
In den Stürmen der Transformation

Zwei Werften zwischen

Sozialismus und EU

Das Werftenkollektiv

edition suhrkamp

SV

In den Stürmen der Transformation

Zwei Werften zwischen

Sozialismus und EU

Das Werftenkollektiv

edition suhrkamp

SV

Ulf Brunnbauer/Piotr Filipkowski/Andrew Hodges/Stefano Petrunaro/
Philipp Ther/Peter Wegenschimmel

In den Stürmen der Transformation

Zwei Werften zwischen Sozialismus und EU

Suhrkamp

Zur optimalen Darstellung dieses eBook wird empfohlen, in den Einstellungen *Verlagsschrift* auszuwählen.

Die Wiedergabe von Gestaltungselementen, Farbigkeit sowie von Trennungen und Seitenumbrüchen ist abhängig vom jeweiligen Lesegerät und kann vom Verlag nicht beeinflusst werden.

Zur Gewährleistung der Zitierfähigkeit zeigen die grau gerahmten Ziffern die jeweiligen Seitenanfänge der Printausgabe an.

Um Fehlermeldungen auf den Lesegeräten zu vermeiden werden inaktive Hyperlinks deaktiviert.

eBook Suhrkamp Verlag Berlin 2022

Der vorliegende Text folgt der 1. Auflage der Ausgabe der edition suhrkamp 2798.

Erste Auflage 2021

edition suhrkamp 2798

© Suhrkamp Verlag Berlin 2022

Alle Rechte vorbehalten, insbesondere das der Übersetzung, des öffentlichen Vortrags sowie der Übertragung durch Rundfunk und Fernsehen, auch einzelner Teile.

Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form

(durch Fotografie, Mikrofilm oder andere Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Für Inhalte von Webseiten Dritter, auf die in diesem Werk verwiesen wird, ist stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber verantwortlich, wir übernehmen dafür keine Gewähr. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar.

Umschlag gestaltet nach einem Konzept

von Willy Fleckhaus: Rolf Staudt

eISBN 978-3-518-77311-6

www.suhrkamp.de

Inhalt

Cover

Titel

Impressum

Inhalt

1. Auf Grund gelaufen: Die lange und große Transformation

Polanyi vs. Fukuyama

Verlauf der Reformen und Paradoxien der Privatisierung

Vergleichende und globale Unternehmensgeschichte

Anmerkungen zur Labour History

Methoden und Quellen

2. Stets nah am Kentern: Eine Betriebsgeschichte zweier Werften

Globale Zyklen und die spätsozialistische Transformation

Das Vorspiel: Die Entwicklung der beiden Werften bis zum Ölpreisschock

Krise und gescheiterte Lösungsversuche in den Siebzigern

Am finanziellen Abgrund

Fortgesetztes Durchwursteln im Postsozialismus

Auftritt der EU, Abtritt der Werften

Nachleben

3. Ein sicherer Hafen? Die Rolle des Staates in der Transformation

Die porösen Grenzen der Werften

Mäandernder Leviathan

Legitimierungsrhetoriken und soziale Schutzmechanismen

Vom Schulden- zum Schuldmanagement

4. Zusammengeschweißt: Gemeinschaftsbildung in der Werft

Die Subkultur von Uljanik und die Stocznia Gdynia als Lebensmittel- und Freizeitkooperative

Die Multifunktionalität der Werft: Wohnungen, Sport und Wohlfahrt

Den Kollaps überwinden: Schiffbau, Hierarchien und die Sehnsucht nach Gemeinschaft

Zerbrechende Gemeinschaften: Eine Annäherung in Metaphern

5. Wertschöpfungen: Schiffe, Arbeit und die Produktion von Bedeutung

Der veränderte Wert der Industriearbeit: Vom Kommunismus zum Postsozialismus

Arbeitsethos und Solidarität in der Vergangenheit

Risse und Kompromisse: Neue soziale Werte und Wirtschaftspraktiken

Neue Horizonte in den alten Industrielandschaften

6. Kiel oben? Zur Zukunft des Schiffbaus in der EU

China und die Verortung der Transformation

Die verborgene Lebbarkeit der Transformation

Die Temporalität der Transformation

Nach der Hegemonie des Neoliberalismus

Nachwort

Dank

Anmerkungen

1. Auf Grund gelaufen: Die lange und große Transformation
2. Stets nah am Kentern: Eine Betriebsgeschichte zweier Werften
3. Ein sicherer Hafen? Die Rolle des Staates in der Transformation
4. Zusammengeschweißt: Gemeinschaftsbildung in der Werft
5. Wertschöpfungen: Schiffe, Arbeit und die Produktion von Bedeutung
6. Kiel oben? Zur Zukunft des Schiffbaus in der EU

Nachwort

Ausgewählte Literatur

Quellen

Genutzte Archive

Tages- und Wochenzeitungen

Branchen- und Betriebsmagazine

*Verzeichnis der zitierten Interviews mit (ehemaligen) Beschäftigten
der beiden Werften*

Bildnachweise

Register

Informationen zum Buch

7 | 1. Auf Grund gelaufen: Die lange und große Transformation

Im polnischen Gdynia zeigt sich die Transformation von ihrer sonnigen Seite. Weiß und Blau sind die Farben dieser Stadt, der unzähligen Möwen, die am Himmel fliegen, der Segelschiffe, die zu Hunderten im Hafen liegen, der Segelschuhe ihrer sichtlich zufriedenen Besitzer. Sogar das Meerwasser ist nicht mehr trüb und muffelig wie zu Zeiten des Staatssozialismus, sondern blassblau und dank des Klimawandels spürbar wärmer als früher. Im alten Hafen von Gdynia wird kaum noch ent- und beladen, auch nicht produziert, sondern vor allem konsumiert. Die Angebotsökonomie der Ostseestadt hält für jeden Geldbeutel und Geschmack etwas bereit, von Fritten bis zur gehobenen mediterranen Küche, von kleinen Kappen für den Sonnenschutz bis zu weißen Leinenhosen, von billigen Privatzimmern im Hinterland bis zu einer Suite in einem der 38 Stockwerke des »Sea Tower«. Im Vergleich zu diesem 141 Meter hohen Wohnturm wirkt sogar das nahe Riesenrad winzig, das ebenfalls einen perfekten Blick über die Werftanlagen und den Hafen bietet, über den einst die illegalen Druck- und Kopiermaschinen geschmuggelt wurden, mit denen die Gewerkschaft Solidarność 1980/81 von der Ostseeküste aus Anhänger im ganzen Land mobilisierte.

Heute legen täglich noch zwei, drei größere Fährschiffe an, dementsprechend sind die Kräne des Hafens und der Werft in den Hintergrund gerückt. Komplette Frachter und Tanker werden in Gdynia nicht mehr gebaut. Seit der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise von 2008/09 und der damit einhergehenden Pleite der großen Werft Stocznia Gdynia S. A. beschränkt 8 sich der Schiffbau auf kleinere Firmen sowie auf Spezialaufträge, Reparaturen und die Herstellung einzelner Komponenten wie Schiffsbrücken. Das kann, wie im zweiten Kapitel

dieses Buches gezeigt wird, profitabel sein. Doch diese Firmen sind aus der öffentlichen Wahrnehmung verschwunden, »Kohle und Stahl«, das Paradigma der *Trente Glorieuses* im westlichen Europa sowie des Staatssozialismus, prägen die lokale und regionale Ökonomie nicht mehr.¹

Den Umstieg auf Tourismus und Dienstleistungen mag man als gelungenen Strukturwandel sehen; in der Tat steht Gdynia bei ökonomischen Indikatoren wie dem Bruttoinlandsprodukt pro Kopf, dem Wirtschaftswachstum oder der Arbeitslosigkeit besser da als beispielsweise Bremerhaven, Rostock und Teile des Ruhrgebiets.² Doch die fast dreihundert Meter langen und turmhohen Schiffe, mit denen die Werft gemäß den Auftragsbüchern zum sechstgrößten globalen Schiffsproduzenten aufstieg, fehlen auch in einem weiteren Sinne. Sie waren Symbole der industriellen Moderne und Gegenstand ihrer »Lebenszyklusrituale«: Kiellegung, Stapellauf, die Schiffstaufe und die Jungfernfahrt ordneten die Arbeit auf den Hellingen und waren große öffentliche Ereignisse, bei denen die Verbindung der Werft mit der sie umgebenden Gesellschaft, oft auch der Politik, höhere Weihen erhielt. All das gehörte in der Volksrepublik Polen, als die Werft nach der Pariser Kommune benannt war, und in der folgenden Dekade, als sich die Stadt Gdynia und das gesamte Land zu einer Marktwirtschaft transformierten, zum Alltag am Meer. Die Schiffe standen für die Integration in die moderne Welt – ganz praktisch, da ungefähr neunzig Prozent des globalen Handelsvolumens per Schiff transportiert werden, aber auch symbolisch.³

Die Schiffbauer in Gdynia waren nach dem Ende des Kommunismus stolz auf eine scheinbar erfolgreiche Transformation, die ihnen die Tür in die EU öffnete. Doch nach der Börsen⁹krise und den Terroranschlägen von 2001 ging die Nachfrage im globalen Schiffbau kurzzeitig zurück. Der Beitritt Polens zur EU 2004 war ebenfalls folgenreich für die Schiffbauer an der Ostsee, denn er führte schon vorab zu einer schrittweisen Aufwertung des polnischen Złoty, was die Schiffe für internationale Kunden teurer und die Gewinnspanne kleiner machte. Außerdem galt mit dem EU-Beitritt nun auch in Polen ein neues wirtschaftspolitisches und regulatorisches Regiment: Die Brüsseler Wettbewerbshüter schoben staatlichen Beihilfen

für defizitäre Industriebetriebe einen Riegel vor. Die restriktive Beihilfepolitik sollte unfaire Konkurrenz auf dem europäischen Binnenmarkt unterbinden, blendete dabei aber den globalen Wettbewerb aus, in dem nicht für alle Player dieselben Bedingungen gelten. Dies und nicht so sehr die globale Finanz- und Wirtschaftskrise führte direkt in den Bankrott der Werft in Gdynia im Jahr 2009.

Die ökonomischen Transformationen, die Gdynia nach dem Ende der Planwirtschaft und dem Beitritt Polens zur EU erlebte, spiegeln sich deutlich im Straßenbild: Aus der 250 000 Einwohner zählenden Arbeiterstadt ist eine Touristenmetropole geworden. Man muss sehr weit in das Industriegebiet rund um das 1976 errichtete Trockendock fahren, um einen Arbeiter im Blaumann anzutreffen (in diesem Jahr wurde auch das Komitee zur Verteidigung der Arbeiter, Komitet Obrony Robotników, gegründet, eine Keimzelle der Gewerkschaftsbewegung Solidarność). Frauen sieht man dort so gut wie gar nicht mehr. Nach dem Wegfall der sozialistischen Arbeitsmarktpolitik waren Frauen in der Industrie nicht mehr gefragt. Umso mehr weibliche Beschäftigte sind in den vielen Dienstleistungsbetrieben anzutreffen, die in Gdynia nach 1989 wie die sprichwörtlichen Pilze aus dem Boden geschossen sind. Ist demnach der Umbruch von einer Industrie- zu einer Dienstleistungsgesellschaft in Polen und im postkommunistischen Europa nichts 10 anderes als eine wie im Zeitraffer verlaufende nachholende Entwicklung, quasi ein verspäteter Strukturwandel, analog zu jenem in Westeuropa? Wir werden in diesem Buch argumentieren, dass die postsozialistische Transformation nicht nur spürbar schneller und chaotischer verlief als der von Lutz Raphael untersuchte Strukturwandel in Westeuropa, sondern aufgrund der Breite und Tiefe des Wandels auch seine eigene Qualität hatte.



11 Karte 1: Lokalisierung der beiden Fallstudien.

Die speziellen Dynamiken und Ambivalenzen der postsozialistischen Transformation, ihre spezifischen Logiken sowie Folgen für die gesamte EU lassen sich besser verstehen, wenn man mehr als einen Standort und ein Land untersucht.

Auch im kroatischen Pula im Süden der Halbinsel Istrien, unserer zweiten Fallstudie, können Touristen stillstehende Kräne einer einst großen, stolzen Werft bestaunen. Sie hieß Uljanik und produzierte 163 Jahre lang Schiffe, bis sie 2018 pleiteging. Aufgrund der zentralen Lage der Kräne direkt vor der Altstadt entschied sich die Stadtverwaltung für eine ästhetische Aufwertung. Am Abend werden die Kräne bunt beleuchtet und bestimmen nun zusammen mit dem perfekt erhaltenen Augustus-Tempel und dem römischen Amphitheater die touristische Kulisse.



12 Abb. 1: Die Werft Uljanik in der Bucht von Pula (1962). Die Docks und Schweißhallen auf der namensgebenden Oliveninsel (vom italienischen *olivio*) bildeten das Herz der Werft.

Es ist kein Zufall, dass der zeitliche Abstand der Insolvenzen der beiden Werften zum EU-Beitritt Polens und Kroatiens in den Jahren 2004 bzw. 2013 nahezu gleich ist. In beiden Fällen machten die geänderten Rahmenbedingungen, insbesondere die stringenten EU-Wettbewerbsregeln, das bisherige Geschäftsmodell obsolet, sich im Notfall oder auch über längere Strecken von der Staatskasse alimentieren zu lassen. Ging die schwerindustrielle sozialistische Moderne also erst mit der Mitgliedschaft zum europäischen Binnenmarkt zu Ende? Anhand der beiden Fallstudien,

die sowohl eine konkrete Verortung des Transformationsprozesses als auch die Untersuchung seiner globalen Verlinkungen erlauben, formulieren wir die These, dass der EU-Beitritt zwar nicht das »Ende der Geschichte«, aber das Ende des Postsozialismus einläutete.

Für Kroatien bedeutet die Pleite der Werft in Pula im Jahr 2018 (und parallel dazu einer zweiten großen Werft in Rijeka, die zum selben Konzern gehörte) einen weit härteren volkswirtschaftlichen Schlag als für Polen. Der Schiffbau machte zu seinen guten Zeiten einen erheblichen Teil der kroatischen Industrieproduktion aus und erwirtschaftete mehr als ein Zehntel der Exporteinnahmen des Landes, das unter einer notorisch negativen Handelsbilanz leidet. Verloren ist außerdem ein Großteil der staatlichen oder durch staatsnahe Institutionen vermittelten Kredite und Garantien für die Schiffbauindustrie, die sich allein bis zum Jahr 2010 auf etwa vier Prozent des kroatischen Bruttoinlandsprodukts (BIP) beliefen.⁴ Die Verluste im Schiffbau haben damit ein Ausmaß, das sogar die Ausgaben an 13 anderer Länder für die »Rettung« ihrer Banken infolge der globalen Finanzkrise von 2008/09 überschreitet.

Im Alltag der 60 000-Einwohner-Stadt Pula ist vom Ende der 1856 im Kaiserreich Österreich gegründeten Werft jedoch weniger zu spüren, als zu befürchten war. Getreu dem einstigen Motto: »Wenn sich Uljanik erkältet, hustet die ganze Stadt«, hatten die Manager für den Fall einer Pleite eine soziale Katastrophe an die Wand gemalt. Dabei waren zum Schluss nicht einmal 2000 Arbeiterinnen und Arbeiter in der Werft beschäftigt, nach einem Höchststand von 8000 Betriebsangehörigen vor 1989. Doch die Zahl der von der Deindustrialisierung in die Armut beförderten Schiffbauer ist überschaubar. Viele Ingenieure und Facharbeiter haben anderswo, vor allem in italienischen und deutschen Werften sowie in anderen Industriebetrieben, einen Job gefunden. Außerdem hat der Tourismus noch stärker als in Gdynia den Schiffbau längst vom führenden Platz in der lokalen Wirtschaft verdrängt – im Falle Kroatiens auch gesamtstaatlich. Auf der Alltagsebene bedeutet dies, dass viele Eigentümerinnen und Eigentümer der einstigen Betriebswohnungen (oder von Häusern auf dem Land, die sie während des Sozialismus mit

billigen Mitarbeiterdarlehen finanzierten) heute gutes Geld mit der Beherbergung von Touristen verdienen.

Das erklärt auch, warum die Mobilisierung der Beschäftigten Uljaniks gegen die sich abzeichnende Schließung des Betriebs nach einer kurzen Protestphase rasch wieder versandete. Als der kroatische Premierminister Andrej Plenković im September 2018 nach Pula kam, um über die Zukunft der Werft zu diskutieren, erschien nur eine Handvoll Mitglieder des Protestkomitees Stožer za obranu Uljanika, um ihrem Unmut Luft zu machen. Ein paar Schaulustige, unter ihnen unsere Projektmitarbeiter, gesellten sich im Freibereich eines auf dem Forum liegenden Cafés hinzu. Trotz der einmaligen Möglichkeit, die mediale Öffentlichkeit des Landes auf sich aufmerksam zu ma¹⁴chen, folgte niemand dem Aufruf zu einer Massendemonstration – es blieb bei einem kurzen Gespräch des kroatischen Premiers mit den Aktivisten (siehe Abbildung 2).



¹⁵ Abb. 2: Besuch des kroatischen Premierministers Andrej Plenković in Pula im September 2018.

Das Ausbleiben größerer Protestwellen anlässlich des Konkurses der beiden Werften in Polen und Kroatien verdeutlicht den fundamentalen

Wandel, der mit dem EU-Beitritt einherging: Die Schließung eines bedeutenden Industriebetriebes wurde politisch durchsetzbar. Die Werften als einstige Insignien der industriellen Moderne und des Fortschritts verloren nach dem Ende des Staatssozialismus sukzessive ihre wirtschaftliche, aber vor allem auch ihre symbolische und damit politische Macht, somit auch ihre Fähigkeit, ihre Interessen als solche der gesamten Gesellschaft auszugeben. Damit sanken für die betroffenen Regierungen die politischen Kosten für den Fall der Verweigerung weiterer Staatshilfen, zumal sie den Schwarzen Peter der EU-Kommission in Brüssel zuschieben konnten. In Pula passierte dies 2019, in Gdynia war es zehn Jahre zuvor wenig anders gewesen, wenngleich die seit 2015 von der nationalkonservativen und populistischen Partei Recht und Gerechtigkeit (Prawo i Sprawiedliwość, PiS) geführte Regierung immer wieder versprach, eines Tages die nationale Werftindustrie auferstehen zu lassen und damit den Stolz der Schiffbaunation Polen wiederherzustellen.

Die erwähnten Jahreszahlen – 1976, 1981, 1989, 2001, 2004, 2009, 2013 (für Kroatien muss man 1974 für die jugoslawische Verfassungsreform, 1991 für den Zerfall Jugoslawiens und den anschließenden Krieg bis 1995 ergänzen) – deuten bereits an, dass die Transformationszeit verschiedene Einschnitte aufweist. Sie hat offensichtlich weit länger gedauert als der politische Regimewechsel im engeren Sinne. Das relativiert die Zäsur von 1989, welche die anschließend aufgekommene Transitions- und Transformationsforschung häufig als Stunde null betrachtet. Die Nachkriegszeit im östlichen Europa war kein langer ruhiger Fluss, der im Zusammen- und Umbruch von 1989 endete und sich dann in neue Kanäle ergoss.

Gegen eine solche Sicht sprechen nicht zuletzt die immer breiteren Nischen für die Privatwirtschaft im Staatssozialismus, die in den achtziger Jahren einen Kapitalismus »von unten« ermöglichten, ehe ihn die Reformpolitiker als Zukunftsverheißung verkündeten. Die steigende Bereitschaft zu radikalen Reformen sowie die bereits in den Sechzigern beginnende Integration des östlichen Europa in die Weltwirtschaft legen eine Chronologie der Transformation nahe, die deutlich vor dem

Machtverlust der Kommunisten beginnt. Die in Deutschland besonders beliebte Reduktion des Umbruchs auf ein einziges Jahr ist auch deshalb verkürzt, weil der politische Systemwandel erst im Zusammenbruch der Sowjetunion und dem Zerfall Jugoslawiens 1991 kulminierte. Istrien und Pula waren von 16den in diesem Jahr beginnenden Kampfhandlungen in Kroatien zwar nicht direkt betroffen, aber der Schiffbau und andere Branchen litten unter dem Krieg, unter anderem weil die Regierung in den folgenden Jahren andere Prioritäten setzte als die Restrukturierung der Wirtschaft und weil ein Land im Krieg die Risikobereitschaft ausländischer Investoren übersteigt.

Wann begann nun die Transformation? Zum einen ist klar, dass der fundamentale, über die Strukturen der staatssozialistischen Ordnung hinausreichende Wandel in diversen gesellschaftlichen Handlungsfeldern unterschiedlich datiert werden muss. Die Chronologie der Politik und der sozialen Proteste der unruhigen achtziger und neunziger Jahre fällt nicht notwendigerweise mit den Konjunkturwellen der Wirtschaft oder kulturellen Trends zusammen. Gleichzeitig existieren diese Zeitachsen nicht voneinander unabhängig, sondern sind verschränkt, so dass Dynamiken in einem Feld solche in einem anderen verstärken.⁵ Die achtziger Jahre treten als eine solche Periode kondensierter Veränderungsprozesse hervor, als eine Art Sattelzeit, die im Westen den Übergang zu einem postindustriellen, zunehmend neoliberal geprägten Kapitalismus markierten, während sich in den sozialistischen Staaten die systemimmanenten Widersprüche immer weiter verdichteten. Die Krisensymptome des Realsozialismus traten nicht zuletzt auf betrieblicher Ebene derart deutlich hervor, dass sie selbst der kreativste Ideologe nicht mehr der westlichen Diversion in die Schuhe schieben konnte. Markierten die siebziger Jahre den »Beginn vom Ende«,⁶ wie Marie-Janine Calic schreibt, so wurde dieses Ende in den achtziger Jahren immer unvermeidlicher – obwohl es für die Zeitgenossen ebenso wenig vorhersehbar war wie die anderen behaupteten »Enden der Geschichte« nach 1989.

Die hier behandelten Werften, so speziell diese Industrie erscheinen mag, bestätigen die Funktion der eineinhalb Jahrzehnte vor 1989 als eine Art Sattelzeit. Nach dem Erdölpreisschock von 1973/74 amalgamierten sich industriespezifische Entwicklungen, auch auf globaler Ebene, mit politischen Weichenstellungen und neuen sozialen Spannungen, welche den Boden für einen rapiden Strukturwandel in der Zukunft bereiteten. Letztlich fehlte es den sozialistischen Ökonomien an der notwendigen Flexibilität, angesichts eines sich verändernden globalen Umfelds die Produktivität zu steigern und neue Geschäftsmodelle zu entwickeln. Die Werften illustrierten die Bedeutung des Schocks von 1973/74 besser als andere Industrien, da sie unmittelbar davon betroffen waren: Als Folge des vervielfachten Ölpreises und des damit verbundenen Einbruchs des Welthandels versank der internationale Markt für Schiffe in eine lang anhaltende, erst in den neunziger Jahren überwundene Depression.⁷

Für die westlichen Ökonomien brachte diese Erfahrung einen starken Impuls zu einem sozioökonomischen Strukturwandel Richtung Dienstleistungssektor und Informationstechnologie.⁸ Die sozialistischen Länder hingegen setzten nicht zuletzt wegen der langen Planungszyklen ihre Investitionen in die Schwerindustrie fort, sie betrachteten das Kohle- und Stahl-Paradigma als alternativlos. In Gdynia war die Inbetriebnahme des Trockendocks im Jahr 1976 ein zweites Gründungsmoment nach der stalinistischen Industrialisierung. Diese milliardenschwere Investition in die Produktionstechnik markiert zugleich den Höhepunkt der von westlichen Krediten gestützten Modernisierungsversuche der polnischen Staats- und Parteiführung.⁹ Insofern steht die Pariser-Kommune-Werft pars pro toto für die Geschichte Polens und des östlichen Europa.¹⁰

Im Jahr des Ölpreisschocks beschloss das jugoslawische Parlament wiederum eine neue Verfassung und kurz darauf das »Gesetz der Vereinten Arbeit«, das einen radikalen Umbau der Unternehmen in Richtung verstärkter Selbstverwaltung vor¹⁸sah. Die Fragmentierung der Unternehmen in sogenannte »Basisorganisationen der vereinten Arbeit« brachte jedoch eine weitere Bürokratisierung mit sich und lähmte die

Geschäftsführung.¹¹ Das verschärfte in den achtziger Jahren die Krise in Pula und generell im jugoslawischen Schiffbau sowie in anderen Branchen. Die Betriebe mussten Zeit für innere Aushandlungsprozesse aufwenden, die dann für die Entwicklung zukunftsorientierter Strategien fehlte; und das in einer Phase, in der sich die wirtschaftlichen Schwierigkeiten Jugoslawiens zu einer letztlich letalen Wirtschaftskrise auswuchsen, mit hoher Inflation, steigender Arbeitslosigkeit, untragbarer Verschuldung und Illiquidität.

Unterdessen zeichnete sich in Polen rasch ab, dass die mit Kapitalimporten gestützte staatssozialistische Modernisierung die ökonomischen Probleme der Volksrepublik ebenfalls vergrößerte, anstatt sie zu lösen. Schon 1976 kam es aufgrund angekündigter Preissteigerungen und allgemeiner Unzufriedenheit zu großen Streiks und der Gründung des erwähnten Komitees zur Verteidigung der Arbeiter. 1979 setzte eine schwere Rezession ein, die es in einer Planwirtschaft theoretisch gar nicht hätte geben dürfen; das Regime ließ als politisches Ventil 1980 die Solidarność zu. Im gleichen Jahr starb Josip Tito, der allseits akzeptierte Schiedsrichter bei politischen Disputen in Jugoslawien und die charismatische Führungsfigur der Bewegung der Blockfreien Staaten. Insofern handelt es sich bei diesem Jahr erneut um eine in beiden Vergleichsfällen wirksame Zäsur. Hinzu kam der erwähnte weltweite wirtschaftshistorische Einschnitt.

Die jugoslawischen Werften spürten den globalen Einbruch bei der Nachfrage nach Transportschiffen noch mehr als die polnischen, weil sie sich zu fast hundert Prozent auf Exporte und den Weltmarkt ausgerichtet hatten. Polen orientierte sich seit dem Exportplan von Parteisekretär Edward Gierek ab 1970 19 vermehrt von der Sowjetunion und dem Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) weg und hin zu Exporten in den Westen, um dringend benötigte Deviseneinnahmen zu erwirtschaften. Dies ist angesichts der Globalisierung des Schiffbaus nicht überraschend, aber die Orientierung auf den Weltmarkt bereits während des Staatssozialismus widerspricht der weitverbreiteten Ansicht, erst nach 1989 seien die wirtschaftlichen Uhren im postkommunistischen Europa

komplett umgestellt worden. Für die staatssozialistischen Ökonomien sollte sich der mit großen Hoffnungen eingeschlagene Weg einer stärkeren Integration in den Weltmarkt als fatal erweisen, da die heimischen institutionellen Strukturen dessen Anforderungen nicht gewachsen waren. In einer längeren Perspektive lässt sich jedoch festhalten, dass damit unwissentlich der Pfad in Richtung einer intensiven Weltmarktintegration nach 1989 eingeschlagen wurde und diese damit kein Ergebnis des politischen Umbruchs war.

Auch was die Rolle des Staates im Wirtschaftsleben anbelangt, lässt sich eine den herkömmlichen Erwartungen entsprechende Vorher-nachher-Dichotomie nicht aufrechterhalten. Der Staat behielt in beiden Ländern lange Zeit seine tragende Rolle im Schiffbau, die Privatisierung der Werften begann relativ spät und war kein linearer Prozess. Die Privatisierung ist für unser Buch weder Endpunkt noch Einbahnstraße oder Idealzustand, wie es das nach 1989 verbreitete Narrativ der Transitologie »von der Planwirtschaft zur Marktwirtschaft« nahelegt. Zwischen »staatlich« und »privat« gibt es eine facettenreiche Zone der Überlappung, die wir als Signum der Transformation erachten. Wir argumentieren daher, dass Praktiken der politischen Ökonomie aus der staatssozialistischen Ära nicht einfach aufhörten, nur weil das politische Regime gewechselt hatte – hier war der Beitritt zur EU folgenreicher als der Abtritt der kommunistischen Regierungen.

Schließlich gibt es selbstverständlich lebensgeschichtliche 20 Kontinuitäten. Zwischen 1989 und 1991 gingen die beiden wichtigsten Varianten des real existierenden Sozialismus in Europa zu Ende, bald darauf beschleunigte sich im Westen der systemische Niedergang der sozialen Demokratie (und mit ihr der Sozialdemokratie), die man eines Tages vielleicht als die dritte, bürgerliche Variante des Sozialismus betrachten wird. Doch die individuellen und gruppenbezogenen Einstellungen und Handlungsweisen der Arbeiter und Arbeiterinnen, Angestellten und Führungskräfte der Werften veränderten sich selbstverständlich nicht innerhalb von zwei Umbruchsjahren, ebenso wenig wie im Westen im Rahmen des dortigen Strukturwandels nach der

ersten Ölkrise. Das kann man im Management, aber auch im Arbeitsalltag nachweisen, also in der Unternehmensgeschichte und der Arbeitsgeschichte, die wir in unserem Forschungsprojekt betrieben haben. Wir gehen deshalb von einer langen Transformation aus, die von Mitte der Siebziger bis in die jüngste Zeit reicht. Außerdem beziehen wir dabei auch das westliche Europa sowie die globalen Konjunkturzyklen mit ein.

Polanyi vs. Fukuyama

Der Begriff der Transition, wie er seit den späten achtziger Jahren verwendet wird, hat zwei Probleme: zum einen seine zeitliche und regionale Beschränkung, zum anderen schleppt er implizit ein doppeltes Telos mit. Als die Diktaturen in Südeuropa und Lateinamerika unter Druck gerieten und schließlich durch Demokratien ersetzt wurden, verwandten Politologen dafür das ursprünglich aus dem Spanischen stammende Wort »transición«. Daraus entwickelten 1990 die Ökonomen Jeffrey Sachs und David Lipton, die in Polen als Berater der ersten postkommunistischen Regierung tätig waren, die Idee der »dual tran²¹sition«, die neben dem politischen Systemwandel von Diktatur zu Demokratie den Umbau von der Plan- zur Marktwirtschaft einschloss.¹² Die Grundannahme war, ähnlich wie bei Francis Fukuyamas These vom »Ende der Geschichte«, dass die Etablierung einer liberalen Demokratie und einer unbeschränkten, freien Marktwirtschaft notwendigerweise miteinander verknüpft seien.

Der Begriff »Transition« geriet aufgrund seiner Teleologie sowie normativen Grundierung – und aufgrund der Tatsache, dass die realen Entwicklungen sich als deutlich mehrdeutiger erwiesen – bald in die Kritik. Um diese Widersprüchlichkeiten, Ambivalenzen und Unterschiede zwischen den Ländern sowie die weitergehenden gesellschaftlichen und politischen Dimensionen dieses Prozesses zu erfassen, brachten europäische Sozialwissenschaftler und Sozialwissenschaftlerinnen den Begriff der »Transformation« auf. Dieser war von der Intention her stärker prozessorientiert und nahm die Widersprüche, die unerwarteten Ergebnisse und Reibungsflächen gezielt auf. Die Konsolidierung der Demokratie sowie die universelle Durchsetzung des freien Markts (insbesondere die Privatisierung) bildeten jedoch weiterhin die Leitlinien beider Forschungsbegriffe. Denn auch die Vertreter des

Transformationsparadigmas gingen davon aus, dass nach der sogenannten Wende etwas genuin Neues entstehen würde – sie bewerteten es nur nicht so eingeschränkt positiv wie die Transitologen. Vielmehr stellte die Kritik eines ungezügelter Kapitalismus und des Verlusts der wohlfahrtsstaatlichen Komponenten des Staatssozialismus insbesondere in der Sozialanthropologie eine wesentliche Tendenz der Transformationsforschung dar.¹³

Die zeitliche Abgrenzung zum Staatssozialismus und die Vorstellung einer fundamental anderen Welt, die auf seinen Ruinen entstanden ist, sind konstitutiv für beide Forschungsrichtungen. Anhand unserer Fallbeispiele lässt sich aber auch 22 argumentieren, dass es starke Kontinuitäten gab, wie zum Beispiel das Vorhaben, mit westlichen Kapitalimporten – ab 1989 wurden sie dann als Auslandsdirektinvestitionen (Foreign Direct Investments, FDI) angepriesen – eine umfassende wirtschaftliche Modernisierung in Gang zu bringen. Auch die erwähnte (Re-)Integration in den Weltmarkt zeichnete sich im Schiffbau bereits vor dem politischen Systemwechsel klar ab. Hier hatten Jugoslawien und dann das unabhängige Kroatien zunächst einen Vorsprung, den Polen und seine Werften in den Neunzigern aber rasch aufholten.

Unser Buch lässt sich bei seinem Verständnis von Transformation daher von einem älteren Transformationsbegriff inspirieren: von Karl Polanyis *Great Transformation*, einem Werk, das seit der Jahrtausendwende aufgrund der sich häufenden Krisen des globalen Kapitalismus wieder mehr Aufmerksamkeit findet, insbesondere zur Interpretation des Wandels im östlichen Europa. Polanyi beschreibt in seinem Opus magnum überwiegend am Beispiel Englands den Übergang von der Agrar- zur Industriegesellschaft, den Aufstieg des globalen Freihandels und Laissez-faire-Kapitalismus sowie dessen soziale und politische Folgen vom späten 18. Jahrhundert bis in die Zwischenkriegszeit.¹⁴ Wir wollen hier keine stringent polanyische Perspektive einnehmen, wie es diverse Publikationen im Forschungsgebiet »Varieties of capitalism« produktiv tun,¹⁵ aber in zumindest drei Hinsichten ist sein Buch für uns eine

Inspirationsquelle: Erstens steht es für eine längere zeitliche Dimension, die Transformation nicht an politischen Einschnitten festmacht, sondern an Verschiebungen in den Strukturen der politischen Ökonomie und den fundamentalen gesellschaftlichen Organisationsmustern. Man kann die nach 1989 geschaffene neoliberale Ordnung nicht mit dem Laissez-faire-Kapitalismus im Zeitalter des klassischen Liberalismus gleichsetzen, weil der moderne Staat ein Jahrhundert später viel stärker ²³ausgebaut war, trotzdem gab es einige Parallelen in der Wirtschaftspolitik und ihren ideologischen Zielen.

Zweitens bietet Polanyi eine soziologisch-anthropologisch orientierte Perspektive und betont, dass die Veränderungen in den Sinnwelten sozialer Gruppen einen wesentlichen Aspekt der »großen Transformation« darstellen. So haben wir auch »Transformations from Below«, den Namen unseres internationalen Forschungsprojekts, verstanden, das wir von 2016 bis 2021 mit Unterstützung der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) und des Österreichischen Wissenschaftsfonds (FWF) durchgeführt haben und aus dem dieses Buch hervorgegangen ist. Eine Transformation kommt nicht über die Menschen, sondern wird von diesen gemacht. Das kann ein bewusster Prozess sein, etwa beim Management eines Unternehmens, aber auch ein unbewusster, wenn sich die Werktätigen an neue Vorgaben der Betriebsleitung anpassen müssen.

Drittens kann man von Polanyi die Einsicht ableiten, dass eine derart tief greifende sozioökonomische sowie lebensweltliche Transformation wie nach dem Zusammenbruch des Staatssozialismus einen politischen Preis hat. Die sozialen Verwerfungen im Rahmen der seit den achtziger Jahren entstandenen neoliberalen Ordnung und die Abkehr von einem »eingebetteten Kapitalismus« lösten ein »soziales Schutzbedürfnis« aus. Polanyi lässt in seinem Hauptwerk offen, in welche politische Richtung dieses Schutzbedürfnis ausschlägt. Vor allem in Polen entstand aus dem radikal antikommunistischen Flügel der Solidarność eine rechtspopulistische Gegenbewegung zur liberalen Demokratie.¹⁶ Gemäß der Lesart jener Arbeiter und Arbeiterinnen, die der Regierungspartei PIS

nahestehen, war die Schließung der Werften in Gdynia, Danzig und Stettin ein Komplott der EU im Tandem mit der Regierung Merkel, die mit dem Verbot staatlicher Beihilfen die polnische Konkurrenz für die deutschen und westeuropäischen Werften aus dem Weg ²⁴räumen wollten. Diese Menschen träumen – ebenso wie die aktuelle polnische Regierung – von einer Reindustrialisierung des Landes und einer darauf beruhenden paternalistischen Wohlfahrt, deren Ideale auch einem überkommenen Bild von Geschlechterrollen geschuldet sind. Sie wollen, dass die Wirtschaft wieder in die Politik und damit die gesellschaftliche Steuerung eingebettet wird – wie es Polanyi gefordert hat.¹⁷

Abstrakt betrachtet, handelte es sich also um einen Konflikt zwischen verschiedenen staatlichen Ebenen mit ihrem je eigenen Verhältnis zur Wirtschaft und zu den Erwartungen der Gesellschaft. Auf der einen Seite stand die polnische Regierung, die zwischen 2004 und 2007 Beihilfen in Höhe von umgerechnet 1,43 Milliarden Euro in den Schiffbaukonzern in Gdynia pumpte.¹⁸ Die kroatische Regierung agierte bis zum EU-Beitritt 2013 ähnlich, sie erließ den kroatischen Werften umgerechnet 1,3 Milliarden Euro Schulden und stellte eine weitere halbe Milliarde als Restrukturierungsmittel bereit – hohe Summen für ein Land, dessen gesamte jährliche Staatsausgaben in dieser Zeit gut 20 Milliarden Euro betragen. Auf der anderen Seite stand die EU-Kommission, die sich als Wächterin des freien Wettbewerbs versteht, staatliche Beihilfen nur im Ausnahmefall zulässt und dabei strengen Regularien unterwirft. Im polnischen Fall verlangte sie die Rückzahlung der gewährten Staatsbeihilfen, was den sofortigen Konkurs der Werft auslöste; im kroatischen Fall genehmigte sie zunächst Staatsgarantien, um zuletzt doch eine staatlich subventionierte Restrukturierung abzuwürgen.

Das unterschiedliche Verständnis von Wirtschaft und der Rolle des Staates in ihr liegt auch an der unterschiedlichen politischen Verankerung der EU-Kommission und der nationalen Regierungen in den einzelnen Mitgliedsstaaten. Während eine nationalstaatliche Regierung direkt ihren Wählerinnen und Wählern verantwortlich ist und wiedergewählt werden ²⁵will, amtiert die EU-Kommission ohne ein direktes demokratisches

Mandat. Sie versteht sich nicht als Exekutorin des Volkswillens, sondern als Hüterin der Verträge. Diese Rückbindung der nationalen Politik an die Demokratie erklärt die Abweichung von neoliberalen Dogmata, die sich in Polen entgegen aller Rhetorik schon Anfang der Neunziger unter Wirtschaftsminister Leszek Balcerowicz nachweisen lässt.¹⁹ Auch in Kroatien wurde ein radikales Marktverständnis nie mehrheitsfähig. Die sich seit 1991 in der Regierung abwechselnden Nationalkonservativen und Sozialdemokraten versprachen stets die Intervention des Staates zur Abmilderung der durch den Kapitalismus hervorgerufenen sozialen Kosten – und nichts anderes erwartet die Bevölkerung. Hier kann man in Abwandlung von Polanyi von einem politischen Schutzbedürfnis sprechen, das den Schiffbau in Polen und Kroatien tatsächlich lange Zeit vor tiefen Einschnitten und Betriebsschließungen bewahrt hat. Wie Quinn Slobodian gezeigt hat, war es nicht umsonst das Hauptbestreben der intellektuellen Vordenker des Neoliberalismus, den imaginierten freien Markt vor den Zumutungen einer demokratischen Willensbildung zu schützen.²⁰

Ob die staatliche Protektion den Unternehmen langfristig nutzte, steht auf einem anderen Blatt und ist eine der großen Fragen dieses Buches. Bei einfachen Frachtern und Tankern konnten die Werften in Gdynia und Pula nicht mit den hoch subventionierten chinesischen Staatsbetrieben mithalten, bei technologisch avancierten Schiffen war die Konkurrenz aus Japan und Südkorea zu stark. Es wäre zu kurz gedacht, das als osteuropäisches Problem anzusehen. Im vergangenen halben Jahrhundert sank der Anteil Europas an der globalen Schiffsproduktion von über achtzig auf unter zehn Prozent.

Der von Polanyi eingeforderte soziale Schutz wurde entlassenen Schiffsarbeitern und -arbeiterinnen in Form diverser Sozialpläne durchaus gewährt. Doch offensichtlich war es 26 weit schwieriger, den europäischen Schiffbau als solchen zu schützen, der in einem äußerst kompetitiven globalen Markt agierte, in dem nicht für alle Beteiligten dieselben Bedingungen herrschten. In Gdynia erhielten die entlassenen Werftarbeiter für polnische Verhältnisse sehr großzügige Abfindungen

(Frauen schnitten dabei jedoch oft schlechter ab), von denen die Beschäftigten in anderen stark reduzierten Branchen wie der Textilindustrie nur träumen konnten. In Kroatien hielt der Staat Uljanik und andere verlustbringende Werften länger am Leben als etwa den benachbarten Textilproduzenten Trikotaža und andere Betriebe, die ebenfalls sehr vielen Menschen Arbeit gegeben hatten. Daran schließt sich eine andere wichtige Frage unseres Buches an: Warum konnte der Schiffbau so lange auf die helfende Hand des Staates vertrauen? Etwa, weil er ein attraktiveres Narrativ von seiner Bedeutung anbot, oder, weil männliche Facharbeiter mehr Verhandlungsmacht hatten als weibliche Arbeitskräfte, die in der untergegangenen Textilindustrie dominierten? Zweifelsohne spielten auch politische Verbindungen und Seilschaften eine wichtige Rolle, immerhin war Gdynia neben Danzig eine der Wiegen der Solidarność, die einen Gründungsmythos der Dritten Polnischen Republik darstellt.

Viele Akteure vor Ort interpretierten den Konkurs der beiden Werften als Beleg dafür, dass sich ihre Stadt und ihr Land in die falsche Richtung entwickelten, dass sie sich im Niedergang befinden und ihre wirtschaftliche Substanz verloren geht. In diesen Deutungen schimmern sozialistische Modernitätsvorstellungen durch, die inhärent mit der Schwerindustrie verbunden waren. Gleichzeitig drücken diese Sichtweisen die Erfahrung eines tiefen wirtschaftlichen Einbruchs aus, vor allem in den frühen neunziger Jahren. Auch die in vielerlei Hinsicht wegweisende sozialanthropologische Literatur zum Schicksal der Industriearbeiterinnen und -arbeiter nach dem Ende des ²⁷ Sozialismus erweckt meist den Eindruck, als ob von der einstigen Industrielandschaft im östlichen Europa nichts übrig geblieben wäre.

Mit unserem Buch wollen wir hier eine Nuancierung vornehmen: Blickt man auf den Anteil der Industrie an Gesamtbeschäftigung und BIP, dann sind die meisten ehemals sozialistischen Länder heute noch stärker von der Industrie geprägt als die Ursprungsregionen der industriellen Revolution. In Polen trug die Industrie 2018 rund 17 Prozent zum BIP bei, im stärker deindustrialisierten Kroatien 13 Prozent. In den USA waren es

gerade einmal 11 Prozent, in Frankreich und Großbritannien jeweils weniger als 10, in Deutschland hingegen 20. In Bezug auf den Anteil der Industrie an der Gesamtbeschäftigung lagen Polen und Kroatien mit 32 bzw. 28 Prozent im Jahr 2019 sogar vor Deutschland (27 Prozent) und weit vor den USA und Großbritannien, wo jeweils weniger als ein Fünftel aller Beschäftigten in der Industrie arbeiteten.²¹ Unsere beiden Fallstudien ermöglichen es, die Dynamiken von Deindustrialisierung ebenso wie von Reindustrialisierung besser zu verstehen: Nicht alle Industriebetriebe verschwanden, sondern vor allem jene, deren Existenz sehr eng mit den Strukturen des sozialistischen Staates verwoben waren und die keine ausländischen Investoren für sich begeistern konnten – zwei Faktoren, die häufig gemeinsam auftraten.

Die Transformation produzierte viele Verliererinnen und Verlierer, vor allem in den turbulenten neunziger Jahren. Aber die Vorstellung eines allgemeinen sozialen Absturzes ist ebenso falsch wie jene der völligen Deindustrialisierung. In Polen etwa stieg der Wohlstand nach Überwindung des wirtschaftlichen Einbruchs Anfang der neunziger Jahre rasch und kontinuierlich an, nicht einmal die weltweite Rezession 2008/09 stoppte das Wirtschaftswachstum. Gemessen am kaufkraftbereinigten Pro-Kopf-BIP, verbesserte sich die Position Polens in den letzten dreißig Jahren von etwa einem Drittel auf deutlich mehr als zwei Drittel des EU-Durchschnitts. In Kaufkraftäquivalenten genießen die Polen im Durchschnitt heute den gleichen Wohlstand wie die Bevölkerung Portugals, ein Land, das 1990 innerhalb der Europäischen Gemeinschaft zwar als arm galt, aber fast doppelt so wohlhabend war wie Polen. Gemäß den Daten von Angus Maddison gab es in der Wirtschaftsgeschichte der Welt selten derart zügige Aufholprozesse.²² In Europa entwickelten sich zuletzt die Bundesrepublik und die anderen Gründungsmitglieder der Europäischen Gemeinschaft in den ersten drei Nachkriegsjahrzehnten so dynamisch, in Fernost Japan und Südkorea. Damals war das Wachstum jedoch durch die Reparatur der Kriegszerstörungen und die generell höhere Dynamik der Weltwirtschaft begünstigt.

Trotz dieser Konvergenz spricht in Polen niemand von einem »Wirtschaftswunder«. Viele Menschen fühlen sich sogar als Verlierer der Transformation und bilden die Basis der heute regierenden Rechtspopulisten. Das hängt mit dem Strukturwandel in der Industrie sowie der Genese einer Dienstleistungsgesellschaft zusammen, die offenbar weniger Sicherheiten und Zuversicht bietet als die Hochmoderne nach dem Zweiten Weltkrieg, zumindest für Männer, die im Zentrum der auf die Schwerindustrie orientierten Modernitätsvorstellungen standen. In Kroatien fallen die landläufigen Meinungen bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung noch negativer aus, selbst bei Anhängern der staatlichen Unabhängigkeit dominiert ein Narrativ des Niedergangs, wofür diese alte kommunistische Seilschaften verantwortlich machen.

In der Tat verlief die ökonomische Entwicklung Kroatiens weniger dynamisch als jene Polens und anderer ehemaliger Ostblockländer. Das lag vor allem am Krieg 1991-95, aber auch an einer größeren wirtschaftspolitischen Trägheit – wie die Probleme im Schiffbau verdeutlichen, der für Kroatien insgesamt ²⁹wichtiger war als für Polen. Dennoch erlebte auch Kroatien einen Aufholprozess, was den Wohlstand des Landes anbelangt: Im Jahr des Kriegsendes lag das BIP pro Kopf (in Kaufkraftäquivalenten) bei 44 Prozent des EU-Durchschnitts (und bei 34 Prozent des deutschen BIP), 2018 immerhin schon bei 64 Prozent (und etwa halb so hoch wie in Deutschland).²³ Gerade entlang der Adriaküste, wo die Werften beheimatet waren, ist durch den Boom im Tourismus der Lebensstandard deutlich gestiegen; nicht zuletzt deswegen bieten sich viele, oftmals sogar besser bezahlte Alternativen zu einer industriellen Beschäftigung – die aber dennoch als Abstieg empfunden werden. Die Lektüre des unorthodoxen Linken Polanyi lässt indes besser verstehen, warum wachsender Wohlstand statt zu mehr Zufriedenheit zu einer Entfremdung von der eigenen Arbeit und dem politischen System führen kann, wenn das Bedürfnis nach Gemeinschaft und Sicherheit nicht befriedigt wird. Unser Nahblick in die Werften hinein wird helfen, diese vermeintliche kognitive Dissonanz aufzulösen.²⁴

Der Bezug auf Polanyi heißt nicht, dass wir den Transformationsbegriff, so wie er nach 1989 verstanden und in der Forschung verwendet wurde, komplett über Bord werfen. Doch wir verstehen seine Ausrichtung auf Demokratisierung und Vermarktlichung als einen Horizont, der mittlerweile auch schon in die Geschichte eingegangen ist und entsprechend historisiert werden sollte. Bis zur globalen Finanzkrise von 2008/09 war die Transformation an viele andere Erwartungen geknüpft, an zunehmenden Wohlstand beispielsweise und an ein zusammenwachsendes Europa. Zu bestimmten, allerdings nur kurzen Zeiten gab es auch lebhaft Diskussionen über eine Demokratisierung der Unternehmen und der Wirtschaft im Allgemeinen. Der letztgenannte Punkt, der für die Gewerkschaftsbewegung Solidarność 1980/81 und die jugoslawische Linke ebenso zentral war wie für die tschechoslowakischen und ost³⁰deutschen Revolutionäre der ersten Stunde, fiel jedoch im Frühjahr und Sommer 1990 lautlos weg, weil in ganz Ostmitteleuropa die Herausforderungen bei der Umstellung von der Plan- auf die Marktwirtschaft so groß und unbekannt waren und die akute Wirtschaftskrise alle Beteiligten derart absorbierte, dass keine Zeit und kein Spielraum blieben, um erneut Alternativen auszuprobieren. Der Beschluss des Arbeiterrates der Werft in Pula im Jahr 1991, sich aufzulösen und die Umwandlung des »gesellschaftlichen Eigentums« in eine Aktiengesellschaft zu beantragen, steht sinnbildlich für die Tatsache, dass die Demokratisierung des politischen Systems mit wesentlich weniger formaler oder informeller Mitbestimmung im Betrieb einherging. Auch das ist ein wichtiger Erfahrungshintergrund, der skeptische Einstellungen gegenüber den Ergebnissen der Transformation zu erklären hilft.

Verlauf der Reformen und Paradoxien der Privatisierung

Die Ausgangsbedingungen der radikalen Wirtschaftsreformen im Jahr 1989 waren in Polen und Jugoslawien denkbar ungünstig. Beide Länder waren stark verschuldet, konnten die Zinsen an ihre westlichen Kreditgeber nicht bedienen und standen vor der Zahlungsunfähigkeit; außerdem mutierte die hohe Inflation zu einer dreistelligen Hyperinflation. Zu dieser wirtschaftlichen Misere hatten die Werften nicht wenig beigetragen, wie in Kapitel 2 näher erläutert wird. In Polen war die Arbeitslosigkeit noch versteckt, in Jugoslawien stieg sie bereits massiv an. All das erhöhte Ende der achtziger Jahre die Bereitschaft zu radikalen Wirtschaftsreformen. Aufgrund des Scheiterns der Perestroika und ihrer polnischen Variante, der nach ³¹ dem letzten kommunistischen Wirtschaftsminister benannten Wilczek-Reformen, sowie angesichts der existenziellen Krise Jugoslawiens und somit des wichtigsten Modells eines selbstverwalteten Sozialismus schien es für die ökonomischen Reformen nur noch ein Leitbild zu geben: den 1989 formulierten Washington Consensus, der neben einer makroökonomischen Stabilisierung – in der Regel bedeutete dies drastische staatliche Ausgabenkürzungen – eine Triade aus Liberalisierung, Deregulierung und Privatisierung vorsah. Diese sollten die betroffenen Länder für Auslandsinvestitionen attraktiv machen, wodurch das Wirtschaftswachstum von außen angestoßen und eine höhere Produktivität erreicht werden würde.

Polen hatte hierbei aufgrund seiner strategischen Position einen klaren Vorteil. Im zweitgrößten Land des Ostblocks, das so maßgeblich zum Niedergang des Kommunismus beigetragen hatte, durften die Reformen aus Sicht der USA und der westeuropäischen Nato-Staaten auf keinen Fall scheitern. Daher erließen oder stundeten die westlichen Kreditgeber etwa