise Westeuropas.⁴⁹ Dabei wird konstatiert, dass sich die westeuropäische Schiffbauindustrie ab Ende der 1970er Jahre in einer strukturellen Krise befunden habe⁵⁰ Es erstaunt deswegen nicht, dass in den Veröffentlichungen zum Schiffbau in der Bundesrepublik der Terminus „Krise“ nicht selten auch im Buchtitel steht.⁵¹ Die häufige Verwendung des Krisenbegriffs widerspiegelt eine grundsätzliche Problematik eines sowohl

48 Auswahl: Thiel, Reinhold: Die Geschichte des Bremer Vulkan. 1947–1997. Bremen 2010; Lindner, Jörn: Schifffahrt und Schiffbau in einer Hand. Die Firmen der Familie Rickmers 1918–2000. Bremen 2009; Thiel, Reinhold: Die Geschichte der Actien-Gesellschaft „Weser“ 1945–1983. Dritter Bd. Bremen 2007; Witthöft, Hans Jürgen: Meyer-Werft. Innovativer Schiffbau aus Papenburg. 210 Jahre Erfolg beim Bau von Schiffen. Hamburg 2005; Ostersehle, Christian: Von Howaldt zu HDW. 165 Jahre Entwicklung von einer Kieler Eisengießerei zum weltweit operierenden Schiffbau- und Technologiekonzern. Hamburg 2004.

49 Heseler, Heiner: The Impact of Deindustrialisation and Reindustrialisation on Local Labour Market Processes [wie Anm. 1]; Sträth, Bo: The Politics of De-industrialisation. The Contraction of the West European Shipbuilding Industry. London 1987; Heseler, Heiner / Kröger, Hans Jürgen: Aufstieg und Niedergang des deutschen Schiffbaus [wie Anm. 15]. Für Westeuropa Auswahl: Taudal Poulsen, René/Sorn-Friese, Henrik: Downfall Delayed. Danish Shipbuilding and Industrial Dislocation. In: Business History 53/4 (2011). S. 557–582; Tenold, Stig: Tankers in Trouble. Norwegian Shipping and the Crisis of the 1970s and 1980s. Newfoundland 2006; Johnman, Lewis/Murphy, Hugh: British Shipbuilding and the State since 1918. A Political Economy of Decline. Exeter 2002; Lorenz, Edward: An Evolutionary Explanation for Competitive Decline. The British Shipbuilding Industry, 1890–1970. In: The Journal of Economic History 51/4 (1991). S. 911–935. Zur Kritik am Deindustrialisierungskonzept, dem ein eurozentrischer Blickwinkel inhärent ist, siehe: De-industrialization. Social, Cultural and Political Aspects. Hrsg. v. Bert Altena/ Marcel van der Linden. Cambridge 2002.

50 Götz, Albert: Wettbewerbsfähigkeit und Krise der deutschen Schiffbauindustrie 1945–1990 [wie Anm. 47], S. 92; Kappel, Robert: Internationale Schifffahrt und nationale Schifffahrtspolitik. Empirische und theoretische Bemerkungen zu den Veränderungen in der Weltschifffahrt am Beispiel der Bundesrepublik. Berlin, 1985 1985; Heseler, Heiner / Kröger, Hans Jürgen: Aufstieg und Niedergang des deutschen Schiffbaus [wie Anm. 14], S. 29–33.

51 Siehe Götz, Albert: Wettbewerbsfähigkeit und Krise der deutschen Schiffbauindustrie 1945–1990 [wie Anm. 47], S. 45–107. Kuckuk, Peter: Die A.G. „Weser“. Teil II. 1914–1933. Vom Weltkrieg zur Weltwirtschaftskrise. Bremen 1987; Wollenber, Jörg/Pfliegensdörfer, Dieter: Die Werftenkrise der 20er Jahre. Ein Lehrstück für heute. In: „Stell Dir vor, die Werften gehören uns...“ Krise des Schiffbaus oder Krise der Politik. Hrsg. v. Heiner Heseler / Hans Jürgen Kröger. Hamburg 1983. S. 164–186; Cattaruzza, Marina: Die Moderne und ihre Krisen. Studien von Marina Cattaruzza zur europäischen Geschichte