

PETER WEGENSCHIMMEL, *Zombiewerften oder Hungerkünstler?*  
Staatlicher Schiffbau in Ostmitteleuropa nach 1970  
(Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Bd. 33).

De Gruyter/Oldenbourg | Berlin/Boston 2021 | 265 Seiten, Broschur | 59,95 € | ISBN 978-3-1107-3937-4

Warum »überleben« unrentable Betriebe die postsozialistische Transformation? Dieser Frage geht Peter Wegenschimmel in seiner im Juli 2021 veröffentlichten Dissertation nach. Anhand zweier Fallbeispiele, den Schiffswerften Uljanik in Kroatien und Gdynia in Polen, betrachtet Wegenschimmel die enge, aber ambivalente Verzahnung zwischen Staat und Unternehmen im Übergang von einer sozialistischen in eine marktwirtschaftliche Wirtschaftsordnung. Im Zentrum des Buches steht die Frage, warum beide Unternehmen trotz jahrzehntelanger unrentabler Wirtschaftsweise vom Staat subventioniert wurden und erst auf Initiative der Europäischen Union im Jahr 2019 beziehungsweise 2009 Insolvenz anmeldeten. Mit seinem Buch schließt Wegenschimmel eine Forschungslücke: Er arbeitet heraus, wie Staatsunternehmen während des Spätsozialismus und nach »der Wende« funktionierten, welchen betriebswirtschaftlichen Logiken sie unterlagen und welchen Zweck sie erfüllten. Anhand einer Dokumenten- und Presseanalyse sowie mithilfe von Interviews nähert sich Wegenschimmel fünf Themenbereichen, die jeweils in einem Kapitel behandelt werden: der staatlichen Subventionspolitik, der Rolle des Staates als Eigentümer, der organisatorischen und technologischen Entwicklung der Schiffswerften sowie der Legitimationsarbeit der unterschiedlichen Stakeholder. Diese thematische Einteilung sowie die stringente Unterteilung in vier Unterkapitel macht es den Lesenden leicht, der Argumentation des Autors zu folgen. Sie hat jedoch auch ihre Tücken: Wichtige Meilensteine und Brüche in den Unternehmensgeschichten lassen sich aufgrund der fehlenden Verlinkung zwischen den Themen nicht einwandfrei bestimmen. Es bleibt für die Leserin zeitweise nicht ersichtlich, wie welche Brüche in den Unternehmensgeschichte wirkten und sich diese auf die jeweils andere Ebene auswirkte.

Trotzdem schafft es Wegenschimmel in den ersten drei Kapiteln sehr gut, die enge Verzahnung des Staates mit den Unternehmen nachzuzeichnen. Beginnend mit der Subventionspolitik wird im ersten Kapitel sichtbar, dass die polnische sowie die kroatische Werft im Untersuchungszeitraum immer wieder Subventionen, Steuererleichterungen oder Schuldenerlasse erhielten. Dies war zwar auch in den westeuropäischen Ländern besonders infolge der weltweiten Wirtschaftskrise Ende der 1970er-Jahre der Fall, trotzdem hatte dies andere Auswirkungen: Während in den westeuropäischen Länder ein kontrolliertes Schrumpfen der Branche und eine Produktivitätssteigerung vorangetrieben wurde, so deckten die Subventionen in den beiden sozialistischen Schiffswerften lediglich die Verluste ab – gravierende Veränderungen blieben jedoch aus. Auch nach der postsozialistischen Transformation änderte sich dies nicht: Staatliche Subventionen wurden weiterhin vergeben, ein nachhaltiges Wirtschaftskonzept, das die langfristige Liquidität der Werften garantieren sollte, blieb aus. Die staatliche Eigentums politik gegenüber den Schiffsbauunternehmen, was im zweiten Kapitel behandelt wird, stellte sich zudem als ambivalent heraus. Wegenschimmel beschreibt, dass sowohl während des Spätsozialismus als auch im Postsozialismus staatliche Akteure vornehmlich in Krisenzeiten ihre Eigentümerrolle wahrnahmen und Entscheidungen trafen habe. Allerdings beurteilt Wegenschimmel diese Einflussnahme der staatlichen Akteure als ohne klares Ziel, was sie ineffizient gemacht habe. Eine ähnliche Trägheit der Unternehmensstrukturen zeigte sich auch im dritten Kapitel, das sich den

technologischen Entwicklungen und der innerbetrieblichen Organisation widmet. Obwohl die großen Werften zu unterschiedlichen Zeitpunkten in kleinere Unternehmenseinheiten geteilt wurden, so wären die inneren rigiden und hierarchischen Strukturen größtenteils bestehen geblieben. Gleichzeitig habe zwar zeitweise eine technologische Erneuerung der Werften stattgefunden, die jedoch keine Substituierung der Arbeitskräfte vorsah, sondern lediglich das Ziel gehabt habe, den staatlichen Vorgaben zu genügen und somit die Zuwendungen zu legitimieren.

Die dringliche Antwort auf die Frage, warum der Staat unrentable Unternehmen subventionierte, obwohl sie nicht profitabel wirtschafteten, wird in den abschließenden zwei Kapiteln gegeben. Im vierten Kapitel führt Wegenschimmel aus, dass staatliche Zuwendungen gesellschaftlich legitimiert werden müssen. Während des Spätsozialismus sei es in Polen besonders die hohe Beschäftigungszahl gewesen, die eine Legitimationsgrundlage für die Förderungen bot, während in Jugoslawien die durch den Internationalen Währungsfonds angetriebene Forcierung des Exports ein zentraler Beweggrund gewesen sei. Ab Mitte der 1990er-Jahre habe sich dies nur ansatzweise geändert: Die wirtschaftliche Regenerierung der Staaten wurde während der postsozialistischen Transformation einerseits in Einklang mit der wirtschaftlichen Stabilität der Schiffbauindustrie gesehen. Andererseits seien die hohen Beschäftigungszahlen und die damit einhergehende soziale Absicherung der Bevölkerung ein gewichtiges Argument gewesen, das die staatliche Unterstützung legitimierte. Darüber hinaus war aber auch die historische Pfadabhängigkeit, wie im letzten Kapitel sichtbar wird, ein wichtiger Grund. In den sozialistischen Volkswirtschaften ging die Funktion der Unternehmen über die rein ökonomische hinaus. Die Betriebe nahmen etwa durch die Bereitstellung von Kinderbetreuungsplätzen, Urlaubsvergünstigungen oder Wohnungen eine wichtige soziale Scharnierfunktion ein, um wirtschaftliche Engpässe abzufedern. Während der postsozialistischen Transformation fielen zwar viele dieser zusätzlichen Leistungen weg, trotzdem habe das Unternehmen weiterhin als wichtiger Akteur gegolten, um die sozialen Folgen der postsozialistischen Transformation abzufedern. Wie Wegenschimmel beschreibt, sei die »Insolvenz der Werften [...] für den staatlichen Eigentümer ein finanzielles Desaster, lokal bedeutete es eine soziale Tragödie.« (S. 197). Diese Politik führte jedoch gleichzeitig dazu, dass die Werften Hungerkünstler und Zombiewerften blieben.

Wegenschimmel arbeitet in seiner Forschung sehr gut heraus, dass die Länder Polen und Kroatien trotz ihrer unterschiedlichen sozialistischen Spielarten und nicht nur während des Sozialismus Gemeinsamkeit aufwiesen, sondern auch im Postsozialismus ähnliche Strategien verfolgten. Sehr deutlich wird in der Arbeit, dass dem postsozialistischen Staat nicht die Rolle zukam, »ohne Rücksicht auf Verluste« die Rentabilität der Unternehmen voranzutreiben, wie dies in einer neoliberalen Wirtschaftsordnung vorgesehen ist. Viel eher nahmen staatliche Unternehmen die Aufgabe wahr, die sozialen Folgen der postsozialistischen Transformation abzdämpfen. Obwohl der Autor es sehr überzeugend schafft, diese Funktion der staatlichen Unternehmen herauszuarbeiten und damit den langen Weg der Werften erklären kann, so knüpft er doch zeitweise und besonders auf sprachlicher Ebene an eine neoliberale Erzählung an: Staatliche Institutionen und Unternehmen erscheinen als ungeeignet, rationale Entscheidungen zu treffen und wirtschaftliche Rentabilität herzustellen. Zeitgleich werden die westlichen Marktwirtschaften zuweilen als Norm herangezogen und die Abwicklung der Werften auf Drängen der Europäischen Union als viel zu spät, aber notwendige Maßnahme erachtet. Abseits dessen ist es Wegenschimmel jedoch hervorragend gelungen, eine Forschungslücke zu schließen. Das detailreiche Buch ist eine vielversprechende und wichtige Lektüre, die Verschränkung zwischen Staat und Wirtschaft im Übergang vom Sozialismus in eine kapitalistische Marktwirtschaft auf Unternehmensebene zu verstehen und ist somit ein wichtiger Beitrag für die (historische) Transformationsforschung.

KATHRIN JURKAT, Berlin

## Zitierempfehlung

Kathrin Jurkat: Rezension von: Peter Wegenschimmel, *Zombiewerften oder Hungerkünstler? Staatlicher Schiffbau in Ostmitteleuropa nach 1970*, De Gruyter/Oldenbourg, Berlin/Boston 2021, in: *Archiv für Sozialgeschichte (online)* 62, 2022, URL: <<http://www.fes.de/cgi-bin/afs.cgi?id=81950>> [5.4.2022].