

Werften

KRISE IN EINER ABTEILUNG DES NATIONALEN RÜSTUNGSKAPITALS

5 Auf sämtlichen norddeutschen Großwerften stehen Massenentlassungen an, werden bereits durchgeführt oder sind schon inszeniert worden: in Bremen seit 1976 mehr als 7000, so daß es jetzt bei der AG "Weser" in Bremen kaum noch was zu entlassen gibt, auf dem Bremer Vulkan waren es im Herbst wieder 500, bei Blohm und Voss demnächst auch so viele; auf der HDW gibt es Pläne zum Abbau von weiteren 2000 Leuten und bei MBB/VFW wird auch gleich in Tausen-

10 den gezählt.

Flankiert wird das Ganze von Kurzarbeit oder längeren Betriebsschließungen über Weihnachten, mit der Kürzung von Weihnachts- und anderen Geldern und - wie auf dem Vulkan - mit radikalen Senkungen des Akkords um bis zu 20%.

Kein Geheimnis ist es also, daß die Werften in schöner Regelmäßigkeit auf die Lohnarbeiter als

15 das Material zur Bewältigung ihrer Konjunkturschwankungen zurückgreifen. Und ebenfalls ist es kein Geheimnis, daß die Gewerkschaft samt ihren Betriebsräten sich den jeweiligen Bewältigungsmethoden des Kapitals als Erfüllungsgehilfen andienern.

Daß die norddeutschen Großwerften einen Teil ihrer Geschäfte seit einigen Jahren mit

20 *Rüstungsaufträgen* machen, ist zwar bekannt, spielt aber bei der Besprechung der Werftkrise keine herausragende Rolle. Daß die Abwicklung der Werftkrise ein Musterbeispiel dafür ist, wie heutzutage eine demokratisch geführte Marktwirtschaft ihre Kriegswirtschaft abwickelt und dabei die Besonderheiten einer Kapitalanlage bewältigt, wird nicht zur Kenntnis genommen.

Besonderheiten des Werftkapitals

25 Die kapitalistische Fertigung von Großschiffen oder Flugzeugen weist Eigentümlichkeiten auf in der Umschlaggeschwindigkeit und der Zeitlänge, für welche Kapitale vorgeschossen werden müssen, die aus der Produktionsdauer der fertigen Ware "Tanker", "Fregatte", "Tornado" oder "Air-Bus" entspringen. Da zur Fertigung dieser Geräte eine größere, z.T. über Jahre sich erstreckende Anzahl kontinuierlich zusammenhängender Arbeitstage, also eine *Arbeitsperiode* benötigt

30 wird, fließt während dieser Arbeitsperiode kein vorgeschossenes Kapital per Warenverkauf zurück, aus welchem der Vorschub für Lohn, Rohmaterialien und Teilprodukte kontinuierlich getätigt werden könnte; dabei ist die Besonderheit in Rechnung zu stellen, daß selbst Elemente des in Maschinerie investierten Kapitals wertmäßig während einer Arbeitsperiode vollständig auf das Produkt übertragen worden sind, ohne daß das Erneuerungskapital durch die Realisation des

35 Werts der Schiffe zurückgeflossen wäre. Werften - ob Luft- oder Schiffswerften - müssen also zu Beginn ihrer Produktion über vergleichsweise große Kapitalquanta verfügen - bzw. diese Verfügung während der Arbeitsperiode sicherstellen -, die für eine längere Dauer als produktives Kapital fixiert sind, so die Umschlaggeschwindigkeit des Kapitals senken und damit die Häufigkeit reduzieren, mit der das vorgeschossene Kapital innerhalb eines gegebenen Zeitraums

5 *Profit* abwirft. Nehmen wir an, der Bau eines Großcontainers erfordere eine Arbeitsperiode von einem halben Jahr, so muß nicht nur das Kapital vorhanden sein, welches den Beginn der Fertigung erlaubt, sondern es muß vor allem Monat für Monat zusätzliches Kapital für Löhne und Materialien ausgelegt werden, welches sich jedoch erst nach dem halben Jahr wieder in der Form befindet, worin es erneut vorgeschossen werden kann - vorausgesetzt der Verkauf hat geklappt.

Markt auf Bestellung

10 Die Konsequenzen dieser Sorte Geschäftemacherei liegen auf der Hand: Um solche Unternehmungen mit extrem langer Arbeitsperiode kapitalistisch zu betreiben, ist erstens eine Konzentration von Kapital in einzelnen Händen oder in der Form der Aktiengesellschaft die Voraussetzung. Zweitens sind solche Geschäfte auf das Kreditsystem angewiesen, das dem "Kapitalisten das bequeme Auskunftsmittel bietet, fremdes statt eigenes Kapital vorzuschießen und daher auch zu riskieren." (K II, 237) Störungen - drittens - wirken auf Produkte "kontinuierlicher Natur" als Unterbrechung eines zusammenhängenden Produktionsaktes, welche 15 die Arbeit als nutzlos verausgabte qualifizieren und selbst bei Wiederaufnahme der unterbrochenen Produktion nicht ohne Wertverlust der "Bauruine" abgehen.

20 Die Mittel zur *Verkürzung des Umschlags* die nun das Werftkapital anwendet, sind einerseits solche zur Verkürzung der Arbeitsperiode: Dazu gehören alle Formen der Steigerung der Produktivkraft der Arbeit und der Verlängerung des Arbeitstages. Doch geht die Verringerung der Zeit, für die Kapital vorgeschossen werden muß, in der Regel einher mit der vermehrten Auslage von Kapital für neue Maschinerie. Andererseits hat das Werftkapital seine Zirkulationszeit dadurch halbiert, daß es die Phase des Verkaufs auf Null gesenkt hat: Produziert wird nicht für den "anonymen Markt", sondern allein auf *Bestellung*.

25 In der Regel ist damit verbunden, daß Teile des Vorschusses bereits vom Auftraggeber gezahlt werden. Die Zahlung der Ware findet dabei nicht nach Fertigstellung des verkäuflichen Produkts, sondern portionsweise mit dem Fortschritt des Baus selber statt. Das reduziert den eigenen Kapitalvorschuß bzw. vermeidet eine Erhöhung des Vorschusses durch Kreditzinsen und stellt - samt den Sonderversicherungen für Schiffsbauten eine partielle Absicherung gegenüber der durchaus veränderlichen Geschäftslage des Auftraggebers dar. So mußte die AG "Weser" in 30 Bremen, wo kurz vor der Fälligkeit der letzten Rate für das im Bau befindliche Schiff der Reeder Pleite anmeldete, nur leicht beunruhigt nach neuen Käufern Ausschau halten. Immerhin waren die meisten Raten bereits kassiert und verbaut, so daß die Entwertung des Kapitals durch Unterbrechung der Arbeit am Schiff vor allem den vom Käufer getätigten und bereits vergegenständlichten Kapitalvorschuß tangierte.

35 Die Konkurrenz der Werftkapitale ist also eine

Konkurrenz um Aufträge,

40 nicht um Absatz. Die Mittel der Konkurrenz bestehen darin, sich wechselseitig natürlich in den Preisen, aber zusätzlich noch in der *Dauer der Arbeitsperiode* zu unter- und in der Erschließung von *Finanzierungsmöglichkeiten für die Auftraggeber* und *Auftragnehmer* zu überbieten. Die Verknüpfung der Profitspannen an die Arbeitsperiode - Aufpreis bei Unter-, Strafe bei

Überschreiten der vereinbarten Produktionszeit -, die Bindung des Lohns an das zeitlich kalkulierte Gesamtarbeitsvolumen eines Auftrags (Programmlohn), die Errichtung eigener Abteilungen des Bankwesens sind drei der wichtigsten Resultate kapitalistischer Werftunternehmungen.

5 Die *Sieger* der Konkurrenz haben volle Auftragsbücher. Die Kontinuität der Aufträge sichert ihnen die kontinuierliche Auslastung des gesamten eingesetzten Kapitals und die kontinuierliche Bedienung durch die Banken.

Die *Verlierer* stehen nicht selten ohne Beschäftigungsgelegenheit für Kapital da. Es fehlen die "Anschlußaufträge". Die Krise bei dieser Sorte Kapital besteht eben nicht darin, daß Waren nicht mehr abgesetzt werden und infolgedessen die Produktion dem kontrahierten Markt angepaßt werden muß, sondern darin, daß die erfolgreiche Produktion zunächst überhaupt nicht mehr fortgesetzt wird. Je nach Spekulation auf Neuaufträge wird dann mit dem Kapital verfahren. Das in Maschinen steckende Kapital wird auf jeden Fall entwertet, Rohmaterial etc. ist in der Regel verbraucht und wird erst wieder mit dem nächsten Auftrag geordert und die Arbeitskraft läßt sich in mehr oder weniger großen Teilen gleichfalls suspendieren bis zum Beginn der nächsten Arbeitsperiode. Sieger und Verlierer entdecken also vielerlei Gründe, den *Staat*, seinen *Bedarf*, und die von ihm erschlossenen *Einnahmequellen*, als Mittel zur Sicherung der Kontinuität des erfolgreichen Geschäfts zu fordern.

Staatskapitalistische Werftstrategie

20 Über mangelnde staatliche Berücksichtigung ihrer Belange seit der Wiedezulassung der Schiffsproduktion durch die Alliierten konnte sich das westdeutsche Werftkapital nicht beschweren. Von vornherein machten die für die Entwicklung eines nationalen Kapitals zuständigen Westmächte kein Hehl daraus, daß sie den Wiederaufbau eines gediegenen Kapitalismus in Westdeutschland mit jenen "Sicherheitsinteressen" zu verbinden gedachten, denen sich die
25 Installierung der BRD überhaupt verdankt. So ist es kein Zufall, daß die 1950 beschlossenen "Erleichterungen für Schiffbau und Stahlproduktion" in die heiße Phase der Debatte über den westdeutschen Beitrag zur Wiederaufrüstung des Westens fielen. In aller Öffentlichkeit wurde klargestellt, daß die Kriterien für Geschäfte des westdeutschen Kapitals sich mit übergeordneten
30 Notwendigkeiten des "freien Westens" wunderbar verbinden ließen. Von einer Außenministerkonferenz berichtete etwa am 20.9.1950 die "Frankfurter Allgemeine Zeitung" in ihrem Leitartikel:

35 "Die Beschränkungen beim Bau von Handelsschiffen für den Export werden sofort aufgehoben. Die Produktion von Stahl ist auch über die geltende Grenze hinaus erlaubt, sofern dies für die Verteidigung des Westens notwendig ist."

Für die Werften waren solche Fingerzeige auf den Umstand, daß nationale bzw. imperialistische Belange die Grundlage ihres Geschäfts sind, nicht nötig. Die Entscheidung der Alliierten, den Großschiffbau und damit den Aufbau einer nicht unbeträchtlichen nationalen Werftkapazität zuzulassen und zu fördern, übersetzten sie sich korrekt in das Interesse an einem
40 "sicherheitspolitisch Inngfristig erwünschten Produktionspotential". Auch wenn die norddeutschen *Großwerften* nicht gleich wieder dort anfangen konnten, wo sie im Faschismus

aufgehört hatten was kleineren Werften wie z.B. die Bremer Werften Lürssen und Abeking und Rasmussen schafften, die ab 1952 nur noch Schnellboote und Minenräumer für in- und ausländischen Bedarf produzierten -, konnten sie doch sicher sein, daß die staatlichen Stellen sie in der Beschaffung von Geschäftsmitteln zur Tötigung eines Kapitalvorschusses, der für eine
5 einzige Ware oft ein Vielfaches des Eigenkapitals der ganzen Werft darstellte, nicht im Stich lassen würden. Das nationale, von den Alliierten konzessionierte Interesse am Werftkapital war also von Anfang an ein Doppeltes:

Zum einen sollten sich die Großwerften als Teil des nationalen Kapitals, d.h. gegen die Konkurrenz vor allem im Ausland bewähren, und zum anderen sollten sie als Potential für
10 Rüstungsproduktion zur Verfügung stehen, wenn das entsprechende grüne Licht von der NATO gegeben würde.

Zum einen hatte das Werftkapital also an sich seinen eigenen Maßstab, den des Gewinnemachens anzulegen, zum anderen aber bereit zu sein für einen Produktionszweck, der sich ganz diesen
15 *staatlich* nützlichen *Gebrauchswerten* verschreibt. Als Gegensatz trat diese doppelte Zwecksetzung weder für das Werftkapital, noch für den BRD-Staat in Erscheinung; solange wenigstens nicht, wie die Anstrengungen des BRD-Staates, seiner Souveränität weltweit Geltung zu verschaffen, weitgehend zusammenfielen mit der Stärkung der heimischen Marktwirtschaft für ihre Behauptung auf dem Weltmarkt.

Subventionierte Konkurrenz

20 So konnten denn auch die Großwerften bei der Entwicklung ihres Kapitals zu einer auch bald international erfolgreichen Abteilung des nationalen Kapitals im zivilen Schiffbau aussichtsreich auf staatliche Hilfe setzen. Bei der Aufbringung der vergleichsweise hohen und für lange Zeit gebundenen Kapitalvorschüsse griff der Staat den Werften und den Reedern - denen oblag die
25 Aufgabe, eine den Exportinteressen angemessene nationale Handelsflotte auf die Beine zu stellen - mit Darlehen. aus dem ERP-Sondervermögen, Darlehen aus dem Bundeshaushalt, Sonderabschreibungen, Mobilisierung von Fremdkapital durch Steuervergünstigungen, Zinszuschüssen und (Export-)Bürgschaften unter die Arme, die sich später in den *Werfthilfe-* und *Reederhilfeprogrammen* zusammenfaßten. Daß solche Subventionen nicht den Zweck hatten, den
30 Werften die *noch* nicht oder - später - nicht *mehr* fließenden Gewinne zu garantieren, wird aus den staatlichen Auflagen ersichtlich, an die die Werft- und Reederhilfe immer strenger gebunden wurde: So wurden Teile der Werfthilfe als zinslose Darlehen für Investitionsausgaben gewährt, die nur insoweit zurückgezahlt werden mußten, wie die mit ihnen erwirtschafteten Gewinne *nicht* wiederum in Investitionen für "Strukturwandel und Rationalisierung" angelegt wurden. Staatliche
35 Finanzhilfe sollte also nicht *u m jeden Preis* einen national bedeutsamen Industriezweig *erhalten*, sondern dessen *Rentabilität* befördern. Wenn der Staat in der Reederhilfe den Reedern den Kaufpreis für Schiffe senkte, ohne ihn damit zugleich für die Werft zu verringern, wenn er mit der Werfthilfe den Werften zugleich einen Teil ihrer Kosten abnahm, also den Werften mithin einen
40 doppelten Dienst erwies, dann hatte und hat dies den Zweck, dem hiesigen Werftkapital international zur Durchsetzung zu verhelfen und zwar *ohne* sich dabei auf eine sich eskalierende Subventionierungskonkurrenz der Werftnationen als dem einzigen Mittel der Weltmarkterfolge ihrer jeweiligen Werften zu verlassen. Es ist eben ein beträchtlicher Unterschied, ob mit

Staatssubventionen bei nicht-konkurrenzfähigen Kosten Profite garantiert werden oder die Profitgarantie verknüpft ist mit der Auflage, den Kostpreis durch Rationalisierungsanstrengungen zu senken. Diese "Hilfe zur Selbsthilfe", diese Unterstützung der Werften in ihrem eigenen Anliegen, bei sich selbst das vergleichsweise günstigere Verhältnis von Kosten zu Gewinnen einzurichten, war denn auch die beste Zurichtung des heimischen Werftkapitals für die Erledigung von Aufträgen *für den Staat selbst*: Fregattenprogramm, U-Boote in den Schiffswerften, Tornados und Kampfhubschrauber in den Luftwerften...

Geschäftspartner Staat...

10 Daß sich die Werftindustrie hierzulande um ein Fregattenprogramm reißt und die Flugzeugindustrie voll auf den Tornado u.a. setzt, hat seinen Grund in den Besonderheiten staatlicher Auftragsproduktion. Dabei handelt es sich um ein *Geschäft* mit einem in jeder Hinsicht seriösen Geschäftspartner: Erstens ist die *Zahlung* bei diesem Partner *gesichert*, denn er ist in der Beschaffung von Mitteln für den Kauf seiner Waffensysteme nicht von eigenen erfolgreichen
15 Geschäften abhängig. Seine Kaufmittel sichert er sich nach Maßgabe seiner *politischen Kaufinteressen*. Es geht bei ihm also etwas anders zu als in der Geschäftswelt, wo die Verfügbarkeit über die Kaufmittel das Kaufinteresse bestimmt. Kein Wunder, besteht es doch ausschließlich darin, diese Kaufmittel zu vermehren.

20 Zweitens für die mit Rüstungsaufträgen befaßten Unternehmen ist damit die Beschaffung von *Kredit* vergleichsweise problemlos geworden. Sich an solcherart gesichertem Geschäft zu beteiligen, ist den Banken einiges an Vertrauen und den Werften die Zinskosten wert.

Damit ist drittens das "Risiko" bei dieser Sorte Produktion, einerseits die Entwicklungs- und Forschungskosten über den Verkaufspreis erstattet zu bekommen und andererseits erst nach dem Absatz größerer Serien in die "Gewinnzone" zu klettern, gut aufgehoben. Z.B. durch das
25 "Selbstkostenerstattungsprinzip", nach welchem die Werften mit Preisen kalkulieren dürfen, "die auf angemessenen, bei wirtschaftlicher Betriebsführung entstehenden Kosten beruhen und neben Zinsen auf Eigenkapital sowie Unternehmerlohn einen kalkulatorischen Gewinn (von in der Regel 5%) umfassen". (Wehrtechnik, 1/76, S. 65) Neben doppelter und dreifacher Gewinnveranschlagung erhöht sich hier also der Gewinn proportional zu den Kosten; was die
30 *Öffnung* von so manchem Fregatten- und Tornadoloch hinreichend erklärt.

Viertens ist dieser Auftraggeber großzügig, was die *Vorschüsse* für die zu erbringenden Produktionsleistungen betrifft. Da kann es schon vorkommen, daß ganze Anlagen für die Fertigung oder für die Erprobung, Forschungseinrichtungen oder Spezialmaschinen vorfinanziert werden. Nicht selten übersteigen bei Unternehmen mit größerem Anteil von Rüstungsproduktion
35 (etwa MBB, Blohm und Voss) die staatlichen Anzahlungen auf ein neues Waffensystem das Eigenkapital des Betriebes erheblich. Die Gewinne auf die eingesetzte Eigenkapital werden sich also sehen lassen können, zumal die Zinsen für Leihkapital dem *Staat* als Kosten in Rechnung gestellt werden und damit nicht Abzug vom Gewinn sind, sondern umgekehrt den Gewinn erhöhen, da dieser nach Absprache proportional zu den Kosten berechnet ist.

40 Fünftens läßt sich dann, wenn erst einmal ein Auftrag unter Dach und Fach ist, schon die eine oder andere *Erpressung* des Auftraggebers starten, der seinen hübschen Gebrauchswert erstens

termingerecht in Brüssel vorzeigen und zweitens gerade wegen der getätigten Vorschüsse von dem Vertrag nicht so ohne weiteres zurücktreten will; womit sich dann die *Schließung* von Tornado- und Fregattenlöchern erklärt.

5 Sechstens schließlich muß der Rüstungsbetrieb nicht befürchten, daß sein Auftraggeber während der Erledigung des Auftrags seine eigene "Geschäftsgrundlage" einbüßt. Die Seriosität des Auftraggebers von der Hardthöhe erleidet *weder* durch den Wechsel der Führungsfiguren einen Einbruch, denn immerhin steht hinter Fregatten- und U-Boot-Programmen der versammelte "freie Westen" mit seiner obersten Schutzmacht und mit dem Hauptsitz in Brüssel, *noch* durch die erwähnten Haushalts"löcher"! Die werden ohnehin nur aufgerissen, um den Kredit, den der Staat
10 bei den ökonomischen Subjekten *seiner* Nation "genießt", weiter für die Finanzierung des Rüstungsprogramms zu strapazieren, und um dafür zusätzlich *fremden* Nationalkredit in die BRD zu ziehen.

...mit höchsten Ansprüchen

15 Die Souveränität, mit der der Staat sich seine Kaufmittel verschafft, und die Gewinnmargen, die durch Rüstungsaufträge erreicht werden, dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, daß von staatlicher Seite schon einiges dafür getan wurde, bei den Werften keinen un(markt-)wirtschaftlichen "Schlendrian" einreißen zu lassen. Höchsten Qualitätsansprüchen müssen diese Staatsgüter ohnehin genügen. Aber auch bei den Kosten setzt er die Gesetze der Marktwirtschaft nicht etwa
20 außer Kraft, sondern *benutzt* sie:

- So ist das ganze Regelwerk mit den "Leitsätzen zur Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten" (LSP), das zahlreichen Auftragsabschlüssen zugrundeliegt und welches die Rüstungsbetriebe für sich ausnützen, gerade darin noch einmal ein Beleg dafür, daß "wirtschaftliche Betriebsführung" verlangt ist.
- 25 • So entdeckt er in der Existenz national konkurrierender Werften ein Mittel, sich verschiedene Preisangebote unterbreiten zu lassen, ehe er dann das Fregattenprogramm dem Bremer Vulkan wegen des günstigsten Angebots als *General*unternehmer zuteilt und zugleich - sehr verantwortlich - alle anderen fünf norddeutschen Großwerften an der Abwicklung dieses Programms beteiligt. Einem möglichen Wunschdenken der Werften, es handele sich beim
30 Fregattenprogramm um eine Art "Ersatzbeschäftigungsprogramm", wird damit gleich vorgebeugt.
- Schließlich fällt dem Staat bei jedem seiner Aufträge ein, daß auch ausländische Souveräne in dem Maße die Vorzüge deutscher Wer(f)tarbeit entdecken, wie deutsche Werften den Ansprüchen des hiesigen Staates in jeder Hinsicht genügen. Jedes an einen fremden Staat
35 verkaufte Kriegsgerät "macht nicht nur Freunde", sondern verringert die nationalen Kosten für dasselbe. Die staatliche Anstachelung der nationalen Konkurrenz ist also eine auf die Einsparung unnötiger faux frais bedachte Maßnahme, mit welcher zugleich darüber mitentschieden wird, wie der Vergleich der Rüstungskapitale der NATO-Länder ausgeht, d.h. welches NATO-Land an den beschlossenen Waffensystemen wieviel verdienen darf.

40 Daß seine Rüstungsbetriebe sich als *Kapital* auf dem internationalen Rüstungsmarkt durchsetzen, ist dem Staat nicht allein ein Haushaltsanliegen. Wenn fremde Souveräne sich an deutscher Rüstungsstärke per Waffenkauf beteiligen wollen, dann heißt dies eben nichts anderes, als daß *fremder Reichtum* die *hiesige Akkumulation* bewerkstelligen hilft. Das ist deswegen so erfreulich für die hiesige Herrschaftsmannschaft, weil damit selbst die Produktion von Herrschaftsmitteln,

die faux frais (= unproduktive Kosten) darstellen und infolgedessen Abzug von der nationalen Akkumulation sind, nicht die Beengung des Nationalkredits nach sich zieht, sondern ihn im Gegenteil aufmöbeln hilft. Es macht eben genau dies den Unterschied zwischen Rüstungskäufen eines fremden und des eigenen Staates aus: Jeder Rüstungsexport stellt Akkumulationsmittel für das *hiesige* Kapital zur Verfügung und *faux frais* für den *fremden* Staat dar.

Werftkrise...

Wenn jetzt die Geschäfte überall auf der Welt schlechter gehen, wenn weiterhin jeder potentielle Auftraggeber für den kommerziellen Schiffbau soviel begriffen hat, daß es sich um eine Krise handelt, die die übliche Erwartung auf baldigen Aufschwung mit entsprechendem wachsenden Handelsvolumen und dementsprechend wachsender Nachfrage nach Handelstonnage nicht länger erlaubt, dann stockt der Eingang von Aufträgen empfindlich und der kontinuierliche Geschäftsgang kann bereits durch wenige entgangene Aufträge in "Unordnung" geraten.

Wenn zusätzlich das Fregattenprogramm mit seinen ersten sechs Schiffen ausläuft und noch völlig offen ist, ob 6 weitere, 2 oder vielleicht überhaupt keine weiteren Fregatten bestellt werden, dann haben die Werften ihre *Krise*. Sie verdankt sich der Art und Weise, wie sie ihrem *Dienst* an den *staatlichen Wünschen*, einen ordentlichen Beitrag zum nationalen Kapital zu leisten, sich als Rüstungsschmieden tauglich zu machen und diese Tauglichkeit im internationalen Rüstungsgeschäft unter Beweis zu stellen, nachgekommen sind: Gerade weil sie jedes der vom Staat zur Verfügung gestellte Mittel (Werft-, Reederhilfe, Exportbürgschaften und Staatsaufträge) für *ihre Akkumulation erfolgreich* benutzt und damit den "Leistungsstandard" ihrer Werften auf Vordermann gebracht haben, verfügen sie über "leistungsfähige" *Geschäftsmittel*, denen jetzt die entsprechenden *Geschäftsgelegenheiten* fehlen.

Gerne wird deswegen von den Werften der Hinweis angebracht, daß sich ihre derzeitigen

"Überkapazitäten"

ausschließlich der selbstlosen Unterwerfung unter staatliche Rüstungswünsche verdanken. Diese Halbwahrheit, mit der sich das freie Unternehmertum vorübergehend und immer nur in seinen "schweren Zeiten" voll und ganz unter staatliche Kuratel stellen möchte, weist der Staat zurück. Ihm ist nämlich weiterhin an einer *bedingungslosen* Unterstützung seiner Schiffbauindustrie *nicht* gelegen. Daß der Staat ein Interesse daran hat, seine Werftkapitalisten dem Maßstab des Weltmarkterfolges zu unterwerfen, heißt umgekehrt nicht, daß sich ab sofort dem hergestellten Erfolg die weitere staatliche Auftragsvergabe an die Werften unterwirft. Wenn die Werft- und Luftfahrtindustrie jammert, es fehle ihr an Anschlußaufträgen, dann versucht sie aus ihrem liebsten Auftraggeber einen *Sonderstatus* für sich abzuleiten, den dieser ganz geschäftsmäßig zurückweist. Staatssekretär Grüner - lange Zeit verantwortlich für die Luftfahrtindustrie - kann dann im Bundestag auftreten und Ansprüche z.B. von MBB/VFW mit dem Hinweis kontern, der Konzern solle gefälligst selbst zusehen, wie und wo er an weitere Aufträge herankomme. Und Kanzler Kohl kann die weitere *Aufstockung* der Werft- bzw. Reederhilfe mit dem Urteil verweigern, daß von "einer katastrophalen Lage der Werftindustrie nicht die Rede sein könne" (Weser-Kurier, 29.12.82). Gelogen haben natürlich beide Seiten: die Rüstungsbetriebe, denen es

nicht um die laufende Versorgung der NATO mit Kriegsgerät geht, sondern darum, mit den aufgestellten Produktionsmitteln weiterhin Geschäfte zu machen, statt sie mit dem verringerten Auftragsvolumen durch Entwertung der Bestandteile der Kapitalverwertung anpassen zu müssen. Und dem Herrn Kockl bzw. dem Staatssekretär ist es auch nicht gleichgültig, was mit den

5

Klargestellt werden soll folgendes:

- Die produzierte Überakkumulation ist zunächst einmal eine Sache, mit der die Werften nach den Kriterien ihres Geschäfts fertigzuwerden haben.
- Natürlich geht die staatliche Subventionierung weiter, doch sollen Subventionen, die allein zur Abwicklung der *Werftkrise* benötigt werden, nicht im bisherigen Umfang weiter *aufgestockt* werden.
- Ohne Opfer bei den Werftkapitalisten wird die Krisenabwicklung nicht abgehen: Natürlich müssen "Rüstungskapazitäten" aufrechterhalten werden - aber eben nicht alle, zumal die vergangenen Geschäfte im zivilen *und* militärischen Bereich mehr als genügend Anlagen für jedes staatliche Rüstungsprogramm haben zustandekommen lassen. Die Existenzberechtigung mancher Werft wird staatlicherseits in Zweifel gezogen, wobei der Zweifel seinen Maßstab weiterhin am Vergleich der Werften untereinander - national wie international - hat. Subventionen stehen jetzt erst recht unter diesem Diktum.

10

15

Der Staat bedeutet also den Werften, daß sie bei stagnierender Nachfrage im zivilen Bereich, folglich bei vollständiger Angewiesenheit auf in- (und aus-)ländische Nachfrage nach Rüstungsgütern, diese *Abhängigkeit ihres Geschäfts vom Staat* keineswegs als Ersatz von marktwirtschaftlichen Eigenanstrengungen durch verstaatlichte Produktion mißverstehen dürfen. Die Art und Weise, *wie* die Werften sich auf diese vollständige Abhängigkeit von staatlichen Maßnahmen im Bereich von "Sicherheits-" und Wirtschaftspolitik einzurichten haben, *entläßt* sie nicht aus der Konkurrenz, sondern verschärft diese.

20

25

Die nationale und *Bündnis*-Aufrüstung ist eben alles andere als ein Konjunkturprogramm. Einfach Kriegsschiffe bauen, nur um Löcher zu stopfen, kommt nicht in Frage. Das Fregattenprogramm ist weitgehend absolviert. Weitere Aufträge kommen sicher nach. Allerdings werden die dafür nötigen Beschlüsse über Art, Umfang und Produktionszeitraum der nächsten Waffengeneration in Brüssel gefällt. Der

30

BRD-Bündnisnationalismus

tritt in Aktion, wenn die Entscheidung darüber getroffen wird, wer von den nächsten Rüstungsaufträgen am meisten profitiert und wer in welchem Umfang zu ihrer Finanzierung herangezogen wird. Daß hier das jeweilige nationale Rüstungskapital mit seinem Beitrag für das Wachstum des nationalen Kapitals gefragt ist, unterstreichen die NATO-Staaten in ihren jüngsten Anstrengungen: Frankreich beliefert - kaum daß der Falklandkrieg beendet ist - die Argentinier erneut mit schmuckem Kriegsgerät. Die Engländer zieren sich da noch etwas. Bei ihnen dürfte die Erinnerung noch zu frisch sein. Die USA "schotten sich gegen Rüstungsimporte aus Europa ab" (Weser-Kurier, 24.12.82), indem sie eine "Spezialmetall-Klausel" wieder in Kraft setzen. Und die Japaner erhöhen ihren Verteidigungshaushalt, nicht ohne auf die Importrestriktionen für Rüstungsimporte zu verweisen. Die hiesigen Werften haben sich also auf eine Rüstungsproduktion einzustellen, die ihnen mal ein Super-Geschäft und mal eine "Flaute" beschert; die auf jeden Fall

35

40

eine Kontraktion der Werft-“Kapazität” mit sich bringt; die es ihnen zur Auflage macht, ihr Warenangebot zu “diversifizieren”, um die Lücken zu stopfen, die zwischen den Rüstungsauftragsschüben entstehen; und die dabei sehr geschäftsmäßig vorzugehen hat. Auch die Aufrüstung der restlichen Staatenwelt dringt nicht das “Ersatzbeschäftigungsprogramm”, welches die Werftenwelt wieder aufatmen lassen würde.

In den “Knechtsnationen” des Imperialismus, den Ländern der “3. Welt”, macht sich der international kontrahierende Kredit empfindlich bemerkbar. Ihre Rüstungskäufe haben die Eigenart, daß sie auch mit dem Einkauf von U-Booten, Schnellbooten oder Fregatten zugleich die Kaufmittel beschaffen müssen; eine Eigenart, die solange in den imperialistischen Staaten als doppeltes Geschäft verbucht wurde, wie die Kreditwürdigkeit der “3.-Welt-Länder” von den westlichen Banken nicht in Frage gestellt wurde. Länder wie Argentinien, Chile oder Brasilien, deren Zahlungsfähigkeit und damit Kreditwürdigkeit neuerdings von der Bankenwelt sehr grundsätzlich in Zweifel gezogen wird, taugen zwar weiterhin als Abnehmer von Rüstungsgütern, sind auch von der NATO zur Bestückung mit strategisch bestimmtem Kriegsmaterial vorgesehen, doch ist neuerdings die Bündnisentscheidung über weitere Aufrüstung dieser “befreundeten Staaten” mit einem “Streit” über die Beteiligung der “Herrennationen” an den von ihnen zu tragenden (Kredit-)Kosten verbunden. Das doppelte - weil für Banken und Werften gleichermaßen geltende - Geschäft mit dem Rüstungsexport, an welchem auch der Staat sein Interesse hatte, stellt sich unter den Konditionen einer Weltwirtschaftskrise erheblich weniger lukrativ dar: Das Geschäft der hiesigen Werften geht nicht mehr Hand in Hand mit einer *Entlastung*, sondern umgekehrt Hand in Hand mit einer *Belastung* des Nationalkredits. *Exportbürgschaften* an solche Staaten, deren Zahlungsunfähigkeit nur nicht offiziell von der Bankenwelt und dem IWF exekutiert wird, liegen nicht mehr wie früher im Interesse des um seinen Nationalkredit besorgten Staates. Diese Sorte von Staatsaufträgen findet nicht mehr wie früher so ohne weiteres seine Kreditgeber in der Bankenwelt. Und deswegen werden sie erst wieder eine Geschäftsangelegenheit für die Werften, sofern im Bündnis mit dem Beschluß über die Belieferung dieses “3.-Welt-Staates” zugleich die Finanzierung “geregelt” worden ist. Die Werften sind natürlich sehr erfinderisch, um den potentiellen Geldgebern solche Geschäfte als in ihrem eigenen Interesse liegend - d.h. für die Abwicklung des Ost-West-Gegensatzes taugliche - vorzustellen. Blohm und Voss, die sich die dickste Scheibe aus dem Argentinien-“Kuchen” herausgeschnitten hatte, berichtete im September ,82 über “vielversprechende internationale Gespräche über Neubaufträge für Marineeinheiten”, und vergaß dabei nicht, besondere Vorteile der bisherigen Lieferungen herauszustreichen:

“Die Aufträge aus Argentinien seien seinerzeit gegen schärfste Konkurrenz aus England und Italien hereingeholt worden und sonst in eines dieser beiden Länder vergeben worden. Das gelieferte Waffensystem sei europäisch: Die Kanonen stammen aus Italien, die Raketen aus Frankreich und Italien, die Elektronik überwiegend aus Holland; der Lieferteil der Bundesrepublik bei diesem System betrage nur etwa 50 Prozent. Die Russen, jetzt größter Abnehmer argentinischer Agrarerzeugnisse, hätten wiederholt angeboten, dafür Waffen zu liefern.” (Frankfurter Allgemeine Zeitung, 27.9.82)

...und ihre Abwicklung

Daß Jammern in die Abteilung “public relations” gehört, weiß auch ein Werftkapitalist: Statt entsprechend der von ihm beschworenen Katastrophe sein Geschäft einzustellen, schaut er, daß sich neue Verwendungsmöglichkeiten für sein Kapital finden lassen.

Zivile Mehrzweckwaffen

5

Das stockende Geschäft auf dem zivilen und dem staatlichen Sektor versucht er durch das Angebot einer Kombination beider Abteilungen neu anzukurbeln. Dabei weiß er, daß dadurch nicht plötzlich mehr Schiffe verlangt werden. Vielleicht läßt sich aber in vermehrtem Maße staatliche Förderung für den Bau ziviler Schiffe gewinnen, wenn er sie mit abrufbarer militärischer Tauglichkeit versieht, die den Staat unter dem Titel “Kostensparnis” interessieren könnte. So propagieren die Reeder:

10

Ziel einer “deutschen schiffahrtspolitischen Gesamtstrategie... sollte sein, einerseits einen möglichst großen Kernbereich von Schiffen unter deutscher Flagge international wettbewerbsfähig zu halten und weiter auszubauen, andererseits aber den Standort deutscher Schiffahrt unter fremden Flaggen im Rahmen einer deutschen Schiffahrtspolitik entsprechend dem Beitrag dieser Schiffe zu deutschen gesamtwirtschaftlichen Interessen, neu zu definieren. Dies bedeutet auch die Entwicklung eines Instrumentariums (!), das sicherstellt, daß auch deutsche Schiffe unter fremden Flaggen der Bundesrepublik in einem Notstands- und Krisenfall zur Verfügung stehen.” (Kehrwieder, 10/82) (2 Sätze, 7 x Deutschland, beachtlich!)

15

20

Die Reederfirma hat dabei nicht nur an den Falklandkrieg gedacht, in welchem bekanntlich Luxusdampfer ihre Tauglichkeit als Truppentransporter unter Beweis gestellt haben. Sie wollten vor allem darauf hinweisen, daß sie um die Bedeutung des Mehrzweckfrachters als *Mehrzweckfrachter* wissen (für den Airbus gilt dasselbe), der sich auch dann für die imperialistische Bereinigung der “Notstands- und Krisenfälle” verwenden läßt, wenn er den hiesigen Reedern gerade unter fremder Flagge die höchsten Erträge verschafft. Es müssen eben nur die entsprechenden “Instrumente”, die ja für “Notstands- und Krisenfälle” längst geschaffen sind, in ihrer Geltung auf fremde Staaten ausgedehnt werden. Ein Widerspruch zwischen Eigentum und Beflagung sollte sich doch bei diesen “Billigflaggenländern” wie Liberia, Nigeria usw. zugunsten des (deutschen) Eigentums, entscheiden lassen, wenn der Notstand beschlossen wird.

25

30

Die Werften denken nicht allein an diese inoffizielle und als zusätzliche immer mitverplante Transportkapazität, wenn sie an weitere Aufträge denken. Für Blohm und Voss berichtet der Vorstandssprecher, daß für

5 “die nähere Zukunft das hohe Beschäftigungsniveau nicht durchgehalten werden (könne).
Neue Aktivitäten in anderen Bereichen, so der Bau schwerer Industrieroboter (vor allem
für die Automobilindustrie), würden voraussichtlich nur gerade ausreichen, Auftrags-
rückgänge in der Diversifikation aufzufangen. Wenn vorgeschlagen werde, künftig auf
Marineaulträge zu verzichten und statt dessen Windmühlenflügel und andere alternative
Energieerzeugungsanlagen zu fertigen (Heizkraftwerke baut man bereits), so zweifle man
an der Einsichtsfähigkeit oder dem guten Willen der Initiatoren solcher Ideen, meinte
Budczies zu Vorschlägen eines Arbeitskreises alternativer Fertigungen von IG-Metall-
Mitgliedern für Blohm und Voss. Zwei Drittel des jetzigen Auftragsbestandes stammen
10 aus der marinen Wehrtechnik; außerdem steckt Wehrtechnik im Maschinenbau-
Auftragsvolumen von 600 Mio. DM.” (Frankfurter Allgemeine Zeitung, 27.9.82)

Bei dieser Wehrtechnik handelt es sich um die Fertigung von *Panzerteilen*, die den
“Maschinen”(!)-Bau ziemlich gut auslasten.

15 Die Umstellung der Werften von reinen Neubauwerften auf solche, die neben dem Neubau gerade
den Umbau, die Reparatur und den Maschinenbau verstärken, heißt eben nur, daß
“Einfallsreichtum” gefragt ist, wenn der Staatsauftrag erledigt werden soll, Werftkapazität
durchaus als auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig zu erhalten. Dabei orientiert sich noch jede
Werft in ihrer “Diversifikation” an Produkten, die ein *Geschäft* zu werden versprechen. Und da
sind die “Absatzchancen” für Panzerteile sicherlich größer als die für Windmühlenflügel, die für
20 Gasturbinen, mit denen der Bremer Vulkan in das Erdgas-Röhren-Geschäft für General Electric
einspringen will, sicherlich vielversprechender als die für umweltfreundliche Kleinkläranlagen.
Und wenn die Alternativ-Metaller von MBB/VFW in Bremen eine ganze Produktpalette, nach
dem Prinzip “Aus Schwertern werden Büroklammern” zusammengedacht, vorstellen und noch
stolz darauf verweisen, daß deren Fertigung dem Luftfahrtkonzern durchaus auch Einsparungen
25 im Lohnkostenbereich beschert, dann wollen sie sich sicherlich nicht gegen die
Geschäftsnotwendigkeiten versündigen. Ihre alternative Produktpalette ist daher auch nicht als
Alternative zum Kriegsgerät, sondern gleich als *ergänzendes Auslastungsprogramm* für die
Rüstungsbetriebe gedacht.

Fusionen

30 Um den weiteren Abbau von “Überkapazität” kommen die Werften nicht herum. Ob diese
Entwertung von Kapital durch die Schließung der einen oder anderen Werft oder durch Fusion
abgewickelt wird, wie dies jetzt die Franzosen mit dem Zusammenschluß der 5 französischen
Werften zu 2 großen Konzernen vorgemacht haben, ist die einzige Frage, eine Frage, für die sich
35 der Staat nicht nur als ideeller Gesamtkapitalist, also auch Subventionszahler, sondern auch als
auftraggebende Gewaltmaschinerie interessiert und mitzuständig erklärt. Erfolgreiches Vorbild für
eine “Flurbereinigung” bei den Werften bietet das “Fusionsmodell” MBB/VFW, mit dem die
Luftfahrtindustrie praktisch zu einem *national* (nur noch Dornier bleibt mit geringem Anteil)
konkurrenzlosen Konzern zusammengefügt wurde.

40 Zweck dieser durch staatlichen “Zuspruch”, - Subventionsentzug für neue zivile Projekte bei
VFW und neue Subventionen für ihre Abwicklung bewerkstelligten Fusion war gerade nicht die
Vergrößerung des Kapitals als Mittel der Durchsetzung innerhalb der Flugzeugkonkurrenz,
sondern umgekehrt diente die 1981 unter Dach und fach gebrachte Fusion dem Abbau von

nationalen ,Über- bzw. Doppelkapazitäten, also der Herstellung verbesserter Chancen auf dem Weltmarkt durch *Reduzierung* und Effektivierung der nationalen Luftwerftkapazitäten. Werksätenverlagerung, Zweigwerkauflösung und die Entlassung von einigen tausend Arbeitern und Angestelltenehört zu dieser Sorte Fusion ebenso dazu wie eine neue Rationalisierungswelle im Bereich der Fertigung.

Für die Schiffswerften ist ähnliches seit Jahren im Gespräch. Und in Bremen wird die "Flurbereinigung" bereits vor der Fusion vorgenommen: Zwischen den drei Bremer Großwerften findet nicht nur weitgehende Arbeitsteilung statt, werden Schiffsbauer unter den Werften ausgeliehen, sondern sind bereits Werkstätten und ganze Abteilungen geschlossen worden, die nach erfolgter Fusion ohnehin der "Unternehmensstraffung" zum Opfer gefallen wären. Das hat in den letzten 6 Jahren in Bremen mehr als 7000 Schiffsbauern das Einkommen gekostet und von den verbleibenden 14000 ist auch nur noch im Konjunktiv die Rede.

Die Frage für die beteiligten Unterabteilungen des BRD-Staates lautet eben nur, ob bzw. in welchem Maße Bremen, Hamburg oder Kiel auf Teile des städtischen Wirtschaftspotentials verzichten müssen. So wurde etwa der Bremer Vulkan dadurch "gerettet", daß die Stadt Bremen mit einem Aktienpaket in die Werft einstieg - unter der Voraussetzung, daß sich der holländische Hauptaktionär Thyssen-Bornemisza nicht vor Ende 1983 von seinem Paket trennt. Und in Schleswig-Holstein hat man sich um die Jahreswende herum entschlossen, die vom Bund nicht gewährte Aufstockung des Reederhilfe-Fördersatzes aus Ländermitteln zu leisten, was den "kleineren" Stadtstaaten "erhebliche Wettbewerbsnachteile" (Weser-Kurier, 19.12.82) gebracht haben soll.

All dies sind die jedesmaligen Gelegenheiten für die ortsansässigen Gewerkschaftsfunktionäre, sich in diese Konkurrenz zwischen den großen Städten um die "Erhaltung von Schiffsbaukapazitäten" einzumischen - eine Konkurrenz, der es ausschließlich um den eigenen Stadtsäckel geht. Ihre nationalistischen Beschwerden über die Japaner, Koreaner oder Taiwanesen, die "uns die Arbeitsplätze durch subventionierte Billigangebote" wegnehmen, komplettieren die Gewerkschafter dann durch eine internationale Nord-Süd-Konkurrenz (Bayern-Bremen bei MBB/VFW oder Bremen/Hamburg gegen Kiel). Da ist sogar schon mal der eine oder andere "Streik" für den Bau von U-Booten für Chile (wie bei HDW in Kiel) fällig, wenn sie einen von ihnen erfundenen knappen Arbeitsplatzfonds für "ihre" Stadt bzw. "ihren" Stadtstaat in Beschlag nehmen wollen.

Absolute Lohndrückerei: Beispiel Bremer Vulkan

Für den freien Umgang der Werften mit ihren Belegschaften ist damit gesorgt. Der Bremer Vulkan etwa machte sich jüngst für "Anschlußaufträge" - ohne neue Rationalisierungsinvestitionen zu tätigen - so zurecht, daß er ein "Sparprogramm" recht einseitiger Natur verabschiedete. 50 Millionen DM sollten eingespart werden, um die Produktionskosten je Stunde auf ein Niveau zu senken, welches für die Erledigung von vorliegenden Aufträgen zu festen Preisen wieder Gewinne versprach. Es bot sich bei dieser Absicht als Methode die absolute Einsparung von Lohnkosten an, welche ihre zusätzliche Verringerung nie ausschließt. Die Werft ging allseitig vor: Zunächst

wurden *Entlassungen* vorgenommen. Alles in allem wurden 500 Arbeitsplätze für überflüssig erklärt.

Die Abwicklung der Entlassungen benutzte die ganze Bandbreite von Sozialplan bis über aUe Tricks der “natürlichen Fluktuation”. Diese Arbeiter wurden nicht gefeuert, weil rationalisiert und Serien hochgefahren werden; sondern sie wurden einkommenslos gemacht, damit die *eingeschränkte* Produktion und Konstruktion profitabel läuft. Zusätzlich wurde den Verbleibenden der Akkord um 20% gekürzt, - was im Durchschnitt 200 DM je Werftarbeiter ausmacht. Nicht einmal der Schein wurde mehr gewahrt, diese *Lohnsenkung* sei gerechte Konsequenz irgendwelcher Umstellungen in der Produktion. Der Betrieb wollte Kosten verringern und bediente sich beim Lohn der Leute. (Denen wurde also der Lohn nicht dafür beschnitten, damit sich eine neue Fertigung *s o richtig* lohnt, sondern umgekehrt und *absolut* deswegen, weil sie sich *nicht mehr s o richtig* lohnt). Fremdfirmen wurden die Aufträge gekündigt und korrespondierend bestehende *Mehrarbeitsregeln* bekräftigt. Die Vulkanesen werden also in Zukunft nicht deswegen Überstunden klopfen, weil der Betrieb wegen der guten Auftragslage seine Fertigstellungstermine knapp kalkuliert hat, sondern weil der Betrieb seine noch vorhandenen Aufträge mit radikal verringertem Belegschaft abwickeln will.

Die unterschiedlichen Gründe für dieses Sparprogramm der Werft könnten den Vulkanesen egal sein. Der Werft sind sie es nicht. Was man an der Art und Weise ablesen konnte, wie der Werftvorstand dieses Programm durchsetzte: als Erpressung in zweierlei Richtung. Erstens gegenüber dem Betriebsrat und der Belegschaft und zweitens gegenüber dem Senat der Hansestadt Bremen. Das Erpressungsmittel: ,Wir müssen die Werft schließen, wenn es uns nicht gelingt, über die Senkung des absoluten Teils der Lohnkosten an den Produktionskosten die Abwicklung von Neuaufträgen profitabel zu gestalten.’

Die “Erpressung” zog. Erstens gegenüber dem Betriebsrat sowieso, dem nichts über die Erhaltung der Werft geht. Und zweitens gegenüber den politischen Instanzen: Die weitere Bezuschussung der Werft durch die Hansestadt, die ein Viertel des Aktienkapitals gleich selbst besitzt, war dann auch kein Problem mehr, nachdem Betrieb und Betriebsrat mit Interessenausgleich und Sozialplan das Lohnkostensparprogramm erfolgreich unter Dach und Fach gebracht hatten.

Ein Kapitalschnitt brachte die Entwertung des fiktiven Kapitals, indem der Nominalwert der Aktien an ihren erheblich gesunkenen Kurswert angepaßt wurde. Neues Kapital wurde von den Großaktionären Thyssen-Bornemisza und von der Hansestadt Bremen in Höhe von 26 Mio. aufgebracht, die damit klarstellten, daß Zuschüsse zum Werftkapital auf keinen Fall Zuschüsse zu “überflüssigen” Lohnkosten sind. Damit waren dann die vorliegenden zivilen Aufträge endgültig gesichert, sprich: ihre Erledigung versprach ein Geschäft zu werden.

Nach solchen Operationen besteht für niemanden mehr ein Grund, sich über die unlautere Konkurrenz in Fernost zu beschweren. Das vom Betrieb und der Gewerkschaft beschlossene Sanierungsprogramm für den Vulkan enthält die passende Antwort auf die “Preisbrecher” mit den “Schlitzaugen”. Was die ihren Werftarbeitern zumuten, das kriegen wir schon lange hin, heißt die Devise. Anders formuliert: Es mögen zwar die Koreaner oder Japaner im *Wert* ihrer Arbeitskraft weit unter dem Wert ihrer westdeutschen Kollegen stehen, dafür lassen “wir” uns aber beim

“Herunterdrücken des Arbeitslohnes unter seinen Wert..., eine der bedeutendsten Ursachen, die die Tendenz zum Fall der Profitrate aufhalten” (K III, 245), nicht lumpen.

Kapitalisierung unter Staatsaufsicht

- 5 Wenn von der Werftkrise in Bremen, Hamburg oder Kiel die Rede ist, ist allein von
Arbeitsplätzen, von der Bedeutung einer Werft für die Region, von den Dumpingpreisen der
Südkoreaner oder davon die Rede, daß “Bonn” die Stadtstaaten im Stich lasse. Was mit der
Werftkrise tatsächlich abgewickelt wird, kommt nicht zur Sprache: Die gegenwärtige Entwertung
10 des Werftkapitals findet unter sorgfältiger Begutachtung durch den Staat statt, weil es ihm auf ein
leistungsfähiges Produktionspotential für Rüstungsgüter, die - nicht nur - seine Marine braucht,
beträchtlich ankommt; und zwar gerade weil er den Werften, denen es an entsprechenden zivilen
Geschäftsgelegenheiten zur Zeit ermangelt, nicht schon deshalb neue Rüstungsaufträge
verschaffen will. Nicht daß es ein großes Geheimnis wäre, was auf dem Bremer Vulkan, der HDW
oder bei Blohm und Voss so gebaut würde; nicht, daß der BRD-Staat sich um die
15 Gemütsverfassung seiner Bürger sorgen müßte, würde er diesen Zweck in die Welt
hinausposaunen. Der Grund ist ein anderer: Bei der Abwicklung der Werftkrise unterwirft der
Staat das hiesige Werftkapital den Kriterien der Konkurrenz auf dem Weltmarkt, setzt also als
Maßstab für seine, mit “Geld und guten Worten” begleitete praktische Intervention in die
Entwertung des nationalen Werftkapitals allein die Kriterien der Marktwirtschaft an. Weil es ihm
20 um seine Werften als Teil des nationalen Kapitals zu tun ist, besteht sein
Krisenbewältigungsprogramm in Maßnahmen, welche die Konkurrenz unter den Werften nicht
etwa aussetzen, sondern befördern. Und indem er nationale Werftkapazität sichern hilft, die auch
auf dem Weltmarkt mithalten kann, sichert er sich gerade jene Kapazität, die er für seine
Fregatten, U-Boote und Minenräumer braucht.
- 25 Gerade in diesen Rüstungsbetrieben ist also auch zu studieren, daß das staatliche
Rüstungsprogramm den Arbeitern eben nicht erst zu schaffen macht, wenn der Einsatz des teuren
Geräts angesagt ist. Entlassungen größerer Kontingente der Arbeiterarmee, wenn Aufträge
fertiggestellt und neue nicht hereingeholt sind, und die durchgesetzte absolute Verelendung durch
Lohnabbau, auf deren Basis die gelegentliche Wiedereinstellung von (Leih-)Arbeiterkolonnen zur
30 Abwicklung eines neuen Auftrags sich besonders günstig darstellt, dazu die Erpressung zu
Mehrarbeit, welche den Lohn gleich noch einmal relativ drückt, führen gerade an der Produktion
der Freiheitsverteidigungsinstrumente sehr anschaulich vor, daß sich für den Lohnarbeiter nur
eines lohnt: die Abschaffung der Freiheit, die mit diesen Instrumenten verteidigt wird.