

**ARBEIT**

**BEWEGUNG**

**GESCHICHTE**

ZEITSCHRIFT FÜR HISTORISCHE STUDIEN 2017/I  
SECHZEHNTER JAHRGANG JANUAR 2017

Bis Dezember 2015: JahrBuch für Forschungen zur Geschichte der Arbeiterbewegung

*Johanna Wolf:*

Antworten auf eine globalisierte Welt.

Der Internationale Metallgewerkschaftsbund und die Schiffbauindustrie

*Jörg Nowak:*

Die Verbindung herstellen: Streikbewegungen in Indien und Brasilien  
als Terrain für einen neuen social movement unionism?

*Rainer Knirsch:*

David gegen Goliath –

Betriebsarbeit im BMW-Motorradwerk Berlin 1975 bis 2003



METROPOL

## Impressum

ISSN: 2366-2387 • ISBN: 978-3-86331-329-6

**Herausgeber:** © Förderverein für  
Forschungen zur Geschichte der  
Arbeiterbewegung e. V.  
Weydingerstr. 14–16 • D–10178 Berlin

**Verlag:** Metropol Verlag  
Ansbacher Str. 70 • D–10777 Berlin  
www.metropol-verlag.de  
veitl@metropol-verlag.de

**Redaktion:** David Bebnowski,  
Fabian Bennewitz, Dr. Ralf Hoffrogge,  
Dr. Christa Hübner (V. i. S. d. P.),  
Bärbel Kontny, Dietmar Lange,  
Dr. Monika Rank, Dr. Elke Scherstjanoi,  
Robert Schmieder, Dr. Axel Weipert  
Weydingerstraße 14-16, D-10178 Berlin  
**www.arbeit-bewegung-geschichte.de**  
redaktion@arbeit-bewegung-geschichte.de  
Für **Buchbesprechungen:**

buchbesprechungen@arbeit-bewegung-  
geschichte.de  
„Arbeit – Bewegung – Geschichte“  
erscheint dreimal jährlich (Januar, Mai,  
September) im Metropol Verlag Berlin  
im Gesamtumfang von ca. 660 Seiten.  
Jahresabonnement 35,- € (Inland)  
bzw. 45,- € (Ausland), einschl. Porto;  
Einzelheftpreis 14,- €, zzgl. Porto.  
Das Abonnement verlängert sich zu den  
jeweils geltenden Bedingungen um ein  
Jahr, wenn es nicht zwei Monate vor  
Jahresende schriftlich gekündigt wird.

## Bestellungen, Vertrieb und

**Anzeigenannahme:** Metropol Verlag.

Die in „Arbeit – Bewegung –  
Geschichte“ veröffentlichten Texte sind  
urheberrechtlich geschützt. Es erscheinen  
nur Beiträge, die nicht anderweitig zur  
Veröffentlichung angeboten wurden  
oder bereits publiziert sind (Druck und  
Internet). Wird ein Manuskript für  
die Publikation angenommen, gehen  
die Veröffentlichungsrechte an den  
Herausgeber, auch für eine mögliche  
Online-Publikation auf der Website  
der Zeitschrift. Manuskripte (nur letzte  
 Fassungen) können per Email oder auf  
CD bzw. USB-Stick, vorzugsweise als  
word-Datei, bei der Redaktion eingesandt  
werden. Beiträge sollten 40 000, Berichte  
10 000 und Buchbesprechungen 8000  
Zeichen nicht überschreiten. Die  
Redaktionsrichtlinien sind abrufbar bzw.  
werden auf Anfrage zugeschickt. Die  
namentlich gezeichneten Beiträge geben  
ausschließlich die Autorenmeinung und  
nicht die der Redaktion wieder. Beiträge  
für die Zeitschrift werden nicht honoriert.  
Hefte bis einschl. Jahrgang 2015 können –  
soweit noch vorhanden – über die  
Redaktion bestellt werden.

**Satz:** Metropol Verlag

**Druck:** buchdruckerei.de, Berlin

Die Redaktion bedankt sich bei  
Hildegard Fuhrmann für die  
Unterstützung beim Korrekturlesen.

**Redaktionsschluss:** 1. 12. 2016

# Inhalt

- 7 *Christian Dietrich*: Literarisches Profil und politisches Programm. Zur Konzeptualisierung der Monatszeitschrift „Die Linkskurve“
- 22 *Michael Hewener*: Die Westberliner Neue Linke und die Stasi – der Kampf um den „Republikanischen Club“
- 45 *Johanna Wolf*: Antworten auf eine globalisierte Welt. Der Internationale Metallgewerkschaftsbund und die Schiffbauindustrie
- 61 *Jörg Nowak*: Die Verbindung herstellen: Streikbewegungen in Indien und Brasilien als Terrain für einen neuen social movement unionism?
- 81 *Mira Radojević*: Die Oktoberrevolution in der jugoslawischen (serbischen) Historiografie

## Dokumentarisches

- 102 *Rainer Knirsch*: David gegen Goliath – Betriebsarbeit im BMW-Motorradwerk Berlin 1975 bis 2003

## Regionales

- 117 *Christoph Jünke*: Der Karl-Marx-Hof als Erinnerungsort des „Roten Wien“

## Biografisches

- 126 *Tobias Bank*: Oskar Sander – Gewerkschafter, Arbeitersportler und Kommunist

## Berichte

- 136 *Jürgen Hofmann*: Die Grenzen der Güterkettenanalyse. 52. ITH-Konferenz in Steyr
- 140 *Andreas Marquet*: „Heritage of Social Movements in a Global Perspective: Collecting and Preservation of Sources“. 47. Konferenz der International Association of Labour History Institutions in Helsinki
- 145 *Ralf Hoffrogge*: Gemeinsam gewinnen – Erneuerung durch Streik. III. Konferenz in Frankfurt am Main

## Buchbesprechungen

- 151 AutorInnenkollektiv Loukanikos (Bernd Hüttner u. a. Hrsg.): History is unwritten. Linke Geschichtspolitik und kritische Wissenschaft. Ein Lesebuch (*Jürgen Hofmann*)
- 153 Peter Brandt/Detlef Lehnert (Hrsg.): Ferdinand Lassalle und das Staatsverständnis der Sozialdemokratie (*Thilo Scholle*)
- 155 Rudolf Stumberger: Das kommunistische Amerika. Auf den Spuren utopischer Kommunen in den USA (*Philipp Reick*)
- 157 Gisela Losseff-Tillmanns: Ida Altmann-Bronn 1862–1935. Lebensgeschichte einer sozialdemokratischen, freidenkerischen Gewerkschafterin – eine Spurensuche; Johannes Nebmaier: Ida Altmann 1862–1935. Freireligiöse Lehrerin, Freidenkerin, Sozialdemokratin, Gewerkschafterin, Schriftstellerin, Skizzen eines Lebens (*Wolf G. Angmeyer*)
- 160 Klaus Neumann: Freiheit am Arbeitsplatz. Betriebsdemokratie und Betriebsräte in Deutschland und Schweden (1880–1950) (*Nelli Tügel*)
- 162 Martin Veith: Militant! Ștefan Gheorghiu und die revolutionäre Arbeiterbewegung Rumäniens (*Richard Stoenescu*)
- 165 Arthur Stadthagen: Ausgewählte Reden und Schriften 1890–1917, hrsg. von Holger Czitrich-Stahl (*Axel Weipert*)
- 167 Käte und Hermann Duncker: Ein Tagebuch in Briefen (1894–1953), hrsg. von Heinz Deutschland unter Mitarbeit von Ruth Deutschland (*Gerhard Engel*)
- 170 Oswalda Tonka: Buchengasse 100. Geschichte einer Arbeiterfamilie, hrsg. von Gitta Tonka (*Evemarie Badstübner*)
- 173 Ingrid Bauer: „Tschikweiber haums uns g’nennt ...“. Die Zigarrenfabrikarbeiterinnen von Hallein. Mit einer Begleit-DVD mit u. a. einer Dokumentation über das Leben der Halleiner Widerstandskämpferin Agnes Primocic „Nicht stillhalten, wenn Unrecht geschieht“ (*Veronika Helfert*)
- 175 Christian Wolter: Arbeiterfußball in Berlin und Brandenburg 1910–1933 (*Rudolf Oswald*)
- 177 Paul Mendes-Flohr/Anya Mali (Hrsg.): Gustav Landauer. Anarchist and Jew (Ausgewählte Schriften; 10); Tilman Leder: Die Politik eines „Antipolitikers“: Eine politische Biographie Gustav Landauers (*Jan Rolletschek*)

- 181 Hermann Weber u. a. (Hrsg.): Deutschland, Russland, Komintern. I. Überblicke, Analysen, Diskussionen; II.1 und II.2: Dokumente (1918–1943) (*Uli Schöler*)
- 184 Thomas Stanley Kolasa: The South African Communist Party. Adapting to Thrive in a Post-Communist Age (*Ulrich van der Heyden*)
- 186 Jörn Düwel: Neue Städte für Stalin. Ein deutscher Architekt in der Sowjetunion 1932–1933. Mit einer Neuausgabe von Rudolf Wolters: Spezialist in Sibirien (1933) (*Ulrike Köpp*)
- 188 Marc Junge/Bernd Bonwetsch (Hrsg.): Bolschewistische Ordnung in Georgien. Der Große Terror in einer kleinen kaukasischen Republik (*Wladislaw Hedeler*)
- 191 Erwin Lewin: Koço Tashko (1899–1984). Ein politisches Leben in Albanien (*Annelies Laschitza*)
- 193 Rainer Holze/Marga Voigt (Hrsg.): 1945 – Eine „Stunde Null“ in den Köpfen? Zur geistigen Situation in Deutschland nach der Befreiung vom Faschismus (*Heinz Niemann*)
- 196 Philipp Neumann-Thein: Parteidisziplin und Eigenwilligkeit. Das Internationale Komitee Buchenwald-Dora und Kommandos (*Enrico Heitzer*)
- 199 Willi Baer/Karl-Heinz Dellwo (Hrsg.): Verdeckter Bürgerkrieg und Klassenkampf in Italien II. Die sechziger Jahre: Revolte und Strategie der Spannung (*Dietmar Lange*)
- 202 Mathias Heigl: Rom in Aufruhr. Soziale Bewegungen im Italien der 1970er Jahre (*Dietmar Lange*)
- 205 Jens Huhn: Trotz alledem ... TIE – Eine „andere“ Internationale in Zeiten der Globalisierung (*Theo Steegmann*)
- 206 Andreas Heyer (Hrsg.): Diskutieren über die DDR. Festschrift zum 75. Geburtstag von Siegfried Prokop, Band 1 (*Detef Nakath*)
- 209 Ines Weber: Sozialismus in der DDR. Alternative Gesellschaftskonzepte von Robert Havemann und Rudolf Bahro (*Alexander Amberger*)
- 211 Jürgen Angelow: Entsorgt und ausgeblendet. Elitenwechsel und Meinungsführerschaft in Ostdeutschland (*Ulrich van der Heyden*)
- 213 Michael Zeuske: Sklavenhändler, Negerros und Atlantikkreolen. Eine Weltgeschichte des Sklavenhandels im atlantischen Raum (*Julia Harnoncourt*)
- 216 Autorenverzeichnis

# Antworten auf eine globalisierte Welt. Der Internationale Metallgewerkschaftsbund und die Schiffbauindustrie

Johanna Wolf

„Ich meine, wir alle [...] müssten mehr dazu tun, um unsere eigenen Aktionen zu koordinieren. Ich möchte nicht an irgendjemandem Kritik üben, aber ich habe manchmal das ungute Gefühl, dass wir zwar alle internationale Resolutionen fassen, aber dann doch mehr oder weniger unsere eigene nationale Politik in unserem Lande betreiben“,<sup>1</sup> erklärte Heinz Ruhnau, ein junger Gewerkschaftssekretär der IG Metall aus der Bezirksleitung Hamburg, im April 1964 vor 52 Teilnehmern einer internationalen Schiffbaukonferenz in Genua. Ein solches Zusammentreffen von Metallgewerkschaftern fand zum fünften Mal seit 1951 statt. Der Internationale Metallarbeiterbund hatte eingeladen, die Herausforderungen des Weltmarktes zu besprechen und sich über mögliche Gewerkschaftsstrategien auszutauschen. Die meisten Länder, die zu dieser Zeit in der Schiffbauindustrie produzierten, exportierten ihre Produkte. Technologien und Preise waren abhängig von den Entwicklungen auf dem internationalen Markt. Das war den hier Anwesenden bewusst, und doch fiel es ihnen schwer, internationale Kooperationen in Angriff zu nehmen.

Seit beinahe einem Jahrhundert hatten sich Gewerkschafter in internationalen Zusammenschlüssen über mögliche Antworten auf die Internationalisierung des Kapitals ausgetauscht. Die erste Annäherung zwischen Metallgewerkschaftern ergab sich auf dem Internationalen Arbeiterkongress in Brüssel 1891, auf dem man beschloss, sich zwecks Informationsaustausch in regelmäßigen Abständen zu treffen. Die Frage der internationalen Solidarität und Zusammenarbeit war im Prinzip so alt wie die Arbeiterbewegung selbst, doch fiel es aufgrund nationalstaatlicher Traditionen schwer, gemeinsame Strategien zu finden.<sup>2</sup>

1 Protokoll der 5. IMB-Schiffbaukonferenz, Genua, 1.–3. 4. 1964, o. A., Ruhnau, Archiv der sozialen Demokratie (AdsD) 5/IMB 1699, o. Bl.

2 Siehe Marcel van der Linden: Labor Internationalism, in: Ders.: Workers of the World. Essays toward a Global Labor History, Leiden/Boston 2008, S. 259–283; David Mayer: Grenzen und Grenzenlosigkeit? Zu Vergangenheit und Gegenwart internationaler Solidari-

Vor diesen Herausforderungen standen auch die Metallgewerkschaften in der Schiffbauindustrie. Ich werde in diesem Artikel ihre Debatten über Ansätze und Strategien beschreiben. Ich beleuchte Akteure, die diese Ideen vorantrieben, Analysen anfertigten, Reisen unternahmen und möchte zeigen, dass eine gewerkschaftliche Diskussion über wirtschaftliche Globalisierung nicht erst in den 1990er-Jahren begann. Der bisher selten gewagte Blick auf internationale Gewerkschaftsarbeit ist geeignet, Debatten und Konzepte zur Globalgeschichte wesentlich zu bereichern.<sup>3</sup> Auch die Quellen zum Internationalen Metallgewerkschaftsbund zeigen diesen als transnationalen Akteur, der die ökonomische Globalisierung vom 19. bis ins 21. Jahrhundert bewusst begleitete.<sup>4</sup>

Der Internationale Metallarbeiterbund, 1971 in Internationaler Metallgewerkschaftsbund (IMB) umbenannt, war das größte der Internationalen Berufsekretariate und verstand sich als globaler Vertreter der Metallgewerkschaften. Die Geschichtswissenschaft hat sich trotz einer größeren Aufmerksamkeit für internationale Organisationen noch nicht mit dem IMB beschäftigt. Die Organisation bemühte sich selbst um die Veröffentlichung ihrer Geschichte und brachte zum 75. und 100. Jubiläum umfassende Bände heraus, die allerdings nicht darauf ausgelegt sind, den IMB kritisch zu beleuchten.<sup>5</sup> Zwei weitere Texte, zu sehr unterschiedlichen Zeiten entstanden, gehen der Frage nach, wie aus einem Zusammenschluss nationaler Gewerkschaften eine transnationale

tät, in: Brigitte Pellar (Hrsg.): *Wissenschaft über Gewerkschaft. Analysen und Perspektiven*, Wien 2013, S. 277–307.

- 3 Siehe u. a. Jürgen Osterhammel: *Transnationale Gesellschaftsgeschichte: Erweiterung oder Alternative?*, in: *Geschichte und Gesellschaft*, 2001, H. 27, S. 464–479; Margrit Pernau: *Transnationale Geschichte*, Göttingen 2011.
- 4 Das Quellenmaterial des IMB liegt im Archiv der sozialen Demokratie (AdsD) in Bonn und umfasst 81 laufende Meter, die jedoch noch nicht erschlossen sind. Die Laufzeit wird von 1888 bis 1985 angegeben. Ein kleiner Teil des IMB-Bestandes befindet sich im International Institute of Social History in Amsterdam (IISH IMF Collection), (Stand: 2003). Die hier vorliegende Analyse fußt überwiegend auf Material der Schiffbaukonferenzen des IMB zwischen 1951 und 1987. Es umfasst Wortprotokolle, Tagungsberichte und Reden sowie gedrucktes Material, das vor und nach den Konferenzen an die Teilnehmer ausgegeben wurde, darunter statistische Erhebungen zur Schiffbauindustrie, Teilnehmerlisten, Tagungsprogramme und Resolutionen.
- 5 Fritz Opel: *75 Jahre Eiserne Internationale 1893–1968*, Frankfurt am Main 1968; Karl Casserini: *Der Internationale Metallgewerkschaftsbund 1893–1993: Die ersten hundert Jahre*, Genf 1993.

Organisation wird.<sup>6</sup> Der Text von 2009 zeigt, wie der IMB seine Rolle als internationaler Interessenvertreter gefunden und sich einen transnationalen Raum zur Interaktion geschaffen hat.<sup>7</sup> Doch wie kam es dazu? Welche Erfahrungen hatte man im IMB gemacht, welche Herausforderungen waren zu meistern und wie wurden diese überwunden? Hier fehlt es an historischer Forschung. Dieser Artikel will daher einen Einblick in diese Entwicklungen geben und anhand des Schiffbaus die Vielfalt der Diskussionen, die Herausbildung von Ideen und die Konflikte, die zwischen den Mitgliedern ausgetragen wurden, beleuchten.

## Die Internationalität des Schiffbaumarktes

Die eigentlichen Entscheidungsträger auf dem Schiffbaumarkt waren nicht die Unternehmer oder Gewerkschafter, sondern die Reeder. Sobald sich eine Zunahme des Welthandels ankündigte, verlangten sie nach größeren Frachtraten für den Transport der Produkte. Schienen die Kapazitäten in der Welthandelsflotte nicht ausreichend, gaben die Reeder in Erwartung des Aufschwungs und nach eingehenden Analysen über Preise, Technologien und Produktionszeiten neue Schiffe in Auftrag.<sup>8</sup> Der relativ lange Produktionsprozess machte es nötig, im Voraus zu planen – was jedoch bedeuten konnte, dass nach Fertigstellung des Schiffes die Nachfrage nicht mehr vorhanden war und die Reeder in diesen Fällen ihren Auftrag zurückzogen.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts führten Unternehmen in Großbritannien den internationalen Schiffbaumarkt an. Sie hatten sich auf den Spezialschiffbau konzentriert und konnten durch ihre Flexibilität gut auf den Markt reagieren. Ab 1930 veränderte sich die Situation. Durch die größere Nachfrage nach Öl

6 Siehe Anita Kugler: Der Internationale Metallarbeiter-Bund (IMB) – Historische Entwicklungstendenzen und aktuelle Problemstellungen, in: Werner Olle (Hrsg.): Einführung in die internationale Gewerkschaftspolitik, Bd. 1, Berlin 1978, S. 107–130; Hans-Wolfgang Platzer/Thorsten Müller: Die globalen und europäischen Gewerkschaftsverbände: Handbuch und Analysen zur transnationalen Gewerkschaftspolitik, Berlin 2009.

7 Siehe Platzer/Müller, Gewerkschaftsverbände, S. 33.

8 Siehe Heiner Heseler/Hans Jürgen Kröger: Aufstieg und Niedergang des deutschen Schiffbaus, in: Dies. (Hrsg.): „Stell Dir vor, die Werften gehören uns ...“. Krise des Schiffbaus oder Krise der Politik?, Hamburg 1983, S. 21–49, hier S. 27; Cho Dong Sun/Michael E. Porter: Der Wechsel der globalen Branchenführerschaft im Fall der Schiffbauindustrie, in: Michael E. Porter (Hrsg.): Globaler Wettbewerb. Strategien der neuen Internationalisierung, Wiesbaden 1989, S. 617–642, hier S. 617.



gab es einen erhöhten Bedarf an Tankern. Deren einheitliche Bauart förderte die Vereinheitlichung und Automatisierung des Produktionsprozesses. Die Sektionsbauweise<sup>9</sup> hielt in den Werften Einzug, allerdings nur dort, wo entsprechende Investitionen getätigt wurden, wie in Schweden und Japan. Großbritannien verpasste die Umstrukturierung seiner Werften und litt zudem durch die Überbewertung des Pfunds an mangelnder Nachfrage aus dem Ausland.<sup>10</sup>

Die Schließung des Suezkanals infolge des Sinai-Krieges von Herbst 1956 bis April 1957 war für die Handelsschifffahrt ein Hindernis, brachte jedoch für die Schiffbauindustrie weltweit positive Effekte, denn der Kanal hatte bis dahin das Mittelmeer mit dem Roten Meer verbunden und war das Tor vom Nordatlantik in den Indischen Ozean. Mit der Schließung musste der Weg um Afrika gewählt werden. Die Handelsrouten verlängerten sich um ein Vielfaches, und die Reeder fragten größere Schiffe nach. In dieser Zeit arbeiteten sich einige Werften in der Bundesrepublik Deutschland an die Spitze des internationalen Marktes heran. Sie konnten durch relativ geringe Produktionskosten, niedrige Materialpreise und effiziente Dieselmotoren den Wettbewerb für sich entscheiden. Seit 1956 stiegen auch die japanischen Werften erfolgreich in den Export von Schiffen ein. Sie wurden durch effiziente Schiffe auf hohem technologischen Stand zum Marktführer der Serienproduktion.<sup>11</sup>

Ab 1975 erlebte der Weltschiffbaumarkt jedoch einen starken Nachfrageeinbruch. Der Ölpreisschock und die Weltwirtschaftskrise von 1973/74 trafen die Schiffbauindustrie aufgrund des Rückgangs von Handel und Transport

- 9 Sie zeichnete sich dadurch aus, dass einzelne Teile des Schiffes vorproduziert wurden. Diese Vorproduktion fand in überdachten Hallen statt, die weniger wetterabhängig waren, aber auch ein entsprechendes Transportsystem und einen optimalen Materialfluss voraussetzten. Beim bisherigen Spantenbau waren die verschiedenen Werkstätten, wie Gießerei, Schmiede, Maschinenbauanstalt, Schlosserei usw., um den Helgen gruppiert. Beim Sektionsbau musste es eine bestimmte Anordnung der Produktionshallen geben, durch die das Material bis zum „fertigen Schiff“ wanderte. Der Produktionsablauf wurde genauestens gesteuert und kontrolliert. Nur bei einem möglichst reibungslosen Ablauf der einzelnen Bauschritte war der Sektionsbau auch effizient, siehe Götz Albert: Wettbewerbsfähigkeit und Krise der deutschen Schiffbauindustrie 1945–1990, Frankfurt am Main 1998, S. 143.
- 10 Siehe Edward Lorenz: An Evolutionary Explanation for Competitive Decline: the British Shipbuilding Industry, 1890–1970, in: *The Journal of Economic History*, 1991, Nr. 4, S. 911–935, hier S. 920.
- 11 Siehe Detlef Rother: Strukturwandel im Weltschiffbau – Auswirkungen auf die westeuropäische Schiffbauindustrie, Berlin 1985, S. 131–154, hier S. 132.

besonders hart. Viele Reedereien zogen ihre Bestellungen für Tanker zurück.<sup>12</sup> In den westeuropäischen Ländern wurde dieser Wandel als große Krise der Schiffbauindustrie interpretiert. Er hatte zur Folge, dass nach einigen Jahren staatlicher Überlebenshilfe viele Werften geschlossen werden mussten und in den Küstenregionen eine hohe Arbeitslosigkeit einsetzte. Die japanische Regierung schaffte es durch Staatsinterventionen und Subventionen, die Schiffbauindustrie auf einem niedrigeren Niveau aufrechtzuerhalten. Hilfreich war auch die Unternehmensstruktur des *Zaibatsu*, bei denen Schiffbau nur ein Sektor größerer, industriübergreifender Unternehmenskonglomerate war, was Quersubventionen ermöglichte.<sup>13</sup> Es wurde ein Plan zur Reduzierung der Kapazitäten eingeleitet, bei dem Werftarbeiter in andere Industriezweige versetzt oder als *sub-contracted workers* befristet in Subunternehmen eingestellt wurden.<sup>14</sup> Doch auch Japan war nicht vor Konkurrenz gefeit. Zur gleichen Zeit begann Südkorea in die Branche zu investieren, um Deviseneinkünfte zu erzielen und die Industrialisierung des Landes voranzutreiben.<sup>15</sup> Wie in Japan setzte die südkoreanische Militärregierung auf breit diversifizierte Mischkonzerne (sogenannte *Chaebols*) und baute trotz der weltweiten Krise in den 1970er-Jahren ihre Produktionskapazitäten aus.<sup>16</sup>

Somit stieg die weltweite Produktion an Schiffen langfristig an, trotz einiger Pausen wie nach den Ölkrisen, und führte schon früh zu Überkapazitä-

12 Das Beispiel des Tankerbaus verdeutlicht, wie problematisch eine solche Wende werden konnte. Auf die steigende (teils spekulative) Nachfrage der Reeder im Tankerschiffbau waren die Werften zu Beginn des Booms technisch und kapazitätsmäßig nicht vorbereitet. Die Reeder wollten durch die vollen Auftragsbücher möglichst schnelle Ablieferungszeiten. Die Werften reagierten darauf, indem sie einen massiven Ausbau ihrer Produktionskapazitäten betrieben. Viele Werften rückten vom Bau der Spezialschiffe ab und verlegten mit der Hoffnung auf größere Gewinnchancen ihren Fokus auf den Tankerbau. Als die Nachfrage nach Tankern mit der Ölkrise zurückging, wurden Überkapazitäten und die verlorenen Marktpositionen im Spezialschiffbau dann zum Problem für die Werften, siehe Albert, Wettbewerbsfähigkeit, S. 90.

13 Siehe ebenda, S. 166. Die Staatsintervention war zudem besonders intensiv: Finanzierungshilfen, Exportkredite, Importverbote oder hohe Zölle für den Import, Unterstützung von Forschung und Entwicklung und Baukostenzuschüsse. Das Ministerium für Transport, das für die maritime Industriepolitik zuständig war, gab Prognosen heraus, verteilte Fördermittel und kontrollierte die Kapazitätsentwicklung der Werften.

14 Siehe Albert, Wettbewerbsfähigkeit, S. 173 f.

15 Siehe ebenda.

16 Siehe Alice Amsden: *Asias' Next Giant. South Korea and Late Industrialization*, New York/Oxford 1989.

ten auf dem Weltmarkt. Darauf nahmen jedoch neue „Schiffbauländer“ selten Rücksicht, denn der Schiffbau bot durch die Verschiedenartigkeit seiner Produktionsbereiche und die enge Verknüpfung mit dem Handel einen guten Einstieg in die Industrialisierung. Da die Einführung oder Umstellung von Produktionen nicht ohne Investitionen zu haben war, waren staatliche Subventionen das Lebenselixier des Sektors.

### **Die internationalen Schiffbaukonferenzen des IMB**

Schon früh war den Gewerkschaftern bewusst, dass der Schiffbau eine internationale Angelegenheit war. Sie kannten die Exportzahlen ihrer Länder und wollten sich mit anderen über diese Entwicklungen austauschen. Im Jahr 1951 beschloss man deshalb, im IMB eine Abteilung für Schiffbau zu eröffnen und Konferenzen abzuhalten. Als Vorbereitung wurden Fragebögen zur nationalen Situation verschickt und die Ergebnisse den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt.

Die Erste Schiffbaukonferenz fand noch im Gründungsjahr der Abteilung im britischen Newcastle-upon-Tyne statt. Die Treffen waren zu Beginn in ihrer Teilnehmerzahl und Zusammensetzung recht überschaubar: 15 bis 20 überwiegend nordeuropäische Gewerkschafter. Sie wuchsen jedoch und internationalisierten sich ab Anfang der 1970er-Jahre. Unter den 150 Teilnehmern der Konferenz in Tokio 1973 befanden sich nun auch Vertreter lateinamerikanischer und asiatischer Gewerkschaften.

Nur Gewerkschafter des „Ostblocks“ blieben außen vor, da die Berufssekretariate sowie der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG) im Kontext des Kalten Krieges jegliche Form der Zusammenarbeit mit dem kommunistischen Weltgewerkschaftsbund (WGB) und seinen staatssozialistischen Mitgliedern ausschloss.<sup>17</sup>

17 Siehe Denis MacShane: *International Labour and the Origins of the Cold War*, Oxford 1992; Horst Lademacher: *Die Spaltung des Weltgewerkschaftsbundes als Folge des Ost-West-Konfliktes*, in: Othmar N. Haberl/Lutz Niethammer (Hrsg.): *Der Marshall-Plan und die europäische Linke*, Frankfurt am Main 1986, S. 13–76.

**IMB-Schiffbaukonferenzen 1951 bis 1987**

	Originaltitel	Zeitraum	Ort
1.	Schiffbaukonferenz	4.–5. Juni 1951	Newcastle-upon-Tyne
2.	k. A.	1955*	Stockholm
3.	Schiffbaukonferenz	10.–11. Sep. 1957	Rotterdam
4.	Konferenz der Schiffbauarbeiter	24.–26. März 1960	Hamburg
5.	IMB-Schiffbaukonferenz	1.–3. April 1964	Genua
6.	IMB-Schiffbaukonferenz. Die sozialen Probleme der Strukturveränderungen im Schiffbau	22.–25. Mai 1967	Newcastle-upon-Tyne
7.	IMB-Schiffbaukonferenz. Die sozialen Probleme der Strukturveränderungen im Schiffbau	27. März–5. April 1973	Tokio
8.	IMB-Weltschiffbaukonferenz. IMB-Arbeit für Schiffbauarbeiter in einem ungünstigen Wirtschaftsklima	27.–29. Nov. 1979	Kopenhagen
9.	IMB-Weltschiffbaukonferenz. Weltschiffbau vom Konflikt zur Zusammenarbeit	1.–3. Sep. 1987	Helsinki

\* Keine genauen Angaben über den Zeitraum

**Der „Herausforderer“ Japan**

Da Japan durch seine langjährige Spitzenposition im Schiffbau Hauptkonkurrent für den europäischen Schiffbau war, lag es nahe, Kontakt zu japanischen Gewerkschaftern aufzubauen.<sup>18</sup> Eine längere Reise des stellvertretenden Generalsekretärs des IMB, Alfred Dannenberg, nach Japan führte zur Gründung eines Verbindungsbüros in Tokio.<sup>19</sup> Im Mai 1964 wurde aus fünf nationalen

18 Diese Ambitionen fielen aber auch in eine Zeit der „Entdeckung“ außereuropäischer Länder. Offiziell hieß es, dass man internationale Solidarität übe, doch das war eher ein „Nebenprodukt“ der internationalen Aktivitäten. Vielmehr ging es darum, die blockfreien Länder vom richtigen Gewerkschaftsmodell zu überzeugen. Siehe Anthony Carew: Towards a Free Trade Union Centre: The International Confederation of Free Trade Unions (1949–1972), in: Marcel van der Linden (Hrsg.): The International Confederation of Free Trade Unions, Bern 2000, S. 198–339, hier S. 201 f.

19 Siehe Casserini, Metallgewerkschaftsbund, S. 61.

Metallverbänden und zehn großen Betriebsgewerkschaften ein IMB-Japanauschuss gebildet. Schon ab 1960 waren die japanischen Gewerkschafter auf den Schiffbaukonferenzen des IMB anwesend. Der ursprüngliche Gedanke dieser Initiative war, die japanischen Gewerkschaften bei der Organisation und bei Arbeitskämpfen zu unterstützen, denn hinter der hohen Konkurrenzfähigkeit der Japaner vermutete man zu niedrige Löhne. Man glaubte, wenn es gelänge, europäische Gewerkschaftsmodelle zu etablieren, sei ein wesentlicher Schritt für die internationale Arbeiterbewegung getan. Hinter dieser Haltung offenbarte sich eine eurozentrische Sicht, welche die unterschiedliche Arbeits- und Gewerkschaftsstruktur Japans verkannte.<sup>20</sup>

Mit der Anwesenheit der japanischen Delegierten auf den Konferenzen wurde den europäischen Gewerkschaftern bewusst (gemacht), dass geringe Organisation und niedrige Löhne nicht die Hauptgründe für die außerordentliche Entwicklung Japans waren. Ein japanischer Delegierter argumentierte, dass die Situation komplexer sei, als von den meisten angenommen. Er erläuterte, dass sich die Profitabilität aus der Diversifikation, Rationalisierung und Modernisierung der Produktion ergebe und dass sich viele japanische Kollegen schon länger für den Kampf um höhere Löhne einsetzten.<sup>21</sup>

Vier Jahre später, 1964, waren die Japaner immer noch Mittelpunkt der Diskussionen. Die japanischen Gewerkschafter versuchten, ihre Position auf der IMB-Konferenz erneut zu verteidigen und versprachen, dass sich Japan von einem unterentwickelten Land zu einem modernen und demokratischen entwickeln würde.<sup>22</sup> IMB-Sekretär Alfred Dannenberg pflichtete ihnen bei: „So kann man sagen, dass in der Annäherung an den letzten Europäer doch gewaltige Fortschritte gemacht wurden, und die japanischen Gewerkschaften haben auch das Schlachtwort gegenüber ihren Unternehmern erhoben, europäische Lebens-

20 Mit dieser Haltung war der IMB nicht allein. Der IBFG gründete 1954 ein speziell auf Schwellenländer ausgerichtetes Programm. Auch das war geprägt vom Glauben an die eigene zivilisatorische Überlegenheit und an einen erzieherischen Auftrag gegenüber den „rückständigen“ Kolonialgebieten. Siehe Van der Linden, *Labor Internationalism*, S. 276 f.

21 Protokoll der 4. IMB-Schiffbaukonferenz, Hamburg, 24.–26. 3. 1960, o. A., Nishikata, *International Institute of Social History (IISH) IMF Collection*, Folder 41, Bl. 37.

22 Protokoll der 5. IMB-Schiffbaukonferenz, Genua, 1.–3. 4. 1964, o. A., Koga, *AdsD 5/IMB 1699*, o. Bl.

standards zu schaffen. Sie wollen europäische Löhne und unter diesem Motto werden die Arbeitskämpfe auch dieses Frühjahr in Japan durchgeführt.“<sup>23</sup>

Die Rhetorik über das „nachholende“ Japan ist insofern bemerkenswert, da japanische Werften zu dieser Zeit bereits Marktführer waren und ihre Produktion extrem rational und effizient organisierten. Das hatten auch die europäischen Gewerkschafter längst erkannt.

In einer Rede von Günter Köpke 1966, damals in der Wirtschaftsabteilung der IG Metall, später Sekretär des Europäischen Metallgewerkschaftsbundes (EMB), hieß es: „Es ist heute eine unbestreitbare Tatsache, daß nicht die Japaner von uns Deutschen, sondern wir von den Japanern in der Werftindustrie zu lernen haben [...]. Die primitive Formel ‚Der japanische Werftarbeiter lebe selbst genügsam nur von einer Hand voll Reis und falle dadurch den deutschen Werftarbeitern in den Rücken‘ ist einfach absurd und zeugt von einer völligen Fehleinschätzung der wirklichen Situation.“<sup>24</sup>

Hinter dieser Rhetorik steckte natürlich auch eine Strategie, da die IG Metall zu dieser Zeit die Bundesregierung von einer langfristigen Wirtschaftsplanung zu überzeugen versuchte und die Maßnahmen der japanischen Regierung als Argumentationsstütze dienen sollten. Auch Köpke war nach Japan gereist, um sich einen Eindruck zu verschaffen. Es kann davon ausgegangen werden, dass der direkte Kontakt mit den Japanern half, eurozentrische Denkmuster und Grenzen zu überwinden. Dass 1973 die siebente Schiffbaukonferenz des IMB in Tokio stattfand, verdeutlicht die allmähliche Überwindung dieser räumlichen Dichotomien.

## **Internationale Solidarität: Anspruch und Wirklichkeit**

Handlungsgrundlage der internationalen Gewerkschaftsbewegung war die internationale Solidarität. Doch was verstand man im IMB darunter? Und konnten aus diesem Bekenntnis auch Kooperation und Aktion entstehen? Man tat sich anfangs schwer damit. Natürlich gab es zu jeder Konferenz eine Art moralischen Appell, wie 1951 vom damals amtierenden Generalsekretär Konrad Ilg: „Ganz

23 Protokoll der 5. IMB-Schiffbaukonferenz, Dannenberg, o. Bl.

24 Protokoll der 5. Arbeitssitzung der IG Metall für die Seeschiffswerften, Kiel, 3.–4. 11. 1966, o. A., Köpke, Bestand der Industriegewerkschaft Metall, Vorstand, Abteilung Wirtschaft, ehemaliger Bestand 1-2, AdSD 5/IGMA 071109a, o. Bl.

ohne dieses [Solidarität] geht es nicht. [...] [W]ir als Gewerkschafter dürfen auch in internationaler Beziehung das geistige und das solidarische Denken und Fühlen nicht vergessen. Es gehört dies unbedingt dazu, wollen wir einen Erfolg zeitigen.“<sup>25</sup> Eine inhaltliche Debatte über die Bedeutung dieses Bekenntnisses blieb auf den Konferenzen allerdings aus.

Zu ersten Auseinandersetzungen darüber, wie sich Kooperation gestalten ließe, kam es auf der Konferenz 1957. Beim IMB war der Versuch unternommen worden, die gewerkschaftliche Praxis des Boykotts von Schiffen international zu organisieren. Die Idee war, dass ein Schiff, das von Arbeitern einer Werft bestreikt wurde und vom Reeder zur Fertigstellung auf eine andere Werft geschickt werden sollte, von dieser boykottiert werde. Unter den Gewerkschaftern entspann sich eine lebhafte Diskussion darüber, ob auch Schiffe boykottiert werden sollten, die die bestreikte Werft schon vor Ausbruch des Streiks verlassen hatten. Ein britischer Gewerkschaftsdelegierter unterstützte diesen Ansatz, bekam allerdings Gegenwind von einem schwedischen Kollegen, der meinte, es sei schwierig über Schiffe zu sprechen, die schon auf See seien, da die Reparaturen ja schon vorher hätten angemeldet sein können. Ein weiterer britischer Delegierter widersprach: Es käme doch darauf an, dass man zusammenhalte. Eine Möglichkeit wäre, eine Erklärung herauszugeben, in der der Boykott *aller* Schiffe verkündet würde, intern könne es dann anders geregelt sein. Es gehe ja um ein Signal nach außen.<sup>26</sup> Arne Geijer, Präsident der Schiffbaukonferenz,<sup>27</sup> mischte sich in die Diskussion ein: „Wir sprechen hier über ganz verschiedene Dinge. Unsere britischen Kollegen sprechen [...] eigentlich über die Ausbreitung eines Streiks [...] auf andere Länder. Die hier aufgestellten Richtlinien beziehen sich nur darauf, dass andere Länder, die nicht streiken, den Streik respektieren sollen, denn die Gewerkschaften werden dafür sorgen, dass bereits in Angriff genom-

25 Protokoll der 1. IMB-Schiffbaukonferenz, Newcastle-upon-Tyne, 4.–5. 6. 1951, o. A., Ilg, AdsD 5/IMB 1707, Bl. 4 f.

26 Protokoll der 3. IMB-Schiffbaukonferenz, Rotterdam, 10.–11. 9. 1957, o. A., Hill, AdsD 5/IMB 1702, Bl. 18 f.

27 Die Präsidenten wurden vom Zentralkomitee des IMB gewählt, der Vorschlag erfolgte aber bereits auf den Schiffbaukonferenzen. Auf einer Konferenz gab es den Wunsch, die Skandinavien mehr in die internationale Arbeit einzubeziehen, was bis in die 1980er-Jahre fast ausnahmslos umgesetzt wurde. Dieser Wunsch begründete sich vermutlich auch auf dem Vorbildcharakter der skandinavischen Schiffbauindustrie, insbesondere der schwedischen.

mene Arbeit nicht in ein anderes Land verlegt wird. [...] Es ist jedoch unmöglich von hier aus noch weiter zu gehen.“<sup>28</sup>

Zustimmungen für Geijer ließen die Diskussion verstummen. Damit war eine erste Idee vom Tisch, bevor sie ausführlich durchdacht werden konnte.<sup>29</sup> Die britischen Delegierten standen angesichts ihrer schwierigen wirtschaftlichen Lage unter Handlungsdruck und hatten sich von den internationalen Zusammenkünften mehr erhofft. Hill, einer der beiden britischen Gewerkschafter, forderte auf der Konferenz 1960 mehr Inspiration und Tatendrang von den Mitgliedern.<sup>30</sup> Getroffen von den Worten des Kollegen entgegnete Generalsekretär Adolphe Graedel, der IMB würde Informationsmaterial zur Verfügung stellen, das zur Argumentation für nationale Gremien genutzt werden könne. Die Umsetzung hier vorgeschlagener Maßstäbe liege allerdings in den Händen der Mitglieder, die ja auch ihre eigenen Vereinbarungen respektieren müssten.<sup>31</sup>

So also sah es aus, wenn Gewerkschafter sich auf internationaler Ebene trafen? Initiativen aus den Reihen der Mitglieder wurden abgeblockt und der IMB verstand sich als Sammelstelle und Verteiler von Informationen? Diese Schlussfolgerung wäre zu kurz gegriffen. Im Konflikt um den Boykott ging es auch um politische Fragen: Hier stieß die kampferprobte United Society of Boilermakers and Iron and Steel Shipbuilders, die in ihrer Praxis nur wenig durch das britische Arbeitsrecht gebunden war, auf den kooperativ sozialdemokratischen Svenska Metallindustriarbetareförbundet – zwischen beiden Systemen industrieller Beziehungen lagen Welten, und der IMB war nicht in der Lage, diese Differenzen durch eine Konferenz zu überbrücken.

## **Wissen als Grundlage jeglichen Handelns**

Es stellte sich relativ schnell heraus, dass auch das Sammeln von Informationen beim IMB keine leichte Angelegenheit war. Die von den Mitgliedern beantworteten Fragebögen zur Entwicklung des Sektors, der Beschäftigung und der Löhne waren teilweise unvollständig oder nicht vergleichbar. Der IMB erkannte, dass

28 Protokoll der 3. IMB-Schiffbaukonferenz, Geijer, Bl. 19.

29 Ein gemeinsamer, übergreifender Streik stand nie wieder zur Diskussion. Die Regelung des Boykotts bestreikter Schiffe wurde in den Folgejahren aber umgesetzt.

30 Protokoll der 4. IMB-Schiffbaukonferenz, Hill, Bl. 44 f.

31 Protokoll der 4. IMB-Schiffbaukonferenz, Graedel, Bl. 46 f.



es notwendig wurde, sich auf diesem Gebiet zu professionalisieren. Er richtete eine Wirtschaftsabteilung mit Karl Casserini als Abteilungsleiter ein. Der gebürtige Schweizer hatte enge Beziehungen zur Gewerkschaftsbewegung. Er war Sprecher bei Versammlungen der Sozialistischen Partei und Schweizer Gewerkschaften gewesen sowie Gewerkschaftsjournalist bei sozialdemokratischen Zeitungen. 1948 ging er nach Paris und wurde Sekretär bei der Europäischen Regionalorganisation des IBFG und beim gewerkschaftlichen Beratungsausschuss der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (damals noch OEEC, später OECD).<sup>32</sup> Casserini blieb von 1957 bis 1991 beim IMB. Er erwies sich als ausgezeichnete Analyst und gab zahlreiche Studien heraus, in denen er sehr präzise Voraussagen über die Entwicklung der Schiffbauindustrie machte.<sup>33</sup>

Aus seinen Beobachtungen zum Weltschiffbaumarkt zog er eine wesentliche Schlussfolgerung, aus der sich später sein Hauptaktionsfeld ergab: Er beobachtete die Entwicklung einer wachsenden Subventionsschlacht, in der von Regierungen Geld auf den Markt geworfen werde, das zu nichts anderem führe als einer enormen Überproduktion von Schiffen. Da diesen Beihilfenprogrammen meist keine langfristigen Planungen zugrunde lagen und sie nur die kurzfristigen Bedürfnisse des Marktes bedienten, sah er global betrachtet keinerlei Vorteile für die Werftarbeiter.<sup>34</sup> Um seine Ideen publik zu machen, reiste er zu nationalen Gewerkschaftstagungen. In Hamburg sagte er 1959 vor den deutschen Metallern: „Kollegen, noch nie hat eine Subventionspolitik der Arbeiterschaft gedient; denn man wird uns in solchen subventionierten Industrien ewig sagen, daß diese Industrie ja nicht selbsttragend ist, und wir werden dann bei Lohnverhandlungen die Leidtragenden sein.“<sup>35</sup>

Dass er sich hier auf schwierigem Terrain bewegte, war ihm bewusst. Die Gewerkschafter versuchten die staatlichen Hilfen angesichts drohender

32 Siehe Casserini, Metallgewerkschaftsbund, S. 183; Mitteilungen der Redaktion der Gewerkschaftlichen Monatshefte, 1954, Ausg. 11, <http://library.fes.de/gmh/main/pdf-files/gmh/1954/1954-11-Mitteilungen.pdf> (2. 9. 2016).

33 So sprach er beispielsweise schon 1967 von einer „Strukturkrise“ im Schiffbau, da die Schere zwischen den Ländern, die erfolgreich produzierten, und denjenigen, die es nicht mehr taten, auseinanderging. Er sah die Folgen für den Beschäftigten durch Rationalisierungsprozesse und forderte eine entschiedenere und langfristige Planung in der staatlichen Wirtschaftspolitik der Mitgliedsländer.

34 Protokoll der 4. IMB-Schiffbaukonferenz, Casserini, Bl. 23 f.

35 Protokoll der 4. Arbeitstagung für die Seeschiffswerften, Hamburg, 6.–7. 4. 1959, Casserini, S. 82, in gedruckter Form, in: Industriegewerkschaft Metall, Vorstand, Abteilung Wirtschaft, ehemaliger Bestand 1-2, AdsD 5/IGMA071109b.

Arbeitsplatzverluste zu verteidigen. Zwar stimmten sie mit Casserini darin überein, dass man unkontrollierte Beihilfen zurückfahren müsse, doch solange hier niemand den Anfang mache, glaubten viele, seien sie zum Erhalt der nationalen Wirtschaft unverzichtbar. Also begann Casserini einen sehr steinigen Weg zu beschreiten: die Durchsetzung der Kontrolle von Subventionen auf internationaler Ebene.

## Die Zusammenarbeit mit der OECD

1964 machte Casserini einen Vorschlag, wie das Subventionsproblem angegangen werden könne: Er schlug die OECD als Kontrollgremium vor, das in Zusammenarbeit mit dem IMB einen internationalen Kodex aufstellen und dessen Anwendung beaufsichtigen sollte. Dass Casserini die OECD ins Spiel brachte, hatte verschiedene Gründe. Der IMB konnte durch die Zusammenarbeit mit einer anderen internationalen Organisation seine Position auf internationaler Ebene stärken und hatte einen Verbündeten, um die eigenen Ideen durchsetzen zu können. Im Vorschlag Casserinis hieß es: „Ein solcher Kodex könnte in der OECD, in der die Schiffbauländer der Welt zu 90% vertreten sind, aufgestellt und durch Ausübung von beständigem moralischen Druck auf die Regierungen zur Anwendung gebracht werden, wobei die gewerkschaftliche Mitwirkung gesichert werden muss.“<sup>36</sup>

Seine Initiative fand bei den deutschen, französischen und schwedischen IMB-Mitgliedern Unterstützung. Sie hatten schon 1963 Kontakt zur Schiffbauarbeitsgruppe bei der OECD<sup>37</sup> aufgenommen und dort die Kontrolle und den Abbau der Subventionen vorgeschlagen.<sup>38</sup> Bei der OECD war man sich dieser Probleme bereits bewusst, doch die Durchsetzung von internationalen Richtlinien schien schwieriger als gedacht. Die Arbeitsgruppe der OECD konnte bei den Verhandlungen keine Einigung über eine Höchstgrenze der Subventionen

36 Protokoll der 5. IMB-Schiffbaukonferenz, Casserini, Bl. 41 f.

37 Die offizielle Bezeichnung lautet „OECD Council Working Party on Shipbuilding (WP6)“ und ist bis heute aktiv, siehe: <http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding.htm> (16. 6. 2015).

38 Aus der Stellungnahme des IMB zu den wirtschaftlichen und sozialen Problemen im Schiffbau, vorgelegt auf der 5. IMB-Schiffbaukonferenz, Genua, 1.–3. 4. 1964, o. A., AdSD 5/IMB 1699, S. 68.

erreichen.<sup>39</sup> Als Reaktion auf diese gescheiterte Initiative entwarf man in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) eine eigene Strategie, nahm die vorherige Einschränkung von staatlichen Beihilfen an seine europäischen Mitgliedsländer 1965 zurück und erlaubte staatliche Zuschüsse, wenn sie für Rationalisierung und Umstrukturierung in andere Fertigungsbereiche gedacht waren.<sup>40</sup> Im IMB war man über diesen Rückzieher nicht sonderlich erfreut und warnte vor einem „EWG-Protektionismus“.<sup>41</sup>

Die OECD schloss 1969 ein Exportkreditabkommen ab, in dem festgelegt wurde, dass 80 Prozent des Schiffspreises zu einem Zinssatz von 5,5 Prozent acht bis zehn Jahre kreditiert werden konnten.<sup>42</sup> Da Länder mit niedrigen Zinsen und einer stabilen Währung davon nicht profitierten, war das Ziel eines Gleichgewichts damit nicht erreicht, und einen Überblick über die weltweit gewährten Subventionen gab es auch nicht.<sup>43</sup> Casserini und seine Kollegen versuchten sich in den folgenden Jahren deshalb immer wieder in die Verhandlungen bei der OECD einzubringen. Als sich ab Mitte der 1970er-Jahre die Beschäftigungssituation in vielen europäischen Ländern zuspitzte, trat Casserini mit neuen Vorschlägen an die OECD heran: Wenn man alte, funktionsuntüchtige Schiffe verschrotten und durch neue Schiffstypen ersetzen würde, wäre eine neue Nachfrage geschaffen. Die Idee zu einem „Verschrottungs- und Neubauprogramm“ kam ursprünglich von den britischen Gewerkschaften, die sie beim EMB eingebracht hatten. Da der Vorschlag beim europäischen Ministerrat allerdings keinen Zuspruch fand, wollte man es auf internationaler Ebene versuchen.<sup>44</sup> Casserini

39 Aus dem Bericht der 6. IMB-Schiffbaukonferenz, Newcastle-Upon-Tyne, 22.–25. 5. 1967, o. A., AdsD 5/IMB 1696, S. 67.

40 Zur Festlegung der europäischen Richtlinie und deren Modifikationen siehe Albert, Wettbewerbsfähigkeit, S. 211 f.

41 Aus dem Bericht der 6. IMB-Schiffbaukonferenz S. 69.

42 Siehe Albert, Wettbewerbsfähigkeit, S. 212.

43 1972 startete die Europäische Kommission einen erneuten Versuch und konnte die Durchsetzung eines Globalabkommens erreichen, das den Abbau von direkten Bausubventionen, Einfuhrhemmnissen und spezifischen Investitionshilfen für die Werftindustrie für die kommenden drei Jahre festlegte. Doch auch dieses Abkommen hatte eine Exitstrategie, denn die Länder durften in Notfällen und mit entsprechender Rechtfertigung Ausnahmen machen.

44 Trotz aller Bemühungen des EMB und der Europäischen Kommission konnte sich der Ministerrat auf seiner Sitzung am 20. 11. 1979 nicht einigen, wie die Finanzierungslasten aufzuteilen wären, weshalb man das Programm ablehnte. Siehe Yves Clairmont: Vom europäischen Verbindungsbüro zur transnationalen Gewerkschaftsorganisation. Organisation, Strategien und Machtpotentiale des Europäischen Metallgewerkschaftsbundes, Stuttgart 2014, S. 396.

nahm Kontakt zum Internationalen Schiffbau- und Schifffahrtsforum, dem Gremium der Unternehmer, und der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschifffahrts-Organisation (IMCO)<sup>45</sup> auf. Mit der IMCO vereinbarte er, dass es Sicherheitskontrollen von Schiffen über technische Mindeststandards beim Einlaufen in Häfen geben sollte, damit veraltete Schiffe ausrangiert würden. Eindringlich bat der IMB beim Generalsekretär der OECD darum, sich für das Programm einzusetzen. Doch auch diese Initiative scheiterte.<sup>46</sup>

In den folgenden Jahren erreichte der IMB immerhin, dass mit der anwachsenden Bedeutung von Schwellenländern der Kreis der Gesprächspartner in der OECD-Arbeitsgruppe erweitert wurde. Auch das Abwrackprogramm kam nochmals auf den Tisch und wurde als „Programm für das Abwracken von unsicheren, umweltverschmutzenden und unökonomischen Schiffen in Entwicklungsländern Asiens“ beschlossen.<sup>47</sup> Im IMB konnte man damals noch nicht ahnen, dass sich daraus ein höchst prekäres System des Abwrackens mit informellen Beschäftigungsverhältnissen, hohen Unfallraten und niedrigen Arbeitsstandards entwickeln würde.<sup>48</sup> Aus Platzgründen kann hier nur angedeutet werden, dass die Probleme der Schiffbauindustrie seit den 1980er-Jahren umfassender und nicht mehr aus europäischer Perspektive betrachtet wurden. Dafür sprechen unter anderem Seminare zur Schiffbauindustrie, die der IMB in einigen Ländern Asiens durchführte,<sup>49</sup> die Erweiterung um neue Mitgliedsländer und deren Repräsentanz auf den Konferenzen.<sup>50</sup>

45 Bis 1982 führte sie die englische Bezeichnung Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO). Sie heißt heute Internationale Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organization).

46 Auszug aus dem Bericht an das Zentralkomitee in Wien, 18.–19. 10. 1979, o. A., aus den Unterlagen zur 8. IMB-Schiffbaukonferenz, Kopenhagen, 27.–29. 11. 1979, AdS 5/IMB 1690–1691.

47 Siehe Karl Casserini: IMF activities for shipyard workers, in: IMB (Hrsg.): Weltschiffbau. Vom Konflikt zur Zusammenarbeit. 9. IMB-Weltschiffbaukonferenz, 1.–3. 9. 1987, Helsinki/Finnland, Genf o. J., S. 3.

48 Die gesundheitsschädlichen Folgen des Abwrackens durch die Freisetzung von Asbest und Explosionen waren aber schon damals bekannt, siehe Karl Casserini: Employment levels, working and social conditions and health and safety, in: IMB, Weltschiffbau, S. 15.

49 Der IMB veranstaltete das erste asiatische Schiffbauseminar in Singapur im Mai 1975. Drei Jahre später folgte das zweite in Tokio. Das dritte fand 1981 in Taipei statt.

50 1973 kamen neben den europäischen Delegierten Gewerkschafter aus Japan, Südafrika, Indien, China, Südkorea, Singapur, Hong Kong, Bangladesch, Pakistan, Australien, Argentinien, Brasilien, Mexiko, Philippinen und der Türkei.

## „In the same boat“

Der Einblick in die Welt der Schiffbauer zeigt eines deutlich: Sie war schon immer global, und diese Globalität machte den Werftarbeitern zu schaffen. Die geringe Durchsetzungskraft vieler gewerkschaftlicher Konzepte verstellt heute jedoch den Blick darauf, dass in der Schiffbauindustrie anders als in anderen Märkten ökonomische Globalisierung und internationale Handelsbedingungen seit den 1950er-Jahren, also deutlich früher und kontinuierlicher als in anderen Branchen, nicht nur wahrgenommen oder beklagt, sondern durch strategischen Austausch begleitet wurden. Dabei mussten eurozentrische Brillen abgelegt, politische Diskrepanzen überwunden und vor allem institutionelle Hürden genommen werden. Diese Aufgaben waren für das kleine Sekretariat des IMB mit einem Generalsekretär, einem Stellvertreter und einem Sekretär für Wirtschaftsfragen – neben ein bis zwei Mitarbeiterinnen – so enorm, dass die Ergebnisse durchaus bemerkenswert sind. Diese wenigen Personen schafften die Begegnung mit den „wirtschaftlichen Herausforderern“ und ließen nicht locker bei der Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen. Eine ähnliche Geschichte wie zur Zusammenarbeit des IMB mit der OECD lässt sich auch in Bezug auf die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) und die Durchsetzung einer Konvention für Gesundheit und Sicherheit im Schiffbau erzählen. Hätte es für Casserini und seine Kollegen eine größere Unterstützung von den nationalen Gewerkschaften gegeben, wäre die internationale Gewerkschaftsbewegung heute vielleicht einen Schritt weiter. Durch den Erfahrungsaustausch mit anderen, insbesondere außereuropäischen Gewerkschaftern, und die vergleichenden Analysen waren die Akteure des IMB in der Lage, die Entwicklungen aus übergreifender Perspektive zu betrachten. Eine Rede Casserinis auf der Konferenz 1987 verdeutlicht das: „Der Trend ist eindeutig: Der Verlust von Arbeitsplätzen in der Schiffbauindustrie ist ein weltweites Phänomen, und wir sitzen alle im selben Boot. Wir müssen zusammenhalten, wenn wir unsere angeschlagene Industrie wiederbeleben wollen. Wir sollten uns nicht hinter exzessivem, und oft kontraproduktivem, Nationalismus verstecken.“<sup>51</sup>

51 Übersetzung der Verfasserin, im Original: “The trend is clear: the loss of jobs in shipbuilding is a worldwide phenomenon, and we are all in the same boat. We must all pull together if we are to revive our ailing industry. We should not shelter behind excessive, and often counter-productive, nationalism.”, Casserini, *Employment levels*, S. 3.