
Stichwort: Arbeitslosigkeit

„... von einem auf den anderen Tag auf den Schrott geschmissen“

Gespräch mit Hans-Jürgen Lagediek

Das Gespräch wurde am 20. September 1983, dem zweiten Tag der Besetzung der Bremer Werft AG „Weser“, auf dieser Werft geführt. Die Besetzung wurde am 26. September abgebrochen. Am 11. Oktober erklärte der Vorstand des Gesamtunternehmens (dazu gehört noch die Seebeck-Werft in Bremerhaven) gegenüber dem Betriebsrat, daß die Bremer Werft der AG „Weser“ zum Jahresende geschlossen wird. Um die Schließung möglichst rasch durchführen zu können, sind Massenentlassungen mit dem Ziel beantragt worden, die gesamte Belegschaft, das sind ca. 2200 Beschäftigte, zu entlassen und um Interessenausgleich und Sozialplan zu verhandeln. Der Vorstand hat bereits einen Terminplan vom Zeitpunkt des Beginns der Verhandlungen bis hin

zu dem Tag, an dem die ersten Kündigungen zugestellt werden sollen, vorgelegt. Die ersten Kündigungen sollen bereits Ende Oktober/Anfang November ausgesprochen werden. Da Hans-Jürgen Lagediek Werftarbeiter ist und der Kündigungsschutz für Arbeiter schlechter ist als der für Angestellte, wird er wahrscheinlich unter den ersten Betroffenen sein und schon Anfang 1984 keinen Arbeitsplatz mehr haben.

Frage: Würdest Du uns etwas zu Deinen Lebensdaten und zu Deinem beruflichen Werdegang sagen?

Antwort: Ich bin 1939 geboren, also 44 Jahre alt, verheiratet und habe eine Tochter von 18 Jahren, die glücklicherweise gerade einen Ausbildungsplatz bekommen hat. Bei einer Bremer Kaffeemaschinenfabrik habe ich Kupferschmied gelernt. Diese Firma existiert inzwischen auch nicht mehr, sie ist pleite gegangen. Ich habe dann drei Jahre lang auf der einer Reederei angeschlossenen Werft Schiffe repariert. Diese Werft ist inzwischen auch schon geschlossen worden. Vor 18 Jahren habe ich bei der AG „Weser“ im Rohrleitungsbau mit Akkordarbeit angefangen. Damals habe ich gedacht, ich könnte nun auf Dauer mein Können und Wissen hier einsetzen. Heute weiß ich, daß das eine trügerische Hoffnung war. Später wurde ich Kolonnenführer und bekam die Lohngruppe 10. Ich konnte die Arbeit meiner Kolonne einteilen, selbständig entscheiden, was zuerst und wie etwas gemacht werden muß. In letzter Zeit bin ich häufiger mit dem Flugzeug den Schiffen, die zu reparieren waren, entgegengeflogen. In Suez in Ägypten habe ich z.B. schon vorab die Stellen angezeichnet, wo die Rohrleitungen aufgetrennt werden sollten. Beim letzten Neubau, der noch hier in der Werft liegt, war meine Gruppe für die Seewassersysteme zuständig, d. h., für das Wasser, das als Kühlwasser gebraucht wird, und dann wieder nach außenbords abgepumpt werden muß.

Du bist gewerkschaftlich organisiert?

Mit der Gewerkschaft hatte ich schon während meiner Ausbildung zu tun. Ich war zunächst nicht Lehrling, sondern „jugendlicher Arbeiter“, mußte mir meine Lehrstelle sozusagen erarbeiten. Damals, 1954, gab es keine Lehrstellen und man fing eben als „jugendlicher Arbeiter“ an. Da keiner der Auszubildenden Mitglied der Gewerkschaft war, bin ich erst 1958 als Geselle in die IG Metall eingetreten. Von 1967 bis 1978 war ich Vertrauensmann der IG Metall auf der AG „Weser“. Seit 1978 habe ich mich verstärkt um die schulischen Belange meiner Tochter gekümmert, z. B. als stellvertretender Schulleitersprecher. Auf diese Weise habe ich unser Bildungssystem besser kennengelernt. 1969 wurde ich in die Vertreterversammlung der Krankenkasse gewählt, dort bin ich heute noch tätig.

Heute ist der zweite Tag der „Besetzung“ dieser Werft. Das hat die Belegschaft beschlossen, nachdem bekanntgeworden ist, daß dieses Werk stillgelegt werden soll. Könntest Du sagen, wie es nach Deiner Meinung zu der Situation gekommen ist und wie die aktuelle Lage ist?

Ende August hörten wir erstmals im Radio etwas von der Schließung dieser Werft. Und in einer Sendung des Regionalfernsehens gab unser Betriebsratsvorsitzender, Hans Ziegenfuß, die Information des Bürgermeisters weiter, daß die Werft wohl geschlossen werden solle. Das muß man sich einmal vorstellen: So etwas muß der Betriebsratsvorsitzende im Fernsehen mitteilen. Das kann uns nicht ein Vorstandsmitglied sagen! Aber der Vorstand war offenbar dazu nicht in der Lage, und er hat ja wohl auch dem Betriebsrat nicht die ganze Wahrheit gesagt.

Die Belegschaft hat sich, nachdem diese Meldungen bekanntgeworden waren, auf der Werft versammelt. Es waren etwa 750 Mann, die übrigen 1200 Belegschaftsmitglieder arbeiteten kurz. Wir haben Auskunft von unserem Betriebsrat verlangt und haben uns dann entschlossen, einmal beim Bürgermeister zu fragen, was eigentlich los sei.

Wir sind spontan aus dem Tor gegangen, sind durch unseren Stadtteil Gröpelingen marschiert. Es kamen immer mehr Kollegen dazu, schließlich waren wir wohl 2000. Wir sind am Arbeitsamt vorbeimarschiert. Dort haben wir gerufen: „Domino wir kommen“ - der Arbeitsamtsleiter heißt Domino. Zwischendurch haben wir auch gerufen: „Koschnick wir kommen“. Wir sind vor das Rathaus gezogen und wollten vom Bürgermeister Auskunft darüber haben, warum diese Werft geschlossen werden soll. Der Bürgermeister erklärte uns, nicht er, sondern der Eigner Krupp würde die Werft schließen. Er sei nur der *Bote*, die Vorstände wären aber die Verantwortlichen.

Nach unserem Marsch zum Rathaus haben wir den Arbeitsdirektor aufgefordert, uns die Frage zu beantworten, ob die Werft geschlossen wird oder nicht. Er hat diese Frage nicht beantwortet. Er hat sich darauf berufen, daß sich die Werftvorstände inzwischen über die Fusion* mit Schließung der AG „Weser“ in Bremen geeinigt haben. Andere Konzepte für den Erhalt der Bremer AG „Weser“ sind offensichtlich erst gar nicht geprüft worden. Weil uns das nicht ausreichte, haben wir dann auch noch den Vorstandsvorsitzenden gefragt. Aber auch er beantwortete unsere Fragen nicht, sondern zog ebenfalls - wie das bei Managern so üblich ist - Papiere aus der Tasche.

* Das Fusionskonzept sieht vor, daß zwei Bremerhavener Werften (Seebeck-Werft. Hapag-Lloyd-Werft) und die Bremer Vulkan AG zu einer Großwerft zusammengelegt werden und die Bremer Werft der AG „Weser“ geschlossen wird.

So lief das vierzehn Tage hin und her. Seit einigen Tagen wissen wir nun, daß der Bürgermeister recht hatte, daß diese Werft geschlossen werden soll, obwohl sie modern ausgestattet ist. Noch vor zwei Jahren wurde festgestellt, daß, wenn gewisse Investitionen gemacht würden, die AG „Weser“ die wirtschaftlichste und modernste Werft in Bremen wäre. Diese Investitionen sind tatsächlich auch gemacht worden. Und hier wird selbst am zweiten Tag der „Besetzung“ noch weiter investiert: Es werden zur Zeit Rollbahnen angelegt, auf denen die Bleche vom Plattenlager zur weiteren Bearbeitung in eine neue Halle transportiert werden sollen.

Wie es aussieht, kann diese Anlage doch nie in Betrieb genommen werden?

Ja, so sieht es aus. Aber das ist nicht der einzige neuproduzierte Schrott. Hier ist vor kurzem noch ein großes Zentrallager mit Steuergeldern des Bremer Senats aufgebaut worden.

Welche wirtschaftlichen und politischen Umstände haben denn nach Deiner Meinung dazu geführt, daß diese geradezu absurde Situation eintreten konnte?

Ich glaube, man hat uns ganz langsam „gesundschrumpfen“ lassen. Der Prozeß hat etwa mit dem Ende des Tankerbooms eingesetzt. Bis dahin waren wir eine der größten Tankerwerften in Europa. Wir haben pro Jahr bis zu vier Schiffe von 350000 Bruttoregistertonnen (BRT) gebaut. Danach fing dann der Abbau von Arbeitsplätzen an. Damals hat man allerdings nicht wahrhaben wollen, daß es eine Krise im Schiffbau gibt. Die Maßnahmen wurden dementsprechend nicht „Sozialplan“ genannt, sondern „Aufhebungsverträge“. Seit 1977-nachdem der Generationenwechsel im Betriebsrat stattgefunden hatte - nannte man es dann „Sozialplan“! Bis 1983 hat man die Belegschaft auf 2200 Mann „abgebaut“. Es waren früher einmal mehr als 5 000 Mann auf der Werft beschäftigt, und in den besten Zeiten waren es sogar 9000 Mann, einschließlich der mehr als 2000 Leiharbeiter.

Hat denn die Belegschaft, haben die Arbeitnehmer diese „Strukturveränderung“ gemerkt, haben sie die Gefahren rechtzeitig gesehen?

Nein, wir haben eigentlich nichts gemerkt. Während der Ölkrise hatten wir ja noch die großen Tanker auf den Helgen liegen. Und auch anschließend haben wir noch einen großen Tanker gebaut. Erst später wurden dann Aufträge storniert. Da merkten wir, daß die Situation sich änderte.

Werden denn inzwischen gar keine Schiffe mehr gebaut? Oder werden sie anderswo gebaut?

Die Schiffe werden anderswo gebaut, z. B. in Südostasien, in Korea, in Taiwan, in Japan. Dort wurden riesige Werften errichtet, auf denen auch hiesige Reeder ihre Schiffe bauen lassen, weil es dort angeblich billiger ist. Billiger kann es dort nur deshalb sein, weil diese Werften sehr hoch subventioniert werden. Wenn wir ebenso hoch subventioniert würden wie andere Länder der Europäischen Gemeinschaft, dann könnten wir die gleichen Schiffe in gleicher Qualität und zum gleichen Preis bauen.

Würde das aber nicht auch bedeuten, daß man z. B. die Kohlenzechen und die Stahlwerke, die in Bedrängnis sind, ebenso subventionieren müßte? Sind Subventionen das richtige Mittel, um der Krise Herr zu werden?

Darüber habe ich mir noch nie Gedanken gemacht. Aber wir müssen doch auch nach der Schließung der Werft weiterleben. Sind denn die Gelder für die Arbeitslosigkeit nicht besser zur Schaffung der Arbeitsplätze angelegt? Natürlich höre ich auch, daß die Krise sich nun überall zeigt, und hier in Bremen haben wir ja auch ein großes Stahlwerk, das Probleme mit seiner Stahlquote hat.

Könnte sich nicht womöglich eine Situation entwickeln, in der die Arbeitnehmer hier und dort sozusagen gegeneinander ausgespielt werden?

Ja sicher, aber wie könnte man es lösen? Müßte man vielleicht unser Wirtschaftssystem ändern? Müßte man vielleicht von der Marktwirtschaft, die immer so hochgehalten wird, übergehen zu mehr Planung? Das würde ja auch bedeuten, daß wir unsere gesamte Gesellschaftsordnung ändern müßten. Eines ist jedenfalls sicher: Auf dieser Werft könnte man eine Menge sinnvoller Güter herstellen. Hier gibt es 50 verschiedene Arten von Facharbeitern. Alle sind hochqualifiziert. Wir könnten ohne weiteres etwas anderes produzieren, aber dazu muß uns die Möglichkeit gegeben werden. Es darf uns nicht immer gesagt werden: Das geht nicht, das ist zu teuer. Sicher würde es am Anfang nicht ganz einfach sein, andere Produkte herzustellen, aber ich bin sicher, daß wir es schaffen würden. Wir haben hier hochwertige Anlagen, mit denen wir z. B. durchaus Entschwefelungsanlagen bauen könnten. Wir könnten Anlagen bauen, mit denen wir ganz Bremen mit Fernwärme versorgen könnten, so daß die Abwärme der Kraftwerke nicht mehr in die Weser abgeleitet werden müßte. Für so etwas muß man natürlich gesetzliche Grundlagen haben, die z. B. vorschreiben, daß Bremen mit Fernwärme versorgt wird. Es müßte einmal damit angefangen werden, dann würde es nicht lange dauern, bis auch andere Werften umgestellt würden.

Es geht also womöglich nicht um das Wirtschaftssystem, sondern um die Frage einer sinnvollen Produktion?

Ja. Wir haben hier z. B. auch schon Entsalzungsanlagen gebaut, und man könnte vieles dieser Art hier machen. Nur müßte dazu vorher die politische Entscheidung fallen. Dann müßte sichergestellt werden, daß diese Produkte auch tatsächlich hier hergestellt würden. Und dann müßte ein entsprechendes Management hierher kommen. Aber die Politiker scheinen mir hilflos. Sie scheinen nicht zu wissen, was sie wollen.

Siehst Du also auch politische Fehler, die zu der gegenwärtigen Situation geführt haben? Siehst Du Managementfehler?

Ja, ich sehe beides, Managementfehler und politische Fehler. Die Manager haben versäumt, neue Schiffe in Auftrag zu nehmen, weil angeblich anderswo billiger Schiffe gebaut werden können. Laut Aufsichtsratsbeschluß sind Schiffe, bei denen man Verlust machen würde, genehmigungspflichtig. Der Beschluß ist mit der doppelten Stimme des Vorsitzenden im Aufsichtsrat gefaßt worden. Der politische Fehler: Wir haben hier im Bremer Norden eine zweite Werft, den Bremer Vulkan, der auch schon kurz vor dem Konkurs stand. Damals hat sich der Bremer Senat entschlossen, sich an dieser Werft zu beteiligen, von der er inzwischen 33 Prozent des Aktienkapitals besitzt. Damit hat er sich offenbar den Weg verbaut, für die andere Werft etwas Wirkungsvolles zu tun. Aber nur der Bremer Senat kann uns letztendlich helfen. Aus diesem Grunde haben wir die Werft besetzt.

Eure Maßnahme zielt also klar auf den Bremer Senat? Ja!

Beim Bremer Vulkan werden auch Rüstungsprodukte hergestellt. Meinst Du, daß man durch die Herstellung von Kriegsschiffen auf der AG „Weser“ etwas retten könnte?

Was wollen wir denn mit Kriegsschiffen? Wir können die Welt doch sowieso mehrfach vernichten. Im Bau von Rüstungsgütern sehe ich überhaupt keinen Ausweg. Dann wären wir womöglich abhängig davon, daß irgendwann, irgendwo ein Krieg ausbricht. Ansonsten würde man ja auch in diesem Falle mit Steuergeldern „modernen Schrott“ produzieren.

Gewisse Politiker haben in letzter Zeit in Papieren vorgeschlagen, mittels Lohnsenkungen etwas zu verbessern. Was sagst Du dazu?

Als ich hier anfang zu arbeiten, gab es ein Akkordsystem. Dann wurde ein sogenannter Programmlohn als Haustarif eingeführt, der nach den Methoden von

MTM ausgerechnet wurde, was mörderisch ist. Der Effektivlohn setzt sich aus einem Programmsockel von 80 Prozent, aus einem 14prozentigen Leistungsanteil und einem 6prozentigen Qualitätsanteil zusammen. Wenn man danach arbeiten soll, muß man alle Teile, die man braucht, exakt vor den Füßen liegen haben. Zwar bekam ich 5 Prozent die Stunde mehr, in meiner damaligen Lohngruppe 9, mußte dafür aber ungefähr 16 Prozent mehr leisten.

Ich weiß das noch wie heute: Nach dem Tankerbau sind wir auf kleinere Schiffe umgestiegen, und meine Gruppe mußte nach den neuen Richtlinien arbeiten. Andere, die noch auf den großen Schiffen arbeiteten, blieben im alten Lohnsystem. Es hat eine ganze Zeit gedauert, bis die Kollegen merkten, was das bedeutete. Aber als sie dann auch auf den kleinen Schiffen arbeiteten, wurde ihnen klar, daß sie nach dem neuen System wesentlich mehr arbeiten mußten. Erst als der Druck dann größer wurde, wurden neue Berechnungen angestellt. Das war also der Programmlohn, der für den Serienbau durchaus gut gewesen sein mag, für die Fertigung kleinerer Schiffe aber nicht mehr zutreffend war.

Dann ging es um die Annahme des „Modells II“ des Werftvorstandes, das wir erst nach langer Zeit angenommen haben, nachdem der Bürgermeister uns klargemacht hatte, daß dies die einzige Möglichkeit war, um die Werft zu retten. Das Modell II sah schon eine Reduzierung des Schiffneubaus, einen Wechsel in der Entlohnungsart, Abbau von Sozialleistungen, Bildung von Zentralfunktionen bei der Schwesterwerft in Bremerhaven und einen Personalabbau von 150 Kollegen vor. Das Konzept ging einher mit einem neuen Lohnrahmentarifvertrag. Es ist das erste Mal seit 1920 gewesen, daß die Gewerkschaft an einem bestehenden Rahmentarif etwas geändert hat und dafür einen schlechteren in Kauf nehmen mußte. Es ging eben um die Rettung der Arbeitsplätze. Die letzten Investitionen aus diesem Modell finden - wie gesagt - gerade hier auf dem Gelände der Werft statt. Jetzt haben wir einen sogenannten Prämienlohntarifvertrag. Danach mußten die Werftarbeiter 6 Prozent mehr leisten. Gleichzeitig wurde eine Lohngruppe abgebaut. Insgesamt war es sehr gravierend, was wir haben hinnehmen müssen. Wir haben es getan, um unsere Arbeitsplätze zu erhalten.

Ihr habt also schon beträchtliche Lohneinbußen hingenommen?

Ja, wir haben spürbare Einbußen hinnehmen müssen. Auch die Sozialleistungen sind erheblich gekürzt worden.

Trotz erheblicher Arbeitsplatzverluste und erheblicher Lohneinbußen wird die Werft also nun voraussichtlich geschlossen?

Ja, obwohl wir das alles hingenommen haben, will man uns jetzt hier dichtmachen. Die Manager haben nicht nur uns belogen. Sie haben sogar den Bremer Senat belogen. Früher gab es ein sozial-partnerschaftliches Verhältnis mit dem Management, da hatte ich manchmal den Eindruck, der alte Betriebsratsvorsitzende leitet die Werft.

Mit dem Generationenwechsel hat sich da einiges geändert, obwohl auch unter dem neuen Betriebsrat die Beziehungen zunächst noch sozial-partnerschaftlich waren. Damals wurde uns erzählt, wir müßten erst einmal „schlank“ werden, damit wir dann wie ein ausgehungertes Hamster wieder Tritt fassen könnten. Als auch das sich als falsch erwiesen hatte, war es mit dem partnerschaftlichen Verhältnis allerdings zu Ende. Sozialpartnerschaft hat sich für uns nicht gelohnt.

Du meinst, daß die Zusammenarbeit zwischen Betriebsrat, Gewerkschaften, Geschäftsführung und Politikern gescheitert ist?

Ja, wir sind von den Werftvorständen und Politikern im Stich gelassen worden. Wir kämpfen jetzt mit dem Rücken zur Wand. Die Besetzung ist das letzte Mittel, das wir noch haben.

Kann es für die AG „Weser“ noch irgendwie weitergehen?

Wenn es für den Schiffbau nicht weitergeht, so müßten zumindest die Betriebsstätten erhalten bleiben. Andernfalls würde hier doch eine Entindustrialisierung betrieben. Wohin soll uns das führen? Sollen wir zu einer Art Sahelzone werden?

Gehen wir einmal davon aus, daß die beabsichtigten Entlassungen stattfinden. Meinst Du, daß die Kollegen noch Chancen haben werden, Arbeit zu finden?

Wenn die Werft, was noch keiner so recht glauben will, tatsächlich geschlossen wird, dann finden wir hier in Bremen, wo es bereits 37 000 Arbeitslose gibt, keine Arbeit mehr. Wenn die AG „Weser“ geschlossen wird, wird es weitere 2000 Arbeitslose geben. Nicht mitgerechnet jene, die in der Zulieferindustrie oder in den Familien betroffen sind. Teile unserer Zulieferindustrie sind in Bayern und in Baden-Württemberg beheimatet. Im Land Bremen hätten wir dann 40000 bis 42000 Arbeitslose. Da sehe ich für uns keine Chance. Die jungen Leute, die auf der Werft gearbeitet haben, sind mittlerweile alle von sich ausgegangen. Lediglich ein paar Auszubildende, die im letzten und vorletzten Jahr die Lehre beendet haben, sind noch auf der Werft. Und die älteren Kolle-

gen sind fast alle über Sozialpläne abgefunden worden. Die Mehrheit der Belegschaft ist in der Altersgruppe um 40 Jahre. Die meisten sind Familienväter, für die Arbeitslosigkeit die entsprechenden Konsequenzen haben wird. So wie die Lage auf dem Arbeitsmarkt ist, wird man als über Vierzigjähriger sowieso nirgendwo mehr eingestellt.

Es gibt ja Meinungen, die dahingehen, daß ein Arbeitnehmer „mobil“ sein müsse, sich also auch in Bayern und Baden-Württemberg nach Arbeit umschauen müsse. Was sagst Du dazu?

„Mobilität“ ist nach meiner Meinung auch nur ein Schlagwort. Wenn einer anderswo arbeiten möchte, dann geht er dorthin. Werftarbeiter waren immer mobil. Wenn man aber hier aufgewachsen ist, wenn man hier zwei Drittel seines Lebens verbracht hat, wenn man seinen Bekannten- und Freundeskreis hat, dann wäre das ja fast so, als würde man auswandern. Außerdem haben viele Kinder, die in der Schule oder in der Ausbildung sind. Wie soll das denn gehen. Wer unverheiratet ist oder keine Kinder hat, für den mag das vielleicht gehen. Aber auch der müßte dann eine längerfristige Sicherheit haben.

Wie siehst Du denn Deine eigene Zukunft für den Fall, daß die Werft geschlossen wird?

Diese Frage habe ich bisher ein bißchen verdrängt. Bis vor kurzer Zeit habe ich ja auch immer noch gedacht, es würde hier irgendwie weitergehen. Auch jetzt fällt mir die Antwort schwer. Ich würde mich sicherlich erst einmal auf dem Arbeitsmarkt umsehen. Ich habe auch schon einmal den Anzeigenteil der Zeitung durchgesehen. Da gab es Stellenangebote, z. B. für Manager und Barfrauen. Aber Rohrleger, Schiffbauer, Klempner werden nicht gesucht. Ich werde also erst einmal zum Arbeitsamt gehen müssen. Und dann werde ich wohl zu den - wie wir sagen - „Norddeutschen Hammerwerken“ gehen und stempeln, stempeln, stempeln.

Das ganze Maß an Qualifikation und Können, das eine solche Belegschaft darstellt, läge dann sozusagen brach?

Ja, es ist so, als würden wir alle von einem auf den anderen Tag auf den Schrott geschmissen. Ich selbst habe mich vom Kupferschmied zum Rohrintallateur weitergebildet, habe verschiedene Fertigungsmethoden erlernt. Ähnlich wie ich haben sich hier viele eine Qualifikation erworben, die nun nirgendwo mehr einsetzbar ist.

Du hast also, auf Deinem erlernten handwerklichen Beruf aufbauend, immer weiter gelernt und ein beachtliches Maß an Qualifikation erlangt. Nun könnte

man sagen, auf diesem Wege mußt Du weitergehen und noch mehr dazu-lernen.

Das würde heißen, ich muß umschulen. Es würde sicherlich zwei Jahre in An-spruch nehmen, dann bin ich 46 Jahre alt. Wer nimmt mich dann noch? Dann ist der Zug endgültig abgefahren, und ich sehe nur noch die Schlußlichter. Ich müßte ja ganz neu anfangen, denn in meinem Beruf oder darauf aufbauend sehe ich kaum Möglichkeiten.

Es ist bedrückend, mit 45 Jahren schon zum „alten Eisen“ zu gehören?

Ja, man ist praktisch Frührentner.

Meinst Du denn, daß die Situation, wie Du sie gerade für Dich geschildert hast, für viele Deiner Kollegen auch zutrifft?

Ja, man würde dann mit 2000 Langzeitarbeitslosen hier in Bremen zu tun ha-ben. Der Bürgermeister Koschnick hat zwar einmal angedeutet, daß 1000 Werftarbeiter bei Mercedes anfangen könnten. Aber auf Nachfrage ist mitge-teilt worden, daß dort Leute über 40 Jahren gar nicht eingestellt werden. Und ich könnte mir z.B. nicht vorstellen, am B and zu arbeiten. Von der selbständi-gen Arbeit hier zur Bandarbeit ist doch ein weiter Weg. Es ist auch gesagt wor-den, es könnten einige zum Bremer Vulkan gehen. Aber abgesehen davon, daß viele der Kollegen das nicht wollen, müßten dort zunächst einmal 500 Mann entlassen werden, damit von uns 500 dort anfangen können. So hat es je-denfalls der Vorstandsvorsitzende der Bremer Vulkan gesagt.

Die Solidarisierung hier auf der Werft ist offensichtlich sehr groß. Meinst Du, daß diese Solidarität Bestand haben wird?

Die Solidarisierung ist wirklich einmalig. Wir sind sozusagen miteinander ver-schweißt. Die Zustimmung zur Besetzung ist hundertprozentig. Es sind jetzt ständig 1000 Mann auf der Werft, etwa 600 haben die erste Nacht hier ver-bracht, in der zweiten werden es annähernd 500 sein. So wird es in den nächsten Tagen weitergehen. Der Stapellauf, der für den Freitag vorgesehen war, wird natürlich nicht stattfinden.

Wir haben eben gehört, daß bei HDW in Hamburg die Besetzung aufgegeben worden ist. Du meinst nicht, daß Ihr diesem Beispiel folgen müßt?

Nein. Bei HDW gab es Forderungen an den Vorstand, und der Vorstand hat nicht nachgegeben, so daß die Besetzung aufgegeben werden mußte. Wir ha-

ben dagegen politische Forderungen. Das kann noch ein paar Tage dauern, und ich sehe nicht, daß sich die Kollegen durch die Hamburger Entwicklung beeindruckt lassen. Im Gegenteil: vielleicht stärkt sie uns sogar den Rücken.

Am Sonntag wird in Bremen gewählt. Meinst Du, daß die Situation hier auf der Werft Auswirkungen auf das Wahlergebnis haben wird?

Wenn man die bremische Geschichte kennt, weiß man, daß hier vorwiegend die Werftarbeiter für politische Veränderungen gesorgt haben. Das könnten wir mit 2000 Mann diesmal auch wieder erreicht haben. Der Bürgermeister hat sich vor den Karren der Unternehmer spannen lassen. Allein deswegen wird er wohl am 25. September eine Quittung bekommen. Mit einer absoluten Mehrheit kann er kaum noch rechnen. Dann braucht er einen Koalitionspartner, der sich auch schon angeboten hat. Das ist die gleiche Partei, die in Bonn die kleinere Koalitionspartei ist und die in der Wirtschaftspolitik offenbar das Sagen hat. Es ist auch nicht auszuschließen, daß die FDP wieder einmal umfällt und aus bundespolitischen Gründen mit der CDU koalitiert. Dann werden wir erst recht Prügel beziehen**. Wenn man an das Papier von dem ehemaligen Keksmanager und jetzigen Ministerpräsidenten in Niedersachsen denkt, dann sträuben sich einem die Haare. Darin werden Dinge in Frage gestellt, die in Streiks errungen worden sind. Das ist ein Unding. Wir haben nun schon jahrelang Reallohnabbau hinnehmen müssen, und es hat nichts genutzt. Werkschließungen werden auf dem Rücken der Arbeitnehmer ausgetragen, das ist immer schon so gewesen. Diejenigen aber, die die Werften stilllegen, verdienen noch daran.

Noch ein Wort zu den Eigentumsverhältnissen: Die AG „Weser“ gehört zum Krupp-Konzern. Meinst Du, daß die Stahl- und die Werftinteressen von Krupp nicht zusammenpassen?

Die AG „Weser“ ist eine neunzigprozentige Tochter der Krupp GmbH. Zehn Prozent gehören einer Bank in Bremen. Wir haben das Gefühl, daß Krupp gar keine Werften mehr haben will, daß sich die Firma eventuell nur noch am Rüstungsschiffbau, am Bremer Vulkan, beteiligen will. Vielleicht ist es so, daß die Schwierigkeiten im Stahl so groß sind, daß sich Krupp die verlustreichen Werften nicht mehr leisten kann oder will. Sollte das der Fall sein, dann soll die Firma das mit ihren finanziellen Mitteln tun und die Lasten nicht auf den Steuerzahler abwälzen. Krupp hat ja früher die Gewinne eingesteckt, nicht der Staat.

** Die SPD erreichte bei den Wahlen zur Bremischen Bürgerschaft am 25. September 1983 mit ihrem Spitzenkandidaten Bürgermeister Hans Koschnick wiederum die absolute Mehrheit. Sie konnte ihren Stimmenanteil sogar von 49,4 Prozent (1979) auf 51,35 Prozent steigern.

Welche Funktion würdest Du den Gewerkschaften in dieser Situation zuweisen? Sollen sie etwa im Bereich der alternativen Planung tätig werden?

In diesem Bereich hat die IG Metall nach meinem Dafürhalten schon viel getan. Es sind von ihr umfangreiche Alternativen zur Lösung der Werftenkrise erarbeitet worden, die auch den Werftmanagern, der Bundesregierung, der Landesregierung zur Verfügung gestellt wurden. Aber sie reagieren nicht. Die Gewerkschaft ist andererseits nicht dazu da, die Fehler der Manager auszubügeln. Sie ist die Organisation der Arbeitnehmer, nicht die der Unternehmer.

Wie hoch ist eigentlich der Organisationsgrad auf der Werft?

Ich glaube, daß der Organisationsgrad zur Zeit beinahe hundertprozentig ist.

Gibt es oder wird es Kontakte zu anderen betroffenen Werften geben?

Über die Werftenkonferenz der IG Metall gibt es Kontakte zu den anderen Werften, und viele Kollegen fahren zu den Schulen der IG Metall, wo dann auch der Kontakt zustandekommt. Diese Kontakte sind durch die Besetzungen noch verstärkt worden.

Ein Gesamtwerftenkonzept müßte über Bremen hinausgreifen. Es müßte die Hamburger Werften und die anderen Werften mit einschließen.

Die Bundesregierung muß sagen, was sie will. Will sie den Schiffbau, will sie die Schifffahrt überhaupt erhalten? Wieviel will sie erhalten und was will sie erhalten? Wo sollen die Standorte sein? Solange man das nicht weiß, muß man so verfahren wie hier: eine Art Fusion machen, die gar keine ist, nur um an die Steuergelder zu kommen. Wenn es hier so gemacht wird, wie man es jetzt hört, dann wird die AG „Weser“ sozusagen eine Opfergabe sein, um an Subventionen zu kommen, und dann wird jede Werft wieder weiter vor sich hinarbeiten.

Hat denn Bundeswirtschaftsminister Lambsdorff in seiner gestrigen Rede vor der Betriebsversammlung hier etwas über die Pläne der Bundesregierung angedeutet?

Er hat dem Bremer Senat erneut vorgeworfen, seine Schulaufgaben nicht gemacht, kein Konzept vorgelegt zu haben. Andererseits gibt es Konzepte, die noch nicht geprüft sein sollen oder doch geprüft sind. Man blickt da einfach nicht durch. Es gibt wohl drei Konzepte, aber nach jedem dieser Konzepte müssen 2000 Leute entlassen werden. Die Menschen sind das bewegliche Gut in diesen Konzepten. Uns hat man hier schon verkauft. Ich wünsche niemandem, daß er in eine solche Situation kommt.