

ARBEITSHEFT



Nr. 35

Dr. Friedrich Stamp

Sozialbeziehungen in der gewerblichen Metallwirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns als Teil der Ostseeregion von der Industrialisierung bis zur Gegenwart

Eine Vorstudie im Auftrag der Otto Brenner Stiftung

Berlin, November 2003

**Otto
Brenner
Stiftung**

Otto Brenner Stiftung
Heike Kauls
Alte Jakobstraße 149
10969 Berlin
Fon: 030 - 25 39 60 10
Fax: 030 - 25 39 60 11

Email: obs@igmetall.de
www.otto-brenner-stiftung.de

Dr. Friedrich Stamp
Ferdinand-Sauerbruch-Straße 9
25524 Itzehoe

Fon: 04821 - 41810 oder 040 - 4105434

Email: Friedrich.Stamp@web.de

Inhaltsverzeichnis

Der Forschungsgegenstand	3
Die Herausbildung von Industriestrukturen bis zum Ende des Kaiserreiches	3
Arbeiter und Arbeiterbewegung während der Weimarer Republik	17
Die Metallindustrie im „Dritten Reich“	25
Arbeitsverhältnisse im „Arbeiter- und Bauernstaat“	30
Die wirtschaftlichen und sozialen Umwälzungen seit der „Wende“	41
Forschungsperspektiven	46

Der Forschungsgegenstand

In der folgenden Skizze sollen Grundzüge der mecklenburgisch-vorpommerschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte seit der Mitte des 19. Jahrhunderts grob umrissen. Die Vorstudie will dabei die Behandlung themenrelevanter Fragen in der wissenschaftlichen Literatur kritisch beleuchten. Die Gliederung folgt einer historischen Periodisierung in chronologischer Abfolge. So wird zunächst der Erkenntnisstand zur Geschichte der Region von 1848 bis 1918, dem Ende der monarchischen Staatsform, diskutiert. Dann soll das Auf und Ab in der Weimarer Republik (1918–1933) im Spiegel der Historiografie erläutert werden. Es folgt die Beschreibung der Verhältnisse unter der nationalsozialistischen Herrschaft (1933–1945). Danach soll die sozialökonomische Entwicklung in der Sowjetischen Besatzungszone und den drei Nordbezirken der DDR von 1945 bis 1990 und deren Darstellung in der SED-Geschichtsschreibung problematisiert werden. Als letzte Periode wird die Zeit der Integration Mecklenburgs und Vorpommerns in die Bundesrepublik Deutschland von 1990 bis zur Gegenwart und deren Abbildung in der zeithistorischen Literatur und sozialwissenschaftlichen Analysen sein.

Ausgehend von der Auseinandersetzung mit den wesentlichen Forschungsergebnissen werden Fragestellungen formuliert, die den Gewinn neuer Erkenntnisse versprechen. Schließlich wird das sich hieraus ergebende Forschungsprojekt skizziert und Möglichkeiten und Grenzen der geplanten methodischen Vorgehensweise erörtert.

Die Herausbildung von Industriestrukturen bis zum Ende des Kaiserreiches

Zur Territorialgeschichte

Schon der Doppelname des zu untersuchenden geografischen Raums verweist auf die unterschiedliche Geschichte der im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern zusammengefassten Regionen. Mecklenburg und Vorpommern bringen also verschiedene geschichtliche Erfahrungen in das relativ neue Bundesland, ins vereinte Deutschland und in die Europäische Union ein, die auch für die Zukunft der südlichen Ostseeregion wichtig werden können. Es ist daher bei der Betrachtung der Region im jeweiligen Zeitabschnitt zwischen den mecklenburgischen Territorien und den Gebietskörperschaften Vorpommerns zu differenzieren. Dabei ist die Verwaltungsgeschichte auch in ihren Auswirkungen auf die

politische Kultur, das Wirtschaftsleben und die sozialen Beziehungen der Menschen in den Verwaltungseinheiten, den Bundesstaaten wie den Bezirken, zu sehen.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts, als die Völker Europas in den revolutionären Bewegungen von 1848/49 zum ersten Mal ihre Stimme erhoben gliederte sich das Gebiet zwischen der Elbe bei Boizenburg im Westen und Pomellen im Osten und zwischen Kap Arkona als nördlichsten und dem unteren Löcknitz-Tal als südlichem Punkt¹ in die Großherzogtümer Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, den preußisch-pommerschen Regierungsbezirk Stralsund und einige zum Regierungsbezirk Stettin gehörige Landkreise. Die beiden mecklenburgischen Herzogtümer waren als Territorialstaaten im Mittelalter entstanden und hatten ihre Selbstständigkeit bewahrt, während Vorpommern nur als Teil eines Größeren betrachtet werden muss. Pommern, seit langem von auswärtigen Mächten fremdbestimmt², war eine Provinz Preußens als mit Abstand größtem deutschen Territorialstaat im 19. Jahrhundert. Vorpommern nahm so auch an den politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen in den westlichen, „moderner“ Provinzen teil und war für Neuerungen aufgeschlossener als die beiden Mecklenburg³. Mecklenburg, seit dem Anschluss des Königreichs Hannover und des Herzogtums Lauenburg an den Staat Preußen von dessen Provinzen umgeben, stand zunehmend im Schatten Preußens⁴. Gleichwohl hatte auch Mecklenburg auf der Ebene des Handels Beziehungen zu Geschäftspartnern am anderen Ufer der Ostsee, in Schweden und Dänemark. Auch dynastische Bindungen zu den skandinavischen Herrscherhäusern prägen die mecklenburgische Geschichte. Für Wismar endete die Schwedenzeit erst 1903. Das schwedische Neuvorpommern mit den Kreisen Grimmen, Franzburg, Greifswald und Rügen wurde 1815 preußisch⁵. Im Zuge der Baus und der Erweiterung eines Schienennetzes in Mecklenburg und Vorpommern schuf man auch heute noch wichtige Eisenbahnfahrverbindungen von Warnemünde nach Gedser im Jahre 1903 und von Saßnitz nach Trelleborg im Jahre 1909⁶. Aber auch mit anderen Ostseestädten

¹ Zur räumlichen Einordnung Mecklenburg-Vorpommerns vgl. Albrecht, Gudrun, Historischer und geographischer Atlas von Mecklenburg und Vorpommern, Band 1. Mecklenburg-Vorpommern. Das Land im Überblick, Schwerin 1995, S. 5 ff.

² Vgl. Arnhold, Udo, Neun Jahrhunderte pommerscher Geschichte, in: Rothe, Hans (Hrsg.), Ostdeutsche Geschichts- und Kulturlandschaften. Teil III: Pommern, Köln, Wien 1988, S. 1–25, hier S. 22.

³ Vgl. Buske, Norbert, Mecklenburg und Vorpommern – Konkurrenten, Nachbarn, Partner, in: Erichsen, Johannes (Hrsg.), 1000 Jahre Mecklenburg. Geschichte und Kunst einer europäischen Region, Rostock 1995, S. 121–129, hier S. 122.

⁴ Bei der Wieden, Helge, Mecklenburg im deutschen Bewusstsein. Ein Versuch, in: ders. und Tilmann Schmidt (Hrsg.), Mecklenburg und seine Nachbarn, Rostock 1997, S. 165–187, hier S. 181.

⁵ Vgl. Lucht, Dieter, Pommern. Geschichte, Kultur und Wirtschaft bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges, 2., unveränderte Auflage, Köln 1998, S. 111.

⁶ Zum Ausbau des Verkehrsnetzes in Mecklenburg und Vorpommern siehe Historischer und geographischer Atlas von Mecklenburg und Vorpommern, Band 2. Mecklenburg und Pommern. Das Land im Rückblick, Schwerin 1995, S. 73 und 81.

und –regionen gab es rege Wirtschaftsbeziehungen, aber auch manchen kulturellen Austausch, so mit der Hafenstadt Hamburg, mit Schleswig-Holstein – hier nahm Lübeck eine Brückenfunktion ein⁷ –, mit der preußischen und seit 1871 Reichshauptstadt Berlin und mit Hinterpommern und dessen Großstadt Stettin, also dem heutigen Westpolen.

Trotz dieser Teilnahme am überregionalen Handel mit wirtschaftlich wie politisch fortgeschrittenen Regionen blieben Pommern und Mecklenburg bis weit ins 20. Jahrhundert hinein rückständig. Die preußischen Könige ließen als Vertreter eines aufgeklärten Absolutismus immerhin eine spezifische Form der konstitutionellen Monarchie zu, um ihre Herrschaft dem gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandel vornehmlich in den entwickelteren Provinzen anzupassen. Charakteristisch für das konstitutionelle Königtum preußischer Prägung ist das Dreiklassenwahlrecht, das den Konservativen weitgehend ihre Mandate im preußischen Abgeordnetenhaus sicherte. 1875 wurde die ständische Gliederung des pommerschen Provinziallandtages durch die Wahl der Abgeordneten aus dem Kreis der Magistratsmitglieder, Stadtverordnetenvertreter und Kreistagsabgeordneten abgelöst⁸. Zwar wurde 1820 auch in den beiden Mecklenburg die Leibeigenschaft abgeschafft⁹. Zudem schränkte die ein Jahr später erlassene Patrimonialgerichtsordnung die Gerichtsbarkeit der mächtigen Gutsherrn ein¹⁰. Die mecklenburgischen Großherzogtümer blieben aber noch bis 1918 durch einen vorabsolutistischen anachronistischen Herrschaftsdualismus der Fürsten und Stände gekennzeichnet¹¹. Im Landesgrundgesetzlichen Erbvergleich von 1755 wurden die Hoheitsrechte der Ritterschaft gegenüber den Untertanen in ihren Gutsbezirken, die Dominanz des Adels gegenüber den Städten und die weitgehende Unabhängigkeit der Rittergutsbesitzer vom Landesherrn festgeschrieben. Der gemeinsame abwechselnd in Malchin und Sternberg tagende Landtag war kein Parlament, sondern eine Vertretung der drei Stände der Landschaft (= Städte), Ritterschaft und des Domaniums, also des großherzoglichen Besitzes¹². Die Landtagsmitglieder gehörten dieser Körperschaft kraft ihres Besitzes oder

⁷ Zu einigen traditionellen wirtschaftlichen Verflechtungen Schleswig-Holsteins mit Mecklenburg siehe Dullien, H., Das Wirtschaftsgebiet Nordmark, in: Nordmark. Die Ostseelösung für Schleswig-Holstein, Lübeck, Mecklenburg, Bartsch, G. [u.a.] (Hrsg.), Rendsburg o.J., S. 34–50, hier S. 35.

⁸ Vgl. Buske, Norbert, Kurzer Abriss der vorpommerschen Verfassungsgeschichte der Landtage, Schwerin 2001, S. 16.

⁹ Vgl. Witte, Otto, Geschichte Mecklenburgs, in: Heckmann, Hermann (Hrsg.), Mecklenburg-Vorpommern. Historische Landeskunde Mitteldeutschlands, Würzburg 1989, S. 9–38, hier S. 33.

¹⁰ Vgl. Mast, Peter, Mecklenburg-Vorpommern. 1000 Jahre Geschichte eines jungen Landes, München, Berlin 1994, S. 142.

¹¹ Vgl. Baudis, Die Demokraten im Parteienlager der Revolution von 1848/49 in Mecklenburg, in: Modernisierung und Freiheit. Beiträge zur Demokratiegeschichte in Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 1995, S. 452–486, hier S. 452.

¹² Vgl. Grundriß zur deutschen Verwaltungsgeschichte 1815–1945. Reihe B: Mitteldeutschland. Band 13. Mecklenburg, Marburg/Lahn 1976, S. 14 f.

Amtes an, waren nicht von der Bevölkerung gewählt¹³ und vertraten dem entsprechend in erster Linie die Interessen ihrer eigenen Gruppe¹⁴.

Bürger und Arbeiter in der Revolution von 1848/49

Doch auch Nordostdeutschland sollte nicht unberührt bleiben von den emanzipatorischen Bestrebungen des Bürgertums und Revolten städtischer und ländlicher Unterschichten. Anders als in einer Überblicksdarstellung behauptet, fand die französische Juli-Revolution von 1830 auch in Mecklenburg ein Echo¹⁵, wenn auch nur in begrenztem Umfang. So kam es im September 1830 in Schwerin zu Ausschreitungen von Gesellen, Lehrlingen und Tagelöhnern¹⁶. Nachdem im Vormärz zum Beispiel in Rostock Reformideen Platz griffen¹⁷, sprang auch 1848 der Funke von den Aufständen in Paris, Berlin und anderen europäischen Metropolen auf Mecklenburg und Vorpommern über. Vertreter des mecklenburgischen Bürgertums forderten die Gewährung einer konstitutionellen Verfassung, Presse- und Versammlungsfreiheit, die Aufhebung der Zensur und andere bürgerliche Rechte. Scheinzugeständnisse von Seiten der Großherzöge verhinderten den Sturz der Monarchen. So duldeten sie auch indirekte Wahlen zur in Frankfurt tagenden Nationalversammlung¹⁸. Eine Verfassung, das Staatsgrundgesetz, konnte in Mecklenburg-Schwerin erst am 3. August 1849 beschlossen werden, nachdem die Deutsche Revolution bereits gescheitert war. Doch schon ein knappes Jahr später hob Großherzog Friedrich Franz II. im so genannten Freienwalder Schiedsspruch die Repräsentativverfassung wieder auf und setzte, auch auf Druck der Stände, die vorrevolutionäre landständische Verfassung wieder in Kraft. Alle bürgerlichen Freiheiten wurden wieder beseitigt¹⁹.

In Pommern hatte die Märzrevolution nur wenig Resonanz gefunden. Mitte März zogen in Stralsund demonstrierende Bürger mit Hochrufen auf die Revolution durch die Straßen der

¹³ Vgl. Brandt, Hermann, Das Staatsgrundgesetz für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin vom 10. Oktober 1849 im Lichte der mecklenburgischen Verfassungsbemühungen des 19. Jahrhunderts, in: Modernisierung und Freiheit. Beiträge zur Demokratiegeschichte in Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 1995, S. 497–516, hier S. 497.

¹⁴ Heitz, Gerhard, Ständeversammlung und Landtag in Mecklenburg, in: Erichsen, Johannes (Hrsg.), 1000 Jahre Mecklenburg. Geschichte und Kunst einer europäischen Region. Landesausstellung Mecklenburg-Vorpommern 1995, Rostock 1995, S. 113–120, hier S. 117.

¹⁵ Vgl. Schneider, Rolf, Kleine Geschichte des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Berlin 1993, S. 160.

¹⁶ Vgl. Kriek, Manfred [u.a.], Schwerin. Geschichte der Stadt in Wort und Bild, Berlin 1985, S. 77.

¹⁷ Vgl. Schröder, Hans, Die Vorgeschichte der Revolution von 1848/49 in Mecklenburg-Schwerin, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, Jahrgang IX, 1959/60, Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe, S. 347–3355, hier S. 354.

¹⁸ Vgl. Borchert, Jürgen, Auf nach Frankfurt! Mecklenburgische und vorpommersche Parlamentarier als Abgeordnete in der Paulskirche 1848/49, Schwerin 1998, S. 6.

¹⁹ Vgl. Rakow, Peter-Joachim, Staat, Verfassung und Regierung von Mecklenburg-Schwerin im Spannungsfeld von Revolution und Konterrevolution 1848–1850, Ms., phil. Diss., Rostock, S. 142 f.

Hansestadt²⁰. Zerstörungen und Plünderungen sind aus Wolgast überliefert²¹. In Torgelow kam es zu gewalttätigen Ausschreitungen von Tagelöhnern²². Bemerkenswert erscheint jedoch die Bildung eines Arbeitervereins im Dezember 1848²³. 227 Mitglieder soll 1849 ein „Handwerker- und Arbeiterverein“ in Stralsund gezählt haben²⁴. Die Arbeiterschaft wurde in diesen vorpommerschen Städten wie in Mecklenburg zum ersten Mal in der Geschichte politisch aktiv. Im September 1848 floh der Großherzog Georg in Neustrelitz vor einer Demonstration von 1.500 bis 2.000 Menschen, an der sich auch viele Arbeiter und Angehörige agrarischer Unterschichten beteiligten. Es wird aber mit Recht darauf hingewiesen, dass es sich bei den Demonstranten nicht um Sozialisten im Sinne der in den 1860er Jahren entstandenen Arbeiterbewegung gehandelt hat²⁵. In Rostock gründete sich erst im November 1848 ein Gesellenbildungsverein mit 24 Mitgliedern. Im September 1849 schloss sich dieser auf 136 Mitglieder angewachsene Verein der Arbeiterverbrüderung als erster überregionalen Arbeiterorganisation in Deutschland an²⁶. Allein auch in Rostock war die Arbeiterschaft noch zu schwach organisiert, um maßgeblichen Einfluss auf die revolutionäre Bewegung zu gewinnen²⁷. In ihren politischen Forderungen bewegten sich die Arbeitervereine, die sich auch in einigen anderen mecklenburgischen Städten bildeten im großen und ganzen auf der Linie der bürgerlichen Reformvereine. Die auf Arbeiterversammlungen aufgestellten Forderungen nach Erhöhung von Löhnen und Herabsetzung der Arbeitszeit und in Wismar nach Gewährung von Staatsbürgerrechten für Arbeiter²⁸ lassen die Anfänge der Herausbildung eines Klassenbewusstseins erkennen. Auch die Gründung von Gemeinden des Bundes der Kommunisten, die wichtigste in Schwerin, bezeugen diese Verselbstständigung der Arbeiterbewegung von der Bürgerbewegung. Allerdings wird dem Einfluss des Marxismus auf die elementare Arbeiterbewegung der

²⁰ Vgl. Loui, Karl-Heinz, , Stralsund im Revolutionsjahr 1848, in: Porada, Haik Thomas (Hrsg.), Beiträge zur Geschichte Vorpommerns. Die Demminer Kolloquien 1985–1992, Schwerin 1997, S. 257–263, hier S. 261.

²¹ Vgl. Altermann, Albert, Zur Geschichte unserer Stadt, in: Festschrift zur 700-Jahrfeier der Stadt Wolgast vom 5. bis 14. Juli 1957, Wolgast o.J., S. 5–25, hier S. 16.

²² Vgl. Baudis, Klaus, Die Revolution 1848/49 in Mecklenburg und der Freienwalder Schiedsspruch 1850, in: Ein Jahrtausend Mecklenburg und Vorpommern. Biographie einer norddeutschen Region in Einzeldarstellungen, Karge, Wolf, Peter-Joachim Rakow und Ralf Wendt (Hrsg), Rostock 1995, S. 252–262, hier S. 254.

²³ Vgl. Lüders, Klaus, Mecklenburg und Vorpommern in der Revolution von 1848/49, in: Die deutsche Revolution von 1848/49 in Norddeutschland, Frankfurt am Main [u.a.] 1999, S. 145–167, hier S. 161.

²⁴ Vgl. Ewe, Herbert, Stralsund, Rostock 1987, S. 205.

²⁵ Vgl. Herferth, Wilhelm, Wetterleuchten in Mecklenburg, Berlin 1961, S. 91.

²⁶ Vgl. Elsner, Lothar [u.a.], Rostock. Geschichte der Stadt in Wort und Bild, Berlin 1980, S. 79.

²⁷ Vgl. Bernitt, Hans, Zur Geschichte der Stadt Rostock, Rostock 2001, S. 233.

²⁸ Vgl. Baudis, Klaus, Zur Rolle des städtischen Proletariats in Mecklenburg während der Revolution von 1848/49. Der Charakter der ersten mecklenburgischen Arbeitervereine, in: Jahrbuch für Geschichte, 7, 1972, S. 371–406, hier S. 377.

Revolutionszeit in der DDR-Literatur, vermutlich in der Absicht (falsche) historische Kontinuitäten herzustellen, eine zu hohe Bedeutung beigemessen²⁹.

Die wirtschaftliche und demografische Entwicklung

Die Wirtschaftsentwicklung verlief in den beiden Großherzogtümern und in Vorpommern im 19. Jahrhundert ausgesprochen langsam. Wenn auch einige Gewerbebetriebe, darunter auch Eisengießereien, vom Eisenbahnbau profitierten³⁰, so blieb doch die Landwirtschaft dominierend. Mit der zunehmenden Mechanisierung beim Ackerbau gingen auf niedrigem Niveau auch Zuwächse der Beschäftigung im Landhandwerk einher, etwa in Schmieden³¹. Eine weitere Folge dieser Entwicklung war die Entstehung des Landmaschinenbaus als bedeutendem Standbein der Metallindustrie in dieser Region.

Eine Fessel für das vornehmlich städtische Handwerk war der bis 1869 geltende Zunftzwang. Ein Teil der nur auf die Sicherung ihrer Privilegien bedachten Meister – Neubrandenburger Schlosser und Schmiede können hier als Beispiel genannt werden – reagierte zudem unflexibel auf die Veränderungen der Märkte, vor allem auf die vermehrten Importe. Gleichzeitig verlor die in den Zünften demonstrierte Gemeinsamkeit von Meistern und Gesellen ihre Grundlage. Auf der Wanderschaft sollten in der Mitte des 19. Jahrhunderts auch mecklenburgische Handwerksburschen Bekanntschaft mit frühsozialistischen Ideen in Berührung kommen. Im Kaiserreich sollten in der mecklenburgischen Gewerkschaftsbewegung die Handwerksgesellen den ersten Platz einnehmen und auch einen Teil der Funktionäre stellen³².

Neben dem Handwerk entwickelte sich die Industrie in Mecklenburg nur schwach. Zu den ersten größeren Betrieben zählten die 1829 in Klein-Wehendorf von Ernst Alban eingerichteten Maschinenfabrik, ein 1836 gegründeter Maschinenbaubetrieb mit angeschlossener Eisengießerei in Güstrow, nach 1918 in die Van Tongelschen Stahlwerke eingegliedert, und die 1850 in Betrieb genommene Schiffswerft Tischbein & Zeltz³³, aus der die Neptunwerft hervorgehen sollte. Von den in Mecklenburg ansässigen Reedereien sollten

²⁹ Zur Rolle des Bundes der Kommunisten in Schwerin siehe Schwerin. Geschichte der Stadt in Wort und Bild, S. 89 f.

³⁰ Vgl. Mast, Mecklenburg-Vorpommern, S. 150.

³¹ Siehe die Tabellen in: Schultz, Helga, Landhandwerk im Übergang vom Feudalismus zum Kapitalismus. Vergleichender Überblick und Fallstudie Mecklenburg-Schwerin, Berlin 1984, S. 202 ff.

³² Vgl. Neumann, Siegfried, Handwerker, in: Mecklenburgische Volkskunde, Rostock 1988, S. 169–205, hier S. 180 ff.

³³ Vgl. Sonke, Monika, Studien zur industriellen Entwicklung des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Vorabend des ersten Weltkrieges, Ms., phil. Diss. Rostock, 19, hier S. 73 ff.

allerdings noch keine spürbaren Nachfrageimpulse auf den Eisenschiffbau ausgehen, weil noch die technisch rückständige Segelschiffahrt dominierte.

Mit dem Beitritt Mecklenburgs zum Norddeutschen Bund 1866/67 und Deutschen Zollverein 1868³⁴ verbesserten sich die Entwicklungsbedingungen der Industrie. Dominierend blieb hier noch über Jahrzehnte die Lebensmittelindustrie und Betriebe der Holzverarbeitung³⁵. Wenn auch die metallverarbeitende Industrie in Mecklenburg nur wenig Traditionen hatte, so entwickelte sich doch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts eine mittelständische Maschinenbauindustrie im Lande. Allerdings weist die Reichsstatistik für 1895 für den mecklenburgischen Maschinen-, Waggon- und Schiffbau nur drei Großbetriebe mit mehr als 20 Beschäftigten nach³⁶. 800 bis 900 Arbeiter beschäftigte in diesem Jahr allein das Wismarer Familienunternehmen des Großhändlers und Großreeders Heinrich Podeus am Firmensitz und in Schwerin. Die um die Jahrhundertwende stark schwankende Belegschaftsstärke der 1890 gegründeten „Neptun-Schiffswerft und Maschinenfabrik AG“ betrug im gleichen Jahr 1895 515 Mann. Dieser Wandel vom Familienunternehmen, gegründet von Kaufleuten, Handwerksmeistern oder Ingenieuren zu Aktiengesellschaften war typisch für die Zeit des wirtschaftlichen Konzentrationsprozesses um die Jahrhundertwende. Dabei erscheint die starke Beteiligung von mecklenburgischen Anteilseignern am Neptun-Kapital als Ausnahme³⁷, während sich in anderen Unternehmen verstärkt hamburgische oder preußische Investoren³⁸ oder in Schwerin der holländische Pilot Anthony Herman Gerald Fokker engagierten³⁹.

Zu Einzelaspekten der Industrialisierungsgeschichte der Agrarregion Mecklenburg liegen neben den bereits erwähnten umfassenderen Arbeiten von Sonke und Karge eine überschaubare Reihe von Studien und Aufsätzen vor, die häufig erst das Thema anreißen und die Notwendigkeit wirtschaftsgeschichtlicher Forschung deutlich werden lassen, so beispielsweise über die Industriegeschichte Rostocks bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts⁴⁰.

³⁴ Vgl. Historischer und geographischer Atlas von Mecklenburg und Vorpommern, Band 2, S. 72.

³⁵ Richter, Gerold, Kulturlandschaft und Wirtschaft, in: Heckmann, Hermann (Hrsg.), Mecklenburg-Vorpommern. Historische Landeskunde Mitteldeutschlands, Würzburg 1989, S. 127–158, hier S. 143.

³⁶ Vgl. Karge, Wolf, Das Bismarck-Reich und das industrielle Zeitalter in Mecklenburg, in: Ein Jahrtausend Mecklenburg und Vorpommern. Biographie einer norddeutschen Region in Einzeldarstellungen, ders., Peter-Joachim Rakow und Ralf Wendt (Hrsg), Rostock 1995, S. 277–285, hier S. 279 f.

³⁷ Vgl. Karge, Wolf, Entwicklung der vertikalen und horizontalen Struktur und der Organisationen der Industrie-, Handels- und Bankbourgeoisie in Mecklenburg-Schwerin 1871–1914, Ms., phil. Diss., Rostock, 1986, S. 74 ff.

³⁸ Vgl. Die Geschichte Mecklenburgs, Karge, Wolf, Ernst Münch, Hartmut Schmied, 3. Auflage, Rostock 2000, S. 142.

³⁹ Vgl. Koos, Volker, Die Geschichte der ehemaligen Fokker-Flugzeugwerke in Schwerin, Schwerin 1993, S. 8.

⁴⁰ Vgl. Groenke, Erwin, Industrielle Entwicklung Rostocks in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Neue Folge, Heft 2, Rostock 1982, S. 3–22.

Das in der Küstenregion naheliegende Interesse am Schiffbau schlägt sich auch in der Literatur nieder. Hinzuweisen ist auf Beiträge zur Technikgeschichte des Schiffbaus in Mecklenburg bis zum Ende des 19. Jahrhunderts⁴¹, zur Geschichte der maritimen Wirtschaft⁴² und insbesondere auf Betriebschroniken der beiden Eisenschiffswerften in Rostock⁴³ und Boizenburg⁴⁴. Die Anfänge des Flugzeugbaus im späten Kaiserreich finden eine kurze Erwähnung in Skizzen zur mecklenburgischen Luftfahrtgeschichte, die sich in der Hauptsache auf die Darstellung der Branchenentwicklung in der Zwischenkriegszeit und im Zweiten Weltkrieg konzentrieren⁴⁵. Über andere Zweige der mecklenburgischen Metallindustrie, die ihre Anfänge schon vor dem Ersten Weltkrieg nahmen, wissen wir weniger⁴⁶.

Wie in Mecklenburg verschoben sich auch in Pommern die Gewichte in der sektoralen Aufteilung der Wirtschaft auch im Industrialisierungszeitalter nur langsam, sodass der Anteil der Erwerbstätigen, die vom Handwerk oder von der Industrie lebte, auch von 1882 bis 1907 auf lediglich 27,6% anwuchs⁴⁷ und im gleichen Zeitraum im Regierungsbezirk Stralsund sogar stagnierte⁴⁸. Im Reich lag der Prozentsatz bei 42,2%⁴⁹. Aber auch innerhalb Pommerns

⁴¹ Vgl. Meyer, Michael, Leistungen im mecklenburgischen Schiffbau des 19. Jahrhunderts, in: Guntau, Martin und Michael Meyer (Hrsg.), Maschinen, Schiffe und Raketen. Technikentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern, Rostock 1995, S. 39–42.

⁴² Vgl. Tessin, Georg, Mecklenburgische Schifffahrt und Schiffbau, in: Crull, Richard (Hrsg.), Mecklenburg. Werden und Sein eines Gaues, Bielefeld und Leipzig 1938, S. 163–171, hier S. 169 f. Siehe auch Gerds, Peter, Wolf-Dietrich Gehrke, Vom Fischland in die Welt, Rostock 1984.

⁴³ Vgl. Stahl, Joachim, Vom ersten eisernen Schraubendampfer Deutschlands zum Container-Schiff, Rostock 1968; ders., Vom Werden und Wachsen der Neptunwerft. Eine Chronik der 130jährigen Entwicklung, Rostock 1979 und ders., Neptunwerft, ein Rostocker Unternehmen im Wandel der Zeit, Rostock 1995.

⁴⁴ Vgl. Schröder, Heinz, Die Entwicklung der Elbwerft von den Anfängen bis in unsere Zeit, in: Boizenburg. Beiträge zur Geschichte der Stadt, 1, Boizenburg 1980, S. 52–60 und 200 Jahre Elbwerft Boizenburg. Die Jubiläums-Chronik, Schröder, Heinz, Rudolf Wulff, Gert Uwe Detlefsen, Bad Segeberg 1993.

⁴⁵ Vgl. u.a. Möller, Kathrin, Von Fokker bis Heinkel – Die Mecklenburgische Flugzeugindustrie von ihren Anfängen bis 1945, in: Ein Jahrtausend Mecklenburg und Vorpommern. Biographie einer norddeutschen Region in Einzeldarstellungen, Karge, Wolf, Peter-Joachim Rakow und Ralf Wendt (Hrsg.), Rostock 1995, S. 320–324 und dies., Schübe und Brüche – Zur Industrialisierung in Mecklenburg am Beispiel der Flugzeugindustrie, in: Guntau, Martin und Michael Meyer (Hrsg.), Maschinen, Schiffe und Raketen. Technikentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern, Rostock 1995, S. 73–78; Schubert, Peter, Geschichte der Luft- und Raumfahrt in Mecklenburg-Vorpommern, Rostock 1999 und Koos, Volker, Standorte des Flugzeugbaus in der Geschichte von Mecklenburg-Vorpommern, in: Guntau, Martin und Michael Meyer (Hrsg.), Maschinen, Schiffe und Raketen. Technikentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern, Rostock 1995, S. 64–72.

⁴⁶ Zur Automobilindustrie vgl. Möller, Kathrin, Automobiles aus Mecklenburg, in: Erfunden – vergessen – bewahrt? Bedeutende Erfindungen aus Mecklenburg und Vorpommern, Rostock 2000, S. 36–40.

⁴⁷ Vgl. Lucht, Dietmar, Die Provinz in Daten und Fakten, in: Buchholz, Werner (Hrsg.), Deutsche Geschichte des Ostens. Pommern, Berlin 1999, S. 424–446, hier S. 430.

⁴⁸ Vgl. Inachin, Kyra, Die Entwicklung Pommerns im Deutschen Reich, in: Buchholz, Werner (Hrsg.), Deutsche Geschichte des Ostens. Pommern, Berlin 1999, S. 447–508, hier S. 461.

⁴⁹ Angaben nach: Sozialgeschichtliches Arbeitsbuch II. Materialien zur Statistik des Kaiserreichs 1870–1914, Hohorst, Gerd, Jürgen Kocka, Gerhard A. Ritter (Hrsg.), 2., durchgesehene Auflage, München 1978, S. 66.

differierte das Entwicklungstempo stark⁵⁰. Die pommersche Industrie konzentrierte sich seit der Industrialisierungsphase vor allem in Stettin und Umgebung⁵¹. Für die Stadt und die Region wichtige Firmengründungen lagen in den 1850er Jahren, so die der Vulkan-Werft⁵² und der Stoewer-Werke⁵³. 1896 wurde bei Stettin das Hochofenwerk „Hütte Kraft“ errichtet, das die Torgelower und Ueckermünder Eisengießereien, die wichtigste Industriezusammenballung in Vorpommern, mit Roheisen belieferte⁵⁴. Um 1900 befanden sich allein 14 Eisengießereien im Industriedorf Torgelow⁵⁵. Einige Angaben über diesen wichtigen Industriezweig im westlichen Pommern finden wir in einer älteren Dissertation und einem heimatkundlichen Beitrag⁵⁶. Eine neuere Untersuchung über dieses traditionelle vorpommersche Industriegebiet fehlt bislang. Beachtung verdienen auch die 1887 und 1888 in Wolgast gegründeten Eisengießereien⁵⁷. Im Zusammenhang mit den Fortschritten in der Agrartechnik ist der Landmaschinenbau im vorpommerschen Barth zu sehen⁵⁸.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass das Interesse der Wirtschaftshistoriker sich für das 19. und frühe 20. Jahrhundert auf die Veränderungen in der Landwirtschaft konzentrierte und nur die größten Industriebetriebe wie die Neptun- und Vulkanwerft zum Forschungsgegenstand wurden.

Wirtschaftsgeschichtlich, mehr noch aber sozialgeschichtlich interessant erscheint die Bevölkerungsentwicklung in Mecklenburg und Pommern. Die Bevölkerungszunahme in Mecklenburg von 380.000 Menschen im Jahre 1819 und 746.000 im Jahre 1910⁵⁹ ist sicherlich vergleichbar mit der Entwicklung in anderen deutschen Agrarregionen im 19. Jahrhundert. Auch in Pommern stieg die Einwohnerzahl im Kaiserreich, in der Stettiner Agglomeration wesentlich stärker als im dünner besiedelten Regierungsbezirk Stralsund⁶⁰. Allein weder die pommersche und mecklenburgische Industrie noch die Landwirtschaft

⁵⁰ Vgl. Włodarczyk, Edward, Der pommersche Wirtschaftsboom: im Kaiserreich (bis 1918), in: Piskorsky, Jan M. (Hrsg.), Pommern im Wandel der Zeiten, Stettin 1999, S. 257–282, hier S. 272 ff.

⁵¹ Vgl. Stamm-Kuhlmann, Thomas, Pommern 1815 bis 1875, in: Buchholz, Werner, Deutsche Geschichte des Ostens. Pommern, Berlin 1999, S. 365–422, hier S. 409 ff.

⁵² Zur Unternehmensgeschichte siehe Wulle, Armin, Der Stettiner Vulcan – ein Kapitel deutscher Schiffbaugeschichte, Herford 1989.

⁵³ Zur Firmengeschichte siehe Gudden-Lüddecke, Ilse, Chronik der Stadt Stettin, Leer 1993, S. 548 ff.

⁵⁴ Vgl. Lucht, Dietmar, Die Provinz in Daten und Fakten, in: Buchholz, Werner (Hrsg.), Deutsche Geschichte des Ostens. Pommern, Berlin 1999, S. 424–446, hier S. 430 f.

⁵⁵ Vgl. ... als das Feuer kam... 100 Jahre Feuerwehr. 250 Jahre Eisenindustrie Torgelow, Torgelow 1986, S. 23.

⁵⁶ Vgl. Reiser, Herbert, Die pommerschen Eisengießereien, Diss. Greifswald, Greifswald 1935 und Engelke, Felix, Die Eisenindustrie, in: Vollack, Manfred (Bearb.), Der Kreis Ueckermünde bis 1945. Ein pommersches Heimatbuch, Hamburg 1981.

⁵⁷ Altermann, Albert, Wolgast als Industriestadt, in: Festschrift zur 700-Jahrfeier der Stadt Wolgast vom 5. bis 14. Juli 1957, Wolgast o.J., S. 63–69, hier S. 64 f.

⁵⁸ Vgl. Festschrift zum 700-Jahrfeier der Stadt Barth vom 1. Juli bis 10. Juli 1955, Barth 1955, S. 90 ff.

⁵⁹ Vgl. Richter, Kulturlandschaft, S. 138.

⁶⁰ Vgl. Włodarczyk, Der pommersche Wirtschaftsboom, S. 263 f.

konnte der überzähligen Landbevölkerung eine existenzsichernde Beschäftigung bieten. Hunderttausende aus der Leibeigenschaft entlassene arbeits- und heimatlose Landarbeiter und städtische Pauper, aber auch Handwerksgesellen⁶¹ verließen den Nordosten Deutschlands. In drei großen Wellen, die erste zwischen 1853 und 1857, die zweite von 1863 bis 1873 und die dritte in den 1880er Jahren, wanderten sie vor allem nach Nordamerika aus⁶². Zwischen 1851 und 1893 wagten 135.400 Mecklenburger den risikvollen und teuren Weg der Transatlantikauswanderung, unter ihnen nicht unbedingt die Ärmsten, aber viele Unzufriedene⁶³, etwa nach der gescheiterten 48er-Revolution enttäuschte Menschen. Man wird von einem Faktorenbündel zur Erklärung der in dieser Region überdurchschnittlich hohen Migrationsziffern ausgehen müssen. Zu diesen Wanderungsursachen zählten neben der Niederlassungsgesetzgebung auf dem Lande auch soziale Notsituationen und die Wirtschaftskrisen und der als „Große Depression“ bezeichnete Konjunkturabschwung zwischen 1873 und den frühen 1890er Jahren⁶⁴. Bezeichnend für den dann in der deutschen Industrie spürbaren Aufschwung ist die ab 1870 in Mecklenburg einsetzende Binnenwanderung⁶⁵, besonders in die Hansestädte Lübeck⁶⁶ und Hamburg, der Stadt, in der um 1900 die meisten Mecklenburger lebten⁶⁷. Ein weiteres Wanderungsziel war Berlin, wo 1880 über 65.000 gebürtige Pommern lebten⁶⁸. 16.000 der in die industrialisierteren preußischen Provinzen abgewanderten Erwerbstätigen arbeiteten 1907 in der Metallindustrie⁶⁹. Die Land-Stadt-Wanderung von Lohnarbeitern innerhalb Mecklenburgs

⁶¹ Zur sozialen Zusammensetzung der Auswanderer aus Mecklenburg in den frühen 1850er Jahren siehe Czalla, Erika, Die Auswanderung aus Mecklenburg nach Nordamerika in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, phil. Diss. Rostock 1972, S. 137 ff.

⁶² Vgl. Wiegandt, Max, Auswanderung aus Mecklenburg nach Übersee, in: Crull, Richard (Hrsg.), Mecklenburg. Werden und Sein eines Gaus, Bielefeld und Leipzig 1938, S. 244–256, hier S. 244.

⁶³ Vgl. Münch, Ernst, Zwischen Untertänigkeit und Freiheit – die Bevölkerung auf dem Lande, in: Erichsen, Johannes (Hrsg.), 1000 Jahre Mecklenburg. Geschichte und Kunst einer europäischen Region. Landesausstellung Mecklenburg-Vorpommern 1995, Rostock 1995, S. 104–112, hier S. 111.

⁶⁴ Vgl. Lubinski, Axel, Entlassen aus dem Untertanenverband. Die Amerikaauswanderung aus Mecklenburg-Strelitz im 19. Jahrhundert, Osnabrück 1997, S. 262 ff.

⁶⁵ Vgl. Haack, Hanna, Bevölkerungswachstum in Mecklenburg-Schwerin 1819–1905, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Wilhelm-Pieck-Universität Rostock, 26. Jahrgang, 1977, Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe, Heft 10, S. 931–937, hier S. 932.

⁶⁶ Vgl. Graßmann, Antjekathrin, Menschen zwischen Mecklenburg und Lübeck. Zur Demographie und Prosopographie eines jahrhundertelangen Austausches, in: Bei der Wieden, Helge (Hrsg.), Mecklenburg und seine Nachbarn, Rostock 1997, S. 19–41, hier S. 28 f.

⁶⁷ Vgl. Krüger, Renate, Spurensuche in Mecklenburg. Innenansichten eines Landes, Rostock 1999, S. 146.

⁶⁸ Vgl. Bei der Wieden, Brage, Die Entwicklung der pommerschen Bevölkerung 1701 bis 1918, Köln [u.a.] 1999, S. 38.

⁶⁹ Vgl. Gleitze, Bruno, Die wirtschaftliche Entwicklung Ostdeutschlands im Industriezeitalter, in: Das östliche Deutschland. Ein Handbuch, Göttinger Arbeitskreis (Hrsg.), Würzburg 1959, S. 645–710, hier S. 693.

konnte erst nach die Aufhebung der Beschränkungen der Freizügigkeit Ende der 1860er Jahre deutlicher zunehmen⁷⁰.

Diese demografischen Entwicklungen und ihre Folgen, die Überseeauswanderung und regionale Mobilität, sind noch wenig erforscht. Für die Beschreibung der regionalen und sozialen Herkunft der Industriearbeiter in Mecklenburg und Vorpommern während der Kaiserzeit erscheinen diese demografischen Daten jedoch unentbehrlich. Sie sind auch eine Grundlage zum Verständnis des nicht selten schwierigen Anpassungsprozesses der Arbeiter an das Fabrikssystem, der Beharrungskraft vorindustrieller Traditionen in der Arbeiterkultur und der unterschiedlich ausgeprägten Bereitschaft zur Organisation in den Gewerkschaften.

Leider stehen für das 19. und die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts nur wenige Untersuchungen über die Zusammensetzung der Arbeiterschaft zur Verfügung. Dies ist zum einen mit dem in den Geisteswissenschaften bis Ende der 60er Jahre weit verbreiteten Desinteresse an der Geschichte und Kultur der „kleinen Leute“ zu erklären. Zum anderen, was die DDR-Geschichtsforschung betrifft, fokussierte sich das Forschungsinteresse auf ideologische Fragen und die Entwicklung der Arbeiterparteien. Die Herkunft und Lage der Arbeiter sowie deren individuelles, nicht-politisches Verhalten dienten nicht selten nur als Material zur Illustration des Entwicklungsstandes der Arbeiter auf dem Weg zum „realen Sozialismus“. Das enge Korsett des Historischen Materialismus ließ nur wenig Bewegungsfreiheit, die es erlaubt hätte, Basisprozesse kritisch zu diskutieren.

Um so wichtiger erscheint es, auf Arbeiten hinzuweisen, die zum Teil auch wertvolle Beiträge zu einer Sozialgeschichte der Arbeiter in Mecklenburg und Pommern leisten. Hier ist zunächst an Forschungsbeiträge zur Konstituierung der Arbeiterklasse zu denken. Am Rostocker Beispiel werden Gründe für die relativ langsame Proletarisierung von Handwerkern aufgezeigt, so die Zunftbindungen, aber auch die industriefeindliche Einstellung der Junker im mecklenburgischen Hinterland⁷¹. Auch der Wechsel von einer Beschäftigung in der Landwirtschaft in eine Tätigkeit als ungelernter Arbeiter blieb, wie wir für Pommern wissen, in den 1860er Jahren noch selten⁷².

In Mecklenburgs wichtigster Industriestadt, Rostock, bildeten ungelernete Tagelöhner und Arbeitsleute das Hauptreservoir des Fabrikproletariats. In der Reichsgründungszeit hatte der

⁷⁰ Vgl. Haack, Hanna, Einige Bemerkungen zur Entwicklung der Stadtbevölkerung in Mecklenburg-Schwerin, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Wilhelm-Pieck-Universität Rostock, 28. Jahrgang, 1979, Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe, Heft 10, S. 625–630, hier S. 626.

⁷¹ Vgl. Schultz, Helga, Zur Herausbildung der Arbeiterklasse in Rostock in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock, 21. Jahrgang, 1972, Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe, Heft 2, S. 237–247, hier S. 247.

Anteil der angelernten und gelernten Werftarbeiter im Rostocker Proletariat zugenommen. Unter den Arbeitern im Rostocker Eisenschiffbau ist wiederum eine große berufliche Differenzierung wahrzunehmen. Typisch ist die hohe Mobilität der Werftarbeiter, deren größerer Teil in den 1860er und 1870er Jahren aus ländlichen Regionen außerhalb Mecklenburgs stammten⁷³. Über Probleme bei der Rekrutierung von einheimischen Arbeitskräften wird auch aus den Anfangsjahren der Torgelower Eisenindustrie berichtet. Der im späten Kaiserreich beginnende Rückgang des Handformens gegenüber dem Maschinenformen lässt zwar einige Rückschlüsse auf die sich verändernde Produktionstechnik zu, weitere Informationen über die Gießereibelegschaften sind der Sekundärliteratur aber nicht zu entnehmen⁷⁴. Die Suche der Boizenburger Werft nach Holzarbeitern in den 1850er, 1870er Jahre, aber auch noch im Jahre 1885 ist als Hinweis zu deuten, dass neben den Metallarbeitern auch Tischler und Schiffszimmerleute zum nicht geringen Teil zum Werftpersonal gehörten⁷⁵. Für die meisten Betriebe fehlen selbst diese ungenauen Angaben zur Belegschaftsstruktur.

Eine Analyse der Beschäftigtenstruktur müsste auf ungedruckte Quellen bzw. auf Statistiken des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes zurückgreifen, die dieser im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts veröffentlichte. Dies gilt auch für die Beschreibung der sozialen Lage der Beschäftigten.

Die soziale Lage des Industrieproletariats

Staatliche und gewerkschaftliche Statistiken liefern Daten über die Arbeitsbedingungen und Löhne, die nicht nur im Vergleich der Industriestandorte an der Nord- und Ostsee, sondern auch innerhalb Mecklenburgs und Vorpommerns und nicht zuletzt innerhalb der Belegschaften differierten. Zwei Dissertationen aus den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts können als eine ergiebige Quelle über die Lohnhöhe, die Lohnformen und deren Differenzierung in der Arbeiterschaft der Neptunwerft genutzt werden⁷⁶. Diese Verdienste, ergänzt um das Nebeneinkommen der Ehefrauen, sind den wöchentlichen Ausgaben der Arbeiterhaushalte gegenüberzustellen, will man den im Reichsvergleich

⁷² Vgl. Stępinko, Włodzimierz, Auf dem Weg zur Moderne: Die Vereinigung Pommerns unter preußischer Herrschaft (bis 1871), in: Piskorsky, Jan M. (Hrsg.), Pommern im Wandel der Zeiten, Stettin 1999, S. 225–256, hier S. 251.

⁷³ Vgl. Schultz, Helga, Zur Herausbildung der Arbeiterklasse am Beispiel der mittleren ostelbischen Handelsstadt Rostock (1769 bis 1870), in: Jahrbuch für Geschichte, 13, 1975, S. 153–201, hier S. 189 ff.

⁷⁴ Vgl. Reiser, Die pommerschen Eisengießereien, S. 9 und 43.

⁷⁵ Vgl. 200 Jahre Elbwerft Boizenburg, S. 15.

⁷⁶ Vgl. Sperling, Erich, Arbeitslohn-Entwicklung in Handwerk und Industrie, Diss. Rostock 1907 und Leucke, Otto, Über einige Bestimmungsgründe der Lohnverdienste, Diss. Rostock 1911.

unterdurchschnittlichen, wenn auch wachsenden Lebensstandard von Arbeitern z.B. in Rostock ermitteln⁷⁷. Aufschlussreiches Datenmaterial zur Einkommens- und Ausgabenstruktur ausgewählter Rostocker und Torgelower Metallarbeiter enthält eine statistische Erhebung des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes aus dem Jahre 1909⁷⁸. Der Proteinanteil in der Ernährung Rostocker Arbeiter und Handwerker in den späten 1880er Jahren wurde von zeitgenössischen Beobachtern zwar als ausreichend erachtet⁷⁹. Eine moderne differenzierende Bewertung der Ernährungssituation steht noch aus. Über die im Laufe des Ersten Weltkrieges sich zweifellos verschlechternde Ernährungslage gerade in den Arbeitnehmerhaushalten finden sich einige Hinweise in der Literatur⁸⁰.

Die allgemeine gesundheitliche Verfassung der Arbeiter und ihrer Familien wird in zeitgenössischen Darstellungen nur am Rande erwähnt, so etwa die hohe Kindersterblichkeit in der Rostocker Kröpelinertorvorstadt⁸¹, einem dicht bewohnten Arbeiterquartier mit ungesunden Wohnverhältnissen⁸². Nicht zuletzt die Arbeitsbelastungen hatten einen wesentlichen Einfluss auf den Gesundheitszustand der Arbeiter⁸³, so zum Beispiel auch die Arbeit im Freien, die bei den Neptun-Arbeitern besonders in den Winterhalbjahren hohe Krankenstände zur Folge hatte⁸⁴. Viele der hier nur angedeuteten Nöte der Arbeitexistenz spiegeln sich in den Jahresberichten der Gewerbeaufsichtsbeamten wider, in denen sich das Interesse am Wirtschaftswachstum mit der Sorge um die Volksgesundheit und die Befriedung der Arbeiterklasse verknüpfen.

Zu fragen ist sicher auch nach der sozialen Absicherung der Arbeiterfamilien durch die staatlichen Kranken- und Rentenversicherung, auch von Seiten der Fabrikkrankenkassen⁸⁵, im Rahmen betrieblicher „Wohlfahrtseinrichtungen“ und auf dem Wege der proletarischen

⁷⁷ Vgl. Polzin, Martin/ Horst Witt, Rostock von der bürgerlich-demokratischen Revolution 1848/49 bis 1945, Rostock 1974, S. 66.

⁷⁸ Vgl. 320 Haushaltsrechnungen von Metallarbeitern. Bearbeitet und herausgegeben vom Vorstand des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes, Stuttgart 1909.

⁷⁹ Vgl. Uffelman, J., Die Ernährung der Einwohnerschaft in Rostock, in: ders. (Hrsg.), Hygienische Topographie der Stadt Rostock, Rostock 1889, S. 171 ff, hier S. 171 f.

⁸⁰ Vgl. Urbschat, Kerstin, Mecklenburg im Ersten Weltkrieg (1914–1918), in: Ein Jahrtausend Mecklenburg und Vorpommern. Biographie einer norddeutschen Region in Einzeldarstellungen, Karge, Wolf, Peter-Joachim Rakow und Ralf Wendt (Hrsg), Rostock 1995, S. 300–307, hier S. 301 f.; Dugge, Karl, Über die Gesundheitsverhältnisse Rostocks im Weltkriege, Rostock 1919 und Techen, Friedrich, Geschichte der Seestadt Wismar, Nachdruck, Schwerin 1993, S. 401 ff.

⁸¹ Vgl. Pfeiffer, Ludwig, Der Altersaufbau der Bevölkerung der Stadt Rostock, in: Festschrift der XXVI. Versammlung des Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege, Rostock 1901, S. 105–108, hier S. 107.

⁸² Vgl. Claus, Max, Untersuchungen über die Bevölkerungs- und Wohndichtigkeit der Stadt Rostock i.M., Diss. Rostock, Bonn 1900, S. 90 f. und 95.

⁸³ Vgl. Lemcke, Willy, Über Erkrankung und Verdienst des gewerblichen Lohnarbeiters. Eine Untersuchung bei Arbeitern der Neptunwerft Rostock. Auszug aus der Rostocker Inaugural-Dissertation, Rostock 1924.

⁸⁴ Vgl. Stahl, Neptunwerft, S. 118 f.

Selbsthilfe wie der Tischbein'schen Sterbekasse von 1859⁸⁶. Dieses Untersuchungsfeld ist noch nicht bearbeitet.

Die Arbeiterbewegung vor dem Ersten Weltkrieg

Die besonderen sozialen Verhältnisse in den Fabriken und Handwerksbetrieben der mecklenburgischen und pommerschen Metallwirtschaft werden in den vor allem von DDR-Historikern verfassten Orts- oder Betriebschroniken nur grob skizziert. Dies gilt, von einigen bedeutenden Streiks abgesehen, auch für die betrieblichen Konflikte zwischen dem Fabrikherrn und der Belegschaft bzw. deren jeweiligen Interessenvertretungen. Zwar findet die Gründung von gewerkschaftlichen Zahlstellen und deren Mitgliederentwicklung verschiedentlich Erwähnung. Es drängt sich aber der Eindruck auf, dass die gewerkschaftlichen Organisationen entgegen ihrer tatsächlichen Bedeutung wie auch des Selbstverständnisses ihrer Anhänger auf ein bloßes Anhängsel der Arbeiterparteien reduziert werden, also des Lassalleanischen Allgemeinen Deutschen Arbeitervereins (ADAV), der von Bebel und Wilhelm Liebknecht geführten Sozialdemokratischen Arbeiterpartei Deutschlands (SDAP) und der 1875 aus diesen beiden Parteien hervorgegangenen Sozialistischen Arbeiterpartei Deutschlands.

Dabei steht außer Zweifel, dass auch in Mecklenburg und Pommern die Geschichte der Arbeiter und deren gewerkschaftlicher Organisationen von der Geschichte der Sozialdemokratie nicht von einander getrennt betrachtet werden können. So rekrutierte sich die Mitgliedschaft der ersten sozialdemokratischen Organisationen, etwa des von Rostocker Werftarbeitern 1863 gegründeten Arbeiterbildungsvereins und des sechs Jahre später gebildeten illegalen sozialdemokratischen Vereins in Rostock⁸⁷ vorwiegend aus Angehörigen des weitgehend rechtlosen „Vierten Standes“. Auch in Pommern trieben in erster Linie Handwerker die Agitation für die Sozialdemokraten voran. Für 1869 sind lassalleanische Gemeinden unter anderem in Stralsund, Greifswald und Barth nachgewiesen⁸⁸, also in Provinzstädten, die einen höheren Gewerbestand aufwiesen. Auch in Mecklenburg sympathisierten vor allem Teile der städtischen Bevölkerung und des Domaniums mit der

⁸⁵ Zu den Leistungen der „Krankenunterstützungs-Casse“ der Rostocker Aktien-Gesellschaft für Schiff- und Maschinenbau“ siehe Stahl, Vom Werden und Wachsen, S. 8 f.

⁸⁶ Vgl. ders., Vom ersten eisernen Schraubendampfer, S. 7.

⁸⁷ Vgl. Bilanz in Bildern. Eine Bildchronik zur Entwicklung der Neptunwerft und ihrer Vorläuferbetriebe seit 1850, Rostock 1988, S. 5.

⁸⁸ Vgl. Lamprecht, Werner, Zur Herausbildung der Sozialdemokratischen Partei in Pommern, in: Porada, Haik Thomas (Hrsg.), Beiträge zur Geschichte Vorpommerns. Die Demminer Kolloquien 1985–1992, Schwerin 1997, S. 141–145, hier S. 142.

Sozialdemokratie⁸⁹. Die Dominanz der lassalleanischen Richtung innerhalb der mecklenburgischen Arbeiterbewegung verdankt sich wie auch in Schleswig-Holstein vor allem dem Einfluss der Hamburger Agitatoren⁹⁰. Wie andere sozialdemokratische Ortsgruppen wurde allerdings auch der Rostocker Verein schon 1874 aufgelöst, weil das Schweriner Innenministerium ihn nicht genehmigt hatte⁹¹, wie dies das mecklenburgische Vereinsgesetz vorschrieb. Zwei Jahre später erschien mit dem Mecklenburgischen Arbeiterfreund die erste sozialdemokratische Zeitung im Landes, die jedoch mit dem Erlass des Bismarckschen Ausnahmegesetzes von 1878 ihr Erscheinen einstellen musste⁹². Wie wir wissen, verfehlte das Sozialistengesetz sein Ziel, auch in der ländlichen und kleinstädtischen Region Mecklenburg und Vorpommern. Aus Berlin und Stettin ausgewiesene Führer der Sozialdemokratie unterstützten ihre in der Illegalität kämpfenden Rostocker Genossen⁹³. In Schwerin wirkte der aus Hamburg vertriebene sozialdemokratische Reichstagsabgeordnete Ignatz Auer. In diesen Jahren verschärfter Repression gegen die Sozialdemokratie dienten Arbeiterkultur und -sportvereine als Tarnorganisationen⁹⁴, deren Bedeutung als Teil der proletarischen Subkultur bis 1933 in der mecklenburgischen Geschichtsschreibung bisher nur wenig Beachtung fand.

Vor allem die Verzehnfachung des sozialdemokratischen Stimmenanteils in den Reichstagswahlen von 1878 bis zum Fall des Sozialistengesetzes im Jahre 1890⁹⁵ belegt den Rückhalt der Partei in der (Arbeiter-)Bevölkerung. 1898 konnte Dr. Joseph Herzfeld das erste Reichstagsmandat für die Sozialdemokraten, im Wahlkreis Rostock-Doberan, erringen⁹⁶. Auch der Anstieg der Mitgliederzahlen, in Mecklenburg insbesondere nach der Lockerung der vereinsrechtlichen Beschränkungen im Jahre 1908, spiegelt die Anziehungskraft der sozialdemokratischen Ideen wider. Am Vorabend des Ersten Weltkrieges waren 11.000 Mecklenburger und Mecklenburgerinnen in der SPD organisiert⁹⁷. Vorort des SPD-Bezirks Mecklenburg blieb Lübeck, eine sozialdemokratische Hochburg, während die pommersche Parteiorganisation von Stettin aus geführt wurde.

In den in der DDR publizierten Abhandlungen zur Regionalgeschichte der Arbeiterbewegung münden die Schilderungen der SPD-Politik im späten Kaiserreich und insbesondere während

⁸⁹ Schwabe, Klaus, Wurzeln, Tradition und Identität der Sozialdemokratie in Mecklenburg und Pommern, Schwerin 1999, S. 9.

⁹⁰ Vgl. Geschichte der Landesparteiorganisation der SED Mecklenburg 1945–1952, Rostock 1986, S. 17.

⁹¹ Vgl. Elsner, Rostock, S. 91.

⁹² Vgl. Bernitt, Zur Geschichte der Stadt Rostock, S. 271 f.

⁹³ Vgl. Polzin, Witt, Rostock, S. 52.

⁹⁴ Vgl. Kriek, Schwerin, S. 109.

⁹⁵ Vgl. Schwabe, Wurzeln, Traditionen und Identität, S. 99.

⁹⁶ Vgl. Geschichte der Landesparteiorganisation, S. 23.

des Ersten Weltkrieges im Vorwurf des Opportunismus⁹⁸ auf Seiten der Parteiführung. Auf eine differenzierte Bewertung der Motive der „Reformisten“ im politischen Alltag, etwa in der Kommunalpolitik, aber auch ihrer Haltung zur Nation wurde in aller Regel verzichtet. Grundlegende Untersuchungen zur Mitgliederstruktur, zur Ideologie, zur politischen Willensbildung wie auch zur politischen Praxis der Sozialdemokratie in Mecklenburg und Pommern wären daher, auch in Hinblick auf die Erarbeitung einer historischen Identität der SPD zu wünschen.

Wohl noch eindrucksvoller als die Entwicklung der Sozialdemokratie und der Genossenschaftsbewegung, die unter anderem in der Gründung eines „Ostmecklenburgisch-Vorpommerschen Bezirkskonsumvereins“ mit mehreren Verteilungsstellen⁹⁹ zum Ausdruck kam, erscheint der Aufschwung der Gewerkschaften als dritter Säule der Arbeiterbewegung. Die Handwerker und wenigen Industriearbeiter des Landes organisierten sich bis zu den 1880er Jahren zumeist nur lokal, so auch die Rostocker Werftarbeiter, die 1869 zusammen mit den Maurern einen gemeinsamen Ortsausschuss bildeten. In diesem Jahr begann zugleich ein Prozess der Loslösung vom bürgerlich-liberalen Einfluss auf die Arbeitervereine. Dabei dürfte ein Werftarbeiterstreik im Jahre 1865 als Katalysator bei der Organisationsbildung gewirkt haben¹⁰⁰. 1873 wurde der Allgemeine Deutsche Schiffszimmererverein gegründet, dem in Rostock 70 Mitglieder angehörten. Im folgenden Jahr schlossen sich die Werftbesitzer im Deutschen Schiffbauverein zusammen¹⁰¹. Die typische Organisationsform der Metallarbeiter blieb in den 1870er und 1880er Jahren der berufsgebundene Fachverein. 1886, in einer Zeit der mildereren Praxis des Sozialistengesetzes, gründeten Rostocker Metallarbeiter einen Fachverein, dem über 100 Mitglieder beitraten¹⁰². Schon zwei Jahre vorher hatten sich Friedländer Metallarbeiter gewerkschaftlich organisiert¹⁰³.

Als das Sozialistengesetz 1890 nicht mehr verlängert wurde und man in der Metallarbeiterschaft über die Konzentration des gewerkschaftlichen Widerstandes gegen die Macht der Unternehmer und ihrer Verbände diskutierte – ein bedeutendes überregionales Diskussionsforum existierte mit der seit 1883 erscheinenden Deutschen Metallarbeiter-Zeitung –, konnten auch die mecklenburgischen und pommerschen Metallarbeiter auf einige

⁹⁷ Vgl. Schwabe, Wurzeln, S. 106.

⁹⁸ Vgl. Kriek, Schwerin, S. 111.

⁹⁹ Vgl. Matull, Wilhelm, Ostdeutschlands Arbeiterbewegung. Abriß ihrer Geschichte, Leistung und Opfer, Würzburg 1973, S. 259.

¹⁰⁰ Vgl. Elsner, Lothar [u.a.], Rostock, S. 80 f.

¹⁰¹ Vgl. Heyne, Martin, Werftarbeiter, in: Mecklenburgische Volkskunde, Rostock 1988, S. 206–229, hier S. 210.

¹⁰² Vgl. Bernitt, Zur Geschichte der Stadt Rostock, S. 278.

¹⁰³ Vgl. Hofmann, Peter, Friedland/ Mecklenburg. Chronik einer Stadt in den Wirren der Geschichte, 1998, S. 132.

Jahre Organisationserfahrung zurückblicken. Neben den Lokalorganisationen ist hier der 1882 gegründete Allgemeine Schiffbauer-Verein als berufsübergreifende Zentralorganisation aller auf den Werften tätigen Arbeiter zu nennen¹⁰⁴. Former der Neptunwerft sollten sich gemeinsam mit rund 650 Arbeitern anderer Branchen an der ersten gewerkschaftlichen Maifeier Rostocks beteiligen¹⁰⁵. Als sich im Juni 1891 der Deutsche Metallarbeiter-Verband (DMV) gründete, waren auch mecklenburgische Metallgewerkschafter vertreten¹⁰⁶. Auch der Rostocker Fachverein trat noch 1891 dem DMV bei¹⁰⁷. 1894 gründeten die Barther¹⁰⁸, 1897 die Torgelower¹⁰⁹ und 1907 die Wolgaster Metallarbeiter DMV-Verwaltungsstellen¹¹⁰. Im industriell schwächer besetzten Regierungsbezirk Stralsund war das Gewerkschaftswachstum verhaltener, sodass sich auch für 1903 eine Mitgliederzahl von nur 73 Metallgewerkschaftern ergab, während in Mecklenburg-Schwerin im gleichen Jahr 469 DMV-Mitglieder und 427 Mitglieder des Werftarbeiter-Verbandes gezählt wurden¹¹¹. Die Mitglieder der Sonderorganisation der Werftarbeiter sollten sich zwei Jahre später, nach der Auflösung ihres Verbandes, dem DMV bzw. dem Deutschen Holzarbeiter-Verband anschließen. Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges ist die Gewerkschaftsentwicklung durch ein sehr rasches Wachstum gekennzeichnet. Mitte 1914 zählten die Verwaltungsstellen Wismar fast 400, Torgelow knapp 800 und Rostock über 1900 Mitglieder¹¹². Mit Julius Asch wurde erstmalig in der Verwaltungsstelle Rostock ein Geschäftsführer angestellt¹¹³. Der Ausbau der Organisation hatte bereits 1901 die Einsetzung von Bezirksleitern nötig werden lassen. Mecklenburg und Pommern gehörten zusammen mit Posen, West- und Ostpreußen zum I. Bezirk, als dessen Sitz Stettin, mit Abstand die wichtigste Verwaltungsstelle im Nordosten des Deutschen Reiches, fest gelegt wurde¹¹⁴. Zusammen mit der Hamburger Bezirksleitung

¹⁰⁴ Vgl. Heyne, Werftarbeiter, S. 210.

¹⁰⁵ Vgl. Polzin, Martin, Rostock – Das Zentrum der mecklenburgischen Arbeiterbewegung in der Periode von 1871–1918, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock, 8. Jahrgang, 1958/59, Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe, Heft 1, S. 33–98, hier S. 60 f..

¹⁰⁶ Vgl. Protokoll des Allgemeinen Deutschen Metallarbeiter-Kongresses und der Kongresse der Klempner, Schlosser, Former, Feilenhauer und Mechaniker zu Frankfurt a.M. Abgehalten vom 1. Bis 6. Juni 1891. Reprint, Köln 1991, S. 7.

¹⁰⁷ Vgl. Bernitt, Zur Geschichte der Stadt Rostock, S. 279.

¹⁰⁸ Vgl. Festschrift zum 700-Jahrfeier der Stadt Barth, S. 64.

¹⁰⁹ Vgl. Revolutionäre Kämpfer für die Sache der Arbeiterklasse. Kreis Ueckermünde. Dritter Teil, 1984, S. 6.

¹¹⁰ Vgl. Zur Geschichte der Arbeiterbewegung des Kreises Wolgast von den Anfängen bis zu den Wahlen zur Nationalversammlung (1800–1919), Wolgast 1960, S. 9.

¹¹¹ Vgl. Troeltsch, W[ilhelm] und P[aul] Hirschfeld, Die deutschen sozialdemokratischen Gewerkschaften. Untersuchungen und Materialien über ihre geographische Verbreitung 1896–1903, Berlin 1905, S. 12* und 39*.

¹¹² Vgl. Der Deutsche Metallarbeiter-Verband im Jahre 1914. Jahr- und Handbuch für Verbandsmitglieder, Stuttgart 1915, Bezirksberichte, S. 4.

¹¹³ Vgl. Polzin/Witt, Rostock, S. 93.

¹¹⁴ Vgl. 100 Jahre Industriegewerkschaft 1891 bis 1991. Vom Deutschen Metallarbeiter-Verband zur Industriegewerkschaft Metall, Köln 1991, S. 119.

bildeten die Stettiner Bezirkssekretäre die Streikleitung in den großen Werftarbeiterbewegungen des Kaiserreiches und in der Weimarer Republik.

Vor Ort arbeitete der DMV mit anderen freigewerkschaftlichen, mit den Vorstellungen der Sozialdemokratie sympathisierenden Arbeiter- und Angestelltenverbänden zusammen. Dem Stralsunder Ortskartell z.B. gehörten 1899 zehn Verbände an. Seit 1901 verfügten die Stralsunder Gewerkschafter über ein eigenes Gewerkschaftshaus, 1913 auch ihre Greifswalder und Rostocker Kollegen¹¹⁵. Zur arbeits- und sozialrechtlichen Beratung und Vertretung der Mitglieder richtete man 1904 in Stettin ein Arbeitersekretariate ein¹¹⁶.

Neben den freien Gewerkschaften existierten an einigen Orten auch die sozial-liberalen Hirsch-Dunckerschen Gewerksvereine und christlich-soziale Gewerkschaften, so in Greifswald, Pasewalk und Stralsund, außerdem evangelische und katholische Arbeitervereine¹¹⁷, aber auch wirtschaftsfriedliche Werkvereine wie beispielsweise der vom Wismarer Fabrikanten Podeus unterstützte Verein „Friedrichshütte“¹¹⁸.

Über die Binnenstruktur, die bürokratische Organisation wie die Leistungen für ihre Mitglieder, aber auch über innergewerkschaftliche Prozesse in den DMV-Verwaltungsstellen und die politischen Positionen der mecklenburgischen und vorpommerschen Gewerkschafter im Bezirk und auf den Verbandstagen ist in der Sekundärliteratur wenig zu finden. Aufschlüsse über die regionale Gewerkschaftskultur könnte die Auswertung der älteren Gewerkschaftsliteratur und der Arbeiterpresse geben.

Aufschlussreich erscheint zudem das in den vierzig Jahren des Kaiserreiches sich deutlich verändernde Konfliktverhalten der betrieblichen und gewerkschaftlichen Arbeiterinteressenvertreter zu den Unternehmern, die sich im Zeitalter des organisierten Kapitalismus gegen wirtschaftliche Konkurrenten, aber nicht zuletzt auch gegen die Arbeiterschaft untereinander verbündeten, so im Gesamtverband der Metallindustriellen Deutschlands und seinen Mitgliedsverbänden.

Über die Beteiligung der Arbeiterausschüsse bei der Regelung betrieblicher Streitfälle, auch in Fragen der in Rostock sehr strengen Arbeitsordnungen¹¹⁹, enthält das durchgesehene Schrifttum fast nichts. Dabei wäre gerade der Wandel in der Unternehmenskultur der ursprünglich patriarchalisch geführten Betriebe von Interesse. Auch der Abschluss von

¹¹⁵ Vgl. Matull, Ostdeutschlands Arbeiterbewegung, S. 252 und Polzin/Witt, Rostock, S. 97.

¹¹⁶ Vgl. Matull, Ostdeutschlands Arbeiterbewegung, S. 253.

¹¹⁷ Vgl. ebd., S. 257.

¹¹⁸ Vgl. Beiträge zur Geschichte der Wismarer Arbeiterbewegung, Wismar 1956, S. 17.

¹¹⁹ Vgl. Wagner, Andreas, Zum Arbeitsalltag Rostocker Industriearbeiter im Deutschen Kaiserreich, in: Pelc, Ortwin (Hrsg.), 777 Jahre Rostock. Neue Beiträge zur Stadtgeschichte, Rostock 1995, S. 163–169, hier S. 166 ff.

Tarifverträgen, ob in Barth, Boizenburg oder in Bützow¹²⁰, mithin ein Zeichen gewachsener gewerkschaftlicher Stärke wie auch der Kooperationsbereitschaft im Arbeitgeberlager, wurde bislang kaum gewürdigt. Offenbar erwies sich die durch mittelgroße und kleinere Betriebe geprägte Gewerbestruktur in Mecklenburg und Vorpommern für die Gewerkschaften als günstigere Bedingung im Vergleich zu Ost- und Westpreußen, wo den Arbeitnehmervertretern mit den Danziger und Elbinger Schichauwerke ein auf lange Zeit überlegener Gegner gegenüber stand¹²¹.

In der Literatur wird wohl über einige Streiks in den Metallbetrieben der Region in den 1890er Jahren und im beginnenden 20. Jahrhundert berichtet, so über längere Formerstreiks in Torgelow im Jahre 1897/98 und 1911 und viele kürzere Arbeitsniederlegungen, während der Blaubeerernte, einem Nebenverdienst der Gießereiarbeiter¹²². Am Rande erwähnt wurden auch zwei Formerausstände in Waren im Jahre 1899¹²³ und ein erfolgreicher Kampf in Wismarer Drahtwarenfabrik für den Zehnstundentag im Jahre 1905. Ein Streik in der Wismarer Waggonfabrik im Jahre 1907 scheiterte an der Unnachgiebigkeit des Besitzers Podeus, der entgegen der Empfehlung des Arbeitgeberverbandes jede Verhandlung mit den Gewerkschaften abgelehnt hatte¹²⁴.

Am ausführlichsten wurde über den 18-wöchigen Rostocker Werftarbeiterstreik vom Dezember 1905 bis April 1906 berichtet. Vorangegangen war diesem Streik, auf den die Werksleitung sogleich mit Aussperrung beantwortete, der Abschluss eines ersten Tarifvertrages im deutschen Schiffbau. Die Neptunwerft hatte am April 1905 mit den Arbeiterorganisationen die Einführung der zehnstündigen Tagesarbeitszeit vereinbart, Mindestlöhne festgesetzt sowie Regelungen für die Akkordarbeiten getroffen¹²⁵. Möglicherweise auf Druck des tariffeindlichen Arbeitgeberverbandes, der Gruppe Seeschiffswerften, provozierte die Werftdirektion durch verschiedene Maßregelungen noch im gleichen Jahr einen Streik, um dann fristlos vom Tarifvertrag zurückzutreten¹²⁶. Trotz der materiellen Opfer, der Herbeischaffung von Streikbrechern und polizeilicher Repressalien hielten die Streikenden solidarisch und diszipliniert an ihren Forderungen fest, bis die Streikleitung gegen heftige Proteste aus dem Kreise der Belegschaft den Abbruch des

¹²⁰ Vgl. Der Deutsche Metallarbeiter-Verband im Jahre 1913. Jahr- und Handbuch für Verbandsmitglieder, Stuttgart 1914, Bezirksberichte, S. 26 f.

¹²¹ Vgl. ebd., S. 10 f.

¹²² Vgl. Reiser, Herbert, Die pommerschen Eisengießereien, S. 15.

¹²³ Vgl. Polzin, Martin, Grundlagen und Geschichte der Maikundgebungen von 1890–1918 in Rostock (Ein heimatgeschichtlicher Beitrag, speziell zur Erforschung der Maitradiation in der Arbeiterbewegung), Ms., phil. Diss. Rostock 1958, S. 195.

¹²⁴ Vgl. Beiträge zur Geschichte der Wismarer Arbeiterbewegung, S. 21 f.

¹²⁵ Vgl. Basner, Emil, Geschichte der deutschen Schmiedebewegung. Zweiter Band, Hamburg 1912, S. 457 ff.

Arbeitskampfes empfahl. In einer anschließenden Urabstimmung fand sich keine ausreichende Mehrheit für die Fortführung des Streiks¹²⁷. Nicht nur in diesem Streik gerieten Streikende mit der Gewerkschaftsführung, in diesem Fall mit der Stettiner Bezirksleitung, in Konflikt, die einer Strategie der „kampflosen Bewegung“ zuneigten, um in langen Arbeitskämpfen nicht finanziell auszubluten. Ganz im Sinne der vom Vorstand favorisierten Strategie erreichte die Belegschaft der Neptunwerft, die schon 1912 mit 86% hoch organisiert war¹²⁸, 1913 auf dem Verhandlungsweg die Begrenzung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 54 Stunden¹²⁹, während die vom Herr-im-Haus-Standpunkt der Werftarbeitgeber provozierten Belegschaften anderer Werke in einem wilden Streik eine schwere Niederlage hinnehmen mussten.

In der DDR-Geschichtsschreibung dient das für die Arbeiter schmerzliche Ende des Rostocker Werftarbeiterstreiks von 1905/6 als Beleg für „die schädliche Haltung der Opportunisten, die nicht konsequent revolutionär waren, sondern vor den Unternehmern zurückwichen“¹³⁰. Ähnlich holzschnittartig wirkt auch das in manchen Darstellungen transportierte Bild von den Arbeitskämpfen in der Zeit der zweifellos fatalen Burgfriedenspolitik. So wurde die kaum zu leugnende Kriegsbegeisterung auch in der Arbeiterschaft als Ergebnis der Täuschung über den Charakter des Krieges dargestellt, die die herrschende Klasse unterstützt von der Führung der Sozialdemokratie betrieb¹³¹. Eine Selbsttäuschung der Vertreter der Burgfriedenspolitik, die eine Verteidigung des von der Arbeiterschaft mitgestalteten Vaterlandes für legitim hielten, wurde von den meisten Autoren nicht in Erwägung gezogen. Die politischen Auseinandersetzungen über Krieg und Frieden, die 1917 zum Schisma in der sozialdemokratischen Arbeiterbewegung führten, sollten aber als Ausdruck der Spannung zwischen der Bereitschaft der bis dahin oppositionellen Sozialdemokraten zur Mitverantwortung im Staat und der Erwartungen auf substantielle Veränderungen in der Gesellschaft interpretiert werden. Die moralische Verurteilungen der Arbeiterführer als Opportunisten oder Zentristen verschleiern eher den Rollenkonflikt innerhalb der Arbeiterorganisationen.

Der Hunger in der Bevölkerung und die Berichte von den Kriegsschauplätzen ließ Metallgewerkschafter in den Rüstungsbetrieben an der Burgfriedenspolitik zweifeln. Unter ihnen befanden sich wahrscheinlich viele Mitglieder mit nur kurzer Organisationserfahrung,

¹²⁶ Vgl. ebd., S. 468.

¹²⁷ Vgl. Schulz, Albert, Erinnerungen eines Sozialdemokraten, Oldenburg 2000, S. 13 f.

¹²⁸ Vgl. Heyne, Werftarbeiter, S. 210.

¹²⁹ Vgl. Kral, Helmut, Streik auf den Helgen. Die gewerkschaftlichen Kämpfe der deutschen Werftarbeiter vor dem ersten Weltkrieg, Berlin 1964, S. 224.

¹³⁰ Vgl. Bernitt, Zur Geschichte der Stadt Rostock, S. 285.

¹³¹ Vgl. Elsner, Rostock, S. 102.

wie junge Männer und Frauen, besonders in den Schweriner Fokker-Werken. Hier wäre es sinnvoll das Protestpotenzial in der Belegschaft zu untersuchen, aber auch in anderen Betrieben, in denen eingezogene Facharbeiter durch Ungelernte oder Kriegsgefangene ersetzt wurden. Die führenden Gewerkschafter in Rostock und Schwerin standen im August 1917 und im Januar 1918 auf der Neptunwerft bzw. in den Fokker-Werken ausbrechenden Streiks eher hilflos gegenüber. Die Rostocker Gewerkschaftsfunktionäre traten mit der Werftdirektion in Verhandlungen über die von der Belegschaft geforderten Teuerungszulagen, wirkten aber zugleich mäßigend auf die zeitweise außer Kontrolle geratene Mitgliedschaft ein¹³². Die Stilisierung des unsicheren, vielleicht auch taktischen Verhaltens der Rostocker Gewerkschaftsführung „als völlige Identifizierung mit dem imperialistischen System“ korrespondiert mit dem Gegenbild einer latent revolutionären Arbeiterschaft. Auch der halbtägige Proteststreik der Fokker-Arbeiter für eine bessere Lebensmittelversorgung, den Achtstundentag und Frieden wurde von den Flugzeugbauern zwar autonom geführt, wird aber als „Anwachsen der revolutionären Kräfte“ fehlgedeutet¹³³. Diese Denkfigur der per se klassenkämpferischen Arbeiterschaft und einer korrupten Partei- und Gewerkschaftsführung begleitet uns auch bei der Lektüre vieler Darstellungen über die Geschichte der Arbeiterbewegung in der Novemberrevolution und in der Weimarer Republik. Die Konstruktion dieser Entwicklungslinie diente der Legitimation der SED, die aus der Geschichte gelernt zu haben vorgab. Es wäre indes zu einfach dieser „revolutionären Tradition“ einen reformpolitischen Entwicklungsstrang entgegen zu halten. Gerade die Geschichte der Metallgewerkschaften weist Brüche auf, insbesondere in der frühen Weimarer Zeit. Aber auch die Position der von stalinistischen Dogmen beeinflussten Kommunisten in und zu den Gewerkschaften wird neu zu bestimmen sein.

Arbeiter und Arbeiterbewegung während der Weimarer Republik

Die Novemberrevolution und die Rätebewegung

Den Anstoß zur Novemberrevolution, die das Ende der Hohenzollernmonarchie und des mecklenburgischen Ständestaates herbeiführte, gaben, wie in den meisten norddeutschen

¹³² Vgl. Meiritz, Heinz, Die Herausbildung einer revolutionären Massenpartei im ehemaligen Land Mecklenburg-Schwerin unter besonderer Berücksichtigung der Vereinigung des linken Flügels der USPD mit der KPD (1917–1920), phil. Diss. Rostock 1965, S. 28 f.

¹³³ Ders., Oktoberecho in Mecklenburg. Die Große Sozialistische Oktoberrevolution und ihr Einfluß auf die Entwicklung der revolutionären Arbeiterbewegung in Mecklenburg-Schwerin (1917–1920), Schwerin 1967, S. 20.

Hafenstädten, revoltierende Kieler Matrosen. Am 6. November 1918 erreichten Torpedoboote mit aufständischen Matrosen Warnemünde und Wismar¹³⁴. Hier solidarisierten sich sogleich die Arbeiter der Waggonfabrik mit den revolutionären Soldaten¹³⁵. In allen größeren Städten der Region trat die Arbeiterschaft in den Streik zur Beendigung des Krieges. Es handelte sich um einen im großen und ganzen unblutigen Umsturz¹³⁶. Vor Ort bildeten sich Arbeiter- und Soldatenräte, die mit Waffengewalt die öffentliche Sicherheit aufrecht erhielten und, wie z.B. der Wolgaster Arbeiter- und Soldatenrat, dem auch Unternehmer angehörten¹³⁷, Preise festlegten, Schleichhandel bekämpften und sich mit Ernährungsfragen befassten¹³⁸. Wie in Barth beschränkten sich die Räte immer mehr auf die Kontrolle der weiterhin amtierenden Magistrate¹³⁹. Auf Empfehlung des Greifswalder Bürgermeisters arbeiteten Bürger und Arbeitervertreter der Stadt in einem „Vertrauensausschuss“ zusammen¹⁴⁰. Die Absetzung der Boizenburger Stadtverwaltung durch aufständische Werftarbeiter bildet eher eine Ausnahme¹⁴¹. In Schwerin wurde ein Zentraler Arbeiter- und Soldatenrat für die beiden Mecklenburg installiert¹⁴². Nach den Proklamationen der Republik in Berlin am 9. und dem Thronverzicht des Schweriner Großherzogs Friedrich Franz am 14. November strebten die politisch gemäßigten Räte im Lande freie, gleiche und geheime Wahlen zu einer Nationalversammlung an, so auch eine Mehrheit der pommerschen Räte¹⁴³. Die Anhänger eines russischen Räte Modells, wie die im Dezember 1918 auf der Neptunwerft gegründete Spartakusgruppe¹⁴⁴, blieben in Mecklenburg in der Minderheit. Dies bedeutete in der Konsequenz die Selbstbeschränkung der Kompetenz der Räte zu Gunsten eines parlamentarischen Systems. In der DDR-Literatur wird diese Richtungsentscheidung, aus SED-Sicht ein „Verrat“ an den Zielen der Revolution¹⁴⁵, dem Einfluss der „Revisionisten“,

¹³⁴ Vgl. Polzin/Witt, Rostock, S. 115.

¹³⁵ Vgl. Beiträge zur Geschichte der Wismarer Arbeiterbewegung, S. 33.

¹³⁶ Vgl. Schulz, Erinnerungen, S. 25.

¹³⁷ Vgl. Zur Geschichte der Arbeiterbewegung des Kreises Wolgast, S. 28.

¹³⁸ Vgl. Altermann, Albert, Zur Geschichte unserer Stadt, S. 18.

¹³⁹ Vgl. Daug, Werner, Die revolutionären Novemberereignisse 1918 in Barth und ihre Auswirkungen auf die politischen Machtverhältnisse in der Stadt, Ribnitz-Damgarten 1968, S. 27.

¹⁴⁰ Vgl. Copius, J[ochen], Die Novemberrevolution in Greifswald. Die wirtschaftliche und soziale Lage vor Ausbruch der Revolution, in: Beiträge zur Erforschung der örtlichen Arbeiterbewegung. gehalten auf der Historiker-Konferenz in Greifswald, 6. Dezember 1958, S. 15–25, hier S. 17.

¹⁴¹ Vgl. Meiritz, Oktoberecho, S. 26.

¹⁴² Vgl. Die Geschichte Mecklenburgs, S. 146.

¹⁴³ Vgl. Inachin, Die Entwicklung Pommerns, S. 471.

¹⁴⁴ Vgl. Sobkowiak, Bettina, Die Arbeiterklasse in Rostock zur Zeit der Weimarer Republik, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Wilhelm-Pieck-Universität Rostock, 36. Jahrgang, 1987, Gesellschaftswissenschaftliche Reihe, Heft 7, S. 53–57, hier S. 55.

¹⁴⁵ Vgl. Unbeugsame Kraft. Erinnerungen und Episoden aus dem Kampf der Arbeiterbewegung im Bezirk Rostock, Rostock 1966, S. 40.

wie der Gewerkschaftssekretäre Asch und Henck im Rostocker Arbeiterrat¹⁴⁶, auf die Massen zugeschrieben.

Die politische Kultur in den 20er und frühen 30er Jahren

Aus den Wahlen zur Nationalversammlung gingen auch in der strukturell konservativen Provinz Pommern mit einem Stimmenanteil von 41% die Sozialdemokraten als stärkste Partei hervor¹⁴⁷. In den Landtagen von Schwerin und Neustrelitz bildeten die Sozialdemokraten, die jeweils die stärkste Fraktion waren, Koalitionsregierungen, in Mecklenburg-Schwerin unter dem liberalen Staatsminister Hugo Wendorff und in Mecklenburg-Strelitz unter dem sozialdemokratischen Landeshauptmann Hans Krüger¹⁴⁸. In Preußen sollte zwar bis 1932 die so genannte Weimarer Koalition aus Sozialdemokraten, der liberaldemokratischen DDP und dem Zentrum regieren¹⁴⁹. Doch in der pommerschen Bevölkerung zeigte sich schon in den Landtagswahlen 1921 ein Stimmungswandel, als in den Regierungsbezirken Stralsund und Stettin 36% der Wähler für die Deutschnationale Volkspartei (DNVP) stimmten¹⁵⁰. Während die liberalen Parteien der Mitte zusehends zerrieben wurden, gelang den Deutschnationalen 1924 in Pommern in der Reichstagswahl 1924 mit über 49% der Stimmen der Durchbruch¹⁵¹. Nachdem die NSDAP schon bei ihrer ersten Kandidatur in Pommern in den Reichstagswahlen 24% der Stimmen erhalten hatten, verdrängte die rechtsradikale Partei in den Reichstagswahlen 1932 die Konservativen als stärkste Kraft in der Provinz¹⁵². In den beiden Mecklenburg wechselten sich sozialdemokratisch geführte Kabinette und konservative Landesregierungen ab¹⁵³, bis die NSDP nach den Landtagswahlen von 1932 auch in den mecklenburgischen Freistaaten Regierungspartei und in Schwerin der Nationalsozialist Walter Granzow Ministerpräsident wurde. Schon seit Mitte der 20er Jahre hatte die rechtsgerichtete Deutschvölkische Freiheitsbewegung Wählerstimmen aus der Landbevölkerung und aus Schichten verunsicherter Mittelstandsbürger auf sich vereinigt. Das Wählerpotenzial der sozialistischen Arbeiterparteien blieb bis zum Ende der Weimarer Republik zwar relativ

¹⁴⁶ Vgl. Meiritz, Oktoberecho, S. 29.

¹⁴⁷ Vgl. Eckert, Rainer, Arbeiter in der preußischen Provinz. Rheinprovinz, Schlesien und Pommern 1933 bis 1939 im Vergleich, Frankfurt am Main [u.a.] 1997, S. 196.

¹⁴⁸ Bei der Wieden, Helge, Die mecklenburgischen Regierungen und Minister 1918–1952, 2., ergänzte Auflage, Köln, Wien 1978, S. 7 und 18.

¹⁴⁹ Vgl. Bienert, Michael/ Kristina Hübener, Der Freistaat Preußen in der Weimarer Republik, in: Schoeps, Julius H. (Hrsg.), Preußen. Geschichte eines Mythos, Berlin 2000, S. 170–197, hier S. 171.

¹⁵⁰ Vgl. Włodarczyk, Edward, Krisenzeit: Pommern in der Weimarer Republik (bis 1933), in: Piskorsky, Jan M. (Hrsg.), Pommern im Wandel der Zeiten, Stettin 1999, S. 283–303, hier S. 289.

¹⁵¹ Vgl. Eckert, Arbeiter in der preußischen Provinz, S. 197.

¹⁵² Vgl. Włodarczyk, Krisenzeit, S. 289 f.

¹⁵³ Vgl. Koch, Heinz, Die staatsrechtlichen Veränderungen in Mecklenburg-Schwerin durch die Novemberrevolution 1918 und die Verwaltung des Landes während der Weimarer Republik, in: Jahrbuch für Regionalgeschichte, 15, II. Teil, 1988, S.219–229, hier S. 227.

konstant¹⁵⁴. Aber auch die NSDAP übte auf Teile der Arbeiterschaft eine hohe Anziehungskraft aus, wie der Anteil von über 26% Arbeitern an der Parteimitgliedschaft im Gau Mecklenburg-Lübeck im Jahre 1925 zeigt¹⁵⁵.

Diese parteipolitische Polarisierung hatte sich seit der Frontenbildung in den Tagen des Kapp-Putsches zusehends verstärkt. Freikorps unter dem Kommando des Generals von Lettow-Vorbeck verhafteten am 13. März 1920 die Schweriner Regierung und führten insbesondere im Nordwesten Mecklenburgs ein blutiges Regiment¹⁵⁶. Diesem konterrevolutionären Umsturzversuch, der von den antidemokratischen Eliten in der Verwaltung, vielen Landräten und auch vom Befehlshaber des Wehrkreises II, Generalleutnant von Bernuth, Unterstützung erfuhr¹⁵⁷, waren die drei Arbeiterparteien und wichtiger noch die freien Gewerkschaften, wenn in Stralsund auch erst zögernd¹⁵⁸, entgegengetreten. Nachdem die Arbeiterparteien am 14. März zum Generalstreik aufgerufen hatten, gelang es bewaffneten Arbeiterbataillonen binnen weniger Tage die letzten konterrevolutionären Zeitfreiwilligenverbände in der Nähe von Bützow zu stellen, zu entwaffnen und gefangen zu nehmen¹⁵⁹. In Greifswald sollten allein fünf Arbeiter im Kampf gegen Freikorpsoldaten und reaktionären Studenten fallen¹⁶⁰. Auch nach der Niederschlagung des Kapp-Putsches war man in der Arbeiterschaft in Sorge vor neuen Angriffen von rechts, denn wie in anderen Regionen wurden die Putschisten auch in Mecklenburg in den seltensten Fällen zur Verantwortung gezogen¹⁶¹. In der DDR-Geschichtsschreibung wird die Beendigung des Generalstreiks in Rostock am 21. März und die Entwaffnung der Arbeiterbataillone, ähnlich wie am Beispiel der Novemberrevolution ausgeführt, nur als Teilerfolg der Arbeiter bewertet¹⁶². Die opportunistische Politik der „rechten SPD-Führer“ und „zentristischen Führer der USPD“ hätten den Ausbau des Siegs der

¹⁵⁴ Vgl. ders., Politik in Mecklenburg während der Weimarer Republik (1918–1933), in: Ein Jahrtausend Mecklenburg und Vorpommern. Biographie einer norddeutschen Region in Einzeldarstellungen, Karge, Wolf, Peter-Joachim Rakow und Ralf Wendt (Hrsg), Rostock 1995, S. 308–315, hier S. 314.

¹⁵⁵ Angaben nach Behrens, Beate, Mit Hitler zur Macht. Aufstieg des Nationalsozialismus in Mecklenburg und Lübeck 1922–1933, Rostock 1998, S. 99.

¹⁵⁶ Vgl. Bernitt, Hans, Vom alten und neuen Mecklenburg, Schwerin 1954, S. 283 ff.

¹⁵⁷ Vgl. Włodarczyk, Krisenzeit, S. 287.

¹⁵⁸ Vgl. Schreiner, Klaus, Der Kampf der Werktätigen Vorpommerns gegen den militärischen Kapp-Putsch und die daran anschließenden Aktionen im März 1920, Diss. Rostock 1963, S. 142.

¹⁵⁹ Vgl. Heidorn, Günter [u.a.], Der Kampf der Arbeiterklasse gegen den Kapp-Putsch in Rostock und Umgebung, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock, 8. Jahrgang, 1955/ 56, Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe, Heft 1, S. 7–68, hier S. 41.

¹⁶⁰ Vgl. Copius, Jochen/ Günter Pollit, Aus den revolutionären Kämpfen der Greifswalder Werktätigen in Stadt und Land gegen den Kapp-Putsch im März 1920, in: Märzstürme 1920 an der Ostseeküste, Rostock 1960, S. 41–53, hier S. 47.

¹⁶¹ Vgl. Koch, Heinz, Funktion und Entwicklung des bürgerlichen Parlamentarismus in Mecklenburg-Schwerin 1917–1923, phil. Diss. Rostock 1986, S. 134.

¹⁶² Vgl. Polzin, Martin, Rostocker Arbeiterbataillone im Kampf gegen die Kapp-Lüttwitz-Putschisten, in: Märzstürme 1920 an der Ostseeküste, Rostock 1960, S. 11–20, hier S. 18.

Arbeiterschaft verhindert¹⁶³. Unter diesem Sieg verstand die KPD eine Räte­demokratie. Die SPD und der ADGB hatten mit dem Generalstreik allerdings das parlamentarische System verteidigen wollen und waren darin erfolgreich gewesen.

Auch kommunistische Putschversuche sollten die Weimarer Demokratie bedrohen, so der Hamburger Aufstand vom Oktober 1923, an dessen Vorbereitung mecklenburgische KPD-Funktionäre beteiligt waren¹⁶⁴. Das den deutschen Kommunisten als Vorbild dienende bolschewistische Herrschaftssystem lehnten die führenden Vertreter der mecklenburgischen Sozialdemokratie als totalitär ab¹⁶⁵. Trotz aller Gegensätze zwischen den Sozialdemokraten und Kommunisten arbeiteten die Arbeiterparteien bei der Bewältigung von Tagesaufgaben in den Kommunen durchaus zusammen, ausnahmsweise auch im Landtag¹⁶⁶, wie eine gemeinsame Interpellation anlässlich von Massenentlassungen auf der Neptunwerft zeigt¹⁶⁷.

Ebenso soll es in der Endphase der Weimarer Republik zu gemeinsamen Kundgebungen von SPD- und KPD-Anhängern gegen die nationalsozialistische Gefahr gekommen sein, so z.B. in Barth und Torgelow¹⁶⁸. Gleichwohl blieben gegenseitige Ausgrenzungen für das Verhältnis von KPD und SPD auch im antifaschistischen Widerstandskampf der frühen 30er Jahre typisch. So wurden KPD-Mitglieder in Rostock, Schwerin und Wismar von der Mitarbeit in der Eisernen Front ausgeschlossen¹⁶⁹. Das antifaschistische Bündnis war in Mecklenburg Ende 1931 von Sozialdemokraten, dem Reichsbanner, dem ADGB und dem Arbeitersportkartell gegründet worden¹⁷⁰. Auf der anderen Seite – das blendet die offizielle Parteihistoriografie der DDR aus – musste gerade die kommunistische Diffamierung der Sozialdemokraten als Sozialfaschisten viele Arbeiter misstrauisch gegenüber den Einheitsfrontangeboten der KPD werden. Daher lehnte auch die DMV-Verwaltungsstelle

¹⁶³ Vgl. Polzin/Witt, Rostock, S. 174.

¹⁶⁴ Vgl. Stöhr, Nora, Die KPD-Bezirksorganisation Mecklenburg-Lübeck in den Oktoberkämpfen 1923, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Wilhelm-Pieck-Universität Rostock, 37. Jahrgang, 1988, Gesellschaftswissenschaftliche Reihe, Heft 3, S. 70–73, hier S. 71.

¹⁶⁵ Vgl. Michels, Marko, Einheitszwang oder Einheitsdrang? Der Vereinigungsprozeß von KPD und SPD zwischen 1945 und 1950 in Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 1999, S. 25.

¹⁶⁶ Vgl. Haack, Hanna, Arbeitergeschichte als Gesellschaftsgeschichte: das Beispiel Rostock 1918 bis 1933, in: Tenfelde, Klaus (Hrsg.), Arbeiter im 20. Jahrhundert, Stuttgart 1991, S. 703–725, hier S. 725.

¹⁶⁷ Vgl. Für die Arbeiter- und Bauern-Macht. Quellen zum parlamentarischen Kampf der Kommunisten im Landtag Mecklenburg-Schwerin 1920–1933, Schwerin 1978, S. 20.

¹⁶⁸ Vgl. Wiesner, Erich, Zur Arbeit der KPD, insbesondere im Widerstandskampf, in: Zur Geschichte der Arbeiterbewegung in Pommern 1917–1945, Rostock 1965, S. 111–116, hier S. 112.

¹⁶⁹ Vgl. Urbschat, Kerstin, Der Kampf der KPD 1932 in Mecklenburg-Schwerin gegen die Errichtung einer faschistischen Diktatur in Deutschland, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Wilhelm-Pieck-Universität Rostock, 36. Jahrgang, 1987, Gesellschaftswissenschaftliche Reihe, Heft 10, S. 63–68, hier S. 65.

¹⁷⁰ Vgl. dies., Zur Bildung der Eisernen Front in Mecklenburg (Dezember 1931 bis März 1932), in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock, Gesellschaftswissenschaftliche Reihe, 39, 1990, S. 80–96, S. 83.

Rostock die Entsendung von Delegierten zu einem 1932 in Güstrow abgehaltenen und von der KPD organisierten „Einheitskongress“ ab¹⁷¹.

Die Beschäftigungsentwicklung im Zeichen der Wirtschaftskrisen

Während sich das politische System nach der Novemberrevolution grundlegend änderte, behielten viele wirtschaftliche und demografische Daten in Mecklenburg und Vorpommern bis zu den 30er Jahren und darüber hinaus ihre Gültigkeit. Wirtschaftlich weiterhin dominant war die Gutswirtschaft. In der mecklenburgischen Industrie waren 1925 nur knapp 70.000 Menschen beschäftigt Neben der Neptunwerft existierte mit der Wismarer Waggonfabrik nur ein weiterer Betrieb mit mehr als 1.000 Beschäftigten¹⁷², nachdem die Schweriner Fokkerwerke 1920 1.000 Arbeiter entlassen hatte¹⁷³. Schon zuvor war es im Zuge der Umstellung der Rüstungs- auf zivile Produktion in Metallbetrieben zu Entlassungen gekommen. Hiervon betroffen waren in besonderer Weise Arbeiterinnen, die in der Rüstungsindustrie tätig gewesen waren¹⁷⁴.

Für die krisenhafte Entwicklung der mecklenburgischen und pommerschen Industrie in den 20er Jahren können unterschiedliche Gründe angegeben werden. Neben weltwirtschaftlichen Einflüssen sind die Belastungen der deutschen Wirtschaft durch die Auflagen des Versailler Vertrages zu berücksichtigen. Pommern war zur Grenzregion geworden mit einer 200 Kilometer langen Grenze zum neu gebildeten polnischen Staat¹⁷⁵. Die Gebietsabtretungen trafen zwar in erster Linie Hinterpommern, während die vorpommersche Region wirtschaftlich mit Mecklenburg und Brandenburg verflochten war¹⁷⁶. Im pommerschen Wirtschaftszentrum um Stettin wurde der Standortnachteil gegenüber westdeutschen Häfen und Schiffbauplätzen jedoch spürbar. Auf Grund dieser neuen geopolitischen Lage verlor der Stettiner Hafen einen Teil seines Hinterlandes und konnte erst 1936 das Umschlagsniveau von

¹⁷¹ Vgl. dies., Die Arbeiterbewegung in Mecklenburg im Kampf gegen die Errichtung einer faschistischen Diktatur in Deutschland 1931/32, Ms., phil. Diss. Rostock 1989, Band I, S. 124 f.

¹⁷² Vgl. Büchner, Karl, Wirtschaftsgeographie von Mecklenburg-Schwerin, Diss. Leipzig, Leipzig 1935, S. 21 und 68.

¹⁷³ Vgl. Sobkowiak, Bettina, Die städtische Arbeiterklasse in Mecklenburg. Eine Untersuchung zur Anzahl und Zusammensetzung der Arbeiterklasse auf der Grundlage der Volks-, Berufs- und Betriebszählungen 1925 und 1933, Ms., Diss. Rostock 1986, S. 116.

¹⁷⁴ Vgl. Historischer und geographischer Atlas von Mecklenburg und Vorpommern, Band 2, S. 86.

¹⁷⁵ Vgl. Schröder, Uwe, Pommern in der Zeit der Weimarer Republik, in: Pommern. Geschichte, Kultur, Wissenschaft. 2. Kolloquium zur Pommerschen Geschichte 13. und 14. September 1991, Greifswald 1991, S. 130–138, hier S. 133.

¹⁷⁶ Vgl. Nerée, Donata von, Industrie und Handwerk in Pommern in der Weimarer Republik – ein Überblick, in: Wernicke, Horst, Ralf-Gunnar Werlich (Hrsg.), Pommern. Geschichte, Kultur, Wissenschaft. 3. Kolloquium zur Pommerschen Geschichte 13.– 14. Oktober 1996, S. 363–377, hier S. 365 f.

1913 wieder erreichen¹⁷⁷. Verkehrsorientierte Industrien wie die Metallverarbeitung und der Stettiner Schiffbau traf die Randlage am stärksten. Anfang der 30er Jahre mussten die Stoewerwerke schließen¹⁷⁸. Zwischen 1927 und 1929 stellten drei Stettiner Werften, darunter die Vulkanwerft, den Betrieb ein¹⁷⁹. Das Werftensterben in Stettin führte außerdem zu einem empfindlichen Auftragsrückgang für die Gießereien im Ueckermünder Gebiet¹⁸⁰.

Krisenhaft verlief auch die Geschäftsentwicklung der Neptunwerft, die noch bis zum Ende des Ersten Weltkrieges Minensuchboote und Unterseeboote gebaut hatte und für ihre Aktionäre Dividenden ausschütten konnte. Weitere Aufträge zum Bau von U-Booten wurden jedoch kurz vor Kriegsende annulliert¹⁸¹. Wohl gelang dem Betrieb die Umstellung auf den Handelsschiffbau, doch geriet das Unternehmen in technischer Hinsicht immer mehr in Rückstand. Die Auftragssituation wurde daher zusehends schwieriger¹⁸². Die Folge waren bereits 1921 Entlassungen von über 700 Arbeitern¹⁸³. Mitte der 20er Jahre sank die Belegschaft auf unter 400 Beschäftigte¹⁸⁴. Der Hauptgläubiger der Firma, Otto Wolff, fusionierte die Werft mit anderen Schiffbaubetrieben wie der Hamburger und Stettiner Vulkanwerft zur Deutschen Schiffs- und Maschinenbau AG. Die größeren Aufträge erhielt allerdings die Weser AG als Stammwerft des Konzerns. Auch in der Folgezeit stützten die Stadt Rostock und das Reich die Werft, um einen Konkurs des Betriebes mit gravierenden Folgen für die Stadt und die Region zu verhindern¹⁸⁵. Sicherlich leisteten sowjetische Reparaturaufträge im Jahre 1926 einen Beitrag zur Beschäftigungssicherung. Grundlage dieser Auftragsvergabe waren die deutsch-sowjetischen Verträge von Rapallo. DDR-Historiker dienen diese Aufträge und Bestellungen von Schiffsneubauten Anfang der 30er

¹⁷⁷ Vgl. Włodarczyk, Edward, Mecklenburg als Hinterland der Häfen von Stettin und Hamburg im 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: Mecklenburg und seine ostelbischen Nachbarn. Historisch-geographische und soziale Strukturen im regionalen Vergleich, Buchsteiner, Ilona [u.a.] (Hrsg.), Schwerin 1997, S. 247–255, hier S. 252 f.

¹⁷⁸ Vgl. Nerée, Industrie und Handwerk in Pommern, S. 369 ff.

¹⁷⁹ Vgl. Włodarczyk, Krisenzeit, S. 295.

¹⁸⁰ Vgl. Lewandowski, Adalbert R., Umbruch und Kontinuität. Der Strukturwandel der Wirtschaft Mittel- und Ostpommerns 1918–1975, Hamburg 2000, S. 226.

¹⁸¹ Vgl. Mehl, Hans, Der Kriegsschiffbau auf der Neptunwerft Rostock 1914–1945, in: 140 Jahre Eisenschiffbau in Rostock. Symposium am 31. März 1990 in der Schiffswerft Neptun/ Rostock, Berlin 1991, S. 78–82, hier S. 80.

¹⁸² Vgl. Elsner, Rostock, S. 110.

¹⁸³ Vgl. Die Geschichte Mecklenburgs, S. 151.

¹⁸⁴ Vgl. Polzin, Martin, Reparaturaufträge der UdSSR brachten den Werkträgern der Rostocker Neptunwerft Arbeit und Brot, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock, 6. Jahrgang, 1956/ 57, Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe, Sonderheft zum 40. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution, S. 33–37, hier S. 34.

¹⁸⁵ Vgl. Polzin/Witt, Rostock, S. 135 ff.

Jahre als willkommener Beleg für die „Traditionen des proletarischen Internationalismus in der Rostocker Arbeiterbewegung“ und der deutsch-sowjetischen Freundschaft¹⁸⁶.

Während die Geschichte der Neptunwerft in der Weimarer Republik als Material im Vergleich zur angeblich positiven Entwicklung in der DDR in verschiedenen Publikationen zur Stadt- und Regionalgeschichte herangezogen wird, finden sich in den gleichen Werken nur kurze Notizen über einen seit Anfang der 20er Jahre aufstrebenden Industriezweig, nämlich den Flugzeugbau an der Ostseeküste. Bis 1989 tat man sich schwer damit die technischen Leistungen der Luftfahrtpioniere anzuerkennen, die nach 1933 ihre Werke in den Dienst der faschistischen Luftrüstung stellten. Das auffällig geringe Interesse der DDR-Forschung an der mecklenburgischen Luftfahrtgeschichte dürfte aber ebenso mit dem Ende des Flugzeugbaus nach dem Zweiten Weltkrieg, insbesondere mit der Demontage der Ernst Heinkel Flugzeugwerke AG (EHAG) zusammenhängen. Schließlich war die Region damit auch eines industriellen Potenzials von überragender Bedeutung beraubt.

Unter anderem aus diesen Gründen widmeten sich erst seit Anfang der 90er Jahre einige Forscher der Geschichte der Flugzeugindustrie in Mecklenburg und Vorpommern. Die Verfasser zahlreicher Aufsätze und Bücher sind besonders technisch interessiert. Zuweilen drängt sich sogar der Eindruck auf, dass sie der Faszination der Technik erliegen.

Nach der Aufhebung des absoluten Bauverbots durch die Entente im Jahre 1922 wurde im vorpommerschen Stralsund¹⁸⁷ und in Mecklenburg der Flugzeugbau wieder aufgenommen. Das weiter bestehende Verbot des Baus von Militärmaschinen umgingen die mecklenburgischen Flugzeugproduzenten wie die Warnemünder Heinkelwerke unter stillschweigender Duldung der Ententemächte¹⁸⁸. Die Reichswehr förderte auf verschiedene Weise den Militärflugzeugbau¹⁸⁹. Das Wachstum der Heinkelwerke lässt sich an der Belegschaftsstatistik ablesen. Die Heinkelwerke entwickelten sich von einem kleinen handwerksähnlichen Betrieb mit etwa 15 Arbeitnehmern im Jahre 1923 zum größten Industrieunternehmen Mecklenburgs mit 1.000 Arbeitern und Angestellten im Jahre 1932¹⁹⁰.

¹⁸⁶ Vgl. Polzin, Martin, Reparaturaufträge, S. 36 und Fensch, Dorothea, Das sowjetische Neubauprogramm in der Rostocker Neptunwerft in den Jahren der Weltwirtschaftskrise, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock, 6. Jahrgang, 1956/ 57, Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe, Sonderheft zum 40. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution, S. 39–46, hier S. 46.

¹⁸⁷ Vgl. Schubert, Peter, Zur Entwicklung der Flugzeugindustrie in Mecklenburg und Vorpommern, in: Karge, Wolf (Hrsg.), Zur Geschichte der Rüstungsindustrie in Mecklenburg und Vorpommern 1900 bis 1989, S. 41–56, hier S.47.

¹⁸⁸ Vgl. Koos, Volker, Luftfahrt im Raum Rostock-Warnemünde (Übersichtsvortrag), in: Luftfahrtgeschichte im Raum Rostock-Warnemünde, Bonn-Bad Godesberg 1995, S. 4–19, hier S. 5.

¹⁸⁹ Vgl. ders., Luftfahrt zwischen Ostsee und Breitling. Der See- und Landflugzeugplatz Warnemünde 1914–1945, Berlin 1990, S. 59.

¹⁹⁰ Angaben nach Ziems, Brita, Zur Entwicklung der Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke Rostock, unter besonderer Berücksichtigung der Beziehungen zur Stadt (1922–1939), in: Wissenschaftliche

Langsamer entwickelten andere Luftwerften wie die Werft Warnemünde der Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH, die 1920 vom Stinnes-Konzern gekauft wurde¹⁹¹, die Warnemünder Firma Aero-Sport mit 10 bis 20 Beschäftigten¹⁹² und die Norddeutschen Dormier-Werke in Wismar.

Die Arbeitsbedingungen

Über die Situation an den Arbeitsplätzen, man denke an technologische Veränderungen und tayloristische Arbeitsmethoden, ist wenig erforscht. Mag das so genannte Heinkel-Tempo¹⁹³, in dem Maschinen fertiggestellt wurden, auch beeindruckend erscheinen, so stellt sich dem an der Sozialgeschichte Interessierten doch die Frage, nach den Arbeitsabläufen, dem dahinter stehenden Leistungsdruck und den Folgen für die Gesundheit der Arbeiter und Angestellten. Über die Veränderungen im Arbeitsprozess auf der Neptunwerft wissen wir nur wenig mehr. So ging die Werft, wenn auch zögernd zur Schweißtechnik über und führte die Spritzlackierung ein¹⁹⁴. Informationen über die physischen Belastungen und Unfallgefahren, auch als Folge von Leistungsverdichtungen, liegen weder für den Schiffbau noch für die Gießereien und andere metallverarbeitende Unternehmen vor. Eingehender wird über die Entwicklung der Arbeitszeit berichtet. Ihre Vereinbarung zwischen den Tarifparteien war stets ein Politikum. 1920 galt für die meisten Betriebe in Mecklenburg-Schwerin der Achtstundentag¹⁹⁵. Doch bereits 1924 konnten die Werftarbeitgeber den Arbeitnehmern und ihren nach der Inflation geschwächten Gewerkschaften, die Verlängerung der Wochenarbeitszeit auf 54 Stunden abtrotzen¹⁹⁶. In der zweiten Hälfte der 20er Jahre, mit zunehmender Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit, stand die Frage der Arbeitszeit weniger im Mittelpunkt der Auseinandersetzungen zwischen den Tarifpartnern und den staatlichen Schlichtungsinstanzen.

Zeitschrift der Universität Rostock, Gesellschaftswissenschaftliche Reihe, 39, 1990, S. 48–67, hier S. 50..

¹⁹¹ Vgl. Koos, Volker, Die Arado-Flugzeugwerke in Warnemünde, in: Zu Wasser, zu Lande und in der Luft – der Seeflugstandort Warnemünde in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, Rostock 2001, S. 110–123, hier S. 111.

¹⁹² Vgl. ders., Die Firma Aero-Sport in Warnemünde und Ribnitz, ebd., S. 124–126, hier S. 124.

¹⁹³ Vgl. ders., Die Ernst Heinkel Flugzeugwerke Warnemünde und Rostock, ebd., S. 70–109, hier S. 73.

¹⁹⁴ Vgl. Stahl, Neptunwerft, S. 141.

¹⁹⁵ Vgl. Jahresberichte der Gewerbe-Aufsichtsbeamten und Bergbehörden für das Jahr 1920, Band III, Berlin 1921, S. 9.2.

¹⁹⁶ Vgl. Stahl, Vom Werden und Wachsen, S. 18.

Umkämpft blieb die Höhe der Löhne, die in Pommern um 10 bis 15% und auch in Rostock deutlich unter dem Reichsdurchschnitt lagen¹⁹⁷. Ab 1929 sanken auch die Nominaleinkommen in Rostock¹⁹⁸. Das Einkommen Rostocker Werftarbeiterfamilien lag unter dem statistisch ermittelten Existenzminimum¹⁹⁹. Dem gegenüber mussten die Heinkel-Werke dem hohen Qualifikationsniveau der Flugzeugbauer mit der Zahlung der höheren Berliner Tariflöhne Rechnung tragen²⁰⁰. Differenzierte Angaben zur Lohnentwicklung in den beiden Mecklenburg und Vorpommern sind der Sekundärliteratur nicht zu entnehmen. Dies gilt auch für die Frage der von den Unternehmern befürworteten Lohnspreizung und die von den Belegschaften gewünschte Abflachung der Lohnhierarchien. Die nach der Novemberrevolution abgeschaffte Akkordarbeit führte man gegen den Widerstand der Mehrheit der deutschen Werftarbeiter 1919 wieder ein. Eine Erklärung, warum sich die Mehrzahl der Neptunarbeiter den Leistungslohn zurückwünschten, bleibt die Literatur schuldig²⁰¹.

Die Gewerkschaften im Richtungsstreit der Arbeiterbewegung

Für die Gewerkschaften stellte die hohe, in Pommern überdurchschnittlich hohe Arbeitslosigkeit²⁰², ein erhebliches Problem bei der Durchsetzung ihrer Tarifforderungen dar. Im Februar 1933 waren 70% der Rostocker DMV-Mitglieder arbeitslos²⁰³. Dennoch oder vielleicht auch gerade aus Protest gegen die fortschreitende Verarmung legte die Arbeiterschaft wiederholt in einzelnen oder mehreren Orten die Arbeit nieder, um ihre Forderungen durchzusetzen. Auch Angestellte erkannten ihre Stellung als abhängig Beschäftigte und verweigerten kollektiv die Arbeit, um ihren Anliegen Geltung zu verschaffen²⁰⁴. 1921 kam es zu mehreren Lohnkämpfen, in denen die Arbeiter ihren Anteil am Wirtschaftswachstum verlangten, so die Belegschaft des Stahlwerks Van Tongel in Güstrow²⁰⁵. Im gleichen Jahr widersetzte sich die Wismarer Pödeus-Belegschaft gegen die Verlagerung eines Teils der Produktion nach Berlin, indem sie geschlossen die Arbeit ruhen ließ²⁰⁶. Im August 1923 legte die Barther Arbeiterschaft die Arbeit nieder, um in dieser Zeit

¹⁹⁷ Vgl. Włodarczyk, Krisenzeit, S. 301 und Sobkowiak, Die städtische Arbeiterklasse, S. 111.

¹⁹⁸ Vgl. Polzin/Witt, Rostock, S. 152.

¹⁹⁹ Vgl. Heyne, Werftarbeiter, S. 216.

²⁰⁰ Vgl. Sobkowiak, Die städtische Arbeiterklasse, S. 110.

²⁰¹ Vgl. Stahl, Neptunwerft, S. 133.

²⁰² Vgl. Eckert, Arbeiter in der preußischen Provinz, S. 201.

²⁰³ Angaben nach Urbschat, Kerstin, Die Arbeiterbewegung in Mecklenburg im Kampf gegen die Errichtung einer faschistischen Diktatur in Deutschland 1931/32, Ms., phil. Diss. Rostock 1989, Band II, Anlage 6.

²⁰⁴ Vgl. Haack, Hanna, Arbeitergeschichte, S. 725.

²⁰⁵ Vgl. Koch, Funktion und Entwicklung des bürgerlichen Parlamentarismus, S. 211.

²⁰⁶ Vgl. Beiträge zur Geschichte der Wismarer Arbeiterbewegung, S. 62.

der Hyperinflation, die Entlohnung in wertbeständigem Geld zu erreichen. Nach einigen Tagen erhielten die Arbeiter von der Stadt gedecktes Notgeld²⁰⁷. Von beiden Konfliktparteien hart geführt wurde der küstenweite Werftarbeiterausstand 1924. Er hatte zwar Lohnerhöhungen zum Ergebnis, wie in der Literatur hervorgehoben, aber auch die Durchlöcherung des Achtstundentages zur Folge²⁰⁸. 1927/28 streikten auch die Heinkel-Arbeiter sechs Wochen lang für höhere Löhne. Am Ende des langen Arbeitskampfes stand eine Stundenlohnerhöhung von 3 Pfennig²⁰⁹. Aus kommunistischer Sicht wird über einen Metallarbeiterstreik in Torgelow im Jahre 1930 berichtet, in dem der Kommunistische Jugendverband eine hervorragende Rolle gespielt haben soll, indem sich die Jungkommunisten gegen „die Abwürgung des Streiks“ durch die „opportunistische Gewerkschaftsleitung“ wehrten²¹⁰.

Über die Integration der vielen 1918/1919 in die Gewerkschaften eingetretenen Mitglieder in die Organisationen ist nichts bekannt. Interessant erscheint der Ausbau der innergewerkschaftlichen Demokratie und deren Belastung durch unterschiedliche Erwartungen der Mitglieder, etwa der Frauen und Jugendlichen oder der Un- und Angelernten. Die Konflikte im DMV sollten nicht auf den Kampf zwischen SPD- und KPD-Anhängern um Einfluss und Positionen im DMV und in den 1920 eingeführten Betriebsräten verkürzt werden. Diese beschränkte Sichtweise ist nicht nur für die kommunistische, sondern auch für die sozialdemokratische Geschichtsschreibung nicht untypisch²¹¹. Zu suchen ist aber nach einer Erklärung für die Erfolge der Sozialdemokraten in den meisten Organisationswahlen, aber auch für kommunistische Mehrheiten, so in der Verwaltungsstelle Rostock im Jahre 1923²¹², und im Betriebsrat der Neptunwerft sogar von 1923 bis 1933²¹³. Nachdem schon einige Jahre Parteibetriebsgruppen, zunächst der Kommunisten, dann auch der SPD²¹⁴, auf der Werft aktiv waren, trat seit 1931 die Revolutionäre Gewerkschaftsopposition in Konkurrenz zu den ADGB-Gewerkschaften auf²¹⁵. Diese Spaltung der einheitlichen Interessenvertretung der Arbeitnehmer erscheint in der DDR-Literatur nicht als Schwächung der Arbeiterbewegung, sondern vielmehr als Stärkung ihres

²⁰⁷ Vgl. Festschrift zum 700-Jahrfeier der Stadt Barth, S. 66.

²⁰⁸ Vgl. Stahl, Vom ersten eisernen Schraubendampfer, S. 11.

²⁰⁹ Vgl. Koos, Luftfahrt zwischen Ostsee und Breitling, S.95.

²¹⁰ Vgl. Sepke, Otto, Zur Arbeit des KJVD in der Zeit der Weltwirtschaftskrise, in: Zur Geschichte der Arbeiterbewegung in Pommern 1917–1945, Rostock 1965, S. 72–77, hier S. 74.

²¹¹ Siehe Vgl. Matull, Ostdeutschlands Arbeiterbewegung, S. 275 ff.

²¹² Vgl. Elsner, Rostock, S. 115.

²¹³ Vgl. Stahl, Neptunwerft, S. 132.

²¹⁴ Vgl. Schulz, Erinnerungen, S. 36.

²¹⁵ Vgl. Urbschat, Die Arbeiterbewegung, Band I, S. 21.

fortschrittlichen Teils²¹⁶. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen und sozialen Krise, der Betriebsschließungen, der Massenarbeitslosigkeit und dem rigorosen Lohnabbau, aber ebenso unter Berücksichtigung der Erfolge der Rechtsparteien in den mecklenburgischen Landtagen ist die Politik der Gewerkschaften zu den Arbeitgeberverbänden und den politischen Parteien neu zu untersuchen und zu bewerten.

Die Metallindustrie im „Dritten Reich“

Das Ende der Gewerkschaftsbewegung und der antifaschistische Widerstand

Erforscht und interpretiert werden müsste auch das Verhalten der Gewerkschaften Mecklenburg und Vorpommern in den Wochen der Halblegalität seit der Regierungsübernahme durch Adolf Hitler am 30. Januar 1933. Bekannt sind Versuche, die Differenzen zwischen den Arbeiterparteien im Kampf gegen die nationalsozialistisch geführte Reichsregierung zurück zu stellen, wie z.B. ein Aufruf des Heinkel-Betriebsrats verdeutlicht²¹⁷. Doch ein kraftvoller Arbeiterwiderstand gegen das sich mit Hilfe der Deutschnationalen etablierenden NS-Regime ist nicht erkennbar, auch nicht als Ende Februar nach dem Reichstagsbrand über 150 Kommunisten in Güstrow, Schwerin, Wismar und Rostock festgenommen wurden²¹⁸. Schon einige Tage vorher hatten Nazis das Rostocker Gewerkschaftshaus „Philharmonie“ überfallen²¹⁹.

Nach der Reichstagswahl am 5. März 1933, in der die Nationalsozialisten nur knapp die absolute Mehrheit verfehlten, verschärfte sich der Nazi-Terror gegen die Gewerkschafter. Am 18. März wurden das Reichsbanner und die Eiserne Front verboten²²⁰ und noch am gleichen Tag eine Hatz auf Stettiner Gewerkschafter veranstaltet²²¹. Gleichwohl wurden die Gewerkschaften nicht verboten, sondern eingeladen, am 1. Mai, nunmehr zum gesetzlichen „Feiertag der nationalen Arbeit“ proklamiert, zusammen mit den Nationalsozialisten zu demonstrieren. Offenbar schreckten auch in Mecklenburg und Vorpommern viele

²¹⁶ Vgl. Elsner, Rostock, S. 121.

²¹⁷ Siehe Mecklenburg in der Zeit des Nationalsozialismus 1933–1945. Eine Dokumentation, Behrens, Beate u.a.], 2., durchgesehene und erweiterte Auflage, Rostock 1998, S. 40.

²¹⁸ Vgl. Behrens, Mit Hitler zur Macht, S. 155.

²¹⁹ Vgl. Bernitt, Vom alten und neuen Mecklenburg, S. 294.

²²⁰ Vgl. Bernitt, Zur Geschichte der Stadt Rostock, S. 305.

²²¹ Vgl. Matull, Ostdeutschlands Arbeiterbewegung, S. 292.

Gewerkschafter vor diesem Akt der Selbstverleugnung nicht zurück. Genaueres über die Fehleinschätzungen der Gewerkschaftsvorstände enthält die Literatur nicht. Am folgenden Tag besetzte die SA die Gewerkschaftshäuser, verhaftete Gewerkschafter und beschlagnahmte das Eigentum der Arbeiterorganisationen. Der Schweriner ADGB-Ortskartellvorsitzende, August Lembke, der sich weigerte, den Nationalsozialisten die Kasse und Unterlagen auszuhändigen, nahm sich am 3. Mai das Leben²²². An die Stelle der zerschlagenen freien Arbeitnehmerorganisationen trat die am 10. Mai gegründete Deutsche Arbeitsfront als Zwangszusammenschluss aller Arbeitnehmer und Arbeitgeber.

Bis zur Gleichschaltung der Gewerkschaften aktive Kollegen sollten an ihren Arbeitsplätzen durch erwerbslose nationalsozialistische „Alte Kämpfer“ ersetzt werden, bestimmte der pommersche NSDAP-Gauleiter im Juli 1933²²³. Viele Funktionäre der im Februar bzw. Juni verbotenen KPD und SPD wurden als Hochverräter verurteilt oder auch ohne Gerichtsverfahren inhaftiert, so im Zuchthaus Dreibergen-Bützow oder im Konzentrationslager Sonnenburg in der Grenzmark Posen-Westpreußen. Ein auf dem Gelände der stillgelegten Vulkan-Werft in Stettin-Bredow illegal von der SS unterhaltenes Lager ließ Hermann Göring auflösen, nachdem die internationale Presse darüber berichtet hatte²²⁴.

Jede Form von Opposition, systemkritische Äußerungen wie organisierter Widerstand, wurde polizeilich verfolgt. In Stettin errichtete man 1933 eine Staatspolizei-Leitstelle²²⁵. Trotz der umfassenden Aushorchung und Unterdrückung leisteten besonders die Kommunisten in den ersten Jahren der nationalsozialistischen Diktatur mutig Widerstand und erbrachten große Opfer, wie insbesondere in der DDR-Literatur betont wird. Ein Zentrum des kommunistischen Widerstandes war offenbar die Neptunwerft²²⁶. Schon etwa Mitte 1934 dürfte der Arbeiterwiderstand in Mecklenburg weitgehend zerschlagen gewesen sein²²⁷. Das Scheitern des proletarischen Widerstandskampfes wird einerseits auf den faschistischen Terror und die Empfänglichkeit eines Teils der Arbeiter für die NS-Ideologie, aber auch auf „die verräterische Haltung der rechten sozialdemokratischen Führer“ zurückgeführt²²⁸. In der Darstellung des antifaschistischen Widerstandskampfes in Mecklenburg und Pommern dürften sich Legenden und Wahrheit mischen. Den politischen Auftraggebern der

²²² Jahnke, Karl Heinz [u.a.], Der antifaschistische Widerstandskampf unter Führung der KPD in Mecklenburg 1933 bis 1945, Rostock 1985, S. 81.

²²³ Vgl. Matull, Ostdeutschlands Arbeiterbewegung, S. 292.

²²⁴ Vgl. Eckert, Arbeiter in der preußischen Provinz, S. 278.

²²⁵ Vgl. Fenske, Hans, Die Verwaltung Pommerns 1815–1945. Aufbau und Ertrag, Köln [u.a.] 1993, S. 91.

²²⁶ Vgl. Heyne, Werftarbeiter, S. 218.

²²⁷ Vgl. Koch, Ingo, Verfolgung, Opposition und Widerstand im Nationalsozialismus, in: Karge, Wolf, Peter-Joachim Rakow und Ralf Wendt (Hrsg.), Ein Jahrtausend Mecklenburg, Rostock 1995, S. 331–337, hier S. 334.

Geschichtsschreibung nach 1945 war daran gelegen, die Repräsentanten der DDR in Unterscheidung zu den meisten Politikern im anderen Teil Deutschlands als moralisch integre Gegner des Nationalsozialismus erscheinen zu lassen. So erklärt sich auch das auffällige Interesse gerade am kommunistischen Widerstand, während über die illegale Arbeit ehemaliger ADGB-Funktionäre noch wenig erforscht ist.

Die Rüstungsindustrie und ihre Beschäftigten

Wenn man die recht erfolgreiche Integration der Arbeiterschaft in das nationalsozialistische Herrschaftssystem und das Fehlen eines breiten Widerstandes in der Bevölkerung erklären will, muss man sich mit der politischen und ökonomischen Grundlage der NS-Diktatur in der Region befassen. Nach der Aufhebung der Selbstständigkeit der Länder durch das Gleichschaltungsgesetz vom 31. März 1933 und der Einsetzung des Reichsstatthalters Friedrich Hildebrandt für die beiden Mecklenburg²²⁹ und Franz Schwede-Coburg in Pommern im Jahre 1934²³⁰ wurde die Region zentralistisch nach den Prinzipien des Führerstaates regiert. Der von Hitler nach der Beseitigung seiner innerparteilichen Gegner um den SA-Führer; Ernst Röhm, nach Stettin entsandte Schwede-Coburg vertrat als Oberpräsident die Interessen des Reiches²³¹. Nach der Ausschaltung des Reichstages und des preußischen Landtages wurden auch die Organe der provinziellen Selbstverwaltung abgeschafft und 1934 die Länderparlamente aufgelöst²³². Im gleichen Jahr verlor Mecklenburg-Strelitz nach der Vereinigung mit dem Land Mecklenburg-Schwerin seine Selbstständigkeit²³³.

Nach der Demontage der Demokratie und Unterdrückung der politischen Gegner griffen die Nationalsozialisten dirigistisch ins Wirtschaftsleben ein. Hierzu zählen verordnete Preisbindungen, Arbeitskräftelenkungen, Investitionen in die militärische Infrastruktur, besonders im Oderraum, und verschiedene die Konjunktur belebende Arbeitsbeschaffungsprogramme²³⁴. Es gelang den NS-Machthabern tatsächlich die hohe

²²⁸ Elsner, Rostock, S. 130.

²²⁹ Vgl. Bosselmann, Heinz, Unter der Herrschaft der Weltanschauungen. Mecklenburg in der Weimarer Republik, dem „Dritten Reich“ und der DDR, in: Erichsen, Johannes (Hrsg.), 1000 Jahre Mecklenburg. Geschichte und Kunst einer europäischen Region. Landesausstellung Mecklenburg-Vorpommern 1995, Rostock 1995, S. 81–92, hier S. 85.

²³⁰ Vgl. Grundriß zur deutschen Verwaltungsgeschichte 1815–1945. Reihe A: Preußen, Band 3: Pommern, Stüttgen, Dieter (Bearb.), Marburg/ Lahn 1975, S. 20.

²³¹ Vgl. Branig, Hans, Die Oberpräsidenten der Provinz Pommern, in: Baltische Studien, Neue Folge, Band 46, 1959, S. 92–107, hier S. 105.

²³² Vgl. Buske, Norbert, Pommern. Territorialstaat und Landesteil von Preußen. Ein Überblick über die politische Entwicklung. Die Rolle Vorpommerns seit 1945, Schwerin 1997, S. 72.

²³³ Vgl. Heitz, Gerhard, Mecklenburg, in: ders./ Henning Rischer, Mecklenburg-Vorpommern. Geschichte in Daten, Berlin 1995, S. 6–149, hier S. 142.

²³⁴ Vgl. Inachin, Die Entwicklung Pommerns, S. 503.

Arbeitslosigkeit in Mecklenburg schon bis 1934 unter den Reichsdurchschnitt zu senken²³⁵. 1939 waren in Rostock nur noch 22 Arbeitslose registriert²³⁶. Auch in Pommern konnte die Massenarbeitslosigkeit bis 1935 beseitigt werden²³⁷.

Dieser Wirtschaftsaufschwung steigerte sicherlich das Ansehen der Nationalsozialisten und trug zur Stabilisierung ihrer Herrschaft bei. Ein genauerer Blick auf die Wirtschaftsentwicklung lässt allerdings erkennen, dass keineswegs alle Branchen gleichmäßig am staatlich initiierten Auftragsboom beteiligt waren. Die einseitige Förderung der Rüstungsindustrie hemmte das Wachstum anderer metallverarbeitender Betriebe in Pommern. Rohstoffengpässe führten in mittelpommerschen Betrieben sogar zu Entlassungen. Einigen Metallbetrieben bereitete die Umstellung auf militärische Fertigung Probleme²³⁸. Unter Auftragsmangel litten weiterhin die Seeschiffswerften. Die Neptunwerft konnte nur durch einen Zwangsvergleich gerettet werden, indem die Deschimag, die Stadt Rostock und das Land Mecklenburg je ein Drittel des Stammkapitals übernahmen²³⁹. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg, dann aber noch verstärkt, sollte die Begünstigung der Rüstungskonzerne wirtschaftliche Verzerrungen zur Folge haben, unter denen Kleinbetriebe und das Metallhandwerk zu leiden hatten, sofern sie nicht zu den Zulieferern der Großbetriebe gehörten. Diese Wirkungen, auch auf die Beschäftigten dieser Firmen, sind noch nicht bekannt.

Aber auch die Wirtschafts- und Sozialgeschichte der mecklenburgischen Luftfahrtindustrie ist bisher nicht umfassend bearbeitet. Das Wachstum der Flugzeugwerke, die auch im explosionsartigen Wachstum der Belegschaftszahlen zum Ausdruck kommt, ist in der Tat imposant. Die Dornier-Werke verzeichneten eine Belegschaftszunahme zwischen 1936 und 1944 von 1.900 auf über 4.400 Beschäftigte²⁴⁰. Von Ende 1933 bis April 1935 erhöhte sich die Warnemünder Arado- Belegschaft von etwa 750 auf 1.900 Arbeitnehmer²⁴¹. Im Anklamer Zweigwerk wurden 1944 1.700 Arbeiter und Angestellte eingesetzt²⁴². Die Heinkel-Werke, die 1935 ihre Produktion von Warnemünde nach Rostock verlegten, beschäftigten 1939 ca.

²³⁵ Vgl. Hillesheim, Kurt und Albert Köhler, Von Arbeitslosigkeit zum Arbeitsmangel. Der Arbeitseinsatz in Mecklenburg 1933–1937, in: Crull, Richard (Hrsg.), Mecklenburg. Werden und Sein eines Gaus, Bielefeld und Leipzig 1938, S. 187–189, hier S. 188.

²³⁶ Vgl. Wendt, Inge, Zur Entwicklung der Stadt Rostock im zweiten Weltkrieg 1939 bis 1945, phil. Diss. Rostock, Ms., Rostock 1989, S. 16.

²³⁷ Vgl. Gaede, Herbert, Pommern, Berlin 1940, S. 24.

²³⁸ Vgl. Lewandowski, Umbruch und Kontinuität, S. 233 ff.

²³⁹ Vgl. Stahl, Neptunwerft, S. 156.

²⁴⁰ Angaben in Dirschauer, Bodo, Lübecker Luftfahrtgeschichte. Der Flugzeugbau in Lübeck und in Wismar von 1934 bis 1945, Lübeck 1997, S. 145.

²⁴¹ Angaben nach Kranzhoff, Jörg Armin, Die Arado Flugzeuge – vom Doppeldecker zum Strahlflugzeug, S. 115 ff.

²⁴² Vgl. Schubert, Zur Entwicklung der Flugzeugindustrie, S. 152.

9.000²⁴³ und Ende 1944 knapp 16.000 Personen im Rostocker Werk des Konzerns, für den zu diesem Zeitpunkt über 55.000 Menschen tätig waren²⁴⁴. In den Jahren 1942/43 dezentralisierten die Heinkel-Werke ihre Produktion, um Luftschäden kalkulierbar zu halten²⁴⁵. Neben den auf ganz Mecklenburg und Vorpommern verteilten Verlagerungswerken der Arado-, Dornier- und Heinkel-Werke siedelten sich weitere Luftrüstungsbetriebe wie die Mechanischen Werkstätten Neubrandenburg an, die 1939 über 1.700 und 1943 fast 6.500 Arbeiter und Angestellte beschäftigte²⁴⁶. 9.500 Wissenschaftler, Techniker und Arbeiter waren im wohl berühmtesten wie berüchtigtsten Rüstungsprojekt der Region, nämlich zur Erprobung der „Wunderwaffen“ in Peenemünde auf Usedom zusammengezogen²⁴⁷. Die Neptunwerft als bedeutendster Betrieb in der Marinerüstung hatte am Ende des Krieges eine Belegschaft von über 4.400 Personen, nachdem das Werk 1938 1.800 und 1934 nur 148 Arbeitnehmer beschäftigt hatte²⁴⁸. Im gesamten Wehrkreis II, der Pommern und Mecklenburg umfasste, arbeiteten 1943 116.300 in der Rüstungswirtschaft²⁴⁹.

Die Rüstungsprogramme der Nationalsozialisten veränderten also in den zwölf Jahren ihrer Herrschaft entscheidend die Wirtschaftsstruktur Mecklenburgs und Pommerns. Für diese Industrialisierung des Landes muss allerdings erst das Bewusstsein geweckt werden, denn in der DDR wurde dieser Abschnitt kaum erforscht. Diese Industrialisierung und die mit ihnen verknüpften technischen Innovationen stimmten nicht mit dem realsozialistischen Geschichtsbild überein. In den Darstellungen der SED beginnt die Geschichte der volkseigenen Betriebe häufig erst nach 1945. In der Tat sind die größeren Luftrüstungs- und Sprengstoffbetriebe nach dem Zweiten Weltkrieg demontiert oder schon im Kriegsverlauf zerstört worden. Viele ehemalige Heinkel-Arbeiter, die aus dem ganzen Reich zum Flugzeugbau in Rostock oder Ribnitz angeworben oder verpflichtet worden waren, blieben jedoch nach dem Ende des Krieges in Mecklenburg und arbeiteten z.B. auf den Werften.

Insbesondere diese in den 30er Jahren erfolgte Neustrukturierung der mecklenburgischen Arbeiterschaft, namentlich in der Metallindustrie, und deren längerfristigen Folgen für das Arbeitskräfteangebot in der Region müsste mit Daten unterfüttert werden, um ihre Bedeutung

²⁴³ Vgl. Möller, Kathrin, Der „eigenwillige Erfinderunternehmer“: Ernst Heinkel – „kriegsverbrecher“ oder „Widerstandskämpfer“?, in: Heinkel in Rostock. Bestandsaufnahme und Diskussion, Rostock 2002, S. 135–137, hier S. 136.

²⁴⁴ Angaben nach Koos, Standorte des Flugzeugbaus, S. 70.

²⁴⁵ Vgl. Wendt, Zur Entwicklung der Stadt Rostock, S. 47.

²⁴⁶ Angaben nach Krüger, Dieter, Die „Mechanischen Werkstätten Neubrandenburg GmbH“, in: Neubrandenburger Mosaik. Heimatgeschichtliches Jahrbuch des Regionalmuseums Neubrandenburg, Nr. 21, Neubrandenburg 1997, S. 105–111, hier S. 108.

²⁴⁷ Vgl. Koos, Volker, Wernher von Braun und das Aggregat 4, in: Erfunden – vergessen – bewahrt? Bedeutende Erfindungen aus Mecklenburg und Vorpommern, Rostock 2000, S. 53–5, hier S. 56.

²⁴⁸ Angaben nach Stahl, Neptunwerft, S. 163 und 185.

²⁴⁹ Angaben nach Wendt, Zur Entwicklung der Stadt Rostock, S. 102.

zu erfassen. Während in den Dornier-Werken, wie der Seestadt Wismar von der Firma zugesichert, überwiegend einheimische Arbeitskräfte eingestellt wurden²⁵⁰, stammten 1938 nur 37% der „Heinkelianer“ aus Mecklenburg²⁵¹. Die neuen Mitarbeiter hatten ein höheres Qualifikationsniveau und brachten ihre eigene Kultur mit. Es fehlen aber noch eine Reihe von Daten über die Belegschaftsstrukturen, die nur über die Erschließung weiterer Quellen gewonnen werden können.

Die Stimmungen in der Arbeitnehmerschaft

Diese Informationen müssten herangezogen werden, um z.B. das den Heinkel-Beschäftigten zugeschriebene elitäre Firmenbewusstsein²⁵² zu erklären. Eine Erklärung für die starke Bindung der Belegschaft an den Betrieb und darüber hinaus an das „Dritte Reich“ wird im Berufsethos der Flugzeugbauer gesehen²⁵³. Ebenso werden die überdurchschnittlichen betrieblichen Sozialeinrichtungen angegeben²⁵⁴, die die Firma auch während des Krieges zunächst aufrecht erhielt²⁵⁵. Auch die im Vergleich zu anderen Arbeitnehmern deutlich höheren Löhne, die es Heinkel ermöglichte, auch Neptun-Arbeiter abzuwerben²⁵⁶, mögen zur Arbeitszufriedenheit der Rostocker Flugzeugbauer beigetragen haben. Inwieweit dieses Phänomen, das in der DDR als „Heinkel-Ideologie“ bezeichnet wurde, auch seine Entsprechung in den anderen mecklenburgischen Flugzeugwerken und Großbetrieben fand, sollte eine Forschungsaufgabe sein.

Hinsichtlich der sozialen Lage der in der Wehrwirtschaft tätigen Metallarbeiter fallen einige Parallelen im Vergleich der Industriebetriebe auf, auch wenn man Lübeck und Stettin in die Betrachtung einbezieht. Die Gemeinsamkeiten erklären sich in erster Linie aus der staatlichen Reglementierung der Lohn- und Arbeitsbedingungen. So wurden die langen und unter den Maßgaben des „totalen Krieges“ noch weiter ausgedehnten Arbeitszeiten in der Industrie, häufig täglich 10 Stunden, in den Arado-Werken 11 Stunden und 20 Minuten und auf der 1944 12 Stunden²⁵⁷, zentral angeordnet. Die staatlichen Treuhänder der Arbeiter legten den Rahmen fest, in der sich die Löhne zu bewegen hatten. Lohndifferenzierungen und

²⁵⁰ Vgl. Möller, Von Fokker bis Heinkel, S. 322.

²⁵¹ Vgl. Koos, Die Ernst Heinkel Flugzeugwerke, S. 83.

²⁵² Vgl. Die Geschichte Mecklenburgs, S. 160.

²⁵³ Vgl. Möller, Von Fokker bis Heinkel, S. 324.

²⁵⁴ Vgl. dies., „Wir waren stolz darauf, daß wir in diesem Betrieb gearbeitet haben.“. Die Arbeiterschaft der Rostocker Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke zwischen 1933 und 1939, in: Stier und Greif, 4. Jahrgang, 1994, S. 33–39, hier S. 35.

²⁵⁵ Vgl. Stutz, Reno, Zur Lage der Arbeiter in den Rostocker Ernst-Heinkel-Flugzeug-Werken während des Zweiten Weltkrieges, in: Pelc, Ortwin (Hrsg.), 777 Jahre Rostock. Neue Beiträge zur Stadtgeschichte, Rostock 1995, S. 245–252, hier S. 246.

²⁵⁶ Vgl. Stahl, Neptunwerft, S. 161.

²⁵⁷ Vgl. Wendt, Zur Entwicklung der Stadt Rostock, S. 75 und 110.

leistungsabhängige Komponenten sollten die Produktivität steigern helfen, bewirkten aber auch eine Segmentierung innerhalb der Belegschaft und verstärkten die zunehmende Diffusion des bis in die NS-Zeit hinein durch Klassendenken geprägten Arbeiterbewusstseins. Allein „materielle Korruptiertheit“²⁵⁸ als Grund für das firmen- und staatsloyale Verhalten der Arbeiter, nicht nur im Heinkel-Konzern, kann vieles nicht hinreichend erklären, etwa die Zufriedenheit der lohnpolitisch diskriminierten Frauen. Zusammenhänge zwischen den Arbeits- und Lebensbedingungen und der Arbeitsmoral sind allerdings ebenso offenkundig. So registrierten die Heinkel-Werke im Gefolge der Verlängerung des Arbeitstages einen Leistungsabfall und einen höheren Krankenstand²⁵⁹. Die nachlassende Arbeitsmotivation mag auch eine Äußerung der allgemeinen Kriegsmüdigkeit gewesen sein, die sich ab 1943 nach der Niederlage der Wehrmacht an der Wolga und den Luftangriffen auf Rostocker Wohngebiete und Industrieanlagen in der Bevölkerung breit machte²⁶⁰. In Pommern war es bereits in der Vorkriegszeit zu Spannungen in einigen Betrieben gekommen. In der eisenverarbeitenden Industrie der Provinz musste noch in den späten 30er Jahren zeitweilig Kurzarbeit eingeführt werden. Auch das pommersche Lohnniveau blieb niedrig²⁶¹.

Zu offenen Protesten gegen die Ausbeutung in den Betrieben, gegen die Unterversorgung mit Lebensmitteln und anderen Konsumgütern und gegen die sozialen Probleme in den rasant wachsenden Städten wie Rostock oder Neubrandenburg kam es scheinbar nicht. Hier ist nach der Wirkung der nationalsozialistischen Propaganda, etwa von Seiten der DAF, zu fragen, aber auch nach der betrieblichen Konfliktregelung durch die Vertrauensräte. Über das Zusammenspiel der Akteure der nationalsozialistischen Betriebspolitik und die Gegensätze zwischen den Betriebsführern und den „Gefolgschaften“ wissen wir im Grunde fast nichts.

Zwangsarbeitende in der Metallindustrie

Ein in beiden Teilen Deutschlands lange Zeit verdrängtes Thema war die Beschäftigung von Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen in der Wirtschaft des „Dritten Reiches“. Auch für Rüstungsbetriebe in Mecklenburg und Vorpommern arbeiteten in Westeuropa angeworbene Fremdarbeiter, polnische Zivilarbeiter, aus der Sowjetunion verschleppte „Ostarbeiter“, Kriegsgefangene und Häftlinge der Konzentrationslager

²⁵⁸ Ebd., S. 82.

²⁵⁹ Vgl. Stutz, Zur Lage der Arbeiter, S. 246.

²⁶⁰ Vgl. Brand, Karsten, Mecklenburg im Jahre 1943, in: Studien zur Geschichte Mecklenburgs in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, Rostock [o.J.] 1992, S. 93–101, hier S. 98.

²⁶¹ Vgl. Eckert, Arbeiter in der preußischen Provinz, S. 666 f.

Neuengamme und Ravensbrück²⁶². 1943 wurden fast 45.000 Ausländer in der Rüstungsindustrie des Wehrkreises II eingesetzt²⁶³. Im gleichen Jahr waren 42.5% der Industriebeschäftigten in Mecklenburg Zwangsarbeiter und 16% Kriegsgefangene²⁶⁴. Die Zahl der Häftlinge des KZ Ravensbrück, die bis zum Kriegsende für die Luftrüstung und in Munitionswerken Mecklenburgs und Vorpommerns arbeiten mussten, schätzt man auf 17.000 Männer und Frauen²⁶⁵. Im Barther Heinkel-Werk wurde die Produktion fast ausschließlich von KZ-Häftlingen aufrechterhalten. Die Stärke des von 1943 bis 1945 bestehenden Barther Außenlagers wird in der Literatur mit 2.000, aber auch mit 6.000 Männern und Frauen angegeben²⁶⁶. Schon diese unterschiedlichen Zahlenangaben veranschaulichen die Lücken in der Forschung über die NS-Zwangsarbeit in Mecklenburg und Vorpommern. Das Bild über die Zwangsarbeiter ist verschwommen oder ideologisch verzerrt. Unklar ist es in Bezug auf den sozialen Hintergrund der Zwangsarbeitenden, auf die Arbeit und auf das Lagerleben in Deutschland, aber auch auf ihr Nachkriegsschicksal. Eindeutig politisch interessiert erscheinen Aufsätze über den gemeinsamen Widerstandskampf deutscher Kommunisten und polnischer bzw. sowjetischer Zwangsarbeiter, wenn dieser Kampf die „freundschaftlichen Beziehungen“ zwischen der DDR und der Volksrepublik Polen bzw. der UdSSR begründen soll²⁶⁷. Gleichwohl sollte die Selbstbehauptung der ausländischen Arbeiter im Alltag, ihre Widerstandsformen und die Unterstützung von menschlich denkenden deutschen Bürgern einen Platz in neueren Studien zur Zwangsarbeit haben. Hervorzuheben ist hier eine neuere Arbeit zum antifaschistischen Widerstandskampf von Ausländern und Deutschen in Peenemünde und Zinnowitz²⁶⁸.

²⁶² Als Überblick über diese Thematik mit Hinweisen auf weiterführende Literatur siehe Stamp, Friedrich, *Zwangsarbeit in der Metallindustrie 1939–1945. Das Beispiel Mecklenburg-Vorpommern* (= Arbeitsheft Nr. 24 der Otto Brenner Stiftung), Berlin 2001.

²⁶³ Angaben nach Karge, Wolf, *NS-Rüstungsproduktion in Mecklenburg-Vorpommern 1933–1945, in: Ein Land und seine Erinnerungszeichen. Beiträge zur Gedenkstättenarbeit in Mecklenburg-Vorpommern*, Politische Memoriale e.V. (Hrsg.), Schwerin 1999, S. 86–91, hier S. 91.

²⁶⁴ Angaben nach Wendt, Inge, „Fremdarbeiter“ in Rostock 1939–1945, in: *Stadtgespräch aus der Region Rostock. Jahrgang 1995, 3 Quartal*, S. 15.

²⁶⁵ Vgl. Erpel, Simone, *Die Ravensbrücker Todesmärsche 1945*, in: Röhr, Werner und Brigitte Berlekamp (Hrsg.), *Tod oder Überleben? Neue Forschungen zur Geschichte des Konzentrationslagers Ravensbrück*, Berlin 2001, S. 147–165, hier S. 154.

²⁶⁶ Angaben nach Jacobeit, Sigrid, *Außenlager des Frauen-Konzentrationslagers Ravensbrück in Mecklenburg 1942–1945*, in: *Ein Land und seine Erinnerungszeichen. Beiträge zur Gedenkstättenarbeit in Mecklenburg-Vorpommern*, Politische Memoriale e.V. (Hrsg.), Schwerin 1999, S. 68–76, hier S. 72 und Wagner, Andreas, *Orte des Gedenkens an nationalsozialistische Zwangsarbeit zwischen Warnow und Barthe*, in: *Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter zwischen Warnow und Barthe*, Geschichtswerkstatt Toitenwinkel (Hrsg.), Rostock 1998, S. 56–60, hier S. 58.

²⁶⁷ Vgl. Jahnke, Karl Heinz, *Aus dem tapferen Kampf polnischer und deutscher Antifaschisten während des zweiten Weltkrieges in Mecklenburg und Pommern*, in: *Zur Geschichte der Arbeiterbewegung in Pommern 1917–1945*, Rostock 1965, S. 116–124, hier S. 122 und ders., *Stets gab die Sowjetunion den Antifaschisten Mut und Kraft für ihren schweren Kampf*, in: *Traditionen der deutsch-sowjetischen Freundschaft*, Greifswald 1968, S. 87–94, hier S. 87.

²⁶⁸ Ders., *Marie ter Morsche kann ihren Vater nicht vergessen*, Rostock 2001.

In den letzten Monaten hat die politische Diskussion über die Bedeutung Heinkels für Rostock zu Veröffentlichungen geführt, in denen verschiedene Aspekte angerissen werden²⁶⁹. Am Beispiel Rostocks wird deutlich, dass der Wirtschaftsboom der 30er Jahre, die bahnbrechenden Erfindungen, die urbane Entwicklung zur Großstadt mit die Beseitigung der Demokratie, die Verfolgung und Vernichtung politisch oder religiös anders Denkender, die Ausbeutung von Zwangsarbeitern und die Zerstörung der Stadt im Bombenkrieg im Zusammenhang zu betrachten sind. Auch für die V-Waffenerprobung in Peenemünde sind weitere Forschungen zu erwarten, deren Ergebnisse museal genutzt werden sollen²⁷⁰. Dem Erinnern an die Zeit des Nationalsozialismus will ebenso die Aufarbeitung der Ausländerbeschäftigung in der Wismarer Wirtschaft während des Zweiten Weltkriegs dienen²⁷¹. Untersuchungen zur Geschichte NS-Rüstungsindustrie wären indes an nicht wenigen Orten der Region wünschenswert.

Arbeitsverhältnisse im „Arbeiter- und Bauernstaat“

Die Errichtung des realsozialistischen Herrschaftssystems

Die Beschäftigung mit den Arbeitsverhältnissen und den Erfahrungen der Arbeiter im Nationalsozialismus erscheint zudem auch für die Industriegeschichte der SBZ und DDR wichtig. Schließlich waren die meisten, gerade die jüngeren Arbeiter im „Dritten Reich“ sozialisiert, von der NS-Ideologie durchdrungen und zumindest Mitläufer des Hitler-Regimes gewesen. Doch nicht diese Menschen, die 1945 alles verloren hatten, z.T. ihre Angehörigen, ihr Eigentum, ihre Heimat, aber auch ihren Glauben an eine bessere Zukunft in der „Volksgemeinschaft“ des „Dritten Reiches“, stehen im Mittelpunkt der Schilderungen über das Kriegsende in Mecklenburg und Vorpommern. Vielmehr werden einige Aktionen von Kommunisten oder Sozialdemokraten, die die von den Nazis befohlene Zerstörung von Maschinen z.B. auf der Neptunwerft verhinderten²⁷² oder sich für die kampflose Übergabe

²⁶⁹ Heinkel in Rostock. Bestandsaufnahme und Diskussion, Rostock 2002 und Jahnke, Karl Heinz, Ernst Heinkel und die Stadt Rostock. Eine Dokumentation, Rostock 2002.

²⁷⁰ Siehe Zache, Dirk, Peenemünde – Ambivalenz einer technischen Entwicklung. Vom Umgang mit einem „schwierigen“ Ort, in: Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit in der Rostocker Industrie in der Zeit des Nationalsozialismus. Konferenz am 30. November 2002 an der Universität Rostock, Historisches Institut, Rostock 2003, S. 60–64.

²⁷¹ Siehe Ostrop, Florian, Zwangsarbeit für die Norddeutschen Dornier-Werke Wismar, ebd., S. 45–48.

²⁷² Vgl. Pagel, Max, Der Neuaufbau in der Neptunwerft Rostock, in: Befreiung und Neubeginn, Berlin 1966, S. 209–216, hier S. 209.

von Städten einsetzen²⁷³, als Beleg für den ungebrochenen Widerstandswillen und die Bereitschaft zum Neuaufbau der Fabriken und Städte bemüht. Tatsächlich waren viele Mecklenburger und die auf der Flucht vor der Roten Armee über die Oder geflohenen Pommern, West- und Ostpreußen weder physisch noch psychisch fähig zu arbeiten oder für sich selbst zu sorgen, sondern hilfs- und orientierungslos. Anders als in der DDR-Literatur behauptet, empfanden nur wenige Bürger ein Gefühl der Befreiung, als die Rote Armee ihre Städte oder Dörfer einnahmen. Nicht selten fühlten sich die Deutschen durch die Gräueltaten von Seiten der Rotarmisten in ihren nationalsozialistisch gefärbten Vorurteilen gegenüber den Russen bestätigt und wählten, wie z.B. in Demmin, in großer Zahl den Freitod²⁷⁴.

Vielen Menschen glaubten, die Besatzungszonen und die polnische Verwaltung Hinterpommerns seien nur kurzfristige Provisorien. Die auch wirtschafts- und sozialgeschichtlich folgenschwere Trennung Mecklenburgs von seinen westlichen Nachbarregionen, also von Schleswig-Holstein mit der Großstadt Lübeck, von Hamburg und dem nordöstlichen Niedersachsen sollten als Folge des Ost-West-Gegensatzes allerdings bis zur Auflösung der Blöcke Bestand haben. Mecklenburg und Vorpommern, seit Jahrhunderten eine Kulturbrücke nach Skandinavien²⁷⁵, wurde durch die Ostsee nicht mehr mit den Anrainern des Mare Balticum verbunden, sondern durch das Meer von Dänemark und Schweden getrennt²⁷⁶.

Ebenso entwickelte sich die deutsch-polnische Demarkationslinie an der Oder zur Staatsgrenze. Auch die westlich der Oder gelegenen Städte Swinemünde und Stettin sollten zur Volksrepublik Polen gehören, obwohl in der pommerschen Hauptstadt noch immer überwiegend Deutsche wohnten bzw. wieder heimgekehrt waren. Die deutschen Arbeiter mussten bis zum Abschluss der Aussiedlung nach Deutschland im Oktober 1947 für einen geringeren Lohn arbeiten als die zugewanderten Polen. Der Beitritt zu Gewerkschaften war ihnen verwehrt²⁷⁷. Die Aussiedlungsaktionen seit dem Juni 1945 und die Behandlung der Deutschen lagen allerdings nicht im Ermessen der polnischen Verwaltung. Wie in Mecklenburg und Vorpommern traf die sowjetische Besatzungsmacht alle weitreichenden Entscheidungen.

²⁷³ Vgl. Saschenbrecker, Annemarie, Gemeinsame Aktionen sowjetischer und deutscher Antifaschisten in Mecklenburg, in: Im engen Bündnis mit der Partei Lenins und der Sowjetunion. 60. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution. Zur Geschichte der deutsch-sowjetischen Freundschaft im Bezirk Schwerin, Schwerin 1977, S. 32–36, S. 33 f.

²⁷⁴ Vgl. Buske, Norbert, Das Kriegsende in Demmin 1945, Schwerin 1995, S. 12 f.

²⁷⁵ Vgl. Paul, Johannes, Pommern – Brücke über die Ostsee, in: Pommern. Eine Denkschrift, Hamburg 1955, S. 98–101, hier S. 101.

²⁷⁶ Vgl. Buske, Mecklenburg und Vorpommern, S. 126.

Auch das politische System des 1946 gegründeten Land Mecklenburg-Vorpommern wurde von der Besatzungsmacht oktroyiert. Nach ihrer Zulassung im Juni 1945 hatte sich die SPD zur organisatorisch stärksten Kraft entwickelt. Die Haltung der mecklenburgischen Sozialdemokraten zur von der Initiativgruppe Sobottka aufgebauten KPD war uneinheitlich. Doch der Druck der Besatzungsmacht, aber auch Illusionen über die Rolle einer vereinigten Arbeiterpartei mögen eine Mehrheit der Sozialdemokraten bewogen haben, dem Angebot der KPD zur Bildung einer Einheitspartei im Frühjahr 1946 zustimmen²⁷⁸. Die Gegner der Zwangsvereinigung, unter ihnen langjährige Metallgewerkschafter, waren massiv eingeschüchtert worden, beugten sich aber dem Mitgliedervotum. Bald schon sollten die ehemaligen Sozialdemokraten in der SED an den Rand gedrängt und Kritiker, wie der Rostocker Oberbürgermeister, Albert Schulz, wegen angeblicher Spionage zu Zwangsarbeit verurteilt werden²⁷⁹. In der parteilichen DDR-Geschichtswissenschaft werden die ehemaligen SPD- und ADGB-Funktionäre als Spalter der Arbeiterklasse und Befürworter der „Arbeitsgemeinschaftspolitik mit der Bourgeoisie“ verurteilt²⁸⁰. KPD-Funktionäre sind die Kronzeugen für die freie Entscheidung der Neptun-Arbeiter für die Verschmelzung der Arbeiterparteien²⁸¹. Der Kampf der antistalinistischen Gewerkschafter, ihr tatsächlicher Einfluss in den Belegschaften und ihr Schicksal als Opfer ist bislang nicht bekannt. Es erscheint von Interesse, inwieweit demokratische Traditionen der Arbeiterbewegung in den ersten Nachkriegsmonaten bis zur Gründung der SED lebendig waren.

Diese Frage erhält im Zusammenhang mit der Gründung des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDBG) in Mecklenburg-Vorpommern im August 1945 eine zusätzliche Bedeutung. Der „Einheitsgegner“ Hans Pollok wurde als FDGB-Landesausschussvorsitzender schon im November des Jahres zum Rücktritt gedrängt. In der offiziellen „Geschichte der Landesparteiorganisation“ wird er argumentlos als Anhänger der „Position der politischen Neutralität der Gewerkschaften“ dargestellt²⁸². In der regionalen Gewerkschaftsgeschichtsschreibung findet sich kein Wort über die politischen

²⁷⁷ Vgl. Hutnikiewicz, Alina, Pommern nach dem Zweiten Weltkrieg (bis 1995). Das polnische Pommern, in: Piskorsky, Jan M. (Hrsg.), Pommern im Wandel der Zeiten, Stettin 1999, S. 369–421, hier S. 376 ff.

²⁷⁸ Vgl. Schwabe, Klaus, Vereinigung von KPD und SPD in Mecklenburg-Vorpommern, in: Zwangsvereinigung von SPD und KPD in Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin o.J. [1996], S. 6–28, hier S. 13 ff.

²⁷⁹ Vgl. Schwabe, Wurzeln, Traditionen und Identität, S. 40.

²⁸⁰ Vgl. Voßke, Heinz, Zum Kampf um die Vereinigung der KPD und der SPD zur SED in Mecklenburg/Vorpommern – Mai 1945 bis April 1946, Diss. Parteihochschule „Karl Marx“ 1964, S. 72 f.

²⁸¹ Vgl. Pagel, Max, Die Genossen der Neptunwerft gehörten zu den ersten, in: Erinnerungen und Dokumente aus der Zeit der Vereinigung der KPD und SPD zur SED 1945/46, Rostock [1970], S. 25–30, hier S. 28 ff.

²⁸² Geschichte der Landesparteiorganisation, S. 99.

Auseinandersetzungen in der Gründungsphase des FDGB²⁸³. Diese Kontroversen im FDGB, auch der Widerstand der beiden früheren DMV-Bevollmächtigten Martin Müller und Karl Moritz²⁸⁴, sind noch zu untersuchen wie auch die Funktion des FDGB in der SBZ und DDR bis 1989.

Auch wenn die SED bei der ersten Landtagswahl in Mecklenburg-Vorpommern im Oktober 1946 noch die absolute Mehrheit knapp verfehlte²⁸⁵, festigte die Partei mit Unterstützung der Besatzungsmacht schnell ihre Herrschaft. Nach diesen letzten freien Wahlen standen bis zur Auflösung des Landes im Jahre 1952 nur noch Einheitslisten mit Kandidaten der SED und deren Verbündeten zur Wahl²⁸⁶. Die SED stellte mit dem ehemaligen Sozialdemokraten Wilhelm Höcker den Ministerpräsidenten des Landes²⁸⁷. Die gesamte politische Opposition wurde ausgeschaltet. Man verurteilte tausende ehemaliger Nationalsozialisten, aber auch NS-Gegner zu Haftstrafen im Speziallager Strelitz-Alt oder auch im dem sowjetischen Geheimdienst NKWD unterstehenden Lager Fünfeichen in Neubrandenburg. 4.000 bis 5.000 Häftlinge, vielleicht auch mehr, fanden dort den Tod²⁸⁸. Die Entnazifizierung wusste man zu instrumentalisieren, um zahlreiche Personen zu verhaften oder zu enteignen²⁸⁹. Nachdem im Rahmen der im September 1945 verkündeten Bodenreform unter anderen belastete Nationalsozialisten, aber auch Opfer des 20. Juli, enteignet worden waren, sequestrierte man auch Industriebetriebe von führenden Nazis und überführte bis 1948 883 Unternehmen in Volkseigentum²⁹⁰. In der DDR-Literatur wird Wert darauf gelegt, dass diese Enteignungen in Übereinstimmung mit dem Willen der Arbeiterschaft durchgeführt wurden. So habe sich die Belegschaft auf der ehemaligen Kröger-Werft in Warnemünde gegen die Rückübereignung des Werks an die nach Schleswig-Holstein geflüchteten früheren Besitzer ausgesprochen²⁹¹. Diktiert wurde die Enteignungspolitik jedoch von den wirtschaftspolitischen Vorstellungen der Sowjetunion in ihrem Machtbereich.

²⁸³ Chronik zur Geschichte der Gewerkschaftsbewegung im Lande Mecklenburg. Teil I: 1945–1948, Schwerin 1979.

²⁸⁴ Vgl. Michels, Einheitszwang oder Einheitsdrang?, S. 197 ff.

²⁸⁵ Vgl. Mast, Mecklenburg-Vorpommern, S. 179.

²⁸⁶ Vgl. Bosselmann, Unter der Herrschaft der Weltanschauungen, S. 88.

²⁸⁷ Vgl. Lude, Solveig, Wilhelm Höcker, in: Buchsteiner, Ilona (Hrsg.), Mecklenburger in der deutschen Geschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Rostock 2001, S. 303–315, hier S. 310.

²⁸⁸ Vgl. Krüger, Dieter, Gerhard Finn, Mecklenburg-Vorpommern 1945 bis 1948 und das Lager Fünfeichen, Berlin o.J., S. 51 f.

²⁸⁹ Vgl. Van Melis, Damian, „Sie waren wohl Mitglieder der NSADAP, aber keine Faschisten“. Antifaschismus in Mecklenburg-Vorpommern, in: Nationalsozialismus in Mecklenburg und Vorpommern, Bispinck, Henrik, Damian van Melis und Andreas Wagner (Hrsg.), Schwerin 2001, S. 137–159, hier S. 147.

²⁹⁰ Vgl. Historischer und geographischer Atlas von Mecklenburg und Vorpommern, Band 2, S. 98 f.

²⁹¹ Vgl. Köppen, Peter [u.a.], Schiffbauer, Hafenarbeiter, Seeleute machen Geschichte, Rostock 1977, S. 12.

Bis Ende 1945 sollen 400 teilweise zerstörte Betriebe wieder in Gang gesetzt worden sein²⁹². Die SED-Geschichtsschreibung, die dies nicht zuletzt der Leistung der deutschen Zivilverwaltung und der Sowjetischen Militäradministration für Deutschland (SMAD) zuschreibt, unterschlägt allerdings absichtsvoll, dass gerade die Industriedemontagen seit dem Mai 1945 beträchtliche volkswirtschaftliche Schäden verursacht hatten. Demontiert wurden Eisenbahngleise und viele Rüstungsbetriebe in Mecklenburg und Vorpommern, aber auch Stettiner Werftbetriebe²⁹³. Die Arbeitnehmerschaft westlich und östlich der Oder machte also zum Teil gleiche Erfahrungen mit der Besatzungsmacht. In der DDR-Literatur wird zwar die antirussische Stimmung der Belegschaft eingeräumt, als auch auf der Neptunwerft Demontagen vorgenommen wurden. Die Demontagen werden aber als Wiedergutmachung gerechtfertigt²⁹⁴. Die Verhinderung der vollständigen Demontage der Werft soll ein Ergebnis der Intervention seitens des Arbeiterrats gewesen sein²⁹⁵. In Warnemünde protestierten Sozialdemokraten und Kommunisten vergebens gegen die Sprengung einer Halle, in der Männer und Frauen unter anderem landwirtschaftliche Geräte herstellten²⁹⁶. Diese für Westdeutschland relativ gut dokumentierten Auseinandersetzungen um die Demontagen wichtiger Industrieanlagen müssen für Mecklenburg noch aufgearbeitet werden. Zu fragen ist ebenso nach anderen Belegschaftsinitiativen – als Beispiele seien nur die gescheiterten Genossenschaftsgründungen in Rostock und Warnemünde genannt²⁹⁷ – und deren Spielräume gegenüber der Besatzungsmacht.

Der Aufbau der Werftindustrie

Auch der Sowjetunion war offenbar klar, dass eine Stabilisierung der Verhältnisse in Mecklenburg-Vorpommern industrielle Kerne aufgebaut werden mussten. Immerhin waren 1946, nachdem sich die Bevölkerung durch den Zuzug von Flüchtlingen mehr als verdoppelt hatte, nur für 42% der Erwerbsfähigen Arbeitsplätze vorhanden²⁹⁸. Die wirtschaftliche Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg ist also durch den Widerspruch von gleichzeitigem Ab- und Aufbau von industriellen Kapazitäten gekennzeichnet. Die zu schaffende Industrie

²⁹² Vgl. Geschichte der Landesparteiorganisation, S. 146.

²⁹³ Vgl. Lewandowski, Umbruch und Kontinuität, S. 624.

²⁹⁴ Vgl. Pagel, Die Genossen der Neptunwerft, S. 28.

²⁹⁵ Vgl. Derbitz, Gerhard, Max Pagel. Werftarbeiter und Kommunist, Rostock 1984, ohne Seitenzählung.

²⁹⁶ Vgl. Möller, Kathrin, Industrialisierung in Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entstehung der ostdeutschen Werftindustrie von 1945 bis 1953, in: van Melis (Hrsg.), Sozialismus auf dem platten Land. Mecklenburg-Vorpommern 1945–1952, Schwerin 1999, S. 343–356, hier S. 345.

²⁹⁷ Vgl. dies., Neubeginn in Rostocker Industriebetrieben nach 1945 – Möglichkeiten und Grenzen von Belegschaftsinitiativen zur demokratischen Neuordnung der Wirtschaft, in: Modernisierung und Freiheit. Beiträge zur Demokratiegeschichte in Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 1995, S. 798–815, hier S. 806 ff.

sollte den Flüchtlingen Arbeitsgelegenheiten geben und zugleich wertschöpfenden Reparationen an die UdSSR dienen. Ein übergeordnetes Ziel der Industrieansiedlung an der Ostseeküste, dem 1952 geschaffenen Bezirk Rostock, war der Abbau von Disproportionen zwischen dem strukturschwachen Norden und dem industrialisierten Süden der SBZ bzw. der DDR²⁹⁹.

Schon im zweiten Halbjahr 1945 forderte die Besatzungsmacht noch unter den Bedingungen des alliierten Verbots des Seeschiffbaus den Wiederaufbau von Bootswerften, die aber zusammen genommen nur über sehr geringe Baukapazitäten verfügten. Die weitgehend intakte Boizenburger Werft und die zum Teil wieder aufgebaute Neptunwerft nahm die UdSSR jedoch als Sowjetische Aktiengesellschaft (SAG) in ihren Besitz, eine Maßnahme die sicher von einem Teil der Belegschaft missbilligt wurde. In der Neptun-Chronik von 1950, zwei Jahre vor der Übergabe des Werks an die DDR, bleibt die Umwandlung des Betriebes durch die Sowjetunion bezeichnenderweise unerwähnt³⁰⁰.

Ende 1945 ließ die SMAD alle Werftkapazitäten unter eine zentrale Verwaltung stellen und befahl den ostdeutschen Werften zugleich an den Realitäten vorbei die Reparatur von 1.774 Schiffen im Jahr 1945/46, die zunächst im Binnenland, in Boizenburg, Brandenburg, Roßlau und Ostberlin ausgeführt wurden³⁰¹. 1946 begann mit der Errichtung der Warnowwerft in Warnemünde der Aufbau eines Hochseeschiffbaus an der Ostseeküste. Die Werft, die 1947 378 Arbeitnehmer beschäftigte, verzehnfachte nahezu ihre Belegschaft binnen zwei Jahren. 1954 erreichte der Betrieb seinen Belegschaftshöchststand mit über 9.600 Beschäftigten, um sich dann auf eine Größe um 6.000 Arbeitnehmer einzupendeln³⁰². In ähnlichen Größenordnungen verlief die Belegschaftsentwicklung der 1948 gegründeten Stralsunder Volkswerft, der Wismarer Mathias-Thesen-Werft (MTW) und der Neptunwerft. Diese Großwerften wurden zentral verwaltet, 1946 von der Industrieverwaltung der Landesregierung, ab 1948 von der Vereinigung Volkseigener Werften und bis 1990 vom VEB Kombinat Schiffbau. Zum Schiffbaukombinat, in dem Ende 1988 56.000 Menschen tätig waren, gehörten sieben Werften, neben den genannten Betrieben auch die 1948 gegründete Peenewerft Wolgast und die Elbwerften, neun zum Teil ebenfalls große Zulieferbetriebe wie das Dieselmotorenwerk und der VEB Schiffselektronik in Rostock, das Klement-Gottwald-

²⁹⁸ Vgl. Die Geschichte Mecklenburgs, S. 167.

²⁹⁹ Albrecht, Historischer und geographischer Atlas von Mecklenburg und Vorpommern, Band 1, S. 70 f.

³⁰⁰ 100 Jahre Schiffswerft Neptun Rostock, Rostock 1950.

³⁰¹ Vgl. Strobel, Dietrich, Günter Dame, Schiffbau zwischen Elbe und Oder, Herford 1993, S. 12.

³⁰² Vgl. ebd., S. 127.

Werk in Schwerin und eine Gießerei in Torgelow³⁰³. 1987 arbeiteten 22% aller Beschäftigten des verarbeitenden Gewerbes in den drei Nordbezirken im Kombinat Schiffbau³⁰⁴.

In den Anfangsjahren wird die deutsche Verwaltung der Schiffbaubetriebe nicht viel mehr als eine Befehlsempfängerin der SMAD gewesen sein. Die Befehle zum Aufbau der einzelnen Werftstandorte gab die Besatzungsmacht. Art und Umfang der Produktion richtete sich ausschließlich nach den Interessen der Sowjetunion aus, deren zivile und Kriegsflotte ihren Ansprüchen als Weltmacht nicht mehr genügte. Nach ihrem jeweiligen Auftrag lieferten die DDR-Werften Fischereifahrzeuge, Frachter und andere Schiffe an die Sowjetunion. Die ostdeutsche Schiffbauindustrie leistete Reparationen in Höhe von schätzungsweise 2 Milliarden D-Mark³⁰⁵. Wenn man berücksichtigt, dass der von der Sowjetunion festgelegte Reparationswert der einzelnen Aufträge häufig unter den Selbstkosten lagen³⁰⁶, sieht die volkswirtschaftliche Bilanz auf Seiten der DDR noch schlechter aus. Aber auch nach dem Verzicht der UdSSR auf weitere Kriegsentschädigungen blieb die DDR-Werftindustrie im wesentlichen auf die Sowjetunion als Auftraggeberin orientiert, von der die DDR ihre Rohstoffe bezog. Daneben gewannen aber auch Exporte von Schiffsneubauten ins kapitalistische Ausland als Einnahmequelle von Devisen an Bedeutung.

Auch wenn die politisch gewollte Sicherung der Arbeitsplätze in der Schiffbauindustrie der DDR nicht in Abrede gestellt werden soll, erscheint die Feier der volkseigenen Werftindustrie in der DDR-Literatur als politisch inspiriert. Die gesamt- und regionalwirtschaftlichen Folgen der weit über den nationalen Bedarf hinaus geschaffenen Überkapazitäten im ostdeutschen Schiffbau und die damit einhergehende industrielle Monostruktur im Nordosten des Landes scheinen schwerer zu wiegen als das teuer bezahlte realsozialistische Beschäftigungsprogramm.

Die Geschichte der DDR-Schiffbaubranche müsste im Spiegel der politischen Interessen der SMAD, der SED-Parteiführung, der zentralen Verwaltungen im Schiffbau und regionaler Instanzen industriegeschichtlich untersucht werden. Dies könnte ein wichtiger Beitrag gegen die Legendenbildung um den realsozialistischen Schiffbau sein. So wird der mecklenburgisch-vorpommersche Schiffbau nach 1945 in der DDR-Geschichtsschreibung als Erfolgsgeschichte der Betriebe und ihrer Beschäftigten dargestellt. Ein systemimmanenter Grund für die Wirtschaftsprobleme, der Mangel an qualifizierten Arbeitskräften, an Material und Transportmitteln, der chronisch zu Ablieferungsverzögerungen und Planrückständen

³⁰³ Vgl. ebd., S. 107 ff.

³⁰⁴ Vgl. Albrecht, Historischer und geographischer Atlas von Mecklenburg und Vorpommern, Band 1, S. 72.

³⁰⁵ Vgl. Strobel/ Dame, Schiffbau, S. 92.

³⁰⁶ Vgl. ebd., S. 150.

fürhte, wird geleugnet. Angebliche „Wirtschaftssabotage der imperialistischen Kräfte“³⁰⁷ und die Störung der volkseigenen Wertschöpfung durch feindliche Agenten³⁰⁸ sollten von Problemen der zentralen Planung ablenken. Aber auch falsche Arbeitseinstellungen auf Seiten der Werftarbeiter, die nicht das notwendige „proletarische Stehvermögen“³⁰⁹ besessen haben sollen, werden für betriebliche Probleme verantwortlich gemacht.

Die Beschäftigten des VEB Kombinat Schiffbau

Über die tatsächlichen Einstellungen der Arbeiter in den Nordbezirken erfährt man in den vielen Betriebs- und Ortschroniken, die irreführenderweise mitunter als „Beiträge zur Geschichte der Arbeiterbewegung“³¹⁰ betitelt sind, nahezu nichts. Die SED-Mitgliedschaft von 26,5% der mecklenburgischen Industriearbeiter im Jahre 1949³¹¹, der hohe gewerkschaftliche Organisationsgrad im Schiffbau von 84% und die Mitgliedschaft von 30% der Werftarbeiter in der Deutsch-Sowjetischen Freundschaftsgesellschaft im Jahre 1951³¹² können als Ausweis der inneren Überzeugung nicht zugelassen werden. Ebenso unbewiesen ist die Behauptung, in den 50er Jahren seien die Beschäftigten im Schiffbau zu sozialistischen Persönlichkeiten herangereift³¹³. Die abgefragten Meinungen und Erinnerungen von Arbeitern und so genannten Arbeiterveteranen, die sich in verschiedenen SED-Veröffentlichungen finden, wirken häufig gleichförmig und unehrlich³¹⁴. Nach der „Wende“ angestellte Befragungen von Mecklenburgern und Vorpommern nach ihren subjektiven Erfahrungen in der Lebens- und Arbeitswelt der DDR könnten neue Aufschlüsse geben³¹⁵.

Man darf sicher annehmen, dass die Einstellungen und das individuelle Verhalten der in Mecklenburg oder Vorpommern geboren bzw. dorthin geflüchteten oder auch dienstverpflichteten Menschen durch ihre soziale Stellung oder den landsmannschaftlichen Hintergrund geprägt waren. Über den Facharbeiterbedarf an der Küste und die

³⁰⁷ Kornprobst, Rudolf, Zur Geschichte des Schiffbaus der DDR, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. Industriezweige in der DDR 1945 bis 1985, Berlin 1989, S. 257–269, hier S. 259.

³⁰⁸ Vgl. Pagel, Max, Die Hilfe der sowjetischen Generaldirektoren beim Wiederaufbau der Neptunwerft als SAG-Betrieb und die Auswirkungen des Befehls Nr. 234 der SMAD, in: Traditionen der deutsch-sowjetischen Freundschaft, Greifswald 1968, S. 113–119, hier S. 117 f.

³⁰⁹ Köppen [u.a.], Schiffbauer, Hafenarbeiter, Seeleute, S. 22.

³¹⁰ Vgl. Beiträge zur Geschichte der Arbeiterbewegung in der Stadt Schwerin. Heft 1–10, Schwerin 1977–1985.

³¹¹ Vgl. Geschichte der Landesparteiorganisation, S. 486.

³¹² Poßkekel, Kurt, An der Küste entstanden neue Bastionen der Arbeiterklasse. Ein Beitrag zur Geschichte der Seewirtschaft der DDR, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock, 22. Jahrgang, 1973, Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe, Heft 6, S. 569–576, hier S. 574 f.

³¹³ Vgl. Heyne, Werftarbeiter, S. 228.

³¹⁴ Vgl. z.B. Unbeugsame Kraft und Freihof, Monika, Jede Stunde unseres Lebens. Gespräche mit Menschen zweier Gesellschaftsordnungen, Rostock 1974.

Arbeitskräfte lenkung ist in der DDR-Literatur verschiedentlich geschrieben worden, wohl auch um zu beweisen, wie rational im Realsozialismus der Faktor Arbeit eingesetzt wurde. Die Ausgangslage war in der Tat schwierig, weil es in Rostock nur etwa 1.000 Werftarbeiter gab, die schon über Arbeitserfahrung auf der Neptunwerft verfügten³¹⁶. Ein Großteil der auf den Werften im Ostseebezirk benötigten Arbeitskräften musste also aus der mecklenburgischen Bevölkerung, der Gruppe der Flüchtlinge und aus anderen Ländern der SBZ bzw. DDR rekrutiert werden. Während 70% der 1949 der Neptunwerft zugewiesenen Arbeitskräfte stammte, vermutlich aus Kleinstädten und –betrieben sowie vom Lande, wurde den anderen Großwerften offenbar ein größerer Teil von Arbeitern aus anderen Ländern zugewiesen, vor allem aus Sachsen und Sachsen-Anhalt³¹⁷. Die Warnowwerft stellte neben gelernten Rostocker Flugzeugbauern auch Stettiner Werftarbeiter ein³¹⁸. Auch in Wismar zählten Arbeiter des Stettiner Vulkans zum Kern der Belegschaft³¹⁹. Viele der neuen Werftarbeiter stammten aber auch aus anderen sozialen Milieus, so aus der Landarbeiterschaft und aus der Angestelltenschicht³²⁰. Die Volkswerft nutzte auch Frauen als Arbeitskräftereserve und lernte sie als Schweißerinnen an³²¹.

Trotz der Anfangs sehr hohen Fluktuation, Ausdruck der Unzufriedenheit mit den Arbeitsbedingungen, den primitiven Wohnverhältnissen oder der Trennung von der Familie, konnten sich die Neueingestellten in der Belegschaft der Neptunwerft offenbar nach und nach integrieren³²². Dies scheint auch für andere Betriebe des Schiffbaukombinats zuzutreffen. Offenbar definierten sich aber zahlreiche Arbeiter vor allem durch ihre Herkunft, als Flugzeugbauer, Stettiner oder Einheimische³²³, wie DDR-Autoren monieren. Der von der SED angeordnete Belegschaftsrückbau in den 50er Jahren, der die Arbeitskräftesituation in der Industrie verschärfte, wird in der Literatur als notwendig hingenommen. Über die

³¹⁵ Siehe Zoll, Rainer (Hrsg.), Ostdeutsche Biographien. Lebenswelt im Umbruch, Frankfurt am Main 1999.

³¹⁶ Vgl. Haack, Hanna, Das Arbeitermilieu in der Rostocker Neptunwerft: Inklusion und Exklusion beim Neuaufbau, in: Hübner, Peter und Klaus Tenfelde (Hrsg.), Arbeiter in der DDR, Stuttgart, S. 573–593, hier S. 578.

³¹⁷ Vgl. Heyne, Werftarbeiter, S. 223.

³¹⁸ Vgl. Möller, Industrialisierung in Mecklenburg-Vorpommern, S. 352.

³¹⁹ Vgl. Rusche, Michael, Die Eingliederung der Vertriebenen in Mecklenburg-Vorpommern. Dargestellt unter besonderer Berücksichtigung der Wohnraumproblematik, in: Sie hatten alles verloren. Flüchtlinge und Vertriebene in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands, Wille, Manfred, Johannes Hoffmann und Wolfgang Meinicke (Hrsg.), Wiesbaden 1993, S. 133–147, hier S. 143.

³²⁰ Vgl. Grammdorf, Gerda, Die Veränderung der sozialen Struktur der Arbeiterklasse in der Stadt Rostock von 1952 bis 1970, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock, 21. Jahrgang, 1972, Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe, Heft 5, S. 465–471, hier S. 465.

³²¹ Vgl. Strobel, Dietrich, Werner Ortlieb, Volkswerft Stralsund, Hamburg 1998, S. 20.

³²² Vgl. Haack, Das Arbeitermilieu, S. 587 f.

Abwanderung von einigen Hundert Werftarbeitern nach Westdeutschland³²⁴ und deren Motive schweigen sich die Betriebschronisten aus. Noch in den 70er und 80er Jahren war das Problem der Fluktuation zwar begrenzt, aber nicht gelöst, wie die Gewährung von Zulagen und Treueprämien auf der Neptunwerft zeigt³²⁵. Inwiefern die für die 50er Jahre bekannten Spannungen innerhalb der Belegschaften, auch in den Brigaden zwischen älteren und jüngeren, Stammarbeitnehmern und auswärtigen Kollegen³²⁶, abgebaut werden konnten, gehört zu den offenen Fragen. Die keineswegs konfliktfreien sozialen Prozesse in den großen Belegschaften der Metallindustrie müssten über die Anfänge in den 40er und 50er hinaus, vor allem sachlich und an den Fakten orientiert aufgearbeitet werden.

Löhne, Arbeitszeiten und Arbeitsbelastungen

Sicherlich liegen die Gründe für die längerfristige Bindung der Beschäftigten an die Metallbetriebe an der Küste in der interessanten und abwechslungsreichen Arbeit, mehr noch wohl in den materiellen Bedingungen wie der relativ guten Bezahlung, der Versorgung mit Mangelwaren und der Bereitstellung von Wohnraum. Dabei bleiben die höheren Löhne als eigentlich für die Marktwirtschaft typische Steuerungselemente in den Betriebschroniken in der Regel unerwähnt. Die höheren Sozialleistungen hingegen werden gerade im Fall der Sowjetischen Aktiengesellschaften ausdrücklich hervorgehoben³²⁷. Zur Leistungsstimulation wurden allerdings immer häufiger und regelmäßig Teile des Lohns und die Verteilung von Naturalien an die Arbeitsleistung gekoppelt. So erließ die SMAD im Oktober 1947 zur Produktivitätssteigerung den Befehl Nr. 234, der den Übergang vom Zeit- auf den Stücklohn, leistungsbezogenes Kantinenessen, die Staffelung der Urlaubsdauer nach der Schwere der Arbeit und „Maßnahmen zur Verhütung des Bummelantentums“ beinhaltete. Die Differenzierung hinsichtlich der Verpflegung³²⁸, aber auch die Einführung des Akkordsystems stieß offenbar zunächst auf Widerstand in der Arbeiterschaft. Die Propagandisten des neuen Lohnsystems fühlten sich durch die spätere Entwicklung bestätigt, nach der sowohl die Pro-Kopf-Leistung als auch die Löhne der Neptun-Arbeiter bis 1952

³²³ Vgl. Labahn, Karin, Zu einigen Problemen der Strukturveränderung der Arbeiterklasse in den Ostseewerften auf dem späteren Territorium der DDR, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, 1978, Teil II, S. 223–240, hier S. 239 f.

³²⁴ Vgl. Stahl, Neptunwerft, S. 251.

³²⁵ Vgl. ebd., S. 248.

³²⁶ Vgl. Alheit, Peter [u.a.], Gebrochene Modernisierung – Der langsame Wandel proletarischer Milieus. Eine empirische Vergleichsstudie ost- und westdeutscher Arbeitermilieus in den 1950er Jahren. Bd. 1: Sozialgeschichtliche Rekonstruktionen, Bremen 1999, S. 468 f.

³²⁷ Vgl. Heyne, Werftarbeiter, S. 221.

³²⁸ Vgl. Möller, Kathrin, Wunder an der Warnow? Zum Aufbau der Warnowwerft und ihrer Belegschaft in Rostock-Warnemünde (1945 bis 1961), Bremen 1998, S. 96.

deutlich anstiegen³²⁹. Dieser und spätere Befehle sowie die seit 1948 von der SED initiierten Wettbewerbe lassen indes an dem den „Werkstätigen“ zugeschriebenen „Arbeitsenthusiasmus“³³⁰ zweifeln. Auch die Hennecke-Aktivistenbewegung des Jahres 1948 geht nicht auf eine Basisinitiative zurück. Verständlicherweise sträubten sich nicht wenige Werftarbeiter gegen die damit verbundenen Normerhöhungen, so zum Beispiel auf der Elbwerft³³¹, wie auch in der Geschichte der SED-Landesparteiorganisation zugeben wird. Ideologisch verbrämt wird die Aktivistenbewegung im Schiffbau als Einfluss der Arbeiter auf die Produktionsentscheidung und damit als Schritt zur weiteren Demokratisierung in der Gesellschaft dargestellt³³². Positive Anreize zur gesteigerten Leistungsbereitschaft wurden sicherlich mit den in Aussicht gestellten Prämien gegeben. Geringeres Engagement in den Leistungswettbewerben war innerhalb der Arbeitsgruppe ohnehin kaum möglich oder hätte Sanktionen zur Folge gehabt. Einigen Aktivisten konnte die propagandistisch genutzte Normübererfüllung den Aufstieg in der Betriebshierarchie ebnen. Gerade für die 40er und 50er Jahre sind die Chancen für innerbetriebliche Karrieren von Arbeitern in Leitungspositionen als eher günstig zu beurteilen³³³.

Innerhalb der Arbeiterschaft bildete sich, wie wir für die Neptunwerft wissen, als Folge des Lohnsystems auch eine starke Einkommensdifferenzierung aus³³⁴. Für andere Betriebe, auch für die 60er, 70er und 80er Jahre liegen zumeist nur pauschale Behauptungen über den fortschreitenden Lohnanstieg und die schrittweise Angleichung des Lebensstandards an das westdeutsche Niveau vor. Die für die Neptunwerft festgestellten Abgruppierungen³³⁵ zeigen, dass der vermeintliche Besitzstand der Arbeiter als keineswegs gesichert angesehen werden konnte. Schon dies lässt an der Legende von der kontinuierlichen Steigerung der Einkommen zweifeln.

Wenig durch Faktenwissen gesichert sind ebenso die materiellen Arbeitsbedingungen, die sich zwischen den Schiffbaubetrieben, den Maschinenfabriken oder dem Handwerk unterschieden und von der Mitte der 40er Jahre bis zum Ende der 80er Jahre einem technologisch bedingten Wandel unterzogen waren. Das durch die

³²⁹ Vgl. Pagel, Die Hilfe der sowjetischen Generaldirektoren, S. 116 f.

³³⁰ Vgl. Rackow, Gerd, Rostock in den Jahren der antifaschistisch-demokratischen Umwälzung (1945–1949), in: ders., Martin Heyne, Oswald Kleinpeter, Rostock 1945 bis zur Gegenwart, Rostock 1969, S. 57.

³³¹ Vgl. Geschichte der Landesparteiorganisation, S. 386.

³³² Vgl. Poßekel, Kurt, Zu einigen Aspekten der Hennecke-Aktivistenbewegung in der Schiffbauindustrie der DDR während der Zeit des Zweijahresplanes 1949/50, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock, 20. Jahrgang, 1971, Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe, Heft 5, S. 333–338, hier S. 337.

³³³ Vgl. Haack, Hanna, Aufsteiger in der Neptunwerft: Mobilität im Industriesystem der SBZ/DDR bis 1960, in: Geschichte und Gesellschaft, 27. Jahrgang, 2001, S. 424–445, hier S. 445.

³³⁴ Vgl. Alheit, Gebrochene Modernisierung, S. 486

Betriebsgeschichtsschreibung vermittelte Bild von einer fortschreitenden Humanisierung der Arbeitsbedingungen beschreibt nicht wirklich die Realitäten. In den Aufbaujahren war die Arbeit durch hohe körperliche Anstrengung geprägt. Nur primitivste Werkzeuge und teilweise funktionsuntüchtige Maschinen standen zur Verfügung. Die mangelnde Produktivität mussten die Arbeitnehmer durch lange Arbeitszeiten, auch Sonntagsarbeit, auszugleichen versuchen³³⁶. Für die Werftarbeit erscheint die Ende der 40er Jahre beginnende Ablösung handwerklicher Tätigkeiten durch industrielle Fertigungsmethoden wesentlich³³⁷. Im Serienschiffbau führte man das Taktverfahren und die Sektionsbauweise ein. Innovative Schweißverfahren traten an die Stelle des technologisch überholten Nietens³³⁸. Mit dem Übergang vom Nieten zum Schweißen konnten auch werftypische Arbeitsbelastungen wie der Lärm reduziert werden. Allerdings waren mit dem Schweißen neue Gesundheitsgefahren verbunden, wobei besonders an die Schweißgase zu denken ist³³⁹. Auch die Maschinenbedienung in der volkseigenen Industrie Rostocks forderte 1970 eine geringere körperliche Beanspruchung als noch in der Mitte der 60er Jahre³⁴⁰. Die für die vorhandene Literatur typische Auflistung von Rationalisierungserfolgen bei gleichzeitiger Verbesserung der Arbeitsbedingungen, wie z.B. in einer Chronik des Dieselmotorenwerks Rostock geschehen, bezeichnet die Art der Arbeitserleichterungen für die Beschäftigten nicht näher³⁴¹ und ist daher ohne wissenschaftlichen Wert. Diese Behauptungen müssten also anhand von Fakten oder Berichten überprüft werden.

Auch die Angaben über die tatsächlich übliche Arbeitszeit als wichtiger Gradmesser der sozialen Lage der Arbeitnehmer sind noch zu ermitteln. Zwar wurde die Normalarbeitszeit gesetzlich bzw. im Rahmen von Betriebskollektivverträgen verkürzt. Nach dem SMAD-Befehl Nr. 234 galt seit 1947 im Prinzip der Achtstundentag. Doch gleichzeitig machten Planrückstände bis zum Ende der DDR immer wieder Überstunden und Sonderschichten notwendig. Zum Teil deklarierte man diese Mehrarbeit als „freiwillige“ Arbeitseinsätze, etwa am Gründungstag der DDR³⁴². Auch die Zuteilung der Werkswohnungen war unter anderem

³³⁵ Vgl. ebd., S. 475

³³⁶ Vgl. Möller, Neubeginn in Rostocker Industriebetrieben, S. 804 f.

³³⁷ Vgl. Neumann, Manfred und Dietrich Strobel, Vom Kutter zum Containerschiff. Schiffe von DDR-Werften in Text und Bild, Berlin 1981, S. 12.

³³⁸ Vgl. Guntau, Martin, Michael Meyer, Kathrin Möller, Leistungen im Schiffbau von Mecklenburg-Vorpommern 1945–1994, in: Guntau, Martin und Michael Meyer (Hrsg.), Maschinen, Schiffe und Raketen. Technikentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern, Rostock 1995, S. 56–63, hier S. 58 f.

³³⁹ Vgl. Möller, Wunder an der Warnow?, S. 210.

³⁴⁰ Vgl. Grammdorf, Die Veränderung der sozialen Struktur, S. 459.

³⁴¹ Vgl. Vom Windkraftwerk zum Dieselmotorenwerk. 35 Jahre Dieselmotorenbau in Rostock, Rostock 1985, S. 25 und 42.

³⁴² Stahl, Vom Werden und Wachsen, S. 85.

an die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden gebunden³⁴³. Problematisch erscheint außerdem die unterschiedliche Verteilung der Arbeitszeit, die Arbeiter stärker belastete als Meister und Ingenieure, und geeignet war, die Abgrenzungen zwischen den Arbeitnehmergruppen zu verfestigen³⁴⁴.

Angesichts der bis zum Ende der 80er Jahre scheinbar unvermeidbaren ungeplanten Mehrarbeit und im Vergleich zum westdeutschen Teilstaat längeren Normalarbeitszeit kann es nicht verwundern, dass die Arbeitszeit(verkürzung) als Beispiel für die sozialen Errungenschaften der DDR in den vorliegenden Betriebs- und Bezirkschroniken nicht genannt werden. Bei der Bewertung der Arbeitszeitproblematik in der mecklenburgisch-vorpommerschen Metallindustrie sind einerseits die Belastungen für die Beschäftigten zu untersuchen, aber auch deren offenkundige Bereitschaft zur Mehrarbeit, die nicht nur auf Zwang, sondern auch auf der Identifikation Betrieb und seinen Produkten zu beruhen scheint.

Die Rolle des FDGB

Von besonderer Bedeutung für die Akzeptanz des realsozialistischen Gesellschaftssystems erscheint die Umsorgung der Arbeitnehmer und ihrer Familien durch die Betriebe, deren Sozialleistungen wie ein zweiter Lohn zu begreifen sind. Das soziale Netz für die Beschäftigten wurde namentlich in den Großbetrieben mehr und mehr erweitert, wie eine Aufstellung der betrieblichen Sozialeinrichtungen der Warnowwerft verdeutlicht. So verfügte das Werk unter anderem über eine Poliklinik, Betriebsschulen, ein Arbeiterwohnheim, Ferienheime, Kultur- und Sporteinrichtungen³⁴⁵. Auf der Neptunwerft arbeiteten 1989 von den über 8.000 Beschäftigten mehrere hundert Mitarbeiter in den Kinderkrippen, Kantinen und der Poliklinik³⁴⁶. Für die Arbeitnehmer hatte auch die Wohnraumbeschaffung durch die Werke einen hohen Stellenwert. Viele Rostocker Arbeiter mussten jahrelang in Baracken leben oder wohnten in Kröpelin, Bad Doberan, Güstrow, Tessin oder anderen Städten³⁴⁷. Etwa ein Viertel der Belegschaft der Peene-Werft pendelte täglich zwischen dem Wohn- und Arbeitsort³⁴⁸. Ende der 80er Jahre fuhren 800 auswärtigen Mitarbeiter kostenlos mit

³⁴³ Ders., Neptunwerft, S. 253.

³⁴⁴ Vgl. Alheit, Gebrochene Modernisierung, S. 489.

³⁴⁵ Vgl. Betriebliche Sozialpolitik in der ehemaligen DDR. Das Beispiel Warnowwerft Rostock-Warnemünde, Blandow, Jürgen, Herbert Raddatz, Helmuth Riewe, in: Betriebliche Sozialpolitik, Angestelltenkammer Bremen/ Armin Mühlstädt (Hrsg.), Hamburg 1993, S. 122–144, hier S. 124 ff.

³⁴⁶ Vgl. Stahl, Neptunwerft, S. 252.

³⁴⁷ Vgl. Labahn, Karin, Einige Bemerkungen zur Pendelwanderung 1945–1950 und ihre Bedeutung für die entstehende Werftindustrie im Norden der DDR, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Wilhelm-Pieck-Universität Rostock, 31. Jahrgang, 1982, Gesellschaftswissenschaftliche Reihe, Heft 10, S. 45–48, hier S. 46.

³⁴⁸ Vgl. Weber, Egon, Entwicklung und Struktur der Bevölkerung im östlichen Bezirk Rostock 1933 bis 1958. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung, Diss. Rostock 1960, S. 208.

gecharterten Bussen zur Arbeit auf der Warnowwerft. Für 3.000 Werftmitarbeiter wurden bereits bis zur Mitte der 60er Jahre betriebseigene oder werksgebundene Wohnungen geschaffen. Der Betrieb unterstützte zudem die 1953 gegründete Arbeiterwohnungsbaugenossenschaft³⁴⁹.

In den Werkschroniken werden der schrittweise Ausbau dieser und weiterer Sozialleistungen als Erfolg der sozialistischen Wirtschafts- und Sozialpolitik unkritisch gewürdigt. Wie diese soziale Infrastruktur ihrem Zweck, der Produktivitätssteigerung, vielleicht auch der sozialen Kontrolle diene, und welche Rolle diese Sozial- und Freizeiteinrichtungen im Leben der Arbeiter spielten, müsste noch geklärt werden. Hier kann auch die Frage nach der Funktion des FDGB bzw. der IG Metall anknüpfen, deren betriebliche Vertretungen zusammen mit den Werksleitungen die Betriebskollektivverträge unterzeichneten, die die Betriebe zur Vorhaltung dieser sozialen Angebote und die Belegschaft zur Erfüllung der Produktionsnormen verpflichteten. Berichte über betriebliche Konflikte um Normfestsetzungen lassen erahnen, dass die dem FDGB von der Besatzungsmacht zugedachte Rolle und die Erwartungen der Arbeiter an ihre Interessenvertretung keineswegs deckungsgleich waren. Arbeiter, die eine bessere Verpflegung verlangten, um dann auch besser arbeiten zu können, kritisiert der Arbeitsdirektor der Neptunwerft in seinen Erinnerungen als „Nur-Gewerkschaftler“, die die neuen Aufgaben der Gewerkschaften im Sozialismus nicht verstanden hätten³⁵⁰. Ihre Aufgabe verstanden die SED-konformen Gewerkschafter offenbar nicht im Schutz der Arbeitnehmer. Zum einen wurden sie zum Akteur der betrieblichen Sozialpolitik und verteilten Mangelware wie Arbeitskleidung nach Bedürftigkeit unter den Kollegen auf. Zum anderen entwickelten die Gewerkschafter sich seit 1948 immer deutlicher zum Initiator von Kampagnen zur Leistungssteigerung und zur Disziplinierung der Arbeitnehmer. Auf der Volkswerft erregte dies gerade ältere Arbeitnehmer, die sich an die freien Gewerkschaften erinnern konnten³⁵¹. Offenbar sahen die Arbeitnehmer im FDGB den verlängerten Arm der Betriebsleitungen³⁵², insbesondere als der FDGB auch die Normenerhöhungen guthieß, die den Anlass für die Arbeiterproteste vom 17. Juni 1953 bildeten. Das Ansehen der Gewerkschaft erreichte daraufhin einen Tiefpunkt. Scheinbar arrangierte man sich mit der Staatsgewerkschaft, deren Aufgabenbereich sich mit dem Ausbau der betrieblichen Sozialsysteme und der Übertragung der Trägerschaft der

³⁴⁹ Vgl. Betriebliche Sozialpolitik, S. 126 f. und Arndt, Fritz, „... ist es erforderlich, Arbeiterwohnungsbaugenossenschaften zu bilden...“ – Zur Vorgeschichte der AWG des VEB Warnowwerft in Rostock-Warnemünde, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Wilhelm-Pieck-Universität Rostock, Gesellschaftswissenschaftliche Reihe, 1984, S. 54–57, hier S. 55.

³⁵⁰ Vgl. Pagel, Die Hilfe der sowjetischen Generaldirektoren, S. 115 f.

³⁵¹ Vgl. Geschichte der Landesparteiorganisation, S. 378.

³⁵² Vgl. Möller, Wunder an der Warnow?, S. 191.

Sozialversicherung noch vergrößerte. Neben diesen praktischen Tätigkeiten unterstützte der FDGB die anderen Massenorganisationen, die SED und die FDJ, bei der politischen Erziehung der „Werkstätigen“ im Sinne der Staatsführung. Hinweise auf mögliche Konflikte innerhalb der IG Metall in Mecklenburg-Vorpommern, an deren Spitze 1951 Harry Tisch stand³⁵³, später FDGB-Bundesvorsitzender, enthält die in der DDR erschienene Literatur nicht.

Die Arbeiterschaft zwischen Protest und Resignation

Ausgehend vom Postulat der prinzipiellen Übereinstimmung der Interessen der werktätigen Bevölkerung mit dem Arbeiter- und Bauernstaat erscheinen in der Sicht der SED alle gesellschaftlichen Konflikte im Realsozialismus als vom kapitalistischen Ausland importiert. Protesthaltungen, die den Organen der Staatssicherheit nicht verborgen geblieben sein dürften, werden nicht für Wert befunden, in der Regional- oder Betriebsgeschichtsschreibung erwähnt zu werden. Eine Ausnahme stellen die Proteststreiks vom 18. und 19. Juni 1953 dar. Wie in Berlin und den mitteldeutschen Industriezentren kam es auch auf den Großwerften in Wismar, Rostock und Stralsund sowie in Grabow, Güstrow, Ludwigslust und Teterow zu Arbeiterprotesten aus Enttäuschung über die erst sehr spät zurückgenommene Normenerhöhung³⁵⁴. Am Ende des Streiks stand für die Arbeiter ein Teilerfolg. Die Warnemünder Werftarbeiter erreichten z.B. eine verbesserte Lebensmittelversorgung und bessere sanitäre Anlagen. Weitergehende Wünsche, etwa nach Mitbestimmung, blieben unerfüllt³⁵⁵. Im Dieselmotorenwerk habe man bei den Normenanhebungen den Bogen weit überspannt, lautet die pseudo-kritische Kommentierung der Streikursache in der wissenschaftlichen DDR-Literatur³⁵⁶. Die systemkonforme Kritik zielt vor allem auf den Verzicht der geübten Praxis, Vertreter der Betriebsgewerkschaftsleitung zur scheindemokratischen Legitimation der Normenerhöhungen hinzuzuziehen. Mit der Verkündung des „Neuen Kurses“ sei aber das Vertrauensverhältnis zwischen der SED und der Bevölkerung wieder gefestigt worden. Hiergegen habe sich der konterrevolutionäre Putschversuch gerichtet, so die Bewertung in der Geschichte der FDJ-Grundorganisation der

³⁵³ Vgl. Geschichte der Landesparteiorganisation, S. 531.

³⁵⁴ Vgl. Schwabe, Klaus, Der 17. Juni 1953 in Mecklenburg und Vorpommern, Schwerin 1993, S. 31 ff.

³⁵⁵ Vgl. Möller, Kathrin, Warnemünder Arbeiterproteste im Juni 1953, in: Pelc, Ortwin (Hrsg.), 777 Jahre Rostock. Neue Beiträge zur Stadtgeschichte, Rostock 1995, S. 259–263, hier S. 262.

³⁵⁶ Vgl. Arndt, Fritz, Zur Konsolidierung der Gewerkschaftsorganisation im Bezirk Rostock (Januar bis Mai 1953), in: Wissenschaftliche Zeitschrift der Wilhelm-Pieck-Universität Rostock, 31. Jahrgang, 1982, Gesellschaftswissenschaftliche Reihe, Heft 10, S. 49–59, hier S. 53.

Neptunwerft³⁵⁷. Die Mehrheit der Warnemünder Werftarbeiter habe sich von den „Radaumachern“, so die Bezeichnung der demonstrierenden Arbeiter, distanziert und ihre Arbeitsplätze verteidigt³⁵⁸. Eine Hauptaufgabe der noch im gleichen Jahr gegründeten Betriebskampfgruppen bestand im Schutz der DDR „gegen alle konterrevolutionären Anschläge“³⁵⁹. Gemeint waren damit nicht zuletzt Erhebungen der Arbeiter gegen die Herrschaft der selbst ernannten Partei der Arbeiterklasse.

Tatsächlich sollten die Arbeiterproteste vom Juni 1953 die letzten Streiks bis zur friedlichen Revolution von 1989/90 bleiben. Proteste auf Mitarbeiterversammlungen gab es wohl, als in der zweiten Hälfte der 50er Jahre Umsetzungen von Werftarbeitern in andere gewerbliche oder landwirtschaftliche Betriebe angekündigt wurden. Einige Schiffbauer drohten für den Fall ihrer Entlassung mit der Übersiedlung in die Bundesrepublik. 1957 begingen allein 254 Neptunarbeiter Republikflucht³⁶⁰. Offenen Protest gegen die Arbeitsbedingungen in den Betrieben des Schiffbaukombinats oder anderer Metallbetriebe, Forderungen nach höheren Löhnen und Sozialleistungen oder auch gegen die politische Unfreiheit sind in der bis 1989 in Mecklenburg und Vorpommern publizierte Literatur nicht dokumentiert. Die Protestforschung hat sich, wie es scheint, noch nicht mit dieser Frage beschäftigt.

Sicher registrierte man in den Nordbezirken die Kämpfe der Arbeiter in den Nachbarregionen Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen und dem polnischen Pommern und Danzig. Schließlich existierten zu Westdeutschland zahlreiche private Verbindungen. Rostocker Gewerkschafter empfingen besonders in 50er Jahren mehrere Arbeiterdelegationen aus westdeutschen Küstenstädten³⁶¹. Sympathien äußerten Rostocker Werftarbeiter auch mit dem Streik der schleswig-holsteinischen Metallarbeiter 1956/57³⁶².

Vielleicht noch mehr Verständnis auf Seiten der DDR-Arbeiter sollte man für die Streiks an der polnischen Ostseeküste vermuten. Immerhin hatten die mecklenburgischen und vorpommerschen Arbeiter ähnliche Erfahrungen machen müssen. Die Hälfte der Bürger in den Nordbezirken der DDR und die in die Wojewodschaft Stettin umgesiedelten Polen hatten ihre Heimat verloren. Nach dem Krieg litten sie unter der militärischen Verwaltung der Sowjetunion, erlebten Devastationen und Demontagen. Wie im Bezirk Rostock baute man

³⁵⁷ Vgl. Stahl, Joachim, An der Seite der Genossen. Abriss der Geschichte der FDJ-Grundorganisation „Bruno Tesch“ des VEB Schiffswerft „Neptun“ Rostock, Rostock 1983, S. 26.

³⁵⁸ Vgl. Warnowwerft Warnemünde. Betrieb des VEB Kombinat Schiffbau Deutsche Demokratische Republik, Rostock 1981, S. 28.

³⁵⁹ Vgl. 25 Jahre Kampfgruppen der Arbeiterklasse, Grundorganisation der SED VEB Schiffswerft „Neptun“ Rostock (Hrsg.), Rostock 1978, S. 9.

³⁶⁰ Vgl. Alheit, Gebrochene Modernisierung, S. 578 f.

³⁶¹ Vgl. Heyne, Martin, Die Errichtung der ökonomischen Grundlagen des Sozialismus in Rostock (1951 bis 1955), Ms., phil. Diss., Rostock, 1966, S. 195.

³⁶² Vgl. Alheit, Gebrochene Modernisierung, S. 564.

auch in der Wojewodschaft Stettin den Hochseeschiffbau zur dominanten Industrie auf. Handelsverträge mit der UdSSR erzwangen die Erweiterung der Schiffbaukapazitäten der Stettiner Warski-Werft³⁶³. Als im Juni 1953 die ostdeutschen Arbeiter als erste im sowjetischen Machtbereich den Mut zum Widerstand fanden, reagierte die pommersche Gesellschaft mit Besorgnis wegen der nicht zu leugnenden Kriegsgefahr. Drei Jahre später protestierten die Polen gegen die Sowjetisierung der Gesellschaft, so auch in Stettin. Im Dezember 1970 folgten die Stettiner Werftarbeiter ihren Danziger Kollegen, die aus Protest gegen die Erhöhung der Lebensmittelpreise auf die Straße gingen. Auch an der Streikbewegung des Sommers 1980, die zur Gründung der unabhängigen Gewerkschaft Solidarnosc führte, beteiligten sich die pommerschen Arbeiter maßgeblich, ebenso an der Streikwelle 1988, die den Durchbruch zur Demokratisierung der polnischen Gesellschaft brachte³⁶⁴. Es stellt sich die Frage, wie die Arbeiter in Wismar oder Stralsund die Nachrichten von den Aufständen der Werftarbeiter an der polnischen Ostseeküste aufnahmen. Scheinbar unterschied sich die Arbeiterschaft in der Ostseeregion in ihrem staatsloyalen bzw. oppositionellen Verhalten trotz mancher Gemeinsamkeiten deutlich voneinander. Die Gründe für die ganz andere Konfliktbereitschaft der polnischen Gewerkschafter können auch wichtig sein bei der Erarbeitung eines gegenseitigen Verständnis der Arbeitnehmervertreter in einem geeinten Europa.

In Hinblick auf die Rolle der mecklenburgisch-vorpommerschen Arbeiterschaft in der Demokratiebewegung des Herbstes 1989 erscheint die Ausleuchtung des in den Betrieben in den „ruhigen“ 70er und 80er Jahren vorhandenen Protestpotenzials als sinnvoll. Man vermisst aber auch über die Beteiligung der Arbeiterschaft an den Massendemonstrationen und Diskussionsprozessen in der Literatur Hinweise. Einem Bericht der Bezirksverwaltung der Staatssicherheit vom August 1989 zufolge zweifelten im Ostseebezirk auch immer mehr Arbeitnehmer „an der Richtigkeit der gegenwärtigen Form der Planung und Leitung der Volkswirtschaft“³⁶⁵. Im Mittelpunkt des Forschungsinteresses stand jedoch bislang die Rolle der kirchlichen Gruppen oder Basisinitiativen während der „Wende“. Ob die Arbeitnehmerschaft, insbesondere der Großbetriebe in den Bezirksstädten oder an den Werftstandorten mehr Zuschauer oder an den politischen Debatten auch aktiv beteiligt waren, wird sich erst nach einer Befragung von Betroffenen klären lassen.

³⁶³ Vgl. Lewandowski, Umbruch und Kontinuität, S. 626 ff.

³⁶⁴ Vgl. Hutnikiewicz, Pommern nach dem Zweiten Weltkrieg, S. 394 ff.

Die wirtschaftlichen und sozialen Umwälzungen seit der „Wende“

Die Wirtschaft im Strukturanpassungsprozess

1990 befreiten sich auch die Menschen im Nordosten der DDR von der diktatorischen Herrschaft. Nach dem Beitritt der DDR zum Geltungsbereich des Grundgesetzes wurde aus den drei bisherigen Nordbezirken das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern im föderalistischen System der Bundesrepublik Deutschland. Wie in anderen neuen Ländern hat sich auch im Schweriner Landtag ein Dreiparteiensystem ausgeprägt³⁶⁶. Trotz mancher erschreckender Erscheinungen am rechten Rand der Gesellschaft kann die Demokratie in Mecklenburg-Vorpommern als gefestigt angesehen werden.

Eine wichtige Aufgabe der Politik bestand in der Unterstützung der Betriebe, die nicht mehr unter dem staatssozialistischen Kommando standen, sondern sich am Markt orientieren sollten. Mecklenburg-Vorpommerns Ausgangsposition erschien dabei schwieriger als die Lage in den anderen neuen Ländern. Die dünn besiedelte Agrarregion mit einigen wenigen Industriestandorten hatte sich unter den Bedingungen des Realsozialismus strukturell einseitig entwickelt. Der Schiffbau der DDR genoss zwar weltweit Ansehen, arbeitete aber nach marktwirtschaftlichen Maßstäben höchst unrentabel. Man schätzt das Produktivitätsgefälle zu den Werften in den westlichen Industrieländern auf ca. 40%³⁶⁷. Ein Grund hierfür lag in der unzulänglichen betrieblichen Arbeitsorganisation und den Problemen in der gesamtwirtschaftlichen Arbeitsteilung, aber auch in Personalüberhängen und der unproduktiven Verwendung zahlreicher Arbeitskräfte. So waren von den 8.300 Beschäftigten der Volkswerft nur 2.800 in der materiellen Produktion tätig³⁶⁸.

Wie das gesamte industrielle Vermögen der DDR wurden auch die Werft- und metallverarbeitenden Betriebe in Mecklenburg und Vorpommern unter dem Dach der Treuhandanstalt verwaltet, um die Unternehmen baldmöglichst privatisieren zu können. 24 Betriebe des Schiffbaukombinats fasste man in einer Holding, der 1990 gegründeten Deutschen Maschinen- und Schiffbau AG (DMS) zusammen³⁶⁹. Die Werften verfügten zwar über ein beachtliches Auftragspolster. Doch hätten die verlustbringend kalkulierten Exporte in die Sowjetunion, in andere (ehemalige) Ostblockländer und nach Westeuropa mit öffentlichen

³⁶⁵ Zitiert nach: Langer, Kai, „Ihr sollt wissen, daß der Norden nicht schläft...“ Zur Geschichte der „Wen-de“ in den drei Nordbezirken der DDR, Bremen 1999, S. 35.

³⁶⁶ Vgl. Historischer und geographischer Atlas von Mecklenburg und Vorpommern, Band 2, S. 109.

³⁶⁷ Vgl. Strobel/ Dame, Schiffbau, S. 210.

³⁶⁸ Vgl. Albrecht, Historischer und geographischer Atlas von Mecklenburg und Vorpommern, Band 1, S. 71.

³⁶⁹ Vgl. Heseler, Heiner und Rudolf Hickel, Der maritime Sektor im Umbruch. Wirtschaftsstrukturelle und beschäftigungspolitische Vorschläge für Rostock (= PIW-Studien, Nr. 6), Bremen 1990, S. 16.

Kredit von über 4 Milliarden D-Mark gestützt werden müssen. Schon 1990 hatten die Werften Altschulden von 1,7 Milliarden D-Mark³⁷⁰. Um den Zahlungsfähigkeit der Betriebe dieses Unternehmensverbunds sicherzustellen, gewährte die Treuhandanstalt zum einen Bürgschaften. Zum anderen strebte man eine baldige Privatisierung einzelner Unternehmensteile an. Vermeintlich überlebensfähige Betriebe wie die Gießerei in Torgelow und die Schiffselektronik Rostock wurden aus der DMS ausgegliedert. Die Schiffbaukapazitäten der DMS-Unternehmen sollten zugleich weiter begrenzt, die Fertigungstiefe reduziert und Personal in großem Umfang abgebaut werden. Bis Ende 1991 verringerte sich die Zahl der Beschäftigten in den DMS-Betrieben durch Ausgliederungen wie durch Kündigungen um knapp 28.000 Personen. Unter den Personalabgängen des Jahres 1990 befand sich noch ein hoher Anteil an Eigenkündigungen³⁷¹. Betriebsbedingte Kündigungen ließ der von der IG Metall ausgehandelte und abgeschlossene Tarifvertrag erst ab Juli 1991 zu. Alle später gekündigten Mitarbeiter besaßen einen Anspruch auf einen Arbeitsplatz in einer Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft³⁷². 13.000 Werftarbeiter waren 1991 von Kurzarbeit betroffen³⁷³. Nach dem Konzept des DMS-Aufsichtsrats sollte die Zahl der Werftarbeitsplätze noch weiter sinken. Die IG Metall und die Betriebsräte, die am Grundsatz „Sanieren vor Privatisieren“ festhielten, hatten vergebens auf Großdemonstrationen vor der Zerschlagung der DMS gewarnt³⁷⁴. Es standen sich zwei unterschiedliche Zukunftskonzepte für die ostdeutschen Werften und ihre Mitarbeiter gegenüber: die von der IG Metall favorisierte Verbundlösung und das Modell der Einzelprivatisierung, das vom CDU-Ministerpräsidenten, Alfred Gomolka, befürwortet wurde³⁷⁵. Während die Treuhandanstalt bei der Entscheidung über die Privatisierung der Schiffbaubetriebe zögerte, ergriffen die Wismarer Werftarbeiter und bald darauf auch ihre Rostocker Kollegen die Initiative und besetzten im Februar und März 1992 bis zur vorläufigen Entscheidung des Treuhand-Verwaltungsrats die Werften³⁷⁶. Nach dem von allen Seiten als tragbarer Kompromiss

³⁷⁰ Vgl. Gomolka, Alfred, Zwischen Zaudern und Zuversicht 1989–1995, in: Erichsen, Johannes (Hrsg.), 1000 Jahre Mecklenburg. Geschichte und Kunst einer europäischen Region. Landesausstellung Mecklenburg-Vorpommern 1995, Rostock 1995, S. 93–99, hier S. 97.

³⁷¹ Vgl. Gehrke, Karin, Kombinat Schiffbau Rostock. An der Küste werden weiter Schiffe gebaut, in: Kombinate. Was aus ihnen geworden ist. Reportagen aus den neuen Ländern, München 1993, S. 105–118, hier S. 109 f.

³⁷² Vgl. Paarmann, Rolf, Der Weg in die Marktwirtschaft, in: Stahl, Joachim, Neptunwerft, ein Rostocker Unternehmen im Wandel der Zeit, Rostock 1995, S. 263–277, hier S. 265.

³⁷³ Vgl. Strobel/ Ortlieb, Volkswerft Stralsund, S. 107.

³⁷⁴ Vgl. Schüler, Detlef, Der Kampf der Neptun-Belegschaft für den Erhalt der Arbeitsplätze, in: Stahl, Joachim, Neptunwerft, ein Rostocker Unternehmen im Wandel der Zeit, Rostock 1995, S. 279–289, hier S. 284 f.

³⁷⁵ Vgl. Gomolka, Zwischen Zaudern und Zuversicht, S. 97 f.

³⁷⁶ Vgl. Die Werft ist besetzt! Der Werften-Poker in Wismar 1992, IG Metall Verwaltungsstelle Lübeck (Hrsg.), Lübeck 1993, S. 120 ff.

bewerteten Ergebnis sollte die Warnowwerft an den norwegischen Kvaerner-Konzern verkauft werden. Der Bremer Vulkan-Verbund nahm das Angebot zur Übernahme der MTW und des Dieselmotorenwerks an. 1993 war die erste Privatisierungsphase der ehemaligen Kombinatbetriebe abgeschlossen, als der Vulkan-Verbund sich über seine 100%ige Tochter, die Hanse-Holding, auch an der Neptun Industrie Rostock GmbH und der Volkswerft mit 80 bzw. 49% beteiligte³⁷⁷. Ein Verkauf der Elbe-Werft misslang, sodass das älteste Schiffbauunternehmen des Landes nach 200jähriger Firmengeschichte stillgelegt wurde. Wie dieser Betrieb wurden zahlreiche ehemalige volkseigene Betriebe geschlossen, wenn sich kein Investor fand. Der Verkauf von drei Elektrobetrieben an die Siemens AG, den größten Treuhand-Kunden, sicherte Arbeitsplätze in Greifswald, Schwerin und Rostock³⁷⁸.

Wie in allen Branchen des verarbeitenden Gewerbes war aber auch die Elektrotechnik von Personalabbau betroffen. Von Anfang 1991 bis Ende 1993 halbierte sich der Personalbestand³⁷⁹. Aus dem Industrieverband Fahrzeuge und Anhänger waren 1991 zwar 65 Kraftfahrzeugunternehmen entstanden³⁸⁰. Insgesamt gingen jedoch in diesem Wirtschaftszweig über 55% der Arbeitsplätze binnen zwei Jahren verloren³⁸¹. Die Privatisierungspolitik der drei Treuhand-Niederlassungen in Mecklenburg-Vorpommern, die diese Resultate gezeitigt hat, stand zwar stets im Mittelpunkt öffentlicher Auseinandersetzungen. Wissenschaftlich untersucht ist die Rolle der Treuhandanstalt und der Landesregierungen im Prozess der wirtschaftlichen Transformation in den frühen 90er Jahren allerdings noch nicht.

Große überregionale Aufmerksamkeit und noch größere Besorgnis im Lande erzeugte der Zusammenbruch des Vulkan-Konzerns. Als Folge des Beitritts der MTW und der Volkswerft zum Central Cash Management³⁸² und der Zweckentfremdung von Investitionsmitteln war den beiden ostdeutschen Werften ein Kapital von 850 Millionen D-Mark entzogen. Die Volkswerft wie auch die MTW wurden treuhänderisch von der Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben bis zum Verkauf an den dänischen Konzern A.P. Møller bzw. die norwegische Aker-Werft im Jahre 1998 weitergeführt, während die Neptun Industrie 1997 von der Papenburger Meyer-Werft übernommen wurde. Nach weiteren Modernisierungen und rationalisierungsbedingten Entlassungen sind heute nur noch 4.400

³⁷⁷ Vgl. Gehrke, Kombinat Schiffbau, S. 110 ff.

³⁷⁸ Vgl. Flug, Martin, Treuhand-Poker. Die Mechanismen des Ausverkaufs, Berlin 1992, S. 183.

³⁷⁹ Vgl. Bandelin, Jost und Gerald Braun, Mecklenburg-Vorpommern im Prozeß der marktwirtschaftlichen Strukturanpassung. Eine empirische Bestandsaufnahme, Marburg 1994, S. 29.

³⁸⁰ Vgl. Produktionsstandort Mecklenburg-Vorpommern, Deutscher Industrie- und Handelstag (Hrsg.), Bonn 1991, S. 38.

³⁸¹ Vgl. Bandelin/ Braun, Mecklenburg-Vorpommern, S. 29.

³⁸² Vgl. Philipp, Udo, Zwischen Moral und Morast. Die Vulkan-Connection, Berlin 1998, S. 140.

Arbeitnehmer auf den Werften des Landes beschäftigt³⁸³. Damit ist der Schiffbau im Verbund der maritimen Wirtschaft noch immer der wesentliche industrielle Kern in der Region. Mit Sicherheit haben die Finanzmanipulationen des Vulkan-Vorstandes das Misstrauen der Bevölkerung gegenüber den industriellen Investoren und der Wirtschaftspolitik in Mecklenburg-Vorpommern verstärkt. Eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Investitionsverhalten und der Standortpolitik in Hinblick auf ihre Beschäftigungswirksamkeit hat jenseits des parteipolitischen Streits noch nicht erkennbar stattgefunden.

Die Betriebsrats- und Tarifpolitik

Fast gänzlich ausgespart blieb die Strukturanalyse der Arbeitsbeziehungen in der Metallindustrie in den 90er Jahren bis zur Gegenwart. Hier ist einerseits an das Verhältnis der Arbeitnehmer untereinander zu denken, denen es nach der Zerschlagung von Betrieben und der Auflösung der Arbeitskollektiven wie der Brigaden an Orientierungspunkten fehlte. Aber auch die Austragung der betrieblichen Konflikte musste neu gelernt werden. Die in den größeren Betrieben mit Unterstützung der IG Metall relativ schnell gebildeten Betriebsräte, aber ebenso die Unternehmer bzw. ihre Personalmanager hatten ihre Rolle in der Interessenvertretung in dem ihnen vorgegebenen gesetzlichen Rahmen ausfüllen. Einen großen Teil der Arbeitskraft der Betriebsräte absorbierte der Kampf um den Erhalt der Betriebe und der Arbeitsplätze vieler wie auch einzelner Arbeitnehmer. Von nicht zu unterschätzender Bedeutung waren die Betriebsvereinbarungen geregelten Sozialkonzepte, nach denen das für die Werksangehörigen gewohnte Sozialsystem für eine Übergangszeit aufrechterhalten werden konnte³⁸⁴. Welche Vorstellungen die Betriebsräte leitete und welche Erwartungen die Belegschaftsangehörigen an ihre betrieblichen Interessenvertreter hatten, müsste erfragt werden. Informationen über die soziale Zusammensetzung der Betriebsräte, über den biografischen Hintergrund ihrer Mitglieder und ihre gewerkschaftliche Orientierung würden zum Verständnis der Betriebsratspolitik beitragen.

Wichtigster Partner der Betriebsräte war die IG Metall, die die Metallarbeiter in Mecklenburg-Vorpommern schon bald nach der „Wende“ beim Aufbau demokratischer gewerkschaftlicher Strukturen unterstützt hatte. Wie bereits am Beispiel der Werftindustrie erläutert, organisierte die Gewerkschaft den Widerstand gegen die Schließung einzelner Produktionsstandorte wie auch gegen die De-Industrialisierung des ganzen Landes. Mit welchen Konzepten und mit welchem Erfolg die IG Metall den Anpassungsprozess der

³⁸³ Vgl. Meyer, Reinhard, Nach Totalmodernisierung im Aufwind – die maritime Industrie, in: Wirtschaftsstandort Mecklenburg-Vorpommern. Chancen und Perspektiven eines Landes, Darmstadt 2002/2003, S. 42–44, hier S. 42.

Metallindustrie und der Metallhandwerke in der strukturarmen Region begleitete, sollte kritisch diskutiert werden.

Dies gilt nicht weniger für die Tarifpolitik als traditionelles gewerkschaftliches Handlungsfeld. Ziel der Tarifpolitik scheint die Angleichung der Löhne und Gehälter sowie der manteltariflichen Leistungen an das Niveau in den westdeutschen Nachbarregionen gewesen zu sein. Maßgebliche Kriterien bei der Lohnfindung waren die Produktivität, die nach Berechnungen der IHK Schwerin im verarbeitenden Gewerbe auch 1998 nur bei knapp 55% des Niveaus der alten Bundesländer gelegen haben soll³⁸⁵, und die Lebenshaltungskosten. Diese waren in Mecklenburg-Vorpommern wesentlich kräftiger angestiegen als in Westdeutschland³⁸⁶. Bereits 1991 einigten sich die Tarifpartner der Metall- und Elektroindustrie darauf, bis 1994 die Löhne, Gehälter und Ausbildungsvergütungen den Tarifbedingungen in Schleswig-Holstein anzugleichen. Doch schon 1993 kündigte die Arbeitgeberseite den Tarifvertrag einseitig. In einem 16-tägigen Arbeitskampf, dem ersten Streik seit 60 Jahren, erreichten die Metallgewerkschafter in Mecklenburg-Vorpommern die Vereinbarung eines neuen Stufenplans ohne von den Arbeitgebern geforderte Öffnungsklauseln³⁸⁷. 1996 „erfolgte die Anhebung der Tarifentgelte auf das Niveau des Referenzgebietes Schleswig-Holstein“. Noch im gleichen Jahr trat die 38-Stunden-Woche in Kraft. Für eine Reihe von Metallindustriebetrieben schloss man, nicht immer zur Zufriedenheit der Gewerkschaftsmitglieder, Härtefallregelungen ab³⁸⁸. Von unabhängiger Seite sind die Motive und Strategien der Tarifpolitik bisher nicht detailliert beschrieben worden, ebensowenig die innerorganisatorischen Willensbildungsprozesse. In diesem Zusammenhang verlangen auch die Erosion in den Arbeitgeberverbänden des Handwerks, die Tariffucht kleiner und mittlerer Unternehmen, aber auch die Mitgliederverluste der IG Metall nach einer Erklärung. Wohnbereichsarbeit als neues Konzept zur Betreuung nicht erwerbstätiger Gewerkschaftsmitglieder wurde wissenschaftlich begleitet³⁸⁹.

Mecklenburg-Vorpommerns Zukunft in der Ostseeregion

³⁸⁴ Vgl. Betriebliche Sozialpolitik, S. 136 ff.

³⁸⁵ Angaben nach: Positionen zur regionalen Wirtschaftsentwicklung, Industrie- und Handelskammer Schwerin (Hrsg.), Schwerin 1999, S. 18.

³⁸⁶ Angaben nach: Jahresbericht 1999. Statistischer Teil, Industrie- und Handelskammer Rostock (Hrsg.), Rostock 1999, S. 19.

³⁸⁷ Vgl. Wir haben uns gewehrt. Eine Dokumentation über den Arbeitskampf der IG Metall Neubrandenburg Mai 1993, Neubrandenburg o.J., S. 3 f. und 35.

³⁸⁸ IG Metall Bezirk Küste. Geschäftsbericht 1996–1999, IG Metall Bezirk Küste (Hrsg.), Hamburg [o.J.] 1999, S. 38 und 40.

³⁸⁹ Siehe Gewerkschaftsarbeit im Wohnbereich, Hielscher, Volker, Götz Richter, Hannelore Wittenberg, München 1996 und Zweites Stand. Gewerkschaftsarbeit im Wohngebiet, IG Metall Bezirk Küste (Hrsg.), Hamburg [o.J.] 1996.

In den in der Literatur zu findenden Einschätzungen zur durch Stagnation, Insolvenzen und den Anstieg der Arbeitslosigkeit gekennzeichneten Lage reflektieren sich sowohl Hoffnungen als auch Zukunftssorgen. Erfolgsmeldungen über Firmenansiedlungen³⁹⁰ sollten nicht von der schwierigen Lage vieler Betriebe ablenken. Der Anteil des verarbeitenden Gewerbes ist mit 17% am Umsatz der Wirtschaft des Landes weiterhin unterdurchschnittlich³⁹¹. Nicht alle Unternehmen haben die Nische gefunden, in der sie im Wettbewerb werden bestehen können. Einigkeit besteht in der Beurteilung des Humankapitals als wohl wichtigstem Standortfaktor. Daraus erwächst den Betriebsparteien, aber auch den Tarifpartnern eine besondere Verantwortung. Dabei wird die Profilierung des Landes als „Niedriglohngbiet Ost“ nicht nur von Gewerkschaftern abgelehnt³⁹². Unstrittig ist die Tatsache, dass im Zeichen der Globalisierung die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftsstandorte nicht zuletzt von externen Faktoren abhängt. Das gilt auch oder gerade für Mecklenburg-Vorpommern als exportschwächstes Bundesland³⁹³. Mit „überraschenden Instabilitäten“³⁹⁴ in der im internationalen Subventionswettbewerb stehenden Werftindustrie des Landes, rechnet die Industrie- und Handelskammer Schwerin. Der erhoffte Wegfall der von der EU vorgeschriebenen Kapazitätsbegrenzungen für den Schiffsneubau könnte der Branche, wenn auch in geringem Umfang, Wachstumsimpulse geben³⁹⁵.

Besondere Aufmerksamkeit hat die Erweiterung des europäischen Binnenmarktes und der näher rückende EU-Beitritt Polens und der baltischen Staaten erlangt. Fast alle Fachleute, Vertreter von Wirtschaft und Politik hoffen, das Mecklenburg-Vorpommern sich in einer politisch, wirtschaftlich und kulturell zusammenwachsenden Ostseeregion aus seiner traditionellen Randlage befreien und Deutschlands Tor zum Osten werden kann. Insbesondere hofft man nach dem polnischen EU-Beitritt den Austausch von Waren und Dienstleistungen mit der Wirtschaft Westpommerns zum gegenseitigen Nutzen steigern zu können. Auch Kooperationen mecklenburgischer oder vorpommerscher Firmen mit Unternehmen der

³⁹⁰ Vgl. Claussen, Norbert, Schwerin – der Wirtschaftsstandort zwischen Hamburg und Berlin, in: Wirtschaftsstandort Mecklenburg-Vorpommern. Chancen und Perspektiven eines Landes, Darmstadt 2002/2003, S. 74–80, hier S. 76; Krüger, Paul, Neubrandenburg – bedeutendes Oberzentrum für 370.000 Einwohner, S. 104–106, hier S. 104 und Pöker, Arno, Rostock – heute ohne Wenn und Aber ein Tor zur Welt, ebd., S. 82–84, hier S. 84.

³⁹¹ Vgl. Betriebspanel Mecklenburg-Vorpommern – Ergebnisse der sechsten Welle 2001 – Studie im Auftrag des Ministeriums für Arbeit und Bau Mecklenburg-Vorpommern, Berlin 2001, S. 110.

³⁹² Deutschland, Peter, Der Wunsch, es besser haben zu wollen, schläft nicht ein, in: Im Nordosten was Neues. Chancen und Impulse für die neuen Länder aus der Denkwerkstatt Mecklenburg-Vorpommern Schwerin [o.J.], S. 30–36, hier S. 33.

³⁹³ Vgl. Jahresbericht 2000, Industrie- und Handelskammer Rostock (Hrsg.), Rostock 1999, S. 15.

³⁹⁴ Vgl. Positionen zur regionalen Wirtschaftsentwicklung, S. 33.

³⁹⁵ Vgl. Hegemann, Detlef, Hat der Schiffbau im Nordosten eine gute Chance?, in: Im Nordosten was Neues. Chancen und Impulse für die neuen Länder aus der Denkwerkstatt Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin o.J., S. 37–43, hier S. 38.

Metall- und Elektroindustrie als einer der dynamischsten Branchen in der Wojewodschaft Westpommerns erscheinen möglich³⁹⁶.

Auf mehreren Ebenen besteht seit einigen Jahren ein grenzüberschreitender regelmäßiger Erfahrungsaustausch, so z.B. zwischen der Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg und der Wirtschaftskammer Stettin³⁹⁷ bzw. in institutionalisierter Form in der „Euroregion Pomerania“, in deren paritätisch besetztem Rat Vertreter deutscher und polnischer Kommunen zusammenarbeiten³⁹⁸. Die Landtage von Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg erarbeiten gemeinsam Konzepte zur Entwicklung der deutsch-polnischen Grenzregion³⁹⁹. Auch auf Regierungsebene wird die Zusammenarbeit vertieft, so auf dem Gebiet der Arbeitsmarktpolitik⁴⁰⁰. In Anbetracht der Ängste in der deutschen Bevölkerung vor einer ungebremsten Einwanderung polnischer Arbeitsimmigranten besteht hier in der Tat ein großer Handlungsbedarf. Den übertriebenen Befürchtungen wird der Nutzen der Einwanderung jüngerer und qualifizierter Arbeitnehmer aus Polen für die Betriebe im Land Mecklenburg-Vorpommern entgegengehalten⁴⁰¹, das seit der „Wende“ wegen der Unsicherheiten auf dem Arbeitsmarkt schon von vielen Bürgern im arbeitsfähigen Alter verlassen worden ist⁴⁰². Der DGB will sich an einer aktiven Wirtschafts-, Arbeitsmarkt- und Integrationspolitik beteiligen, damit die Zukunftschancen in der Grenzregion genutzt werden können⁴⁰³.

Das Wissen über das Gemeinsame wie das Trennende in der Geschichte Mecklenburgs und Pommerns als Teil der Ostseeregion kann bei der Erarbeitung eines gegenseitigen Verständnisses helfen. Hier erscheint es sinnvoll, an die seit der Industrialisierung miteinander verflochtene regionale Wirtschaft und an die Leistung der Arbeitnehmer in den Werkstätten und Büros zu erinnern, aber auch an die durch Kooperation wie Konfrontation geprägten Arbeitsbeziehungen und an den Kampf der Gewerkschaften für soziale

³⁹⁶ Vgl. Expertise zur EU-Osterweiterung. Arbeitsmarktpolitische Konsequenzen und Handlungsoptionen für Mecklenburg-Vorpommern, ISA Consult, Hamburg 2001, S. 51.

³⁹⁷ Vgl. Jahresbericht 1999, Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg, Neubrandenburg 1999, S. 18.

³⁹⁸ Vgl. Zur parlamentarischen Zusammenarbeit mit der Woiwodschaft Stettin. Dokumentation eines Meinungsaustausches, Band I, Landtag Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.), 2., überarbeitete Auflage, Schwerin 1996, S. 75.

³⁹⁹ Vgl. Osterweiterung der Europäischen Union. Sitzungen der gemeinsamen Arbeitsgruppe „EU-Osterweiterung“ der Landtage Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg in Neustrelitz. Dokumentation, Schwerin 2002.

⁴⁰⁰ Vgl. 12. Arbeitsmarktbericht der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, o.O. [Schwerin] 2002, S. 139.

⁴⁰¹ Vgl. Expertise zur EU-Osterweiterung, S. 91.

⁴⁰² Vgl. Gurgsdies, Erik, Vom Rand in die Mitte? Wirtschaftsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern, in: Mecklenburg-Vorpommern. Land am Rand – für immer?, Friedrich-Ebert-Stiftung Landesbüro Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.), 3. Auflage, Schwerin 1996, S. 66–83, hier S. 71.

⁴⁰³ Vgl. Deutschland, Der Wunsch, S. 36.

Gerechtigkeit und politische Partizipation der einst rechtlosen Proletarier. Ebenso sollte die Erinnerung an die Unterdrückung von Deutschen und Polen unter zwei Diktaturen und die Überwindung der Gewaltherrschaft ein Fundament eines osteuropäischen „Versöhnungswerks“ sein, das der stabilen deutsch-französischen Freundschaft gleichwertig an die Seite gestellt werden kann⁴⁰⁴.

Forschungsperspektiven

Die sicherlich auch unvollständige Literaturschau zur Sozialgeschichte der gewerblichen Metallwirtschaft in Mecklenburg und Vorpommern kann nur ein unklares Bild vom Leben und Arbeiten der Metallarbeiter im Geflecht der industriellen Arbeitsbeziehungen geben. Einerseits liegen nur zu einzelnen Themen und Perioden Forschungsergebnisse vor. Die jüngste Vergangenheit, d.h. die Interaktionen von Arbeitnehmern und Arbeitgebern im bundesrepublikanischen System kollektiver Regelungen der Sozialbeziehungen, blieb von der Zeitgeschichtsforschung bisher ausgeklammert. Andererseits erscheinen viele Darstellungen, die größerenteils aus der Zeit der DDR stammen, in ihrer Perspektive verengt.

Als Ergebnis der Reise durch die letzten 150 Jahre mecklenburgischer und vorpommerscher Sozialgeschichte kann man aber zweifelsfrei festhalten, dass die historische Entwicklung trotz der Zäsuren von 1918, 1933, 1945 und 1989 über Kontinuitätslinien verfügt, die eine Langzeitstudie über den gesamten Zeitraum von den Anfängen der Industriegesellschaft bis zur Gegenwart nutzbringend erscheinen lassen. Als Konstanten können die periphere Lage, die Siedlungsdichte, die Bipolarität der ländlichen Regionen und der wenigen Städte, die Gewerbestruktur, die wirtschaftlichen Krisensituationen, Formen kollektiven Verhaltens und die „sehr zurückhaltenden Züge mecklenburgischer Mentalität“⁴⁰⁵ angegeben werden.

Untersuchungen sollten an den wenigen strukturgegeschichtlichen Studien zur Entstehung des Proletariats, zur Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft in der Zeit der Früh- und Hochindustrialisierung und der Bildung von Interessenverbänden bis zum Ersten Weltkrieg anknüpfen. Zur Rekonstruktion der Geschichte werden Informationen über die Herkunft, die soziale Lage und das Verhalten der sozialen Akteure benötigt. Die Einteilung der

⁴⁰⁴ Buske, Norbert, Die Rolle Vorpommerns im verständigungspolitischen Prozeß zwischen Deutschland und Polen und beim Zusammenwachsen in der europäischen Union, Schwerin 2000, S.7.

⁴⁰⁵ Pfüller, Matthias, Trauriger Norden – negative Identität? Bemerkungen zu Regionen, Mentalität und Identität in Mecklenburg-Vorpommern, in: Mecklenburg-Vorpommern. Land am Rand – für immer?, Friedrich-Ebert-Stiftung Landesbüro Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.), 3. Auflage, Schwerin 1996, S. 84–95, hier S. 90.

Gewerkschafter in revolutionär oder reformistisch, die in der gesichteten Literatur eine Erklärung des politischen Verhaltens der Arbeiterorganisationen ersetzt, verschleiert mehr, als das sie zum Verständnis der Handlungsmotive beiträgt. Erstens müssen die politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die Gewerkschaftsarbeit in ihrer Tragweite diskutiert werden. Zu denken ist an die Macht der konservativen Oberschichten und an das koalitionsfeindliche Vereinsrecht bis 1918. Zweitens ist die Arbeiter- und Arbeiterbewegungskultur in Mecklenburg und Vorpommern in den Kontext der Gewerkschaftsbewegung an der Nord- und Ostseeküste zu stellen und hier der Einfluss der Hamburger, Lübecker und Stettiner Sozialdemokraten auf die sozialdemokratische Arbeiterschaft Rostocks oder Stralsunds zu beschreiben.

Um diese Fragen beantworten zu können, müsste vor allem die staatliche Überlieferung in verschiedenen Archiven, Broschüren und die Arbeiterpresse ausgewertet werden.

Auch für den Zeitraum der Weimarer Republik erscheinen nur wenige der in der Literatur vorgefundenen Forschungsansätze lohnend. Interessant sind Arbeiten über die Struktur der Arbeiterklasse in Mecklenburg, das neu eingeführte parlamentarische System, den Aufstieg der Nationalsozialisten und die Gegenwehr der Republikaner. Die Beschreibung der Arbeitsbeziehungen müsste sich zunächst auf die strukturellen Änderungen in den Belegschaften, in der Zusammensetzung der DMV-Mitgliedschaft und auf Tendenzen im Arbeitgeberlager konzentrieren. Die Durchsetzungsfähigkeit der Gewerkschaften wird im Kontext ihres neuen Status als anerkannter Tarifvertragspartei und der Rolle ihrer Funktionäre in den Betriebsräten zu beleuchten sein. Interessant erscheinen zudem die Krisenerfahrungen der Arbeiter, gerade im Schiffbau, besonders auch im Vergleich zu den Werften in Stettin, die die Auswirkungen der Gebietsabtretungen an Polen deutlicher zu spüren schienen.

Auch für diesen Zeitraum sind Archivmaterial und Zeitungen durchzusehen und neu zu bewerten.

Eine sozialgeschichtliche Untersuchung der Metallindustrie in Mecklenburg und Vorpommern während des „Dritten Reiches“ kann einige luftfahrtgeschichtliche Forschungen als technik- und wirtschaftsgeschichtlichen Hintergrund nutzen. Wertvoll erscheinen Studien zur Stadtentwicklung Rostocks während des Zweiten Weltkriegs und zur Lage der deutschen und ausländischen Arbeiter im Flugzeugbau. Nicht hinreichend untersucht ist die NS-Sozialpolitik, die Rolle der Vertrauensräte und der DAF wie auch der Treuhänder der Arbeit. Während in der DDR-Literatur die Bedeutung des proletarischen Widerstandskampf hervorgehoben wird, sollte in einer neuen Studie nach den Gründen für die Staatsloyalität unter den Flugzeugbauern, aber auch unter den Werftarbeitern gefragt werden.

Als Quellenbasis können die Überlieferung zentraler Behörden und Schweriner Ministerien sowie auch eine Reihe von Erinnerungsberichten dienen.

Ein großer Teil der Literatur über die politische und sozialökonomische Entwicklung in den Nordbezirken der DDR und in den Betrieben des VEB Kombinars Schiffbau lässt jede kritische Distanz vermissen und ist wissenschaftlich nicht verwertbar. Neuere Forschungen liegen zur Belegschaftsstruktur der Großwerften, speziell der Rostocker Schiffbaubetriebe, von 1945 bis 1960 vor. Untersucht wurde in diesem Zusammenhang auch nach der Lohn- und Sozialpolitik sowie nach kritischen Haltungen in der Arbeiterschaft. Für die Perioden der DDR-Geschichte, in der sich ihre Wirtschaft konsolidiert und Erfolge zu verzeichnen hatte, wie auch für die Jahre der Stagnation und des allmählichen Verfalls des Realsozialismus fehlen Analysen der betrieblichen Wirklichkeit. Gefragt werden müsste nach dem Zusammenspiel der betrieblichen Entscheidungsträger, darunter der FDGB, und deren Ansehen unter den „Werk tätigen“. Im regionalen Vergleich fällt das stark voneinander abweichende Verhalten der missmutig-loyalen DDR-Arbeiter und der kämpferischen polnischen Werftarbeiter auf, das zu Nachfragen nach Mentalitäten provoziert.

Tatsachen und Hintergründe über die Intentionen der Personalpolitik der Betriebe werden sich den Unterlagen in Betriebsarchiven und dem von der SED, dem FDGB und der Bezirke entnehmen lassen. Die Wahrnehmung des Betriebsalltags und das Erlebnis der friedlichen Revolution muss in Zeitzeugeninterviews erfragt werden.

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt ist die Entwicklung der industriellen Arbeitsbeziehungen im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern noch ein Desiderat. Bei der Rekonstruktion der Industriepolitik müssen die Interessenlagen ihrer Akteure erforscht werden, d.h. der Bundes- und Landespolitiker, der Treuhandanstalt, der Unternehmen und der IG Metall. Angesichts des Ausmaßes des Belegschaftsrückbaus und der mehr denn je grassierenden Massenarbeitslosigkeit erscheint auch die Frage nach ungenutzten Handlungsoptionen als legitim. Bewertet werden sollen auch die Rahmenbedingungen und Ergebnisse der Tarifpolitik in den Mitgliedsbetrieben des Arbeitgeberverbandes Nordmetall. Wissenswert sind zugleich die Gründe für Verbandsaustritte und Tarifflicht, die in der Konsequenz eine Erosion des Tarifsystems bedeuten können.

In Bezug auf die in der DDR sozialisierten Unternehmer wie auch für die Arbeitnehmer interessiert, wie sie ihre Rolle in der Marktwirtschaft interpretieren, wie gerade die abhängig Beschäftigten ihre Enttäuschungen verarbeiten und mit welchen Erwartungen sie an die Zukunft in Mecklenburg-Vorpommern denken. In Anbetracht der Bedeutung des näher

rückenden EU-Beitritt Polens sollten die Ängste und Hoffnungen deutscher Arbeitnehmer in Erfahrung gebracht, aber auch die polnische Position zur Kenntnis eruiert werden.

Da für die jüngste Vergangenheit Behördenakten noch nicht zugänglich sind, müsste sich eine Untersuchung der Arbeitsbeziehungen seit 1989/90 auf veröffentlichtes Material stützen. Das subjektive Erleben der dramatischen Umbrüche kann nur durch die Befragung von Beteiligten dokumentiert werden.

Im Rahmen eines Forschungsprogramms, das sich als Ziel einen Überblick über einen längeren Zeitraum setzt, wie in diesem Fall über die Metallwirtschaft seit der Industrialisierung, werden viele Phänomene exemplarisch erläutert werden müssen. Entscheidend ist die Herausarbeitung von Linien und Mustern. Detailliertere Forschungen zu einzelnen Fragen schließen sich nicht aus, sondern sollten sich in einem offenen Forschungsprozess anschließen.