Abstract zur Wissenschaftlichen Tagung der Promovierenden 2014 – Internationale Solidarität reloaded. Gewerkschaften und andere soziale Bewegungen zwischen Herausforderungen und Chancen der Globalisierung

"We shall overcome": Interessenkonflikte während der Schiffbaukrise der 1970/80er-Jahre im Internationalen Metallgewerkschaftsbund

von Johanna Wolf

Johanna Wolf ist Doktorandin an der Research Academy der Universität Leipzig. Ihre Forschungsschwerpunkte sind Global Labour History, Global History, Vergleichende Geschichte und Geschichte internationaler Organisationen. Ihre Dissertation schreibt sie zum Thema „Die Debatten und Strategien der Metallarbeiter_innen während der Globalisierungsprozesse der 1970er-Jahre am Beispiel der Schiffbauindustrie". Sie ist Mitglied des internationalen Forschungsprojektes "In the same boat? Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World: a Global Labour History (1950–2010)" und Stipendiatin der Hans-Böckler-Stiftung.

Ab 1975 stiegen die Arbeitslosenzahlen in den westeuropäischen Industrieländern so einschneidend, dass sie Diskussionen über eine „Krise der industriellen Arbeitsgesellschaft" auslösten. Das bedeutete auch für die Gewerkschaften, sich verstärkt mit Arbeitslosigkeit und strukturellen Veränderungen von Industrieregionen auseinander setzen zu müssen. Die vom globalen Seeverkehr und -handel abhängige Schiffbauindustrie war in Folge des Ölpreisschocks 1973 seit Mitte des Jahrzehnts besonders stark betroffen. Der Rückgang der Tankernachfrage führte langfristig zu Werftschließungen und damit auch zum Verlust von Arbeitsplätzen in vielen Regionen Westeuropas. Diese Phase wird in der Literatur häufig mit dem Wort „Krise" betitelt. Dabei wird wenig in Betracht gezogen, dass die Schiffbauindustrie bereits in der Vergangenheit „Opfer" globaler Veränderungen war – ganz davon abgesehen, dass die Situation, wie sie in Westeuropa erlebt wurde, sich in anderen Regionen anders darstellte. So bedeuteten die 1970er-Jahre für Südkorea bspw. eine Phase des industriellen Aufschwungs. Während sich die Schiffproduktion in westeuropäischen Ländern seit dieser Zeit bis in die 1990er-Jahre um 75 Prozent verringerte, verachtfachte sich die südkoreanische Fertigung im selben Zeitraum. Zahlreiche Studien beschäftigten sich mit dem „asiatischen Wunder" und wie es den Unternehmen gelang, sich als globale Akteure zu etablieren. Die moralisch aufgeladene Debatte aus meist „westlicher" Perspektive argumentierte mit staatlichen Subventionen und niedrigen Lohnkosten. Wie sich die Diskussion zwischen den Gewerkschaften auf internationaler Ebene darstellte, soll Ausgangspunkt des Vortrages sein.

Die Bedeutung der engen Verzahnung von nationalen Industrien und globalem Handel wurde den Gewerkschaften frühzeitig bewusst. Bereits 1950 gründete sich innerhalb des *Internationalen Metallgewerkschaftsbundes* (IMB) eine Schiffbau-Abteilung, die durch Studien zu nationalen Entwicklungen und regelmäßigen Konferenzen einen Informationsaustausch anregte und eine Strategieausrichtung für alle Mitglieder zu entwickeln versuchte. Der Vortrag zeichnet die Diskussionen und Auseinandersetzungen während der Schiffbaukonferenzen, die im Abstand von drei bis vier Jahren stattfanden, nach. Neben den organisatorischen und strukturellen Veränderungen der Konferenzen, die einen Bedeutungszuwachs auf internationaler Ebene erfuhren, größer wurden – was die Teilnehmerzahl und die Länge der Konferenzen betraf –, und sich durch Experten professionalisierten, sollen die Auseinandersetzungen und

Konfliktlinien dargestellt werden. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, wie in den Themen und Aufgaben, die während der Konferenzen von 1951 bis 1987 erarbeitet wurden, das Verständnis von internationaler Solidarität zum Tragen kam.

Die konjunkturellen Schwankungen der Schiffbauindustrie spielten schon in den 1950er-Jahren eine Rolle. Die als „Krise" wahrgenommene Entwicklung Westeuropas seit Mitte der 1970er-Jahre wurde Ende der 70er zum zentralen Thema der Konferenzen. Vor besondere Herausforderungen stellte die internationale Gruppe, wie der Konflikt des Arbeitsplatzabbaus durch Produktionsrückgang in den westeuropäischen Ländern und des Arbeitsplatzaufbaus durch Produktionsentwicklung – aber mit niedrigen Sozialstandards für die Arbeiter_innen – in asiatischen Ländern gelöst werden sollte. Hier herrschte ein Übergewicht an westeuropäischen und US-amerikanischen Interessenvertreter_innen, die angesichts des großen Überangebotes in der Schiffbauindustrie, ein internationales Gremium schaffen wollten, das die Kontrolle und Koordination der weltweiten Produktion übernahm und ein Gleichgewicht für Angebot und Nachfrage herstellte. Gleichzeitig verlangten die Delegierten die Eindämmung staatlicher Subventionen für einen gleichberechtigten Markt. Als höchstes Ziel galt es, sich für eine Harmonisierung von Arbeits- und Sozialbedingungen und für gleiche Löhne zum Ausgleich zwischen Industrie- und Entwicklungsländern einzusetzen, um eine steigende Konkurrenz zwischen den Arbeiter_innen zu verhindern.

Doch auf die entscheidende Frage, wie auf die Problematik der Verlagerung von Arbeitsplätzen reagiert werden sollte, fanden sie keine Antwort. Mit der zunehmenden Beteiligung außereuropäischer Gewerkschafter_innen im IMB kristallisierten sich die Interessenkonflikte immer deutlicher heraus. Während die westeuropäischen Gewerkschafter_innen den „Protektionismus" der Schwellenländer verurteilten, fielen sie gleichzeitig zum Schutz der eigenen Arbeitsplätze auf das Argument der Subventionen zurück und verschärften damit die Auseinandersetzungen zwischen früh- und spätindustrialisierten Ländern. So schien 1979 der Wunsch, der sich hinter dem Programmpunkt der 8. Internationalen Schiffbaukonferenz des IMB zu verbergen schien, ferner denn je:

> *"Closure of the Conference with Labour Songs (...) and to be followed by 'We shall overcome' to be sung by all."*