

Transformation als soziale Praxis

Mitteleuropa seit den 1970er Jahren

Herausgegeben von
Dierk Hoffmann und Ulf Brunnbauer



METROPOL

Inhalt

DIERK HOFFMANN · ULF BRUNNBAUER

Einleitung 7

ULF BRUNNBAUER

Die permanente Transformation

Vom Nutzen und von den Grenzen des Durchwurstelns
am Beispiel der Werft „Uljanik“ in Pula
seit den 1970er Jahren 21

JOHANNA WOLF

Der Bremer Vulkan in der Krise

Der Strukturwandel einer westdeutschen Werft
in den 1970er und 1980er Jahren 39

EVA LÜTKEMEYER

Erwartung – Erfahrung – Enttäuschung

Die Transformation der ostdeutschen Werftindustrie
nach der „Wende“ (1989/90–1994) 52

MORITZ MÜLLER

„Hilfe zur Selbsthilfe“?

Die Entstehung und das (vorläufige) Scheitern
eines Gestaltungsansatzes der IG Metall
in den 1970er und 1980er Jahren 65

CHRISTIAN RAU

Ein „gewerkschaftsfreier Raum“?

Gewerkschaftsstrukturen und -kulturen in Ostdeutschland
in den frühen 1990er Jahren 80

DETLEV BRUNNER

Mitbestimmung und Protest

Ostdeutschland in der Transformationsphase
der 1990er Jahre **93**

FLORIAN PETERS

Vom „Polenmarkt“ zum Millionär?

Der Markt als Erfahrungsraum und Ordnungsmodell
der Transformationszeit in Polen **108**

KEITH R. ALLEN

Die Schweiz im Osten Deutschlands

Ausländische Investoren nach (und vor) 1989 **125**

JÖRN EIBEN

Städte als Erfahrungsräume

Transformationen und Krisen in Wilhelmshaven und Wolfsburg
in den 1970er Jahren **142**

UTA BRETSCHEIDER

Gescheiterte Erfolgsgeschichten?

Die ostdeutsche Landwirtschaft und ihre Akteure
im Prozess der Transformation **154**

Abkürzungen **166**

Autorinnen und Autoren **168**

Erwartung – Erfahrung – Enttäuschung

Die Transformation der ostdeutschen Werftindustrie nach der „Wende“ (1989/90–1994)

Der Transformation des ehemals volkseigenen Schiffbaus der DDR kam innerhalb des Umstrukturierungsprozesses der ostdeutschen Wirtschaft nach 1989 eine Schlüsselrolle zu.¹ Sie ist Beispiel einer gesteuerten, politisierten Großprivatisierung zum Erhalt eines bedeutsamen Industriezweiges in einer ansonsten agrarisch geprägten Region. An sie wurden von unterschiedlichen Akteuren verschiedenste Vorstellungen, Hoffnungen und Erwartungen geknüpft, die mit der voranschreitenden Privatisierung der volkseigenen Betriebe (VEB) entweder erfüllt oder enttäuscht wurden.

Versteht man die Transformation der ostdeutschen Werftindustrie als „Erfahrungsraum“, entsteht ein Ort der Transformation, an dem nicht nur die politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträger die Transformationsprozesse der frühen 1990er Jahre zielgerichtet zu steuern versuchten, sondern der darüber hinaus bestehende soziale Praktiken beeinflusste und bis in private Lebensentwürfe hineinwirkte. Denn die tiefgreifenden Umwälzungen der Lebenswirklichkeiten führten in der ostdeutschen Küstenregion wie auch in der übrigen ehemaligen DDR mindestens zu Verschiebungen im Wertehaushalt. Darüber hinaus wirkten sie in kollektive und individuelle Identitäten hinein.

Der Fokus dieses Beitrags liegt auf den subjektiven Erfahrungen, die sich, als Deutungswissen verstanden, sowohl auf die Wahrnehmungen als auch auf Handlungsmuster der jeweiligen Akteure auswirkten. Auf diese Weise konstituierten sich Handlungs-, Kommunikations- und Erfahrungsräume, die stets eng miteinander

verwoben sind und die im Folgenden vor dem Hintergrund der Privatisierung der einzelnen Schiffbaubetriebe untersucht werden.

Ausgehend von dem Begriff der Erfahrung kommt man, Reinhart Koselleck folgend, nicht ohne den Begriff der Erwartung aus. „Keine Erwartung ohne Erfahrung, keine Erfahrung ohne Erwartung“³, so begründet Koselleck das von ihm als komplementär definierte Begriffspaar. Es handele sich „um Erkenntniskategorien, die die Möglichkeit einer Geschichte begründen helfen. [...] Es gibt keine Geschichte, ohne daß sie durch Erfahrungsräume und Erwartungshorizonte der handelnden oder leidenden Menschen konstituiert worden wäre.“⁴ In diesen Kategorien sind Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft miteinander verknüpft. Erweitert man die Analyse um die Frage nach den möglichen Folgewirkungen, die aus „Erwartungshorizont“ und „Erfahrungsraum“ resultieren, erweist sich Enttäuschung als eine zentrale Kategorie historischer Erfahrung.⁵ In Abweichung von der dualen Begriffsbildung Kosellecks sollen im Folgenden die drei analytischen Kategorien *Erwartung – Erfahrung – Enttäuschung* als Zugang zur Analyse wirtschaftlicher, politischer und soziokultureller sowie kommunikativer Aushandlungsprozesse in Umbruchzeiten am Beispiel der ostdeutschen Werftindustrie erprobt werden.

1. Erwartung

„Zum Glück bauen wir keinen Trabant“ – so wird Erwin Kleba, stellvertretender Generaldirektor des DDR-Kombinats Schiffbau, am 9. April 1990 in der „Süddeutschen Zeitung“ zitiert.⁶ In dem Artikel, der die Situation der ostdeutschen Werftindustrie thematisiert, vertrat Kleba die Meinung, dass die Produkte seiner Branche auf dem Weltmarkt gefragt seien. Noch vor der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion im Juli 1990 drückt er also beispielhaft Zukunftsoptimismus oder zumindest doch Hoffnungen aus, die Schiffbaubranche würde auch nach der Transformation des Wirtschaftssystems erfolgreich operieren können und auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig sein. Kleba war offenbar der Ansicht, die Branche habe zumindest bessere Überlebenschancen als die ostdeutsche Automobilindustrie. Denn einen Trabi, der seit den 1960er Jahren ohne wesentliche

Neuerungen gebaut worden war, wolle niemand mehr kaufen, nicht einmal, oder schon gar nicht, die Ostdeutschen. Der sich hier widerspiegelnde Optimismus, die Erleichterung, die Hoffnung zeugen gleichzeitig von Naivität, wenn nicht sogar Realitätsferne angesichts der Schwierigkeiten, vor denen die ostdeutsche Schiffbauindustrie 1989 und danach stand.

Doch kann man diese Einstellung eines brancheninternen Akteurs nicht einfach als „Betriebsblindheit“ abtun. Positive Ausichten wurden dem ostdeutschen Schiffbau auch von anderen Seiten zuerkannt. Sowohl west- als auch ostdeutsche Tageszeitungen sowie die maritime Fachpresse griffen das Thema auf. Obwohl die erheblichen Unterschiede in der Produktivität und der technischen Ausstattung der Schiffbaubetriebe im Vergleich zu jenen im Westen oder in Ostasien thematisiert wurden, überwog zumindest in der Presse die Annahme, dass mit drastischen, marktorientierten Maßnahmen ein wettbewerbsfähiger Schiffbau in Mecklenburg-Vorpommern eine Überlebenschance habe.⁷

Bei genauerer Betrachtung wird jedoch deutlich, dass die ostdeutsche Schiffbauindustrie in einer tiefgreifenden Krise steckte. Der Begriff Krise wird hier einerseits im engeren wirtschaftlichen Sinn verstanden, andererseits soll er die erfahrungsgeschichtliche Dimension beschreiben. Erstens war der globale Schiffbau seit Mitte der 1970er Jahre in einer schweren Rezession⁸, die durch den Zerfall des internationalen Währungssystems von Bretton Woods und dem Ölpreisschock der Jahre 1973 und 1974 ausgelöst worden war. Zweitens waren speziell für den ostdeutschen Schiffbau die Währungsumstellung sowie der Zusammenbruch der Sowjetunion und damit der Verlust des Hauptauftraggebers eine zusätzliche Herausforderung. Drittens kamen die Probleme hinzu, die aus der Planwirtschaft selbst resultierten, wie beispielsweise technische Rückständigkeit und verdeckte Arbeitslosigkeit in den VEB.

Doch trotz der andauernden Werftenkrise der westlichen Industriestaaten waren wirtschaftliche Entscheidungsträger anfänglich hoffnungsfroh gestimmt – und so auch die Belegschaften. Gut ein Jahr nach den optimistischen Perspektiven für die ostdeutschen Schiffbaubetriebe wurde die Lage von Verantwortlichen bereits als deutlich problematischer eingeschätzt. Der Treuhand-Präsident

Detlev Karsten Rohwedder bezeichnete die Privatisierung des ehemaligen Schiffbaukombinats laut dem Magazin „Der Spiegel“ als „zwei Nummern zu groß für uns“.⁹ Dass die traditionsreiche Neptunwerft in Rostock mit ihren über 6000 Beschäftigten zu den ersten Betrieben der Branche in Mecklenburg-Vorpommern zählen sollte, die akut von Schließung betroffen waren, hielten zu Beginn der Transformation die meisten Beschäftigten für geradezu unvorstellbar. Im Frühjahr 1991, als sich dies abzuzeichnen begann, kommentierte „Der Spiegel“: „Erst allmählich wird vielen Werftarbeitern klar, wie brüchig ihre Zukunft ist. Zu lange hatten sich die einst volkseigenen Schiffbaubetriebe auf üppige Bonner Geldgaben verlassen. ‚Wir sind dem Irrtum erlegen‘, sagte ein Rostocker Werftmanager, ‚daß volle Auftragsbücher der beste Weg in die Marktwirtschaft sind‘. Jetzt merken sie, daß auch der Preis stimmen muss.“¹⁰

Aus der Ausgangslage des DDR-Schiffbaus entwickelten sich spezifische Erwartungshaltungen, die insbesondere durch die Kommunikation in der Öffentlichkeit und aufgrund von Prognosen und Versprechungen von politischen und wirtschaftlichen Akteuren transportiert wurden. Die Schwierigkeiten, vor denen die Werftindustrie nach dem Ende der Planwirtschaft stand, waren bekannt, schienen aber in den öffentlichen Kommunikationsfeldern in den Hintergrund zu rücken.¹¹ Der Fortgang der konkreten Betriebsprivatisierungen und Umstrukturierungen, der im folgenden Abschnitt beleuchtet werden soll, formte einen spezifischen Erfahrungsraum der Transformation.

2. Erfahrung

Das ehemalige VEB Kombinat Schiffbau wurde im Juni 1990 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und hieß fortan Deutsche Maschinen- und Schiffbau AG Rostock, kurz DMS AG (später GmbH). Mit mehr als 55 000 Beschäftigten in den fünf großen Werften in Rostock, Warnemünde, Wismar, Wolgast und Stralsund und mit über 20 Zuliefererbetrieben war sie vor 1989 für die ostdeutsche Küstenregion strukturbestimmend gewesen. Die Schiffbauindustrie bildete einen der sogenannten industriellen Kerne¹², dessen Erhalt

zumindest aus gesellschaftspolitischer Perspektive in dem ansonsten agrarisch geprägten Bundesland gesichert werden sollte. Nach langwierigen Verhandlungen, die immer wieder auch von massiven Protesten der Belegschaften begleitet wurden, entschied schließlich der Treuhand-Verwaltungsrat im März 1992, die DMS-Kernbetriebe zu privatisieren. Die Neptunwerft Rostock, die Volkswerft Stralsund, die Mathias-Thesen-Werft in Wismar und das Dieselmotorenwerk Rostock gingen an die Bremer Vulkan AG. Die Warnow-Werft in Warnemünde wurde an die norwegische Kværner-Gruppe verkauft.¹³

Hinter der letztlich erfolgten Privatisierung stand ein vielschichtiges Interessengeflecht, das auf den Charakteristika einer Branche in einer allgemeinen Krise beruhte, die teils mit bundes-, landes- und lokalpolitischen Interessen im Konflikt standen. Darüber hinaus waren die Wettbewerbsrichtlinien der EG zu berücksichtigen. Unter dem Titel „Verwirrung auf hohem Niveau“ thematisierte „Der Spiegel“ 1992 das „Bermuda-Dreieck aus Länderinteressen, Parteienstreit und Arbeiterrevolte“. Die Werften-Sanierung sei zur politischen Grundsatzfrage geworden.¹⁴ Auf Landesebene entwickelte sich die Diskussion um die Privatisierung der Werften zu einer schweren Regierungskrise, die nicht ohne Grund als „Werftenkrise“ betitelt wurde. Sie erreichte ihren Höhepunkt im März 1992, als der Ministerpräsident von Mecklenburg-Vorpommern, Alfred Gomolka, kurz vor der endgültigen Privatisierungsentscheidung der DMS-Kernbetriebe zurücktreten musste.¹⁵

Die Bedeutung der *Erfahrung* als analytische Kategorie kommt hier auf der Ebene des historischen Zeitverlaufs zum Tragen. Bereits 1992 äußerten sich zeitgenössische westdeutsche Beobachter retrospektiv über die bis dahin erfolgten Entwicklungen in der Schiffbaubranche im Osten vor ihrem neu gewonnenen Erfahrungshintergrund. Nur zwei Jahre später erschienen ihnen die optimistischen Erwartungen an die Transformation von 1989 und 1990 vollkommen unrealistisch. Tatsächlich waren, wie auch in anderen Wirtschaftszweigen, im Sektor der Werftindustrie massenhafte Arbeitslosigkeit und weitgehende Deindustrialisierung die Folge der Privatisierung. 1980 hatten in der Region des nachmaligen Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern noch rund 55 000 Menschen in der Schiffbauindustrie gearbeitet, Mitte 1992 waren es weniger als 16 000.¹⁶

Auch die „Süddeutsche Zeitung“ kommentierte diese Entwicklungen im März 1992: „Allein Träumer und Naive konnten im Einheits-taumel vor eineinhalb Jahren erwarten, daß Ostdeutschland erstens schnell und zweitens reibungslos aufgebaut werden könnte. Zu hohe Erwartungen, ein falscher Umtauschkurs – das waren schon die ersten Fehler.“¹⁷

Die „Börsen-Zeitung“ stellte die soziale Brisanz der Lage fest: „Angesichts unvermeidbarer Personalschnitte von ehemals rund 50 000 auf künftig rund 6000 bis 8000 – die DMS spricht von 14 500 bis 1995 – Beschäftigte im Gefolge der um rund zwei Drittel niedriger liegenden ostdeutschen Produktivität, des Wegbruchs des Russengeschäfts und finanzieller Altlasten von über 6,6 Mrd. DM konnten nur Weltfremde erwarten, daß dieser Strukturumbruch ohne massive Proteste, Werkbesetzungen und Eruptionen im politischen Bereich abgehen könnte: Im strukturschwächsten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern hängt jeder vierte Arbeitsplatz vom Schiffbau ab, in Rostock jeder zweite.“¹⁸

Denn neben ihrer ökonomischen Dimension wies die Restrukturierung der ostdeutschen Werftindustrie auch substanzielle soziale und kulturelle Folgewirkungen auf die Lebenswirklichkeit der Menschen in der Region auf. In der DDR hatten Betriebe über den reinen Broterwerb hinausgehende gesellschaftliche Aufgaben erfüllt und zumindest idealtypisch den Lebensmittelpunkt der Arbeitergesellschaft dargestellt.¹⁹ Diese spezifischen „Betriebskulturen“²⁰ sorgten für die soziale Integration der Werktätigen und prägten regionale kollektive Identitäten.²¹ All diese sozialistischen Charakteristika der VEB fielen nun nach der Überführung in am Markt orientierte Unternehmen weg. Gleichzeitig kollidierte die Erfahrung des rapiden Strukturwandels und des oftmals damit einhergehenden Verlustes des eigenen Arbeitsplatzes mit den bestehenden, sozialistisch geprägten Wertvorstellungen und Mentalitäten der Bevölkerung.

Dies war eine der „Schlüsselerfahrungen“²² nach 1989 und 1990. Ein ehemaliger Werftarbeiter erinnert sich im Rückblick an seine Erfahrungen: „Kurz nach der Wende saßen wir in der Neptunwerft wochenlang nur rum. Am 15. Juli 1990 bekamen wir Mitteilung von der Kombiatsleitung: ‚Alle fertigen Arbeiten werden bis 12 Uhr bezahlt. Danach ist Schluss.‘ Nun war er da, der Westen.“²³

Die hier anklingende Verbitterung ist auch Resultat der Diskrepanz zwischen den Erwartungen, was „der Westen“ bringen würde (Freiheit, Wohlstand), und den tatsächlichen individuellen Erfahrungen des Umbruchs (Arbeitslosigkeit, soziale Isolation). Die tiefgreifenden Veränderungen des lebenswirklichen Umfeldes im Zuge der Systemtransformation der ostdeutschen Schiffbauwirtschaft schlugen nach anfänglichem Optimismus in eine Krise um, die sich massiv auf die Wahrnehmungen der Betroffenen auswirkte.

3. Enttäuschung

Diese Divergenz von „Erfahrungsraum“ und „Erwartungshorizont“, wie hier am Beispiel der Entwicklungen in den ostdeutschen Werften nach 1989 gezeigt, war die Voraussetzung für die Entstehung von *Enttäuschung*. Mithilfe dieser letzten Kategorie sollen abschließend Überlegungen zur erfahrungsgeschichtlichen Dimension der Transformation der ostdeutschen Werftindustrie skizziert werden. Folgte man Kosellecks Maxime: „Je geringer die Erfahrung, desto größer die Erwartung“²⁴, so ließe sich schlussfolgern, dass die Wahrscheinlichkeit der nicht erfüllten Erwartungen, also der Enttäuschung, entsprechend steigt. Zu prüfen wäre mit Blick auf den Untersuchungsgegenstand jedoch, ob und inwieweit bestimmte nicht erfüllte (Zukunfts-)Erwartungen gegenüber der neuen Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung tatsächlich zu Enttäuschung führten. Die analytische Kategorie der Enttäuschung wird anknüpfend an Bernhard Gotto als eine „spezifische Form der Gegenwartsperzeption“ verstanden, die „sich auf Erwartungen, das heißt auf vorgängige Prognosen einer zukünftigen Entwicklung, und zugleich auf Erfahrung im Sinne von bewerteter Vergangenheit [bezieht]“.²⁵ Anders als die „bloßen Wahrnehmungen“, so hat es Jörn Leonhard herausgearbeitet, „bildet sich in Erfahrungen die deutende Aneignung erlebter Wirklichkeit ab, von der auch Handlungsmuster geprägt sind“.²⁶ Die Diskrepanz zwischen der Erwartung und der davon abweichenden Erfahrung wird in der Regel als negativ wahrgenommen und geht häufig einher mit einer Veränderung des Deutungswissens sowie einer Erwartungstransformation.

Enttäuschung als Kategorie historischer Erfahrung bildet einen analytischen Hebel, mit dessen Hilfe herausgearbeitet werden kann, inwieweit die Systemtransformation zu „Wende“-bedingten Krisen und Identitätskonflikten führen konnte. Irene Götz befragte für ihre Arbeit über „Selbstbilder und Identitäten“ Zeitzeugen aus Ost- und aus Westdeutschland. Sie stellte fest, dass die Ostdeutschen mehrheitlich die Zeit der Wiedervereinigung als „biografische Krise“ wahrnahmen, „wenngleich sie in materieller Hinsicht, wie sie selbst betonen, relativ gesehen, eigentlich nicht zu den Wendevertretern gehörten“.²⁷ Es handelt sich um persönliche und kollektive Aushandlungsprozesse, die sich in Handlungs- und Kommunikationsräumen konstituieren und die sich nachhaltig auf das soziale Gefüge auswirken können: „Dies gilt für Entfremdung als Folge von Enttäuschung über eine andere Person, aber auch über die Verletzung von Wertideen und Verhaltensnormen, von deren Anerkennung die Zugehörigkeit zu einer Gruppe abhängt.“²⁸ Aufgrund der besonderen Verschränkung von Arbeits- und Lebenswelt bedeutete der Verlust der Arbeit auch für die Beschäftigten im Schiffbau nicht nur den Verlust sozialer Bindungen. Ohne die formale Zugehörigkeit zum Betrieb fehlte fortan auch das Moment zur Identifikation mit jenem. Zwar war aus wirtschaftlicher Sicht nach der Privatisierungsentscheidung im März 1992 durch den Verwaltungsrat der Treuhandanstalt und nach der Bewilligung der Tonnage-Kapazitäten durch die EG eine gewisse Entspannung der wirtschaftlichen Lage eingetreten²⁹; für die persönliche Situation eines einzelnen Beschäftigten, der seinen Arbeitsplatz verlor, machte der potenzielle Erhalt der einen oder anderen Werft jedoch keinen Unterschied: „Die Auseinandersetzung um die ostdeutschen Werften zeigt, daß eine für alle befriedigende Lösung kaum zu finden ist, wenn allzu viele Interessen gegeneinander arbeiten. Versucht wurde Unmögliches: Betriebe sollten gut verkauft, Standorte erhalten werden; der Staat sollte sich möglichst heraushalten, gleichzeitig aber mit Subventionen helfen. Und die Beschäftigten wollten ihre Jobs behalten – was bleibt ihnen sonst an der Küste?“³⁰

Dieses Missverhältnis thematisieren auch andere Zeitungsartikel wie jener in der „Hamburger Morgenpost“ vom 22. Mai 1992: „Unterdessen kritisierte die SPD Ministerpräsident Berndt Seite: ‚Er hat

bei den Werftarbeitern Hoffnungen geweckt, die er jetzt nicht einlösen kann', sagt SPD-Chef Harald Ringstorff.³¹ Folgende Meldung zeigt, wie nicht erfüllte Hoffnungen, die zuvor seitens der politischen Akteure geweckt worden waren, zu Vertrauensverlust führen konnten: „Die [EG]-Länder wollen das mecklenburgische Schiffbau-Volumen um 57 Prozent senken. ‚Dem wird Ministerpräsident Bernd[t] Seite in Brüssel energisch entgegentreten', heißt es aus der Staatskanzlei. Vielmehr wolle Seite sich stark machen, daß weniger als 40 Prozent abgebaut werden. Die Arbeiter der Volkswerft geben nichts mehr auf solche Politiker-Beteuerungen.“³²

Der Versuch der Belegschaften, sich mit Demonstrationen und Werftbesetzungen den Betriebsschließungen zu widersetzen, war eine der Strategien, mit der Krise umzugehen. So drangen beispielsweise im Februar 1991 Werftarbeiter in den Schweriner Landtag ein, und im Juli desselben Jahres vermauerten Betriebsangehörige die Tür der Rostocker Treuhand-Niederlassung.³³ In der Rostocker Neptunwerft, dem traditionsreichsten Schiffbaubetrieb in der Region und dem größten Arbeitgeber der Stadt, war zwar zu Beginn des Jahres den Beteiligten auf allen Ebenen bewusst, dass sich der Betrieb nicht in demselben Umfang erhalten lassen würde. Eine neue Protestwelle hielt dennoch Hoffnungen aufrecht, zumindest gegen die Aufgabe des Schiffneubaus etwas unternehmen zu können.

Wenige Monate später war mit der Treuhand-Privatisierungsentscheidung auch das Urteil über die Zukunft der Rostocker Werft gefällt: Zwar ging sie nicht in Liquidation, sollte fortan jedoch nur noch als Schiffsreparaturbetrieb mit erheblich reduzierter Stammbelegschaft operieren. Der letzte Stapellauf füllte einige Seiten in den Tageszeitungen.³⁴ „Mit diesem letzten Dampfer [...] geht auch der eigene Arbeitsplatz den Bach herunter“, zitierte die „Frankfurter Rundschau“ einen der Arbeiter.³⁵ Auch der Bericht des zuvor bereits genannten Werftarbeiters Kahmann zeugt von Unverständnis gegenüber den wirtschaftlichen und politischen Entscheidungen und offenbart seine Enttäuschung hierüber: „Ich wusste, dass unsere Werft eine der Werften war, deren Auftragsbücher zur Wendezeit voll waren. Trotzdem gerieten die ostdeutschen Werften in den Ausverkauf. Jürgen Begemann, ehemals unser Generaldirektor und nun Chef der in Gründung befindlichen Werften-Holding Deutsche

Maschinen- und Schiffbau AG in Rostock, machte sich bald aus dem Staub.“³⁶

Gut ein halbes Jahr später wurde die Enttäuschung, insbesondere innerhalb der Belegschaft, noch größer, als sich abzeichnete, dass die Neptun Industrie Rostock, wie die ehemalige Neptunwerft mittlerweile hieß, nun doch ganz schließen sollte. „Der Spiegel“ zitierte einen der verbitterten Schweißer: „Es ist bestimmt nur noch ein kurzes Hinhalten, [...] In einem Monat macht dieser Betrieb zu.“³⁷ Doch nicht nur die Belegschaft war maßlos enttäuscht vom Privatisierungsergebnis ihres Betriebs. Auch der abberufene Vorstandsvorsitzende der DMS AG, Jürgen Krackow, dessen Unternehmens-Konzepte letzten Endes nicht umgesetzt worden waren, fand klare Worte: „Hätte ich keinen starken Sinn für Komik [...] müsste ich aus dem Fenster springen.“³⁸

4. Ergebnis

Erwartung, *Erfahrung* und *Enttäuschung* als analytische Kategorien ermöglichen es, die lebensweltlichen Veränderungen der Betroffenen in den Kontext der Transformation der Werftindustrie einzuordnen. Sobald positive Erwartung und Erfahrung im Sinne einer negativ bewerteten Vergangenheit auseinanderdrifteten, sowohl finanzielle, idealistische oder andere persönliche Erwartungen mit dem politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Systemwechsel nicht eintraten, war auch bei den im Schiffbau beschäftigten Menschen Enttäuschung die Folge. Dies geschah zunächst vor dem sozialistisch geprägten Erfahrungshintergrund, der weitgehenden Deindustrialisierung Mecklenburg-Vorpommerns und den damit einhergehenden Betriebsschließungen sowie eigener Arbeitslosigkeit. Die anfängliche Prognose, der ostdeutsche Schiffbau würde „mit Volldampf in die Marktwirtschaft“³⁹ starten, erwies sich als falsch. Das lag einerseits an einer zu optimistischen ökonomischen Einschätzung, andererseits an beabsichtigt oder unbeabsichtigt misslungener Kommunikation politischer und wirtschaftlicher Akteure mit unabsehbaren Folgen.

Anmerkungen

- 1 Bei dem Thema „Die Transformation der ostdeutschen Werftindustrie zwischen Wirtschaft, Politik und Gesellschaft“ handelt es sich um mein Dissertationsvorhaben, das am Institut für Zeitgeschichte München – Berlin im Kontext des Projektes zur Erforschung der Geschichte der Treuhandanstalt entsteht.
- 2 Vgl. Thomas Welskopp, Der Betrieb als soziales Handlungsfeld. Neuere Forschungsansätze in der Industrie- und Arbeitergeschichte, in: Geschichte und Gesellschaft 22 (1996), H. 1, S. 118–142.
- 3 Reinhart Koselleck, „Erfahrungsraum“ und „Erwartungshorizont“, in: Ders., Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten, Frankfurt a. M. 2010, S. 349–375, hier S. 352.
- 4 Ebd., S. 351.
- 5 Grundlegend zum Enttäuschungsbegriff: Bernhard Gotto, Enttäuschung in der Demokratie. Erfahrung und Deutung von politischem Engagement in der Bundesrepublik Deutschland während der 1970er und 1980er Jahre, Berlin 2018; Gilles Lipovetsky, La société de déception. Entretien mené par Bertrand Richard, Paris 2006.
- 6 Zum Glück bauen wir keinen Trabant. Der DDR-Schiffbau startet mit Vollampf in die Marktwirtschaft, in: Süddeutsche Zeitung, 9. 4. 1990.
- 7 Vgl. Der technische Rückstand im Osten beträgt zehn Jahre, in: Welt am Sonntag, 5. 11. 1990.
- 8 Zur Bezeichnung des Schiffbaus als „ewige Krisenbranche“: Andreas Wirsching, Abschied vom Provisorium. Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland 1982–1990, München 2006, S. 228–235.
- 9 Chaos an der Küste, in: Der Spiegel, 25. 2. 1991, S. 118.
- 10 Ebd., S. 119.
- 11 Vgl. Begemann wies Ängste von Schiffbauern um die Sicherheit ihrer Arbeitsplätze zurück, in: Hamburger Abendblatt, 11. 4. 1990.
- 12 Vgl. Rainer Karlsch, Industrielle Kerne. Entstehung, Erhalt und Wandel, in: Stefan Grüner/Sabine Mecking (Hrsg.), Wirtschaftsräume und Lebenschancen. Wahrnehmung und Steuerung von sozialökonomischem Wandel in Deutschland 1945–2000, Berlin 2017, S. 149–168. Spätestens seit Bundeskanzler Kohl Ende 1991 den Erhalt der Werftstandorte zugesichert hatte, war klar, dass dieser Privatisierungsprozess nicht rein von marktwirtschaftlichen Kriterien abhängig war, vgl. Überblicksvermerk, verfasst von Dr. Homann (BMF) vom 13. 12. 1991, in: Treuhandanstalt (Hrsg.), Dokumentation 1990–1994, Bd. 7, Berlin 1994, S. 471–480.
- 13 Zum Privatisierungsprozess allgemein: Wolfgang Seibel, Verwaltete Illusionen. Die Privatisierung der DDR-Wirtschaft durch die Treuhandanstalt und ihre Nachfolger 1990–2000, Frankfurt a. M. 2005; Jörg Raab, Steuerung von Privatisierung. Eine Analyse der Steuerungsstrukturen der Privatisierung der ostdeutschen Werft- und Stahlindustrie 1990–1994, Wiesbaden 2002; Marion Eich-Born, Transformation der ostdeutschen Schiffbau-

- industrie. Anpassungsprozesse in einem global-lokalen Institutionengefüge, Münster 2005; Michael Christian Ensser, *Sensible Branchen – die Integration ostdeutscher Schlüsselindustrien in die Europäische Gemeinschaft. Eine Prozessanalyse über die Transformation des Schiffbausektors*, Konstanz 1997.
- 14 Verwirrung auf hohem Niveau, in: *Der Spiegel*, 9. 3. 1992, S. 132.
 - 15 Grund waren unterschiedliche Positionen zum DMS-Unternehmenskonzept über die Frage, ob der Konzern als Ganzes saniert oder ob Kernbetriebe einzeln privatisiert werden sollten.
 - 16 Heiner Heseler/Heike Löser, *Die Transformation des ostdeutschen Schiffbaus. Restrukturierung, Privatisierung, Arbeitsmarktfolgen 1990–1992*, Rostock 1992, S. 6; U. Lehmann/K.-H. Thiel, *Verminderung der betrieblichen Personalstruktur in den Unternehmen der Deutschen Maschinen- und Schiffbau-AG im Transformationsprozeß*, Halle/S. 1995, Tabelle der Anlage 1.
 - 17 Sand im Ost-Getriebe, in: *Süddeutsche Zeitung*, 4. 3. 1992. Vgl. auch SPD: Kohl nimmt Krise in den neuen Ländern in Kauf. Protest in Ostdeutschland ist Antwort auf die Kluft zwischen Versprechen und Wirklichkeit, sagt SPD-Geschäftsführer Blessing, in: *Süddeutsche Zeitung*, 4. 3. 1992.
 - 18 Ein Drama im Ostschiffbau, in: *Börsen-Zeitung*, 4. 3. 1992, zitiert nach: Bundesarchiv Berlin, B 412/22392.
 - 19 Vgl. zum Begriff der „Vergesellschaftungskern“: Martin Kohli, *Die DDR als Arbeitsgesellschaft? Arbeit, Lebenslauf und soziale Differenzierung*, in: Hartmut Kaelble/Jürgen Kocka/Hartmut Zwahr (Hrsg.), *Sozialgeschichte der DDR*, Stuttgart 1994, S. 31–61, hier S. 38–44.
 - 20 Vgl. Thomas Welskopp, *Produktion als soziale Praxis. Praxeologische Perspektiven auf die Geschichte betrieblicher Arbeitsbeziehungen*, in: Knud Andresen u. a. (Hrsg.), *Der Betrieb als sozialer und politischer Ort. Studien zu Praktiken und Diskursen in den Arbeitswelten des 20. Jahrhunderts*, Bonn 2015, S. 29–52, hier S. 43.
 - 21 Vgl. Marcus Böick, „Aufstand im Osten“? Sozialer und betrieblicher Protest gegen Treuhandanstalt und Wirtschaftsumbau in den frühen 1990er Jahren, in: Dieter Bingen/Maria Jarosz/Peter Oliver Loew (Hrsg.), *Legitimation und Protest. Gesellschaftliche Unruhe in Polen, Ostdeutschland und anderen Transformationsländern nach 1989*, Wiesbaden 2012, S. 167–185, hier S. 171.
 - 22 Berthold Vogel, *Die Spuren der Arbeitslosigkeit. Der Verlust der Erwerbstätigkeit im Umbruch der ostdeutschen Gesellschaft*, in: Hartmut Esser (Hrsg.), *Der Wandel nach der Wende. Gesellschaft, Wirtschaft und Politik in Ostdeutschland*, Wiesbaden 2000, S. 215–235, hier S. 216.
 - 23 Dieter Kahmann, „Die Kieler waren effektiver, aber es wurde an allem gespart“, in: Katrin Rohnstock (Hrsg.), *Mein letzter Arbeitstag. Abgewickelt nach 89/90. Ostdeutsche Lebensläufe*, Berlin 2014, S. 132–145, hier S. 135.
 - 24 Koselleck, *Vergangene Zukunft*, S. 374.
 - 25 Gotto, *Enttäuschung*, S. 13.
 - 26 Jörn Leonhard, *Politisches Sprechen im Zeitalter der Extreme. Überlegungen zu einer Erfahrungsgeschichte der Moderne*, in: Martin Sabrow (Hrsg.),

- ZeitRäume. Potsdamer Almanach des Zentrums für Zeithistorische Forschung 2010, Göttingen 2011, S. 107–126, hier S. 111.
- 27 Irene Götz, Die Wiederentdeckung des Nationalen nach 1989. Die Suche nach neuen deutschen Selbstbildern und Identitäten, in: Thomas Großbötting/Christoph Lorke (Hrsg.), Deutschland seit 1990. Wege in die Vereinigungsgesellschaft, Stuttgart 2017, S. 51–74, hier S. 58.
- 28 Gotto, Enttäuschung, S. 15.
- 29 Vgl. Schwerin will alle fünf Schiffbau-Standorte erhalten, in: Berliner Morgenpost, 19. 6. 1992.
- 30 Die Großen rücken auf, in: Der Spiegel, 23. 3. 1992, S. 118 f.
- 31 Werften sind zum Überlebenskampf bereit, in: Hamburger Morgenpost, 22. 5. 1992.
- 32 Stralsunder Werftler verriegeln Werktor, in: Hamburger Morgenpost, 16. 6. 1992.
- 33 Vgl. Böick, Aufstand im Osten, S. 176.
- 34 Vgl. Stolz, Wehmut und Trauer beim Stapellauf. 140jährige Schiffbautradition zu Grabe getragen, in: Schweriner Volkszeitung, 1. 7. 1991; Schwarzer Tag für Rostock, in: Norddeutsche Zeitung, 1. 7. 1991.
- 35 Ende einer Schiffbau-Ära. Nach 141 Jahren letzter Stapellauf in Rostock, in: Frankfurter Rundschau, 1. 7. 1991.
- 36 Kahmann, Die Kieler waren effektiver, S. 137 f.
- 37 Die Großen rücken auf, in: Der Spiegel, 23. 3. 1992, S. 119.
- 38 Zitiert nach ebd., S. 120.
- 39 Zum Glück bauen wir keinen Trabant, in: Süddeutsche Zeitung, 9. 4. 1990.