Marina Cattaruzza

Gewerkschaftliche Organisationsprozesse der Werftarbeiter im Kaiserreich: eine komparative Studie*

Vor dem Hintergrund der in den siebziger Jahren gewonnenen Erkenntnisse über die Lebensbedingungen und die „materielle Kultur“ der Arbeiterschaft hat sich die historische Forschung zur Arbeiterbewegung in letzter Zeit wieder stärker politischen Fragestellungen gewidmet und hier in erster Linie der organisierten Arbeiterbewegung im Spannungsfeld zwischen Arbeiterschaft bzw. Arbeiterklasse und dem wilhelminischen Staat¹. Dabei wird der Versuch unternommen, die Geschichte der politischen und gewerkschaftlichen Arbeiterorganisationen im Rahmen einer umfassenden Geschichte der Arbeiterschaft/Arbeiterklasse in ihrem jeweiligen historischen Kontext zu sehen. Hierzu wurden verschiedene Ansätze gewählt: von der quantifizierenden Organisations- und Wahlforschung über regionale und städtische Untersuchungen bis hin zur Formulierung umfassender Hypothesen über den Prozeß der Klassenbildung².

Für den Zeitraum bis zum Gothaer Einigungskongreß hat sich Hartmut Zwahr der ehrgeizigen Aufgabe angenommen, „den territorialen Gesamtzusammenhang der Ent-

* Diese Untersuchung wurde vom italienischen Ministero della Pubblica Istruzione finanziell gefördert.

¹ Exemplarisch hierzu Jürgen Kocka (Hrsg.), *Europäische Arbeiterbewegung im 19. Jahrhundert* (Göttingen 1983); im folgenden zitiert: Kocka, *Europäische Arbeiterbewegung*; Gerhard A. Ritter, *Staat, Arbeiterschaft und Arbeiterbewegung in Deutschland* (Berlin/Bonn 1980).

² Vgl. Klaus Schönhoven, *Expansion und Konzentration. Studien zur Entwicklung der Freien Gewerkschaften im Wilhelminischen Deutschland 1890 bis 1914* (Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte 30, Stuttgart 1980); im folgenden zitiert: Schönhoven, *Expansion und Konzentration*; John A. Moses, *Trade Unionism in Germany from Bismarck to Hitler 1869–1933*, 2 Bde. (London 1982); im folgenden zitiert: Moses, *Trade Unionism in Germany*; Dieter Dowe, *Deutschland: Das Rheinland und Württemberg im Vergleich*, in: Kocka, *Europäische Arbeiterbewegung*, 77–105; Hartmut Zwahr, *Zur Konstituierung des Proletariats als Klasse: Strukturuntersuchung über das Leipziger Proletariat während der Industriellen Revolution* (Berlin 1978); Jürgen Kocka, *Lohnarbeit und Klassenbildung: Arbeiter und Arbeiterbewegung in Deutschland 1800–1875* (Berlin/Bonn 1983). Vgl. auch die Sektionen III, V und VI im von Wolfgang J. Mommsen und Hans-Gerhard Husung herausgegebenen Sammelband: *Auf dem Wege zur Massengewerkschaft. Die Entwicklung der Gewerkschaften in Deutschland und Großbritannien 1800–1914* (Veröffentlichungen des Deutschen Historischen Instituts London 15, Stuttgart 1984); im folgenden zitiert: Mommsen-Husung, *Massengewerkschaft*.

stehungsgrundlagen der deutschen Arbeiterbewegung“³ zu rekonstruieren. Von einer begrenzten Fragestellung aus hat Friedrich Lenger wichtige Erkenntnisse zum politischen Verhalten und zu den ökonomischen Vorstellungen des Düsseldorfer Handwerks zwischen dem Vormärz und den sechziger Jahren gewonnen⁴. Für die Zeit der Hochindustrialisierung wurde im Rahmen dieses Kolloquiums vielfach die Frage angesprochen, welche Faktoren die Durchsetzung der sozialdemokratischen Bewegung und der Freien Gewerkschaften letztlich begünstigt oder gehemmt haben. Eine erhebliche Rolle spielte der jeweilige Industrialisierungsgrad, doch war er alleine nicht ausschlaggebend. So verhinderte z. B. im Rheinland eine in allen sozialen Schichten verankerte katholische Kultur nachhaltig die Etablierung der sozialdemokratischen Arbeiterbewegung. Die Konfessionszugehörigkeit spielte dort für lange Zeit eine wichtigere Rolle in der Selbstwahrnehmung und im kollektiven Bewußtsein als die Klassenzugehörigkeit. Auch der städtische Charakter der Arbeiterbewegung wurde nicht in allen Fallstudien bestätigt. In Sachsen, das übereinstimmend als frühes Zentrum der Arbeiterbewegung gesehen wird, war die Sozialdemokratie in den kleinstädtischen Zentren am stärksten, in denen eine erste Industrialisierung auf kleingewerblicher Basis stattgefunden hatte. In Schleswig-Holstein andererseits wiesen ADAV und Eisenacher Partei bei der in ländliche Gebiete verlagerten Zigarrenindustrie eine hohe Mitgliederzahl auf. Weiterhin war hier die frühe Arbeiterbewegung von traditionellen Handwerkergruppen wie Schneidern, Schuhmachern und Webern wie auch von Kleinbauern getragen⁵. Auch war die Relation zwischen Parteimitgliedern, Gewerkschaftsmitgliedern und Wählern in den verschiedenen Regionen des Kaiserreichs unterschiedlich. Neben Fällen wie Lübeck und Kiel, wo einer hohen Mitgliederzahl auch hohe Wahlergebnisse entsprachen, bestand z. B. in Sachsen und in Berlin ein erhebliches zahlenmäßiges Ungleichgewicht zwischen Wählern und Mitgliedern. In Hamburg war dagegen die Zahl der Gewerkschaftsmitglieder überproportional hoch⁶.

³ Hartmut Zwahr, Die deutsche Arbeiterbewegung im Länder- und Territorienvergleich 1875, in: GG 13 (1987) 448–507, hier 448.

⁴ Friedrich Lenger, Zwischen Kleinbürgertum und Proletariat. Studien zur Sozialgeschichte der Düsseldorfer Handwerker 1816–1878 (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft 71, Göttingen 1986).

⁵ Siehe in diesem Band hauptsächlich die Beiträge von Gerbard A. Ritter und Karl Robe. Außerdem zum Ruhrgebiet: Karl Robe, Die „verspätete“ Region. Thesen und Hypothesen zur Wahlentwicklung im Ruhrgebiet vor 1914, in: Peter Steinbach (Hrsg.), Probleme politischer Partizipation im Modernisierungsprozeß (Geschichte und Theorie der Politik 5, Stuttgart 1982) 231–252; Mary Nolan, Social Democracy and Society. Working-Class Radicalism in Düsseldorf 1890–1920 (Cambridge 1981). Zur frühen Arbeiterbewegung in Schleswig-Holstein vgl. auch Holger Rüdell, Landarbeiter und Sozialdemokratie in Ostholstein 1872 bis 1878. Erfolg und Niederlage der sozialistischen Arbeiterbewegung in einem großagrarischen Wahlkreis zwischen Reichsgründung und Sozialistengesetz (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 9, Neumünster 1986) 125 f.

⁶ Siehe in diesem Band die Beiträge von Friedhelm Boll und Dieter Hertz-Eichenrode. Zu Kiel und Lübeck vgl. Rainer Paetau, Konfrontation oder Kooperation: Arbeiterbewegung und bürgerliche Gesellschaft im ländlichen Schleswig-Holstein und in der Industriestadt Kiel zwischen 1900 und 1925 (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 14, Neumünster 1988) 101–103. Zur besonderen Ausprägung der Arbeiterbewegung in Hamburg siehe

Unterhalb der nationalen Ebene gestaltete sich also die Art der Bindung an die Organisation je nach Region und Branche unterschiedlich. Dementsprechend bildeten sich auch unterschiedliche „Kräftekonstellationen“ von Sozialdemokratie, Arbeiterschaft, Staat und Parteiensystem auf der einen und von Freien Gewerkschaften, Arbeiterschaft, Unternehmen und Staat auf der anderen Seite.

Die vorliegende Studie zu den gewerkschaftlichen Organisationsprozessen der Werftarbeiter im Kaiserreich steht in dem hier skizzierten Zusammenhang. Dabei handelt es sich um eine überregionale branchenspezifische Untersuchung zum Organisationsverhalten einer stark zersplitterten Arbeitergruppe, die sich allmählich zu einem einheitlich handelnden Subjekt entwickelte. Die Darstellung der etappenweise vollzogenen innerbetrieblichen und überregionalen Organisationsprozesse liefert zugleich Elemente zur Analyse derjenigen Faktoren, die punktuell die organisatorische Vereinheitlichung vorangetrieben haben. In diesem Prozeß war das Organisationsverhalten der Schiffbauunternehmer, das seinerseits durch die auffällige innerbetriebliche Schwäche der Werftbesitzer gegenüber ihrer Arbeiterschaft bedingt war, von ausschlaggebender Bedeutung.

Der Frage nach dem Verhältnis gewerkschaftlicher Organisation und Parteizugehörigkeit zur Sozialdemokratie wird in diesem Beitrag nicht weiter nachgegangen. Mir scheint, daß hier zunächst noch detailliertere Forschungen zur Identifikation der möglichen Berührungsflächen zwischen den beiden Existenzformen der „Klasse für sich“ vonnöten sind. Bis dahin ist es wohl sinnvoll, von einer weitgehenden Autonomie der politischen Sphäre auszugehen, wie sie auch in jüngster Vergangenheit von einigen Historikern offensiv vertreten wurde⁷. In der Tat sind die Ergebnisse der Gewerkschaftsforschung derzeit mit denen der „SPD als sozialer Bewegung“ nur schwer vergleichbar. So gilt es für die Freien Gewerkschaften als gesichert, daß Faktoren wie berufliche Qualifikation, Verhandlungsstärke und Kommunikationsmöglichkeiten am Arbeitsplatz das Organisationsverhalten der Arbeiter erheblich beeinflussten⁸, während bei Untersuchungen zur Basis der SPD selbst allgemein anerkannte Merkmale wie eine überwiegend städtische Lebensweise, protestantischer Glaube und hohes Qualifikationsniveau eher auf ein diffuses sozialdemokratisches Kulturmilieu als auf irgend-

Marina Cattaruzza, Arbeiter und Unternehmer auf den Werften des Kaiserreichs (Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte Mainz 127, Stuttgart 1988) insbes. Kap. 5 und 6; im folgenden zitiert: *Cattaruzza*, Arbeiter und Unternehmer auf den Werften.

⁷ *John Breuilly*, The Making of the German Working Class, in: AfS 27 (1987) 534–552, insbes. 551 f.; *Pertti Haapala*, How Was the Working Class Formed? The Case of Finland 1850–1920, in: Scandinavian Journal of History 12 (1987) 179–197. Die Schlußfolgerungen von Haapala, wonach die politische Arbeiterbewegung völlig unabhängig vom Prozeß der Klassenbildung entstanden sein soll, klingen allerdings eher überzogen. In seinem interessanten Beitrag: The labour process and labour history, in: SH 8 (1983) 57–73, der den zähen Kampf der englischen Arbeiter gegen die Subsumption unter das Kapital in den Mittelpunkt stellt, bestreitet *Richard Price* hingegen nicht, daß die Labour Party immerhin in der Lage war, „the closest fit between the material situation of the working class and the expressions of that situation within a political vocabulary“ zu gewährleisten.

⁸ Siehe *Mommesen-Husung*, Massengewerkschaft.

welche eindeutigen strukturbedingten Zusammenhänge hinweisen⁹. Hier bleibt man zunächst auf einer rein deskriptiven Ebene.

Der Bogen zwischen einer Sozialgeschichte der Gewerkschaftsbewegung und einer Sozialgeschichte der Sozialdemokratie bleibt also weit gespannt. Die Frage, ob es weiterhin sinnvoll ist, die Arbeiterbewegung als einheitliches Forschungsobjekt zu betrachten, muß heute darum als völlig offen angesehen werden.

Allgemeine Merkmale der Arbeiter auf den Werften

Am Vorabend des Ersten Weltkrieges waren in der deutschen Schiffbauindustrie etwa 100 000 Arbeiter beschäftigt¹⁰. Dabei handelte es sich um eine junge, hochmobile, ausschließlich männliche Arbeiterschaft, die vorwiegend in Großbetrieben tätig war. Nach einer Erhebung des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes aus dem Jahr 1907 schwankte der durchschnittliche Organisationsgrad auf den Privatwerften¹¹ zwischen 70 und 90%¹². Nur auf der Vulcan-Werft in Bredow bei Stettin und in den Schichauer Betrieben in Danzig und Elbing lag das Organisationsniveau niedriger¹³. Der allgemeine Werftarbeiterstreik von 1910 trug zur weiteren Stärkung der gewerkschaftlichen Organisation bei. Zwischen 1909 und 1910 stieg die Zahl der Mitglieder der Metallarbeitergewerkschaften (in erster Linie DMV und Schmiedeverband) in Hamburg von 14 561 auf 17 530, in Stettin von 3872 auf 4741, in Kiel von 5603 auf 6010 und in Bremerhaven von 2488 auf 2851¹⁴.

⁹ Für eine Bilanz des Forschungsstandes siehe hauptsächlich den Beitrag von *Adelheid von Saldern*. Sie stellt zu Recht fest, daß alle Versuche, aus der jeweiligen sozialen Zusammensetzung der Mitgliedschaft die Links- bzw. Rechtsorientierung der Sozialdemokratie an einem bestimmten Ort herzuleiten, rein spekulativ geblieben sind. Vgl. auch *Adelheid von Saldern*, Arbeiterradikalismus – Arbeiterreformismus. Zum politischen Profil der sozialdemokratischen Parteibasis im Deutschen Kaiserreich. Methodisch-inhaltliche Bemerkungen zu Vergleichsstudien, in: *IWK* 20 (1984) 483–498.

¹⁰ Ungefähr 20 000 Arbeiter davon waren allerdings auf den Kaiserlichen Werften beschäftigt. Ihr Arbeitsverhältnis gestaltete sich völlig anders als in den Privatbetrieben. Infolgedessen waren diese Arbeiter nicht an der gemeinsamen Streikbewegung der Werftarbeiter beteiligt. Vgl. Die Arbeiterverhältnisse und Arbeitsbedingungen auf den Kaiserlichen Werften, in: *Nauticus – Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen* 12 (1911) 483–496; im folgenden zitiert: Arbeiterverhältnisse; *Dirk Peters*, Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung (1827) bis zum Ersten Weltkrieg (Diss., Bremerhaven 1981) 34.

¹¹ Auf den Kaiserlichen Werften wurde die gewerkschaftliche Agitation sehr erschwert. Es bildete sich hier nie eine entsprechende gewerkschaftliche Organisation wie auf den Privatwerften. Allerdings wurde auf der Kaiserlichen Werft in Kiel die Präsenz der Hirsch-Dunkerschen Gewerkschaft geduldet. Siehe: Arbeiterverhältnisse, 485 f.; Militäarchiv Freiburg (MtA/F), Reichsmarineamt (RM3) V10160, Kommission für die Hebung des deutschen Schiffbaus, Sitzung am 26. 7. 1899 in Kiel.

¹² *Deutscher Metallarbeiterverband* (Hrsg.), Lohn- und Arbeitsverhältnisse der auf Werften beschäftigten Metallarbeiter (Stuttgart 1907) 24–26.

¹³ Ebda., 25.

¹⁴ *Helmut Kral*, Streik auf den Helgen. Die gewerkschaftlichen Streikkämpfe der deutschen Werftarbeiter vor dem Ersten Weltkrieg (Berlin 1964) 190; im folgenden zitiert: *Kral*, Streik.

Die meisten Organisierten gehörten der 1896 gegründeten Sektion der Werftarbeiter des DMV an. Daneben waren auf den Werften die Verbände der Schmiede, der Kupferschmiede und der Schiffszimmerer, der Holzarbeiterverband und der Fabrikarbeiterverband vertreten. Seit 1909 wurde die gewerkschaftliche Tätigkeit der verschiedenen Verbände von der „Zentral-Werft-Kommission“ mit Sitz in Hamburg koordiniert¹⁵.

Für großbetriebliche Verhältnisse war das Organisationsniveau der Werftarbeiter eine absolute Ausnahme. In den Eisen- und Stahlbetrieben vermochten die Freien Gewerkschaften bekanntlich kaum Fuß zu fassen¹⁶. Selbst im Bergbau betrug der Prozentsatz an Organisierten nie mehr als 58%, wobei eine tiefe Spaltung zwischen den Christlichen Gewerkschaften und dem der Sozialdemokratie nahen „Alten Verband“ bestehen blieb¹⁷. Mit der Gründung der Sektion der Werftarbeiter und der Zentral-Werft-Kommission wurde zum ersten Mal im Kaiserreich das Prinzip der „Industriegewerkschaft“ erfolgreich praktiziert. Damit unterschieden sich die Werftarbeiter von den übrigen Organisierten, die meistens dem herkömmlichen Modell des Fach- bzw. Betriebsvereins treu blieben¹⁸.

Solche Leistungen beim Aufbau einer „modernen“, umfassenden gewerkschaftlichen Vertretung wurden unter Bedingungen vollzogen, die in vielfacher Hinsicht als ungünstig für das Zustandekommen von Organisationsprozessen gelten. Die Werftarbeiter waren eine stark zersplitterte Arbeiterschaft mit einer hohen Fluktuationsrate zwischen Schiffbau-, Metallbetrieben und anderen Arbeitsplätzen. Die geographische Mobilität zwischen den verschiedenen Werftorten bzw. zwischen den Werftorten und Zentren der Metallindustrie war ebenfalls extrem hoch¹⁹. Die wichtigsten Arbeitergruppen auf den Werften waren die Metallarbeiter, die „eigentlichen“ Schiffbauer und das aus dem Holzschiffbau übernommene Handwerk der Schiffszimmerer. Hinzu kamen Tischler, Maler, Platzarbeiter (Ungelernte) u. a. m. Zur Komplexität des Herstellungsprozesses im Schiffbau schrieb Ernst Halle vom RMA: „Kein Einzelprodukt gibt es, das auszugestalten so verschiedenartige Gewerbe zusammenarbeiten müssen, wie

¹⁵ Protokoll der Allgemeinen Konferenz der Werftarbeiter, abgehalten am 2. und 3. Januar 1909 im Gewerkschaftshaus zu Hamburg (Stuttgart 1909). Zu den Organisationsverhältnissen auf den Werften siehe ebda., 36 ff.

¹⁶ Vgl. dazu rein exemplarisch *David Crew*, Bochum. Sozialgeschichte einer Industriestadt 1860–1914 (Frankfurt/Berlin/Wien 1980) 171–207.

¹⁷ *Klaus Tenfelde*, Probleme der Organisation von Arbeitern und Unternehmern im Ruhrbergbau 1890–1918, in: *Hans Mommsen* (Hrsg.), Arbeiterbewegung und industrieller Wandel. Studien zu gewerkschaftlichen Organisationsproblemen im Reich und an der Ruhr (Wuppertal 1980) 38–61; im folgenden zitiert: *Mommsen*, Arbeiterbewegung und industrieller Wandel.

¹⁸ Vgl. zur Debatte innerhalb des DMV: Deutscher Metallarbeiterverband (Hrsg.), Die elfte ordentliche Generalversammlung des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes in Breslau – Abgehalten vom 16. bis 21. Juni 1913 im Gewerkschaftshaus (Stuttgart 1913) 144 ff.

¹⁹ MtA/F, RM3/V10160, Sitzung am 14. 11. 1899 in Hamburg. Zur Fluktuation der Arbeitskräfte bei Blohm & Voss vgl. Vorstandsarchiv Blohm & Voss, Hamburg (VAB&V/HH), jetzt in: Staatsarchiv Hamburg (StA/HH), Ordentliche Generalversammlung am 14. 8. 1907. Ein Überblick in: Berufs- und Betriebszählung vom 12. 6. 1907, Abt. 9, Die Bevölkerung nach Hauptberuf und Gebürtigkeit (Statistik des Deutschen Reichs, 210,1) 26 f.

den modernen Oceanriesen und das moderne Schlachtschiff.²⁰ Innerhalb der meisten Arbeitergruppen waren die Qualifikationsunterschiede gravierend. Schmiede, Former und Kesselschmiede setzten sich z. B. aus hochqualifizierten Facharbeitern und Helfern zusammen. Auch unter den Schiffbauern bestand eine Polarisierung zwischen Vorarbeitern und angelernten Arbeitskräften. Erstere waren für die Aufzeichnung von Blechen und Profilen und für die Montage an Bord zuständig. Die Angelernten verarbeiteten in der Schiffbauhalle das Baumaterial nach den eingetragenen Angaben²¹. Demgegenüber waren Niete und Schiffszimmerer homogenere Gewerke. Die innere Kohäsion dieser Arbeitergruppen schlug sich in einem offensiven Konfliktverhalten nieder. Richard Woldt schilderte in der „Neuen Zeit“ die Niete folgendermaßen: „Diese Berufsgruppe hat ja dem Gewerkschaftsmann schon manche Sorgenstunde bereitet ... Die Leute gehen los wie Blücher, halten zu ihrer Organisation, halten auch einen Lohnkampf meist mit zäher Entschiedenheit durch. Aber sie sind doch auch oft schwer genug zurückzuholen.“²²

Durch extrem differenzierte Lohnsätze vertiefte die jeweilige Werftdirektion noch die Spaltungsmomente, die sich aus der beruflichen Gliederung der Belegschaft ergaben. 1910 bestanden z. B. bei Blohm & Voss in Hamburg 57 Lohngruppen²³. Darüber hinaus wurde jeder Arbeiter in eine „Lohnklasse“ eingestuft, die seiner individuellen Leistung unabhängig von der formalen Qualifikation hätte entsprechen sollen²⁴. Die Akkordüberschüsse, die 20 bis 50% des Stundenlohnes betrugen, bildeten ein weiteres Heterogenitätselement bei der Entlohnung²⁵. Die Lohnunterschiede spiegelten allerdings nur zum Teil die formale Rangordnung unter Facharbeitern und An- und Ungelernten wider. Abgesehen von der formalen Qualifikation traten in jeder Arbeiterkolonne „besonders geschickte Leute“ hervor, die für ihre Fertigkeiten auch entsprechend entlohnt wurden. Auch konnten solche Arbeiter, die die Bereitschaft aufbrachten, Überstunden und Nacharbeit bis zur Grenze der physischen Erschöpfung zu leisten, weit höhere Verdienste erzielen als ein Gelehrter mit zehnstündiger Arbeitszeit²⁶.

Der moderne Schiffbau war eine städtische Produktionsbranche. Die Werftbetriebe waren in den wichtigsten Hafenstädten an der Nord- und Ostseeküste oder in ihrer unmittelbaren Umgebung angesiedelt. Einerseits bot die Nähe zu einem Hafenkomplex stets Gelegenheit für Docksarbeit, die rentabler war als die Neubautätigkeit; zu-

²⁰ Ernst von Halle, Die volkswirtschaftliche Entwicklung des Schiffbaus in Deutschland und in den Hauptländern, in: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 3 (1902) 197–223, hier 200f.

²¹ Vgl. zur Arbeitsorganisation auf den Werften Paul Knipping, Betriebsführung und Lohnkosten im deutschen Schiffbau, erläutert an einem Beispiel (Diss. Berlin 1914); im folgenden zitiert: Knipping, Betriebsführung.

²² Richard Woldt, Die Werft als kapitalistisches Kunstwerk, in: Die neue Zeit 29 (1910/11) 551–559, hier 556.

²³ StA/HH, Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe II, Spezialakten XXX, A. 8.1.10.

²⁴ Vgl. z. B. MtA/F, RM3/V8475, Lohnarif für das Rechnungsjahr 1902 der zulässig höchsten und niedrigsten Lohnsätze sowie der Zahl der Lohnklassen.

²⁵ Knipping, Betriebsführung, 11–13.

²⁶ StA/HH, Politische Polizei (PP) V406b-5, Bd. 1, Versamlungsbericht vom 13. 3. 1899.

dem konnten die Werften durch die Schiffsreparaturen die Konjunkturschwankungen bei den Bauaufträgen wenigstens zum Teil auffangen²⁷. Andererseits war die städtische Ansiedelung der Werftbetriebe durch den wechselnden Bedarf an Arbeitskräften bedingt. So stellte Hermann Blohm, Inhaber und Mitbegründer der Firma Blohm & Voss, 1899 fest: „Kein Platz ist für den Schiffbau so geeignet wie Hamburg (...) Wegen der wechselhaften Konjunktur, die oft größere Arbeiterentlassungen nötig macht, muß man Anlehnung an eine Großstadt haben, die viel Arbeitsgelegenheit bietet.“²⁸ Doch sollte der städtische Standort als gemeinsames Merkmal der Werftindustrie nicht überbewertet werden. Zwischen den Hansestädten an der Nordsee und den Häfen in Westpreußen und Pommern bestanden tiefgreifende Unterschiede, die sowohl Stärke und Verbreitung der Arbeiterbewegung betrafen, wie auch den kulturellen Raster, in den sich das Verhältnis zwischen Arbeit und Kapital einfügte.

Konflikt- und Organisationsverhalten in den Anfängen der Schiffbauindustrie

Erste Organisationsansätze der Werftarbeiter entwickelten sich in Hamburg im Laufe der Streikwelle 1888–1890. Die wichtigsten Schiffbaubetriebe Hamburgs waren die traditionsreiche Reiherstiegwerft (gegründet im 18. Jahrhundert) und Blohm & Voss, die gerade dabei waren, Anlageerweiterungen vorzunehmen bzw. auf Eisenkonstruktion umzurüsten. Darüber hinaus existierte ein Netz von mittleren und Kleinwerften, die sowohl Holz- als auch Eisenkonstruktion zum Schiffbau verwendeten, allerdings hauptsächlich von Reparaturen lebten²⁹.

In der Hansestadt hatten die Schiffszimmerer eine starke Stellung inne. Allen Liberalisierungsversuchen des Hamburger Senats zum Trotz hatten sie ihre zünftigen Zusammenschlüsse beibehalten und den Aktionsradius der Organisation über die alte Stadtgrenze hinaus ausgedehnt³⁰. Die Schiffszimmerer stellten in Hamburg keinen Einzelfall dar: zahlreiche Fachvereine, wie diejenigen der Korbmacher, Maurer, Zimmerer, hatten sich bruchlos aus Ämtern und Bruderschaften entwickelt³¹. Auch war

²⁷ VAB&V/HH, Zwanzigste ordentliche Generalversammlung der Firma Blohm & Voss am 18. 8. 1910.

²⁸ MtA/F, RM3/V10160, Sitzung am 14. 11. 1899 in Hamburg.

²⁹ Vgl. *Marina Cattaruzza*, *Handwerker und Fabrikssystem: Die Hamburger und Bremer Schiffszimmerer in den Anfängen der großbetrieblichen Werftindustrie* (im folgenden zitiert: *Cattaruzza*, *Handwerker und Fabrikssystem*), in: *Ulrich Engelhardt* (Hrsg.), *Handwerker in der Industrialisierung. Lage, Kultur und Politik vom späten 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert* (Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte, Stuttgart 1984) 603–626, insbes. 620; im folgenden zitiert: *Engelhardt*, *Handwerker in der Industrialisierung*.

³⁰ *Heinrich Grosz*, *Die Entwicklung des Allgemeinen Deutschen Schiffszimmerervereins. Kürzere Darstellung der von dem Verein geführten Kämpfe mit Hinweis auf die demselben zufallende Aufgabe* (Hamburg 1878) 8.

³¹ *Heinrich Bürger*, *Die Hamburger Gewerkschaften und deren Kämpfe von 1865 bis 1890* (Hamburg 1899) 16, 21–29; im folgenden zitiert: *Bürger*, *Hamburger Gewerkschaften*; *Heinrich Laufenberg*, *Geschichte der Arbeiterbewegung in Hamburg, Altona und Umgebung*, 2 Bde. (Hamburg 1911–1931) Bd. 1, 362–366.

Hamburg frühzeitig zu einem Zentrum der deutschen Arbeiterbewegung geworden. 1863 rekrutierten sich von 3000 Mitgliedern des ADAV allein 500 aus Hamburg³².

1873 wurde auf Initiative Hamburger „Gesellen“ ein „Allgemeiner Verband der Deutschen Schiffszimmerer“ gegründet, mit Filialen an der Weser, in Cuxhaven, Kiel und Lübeck. Von den 3300 Mitgliedern stammten 1400 aus Hamburg und Umgebung. Damit waren faktisch alle Hamburger Schiffszimmerer Mitglieder der Organisation³³. Die ersten zögernden Versuche der Hamburger Werftbesitzer bzw. Meister mit Eisenkonstruktion hatten allerdings im Schiffbausektor der Hansestadt eine völlig neue Beschäftigungslage geschaffen. Von 1875 bis 1882 war die Zahl der Arbeiter, die im Schiffbau tätig waren, von 1322 auf 3976 gestiegen. Bei dieser Zunahme handelte es sich hauptsächlich um die neuen eisenverarbeitenden Arbeitergruppen bei den Großwerften Reiherstieg und Blohm & Voss³⁴. Im Zuge der Anlagenerweiterung in den Jahren 1888/89 stieg die Zahl der Arbeiter bei Blohm & Voss von 968 auf 1743, meistens angelernte Schiffbauer³⁵.

Auf Initiative von Heinrich Grosz, Lassalleaner und Gründer des Allgemeinen Verbandes der Deutschen Schiffszimmerer (AVDS) entstand 1888 der Centralverband der Werftarbeiter als gemeinsame Organisation aller auf den Werften beschäftigten Arbeiter. Der Centralverband zählte bald fast 4000 Mitglieder aus den meisten Werftorten des Kaiserreichs. Freilich war Hamburg weiterhin das Zentrum der Bewegung³⁶. Allerdings schlug der Versuch fehl, Schiffszimmerer und Schiffbauer in einer einheitlichen Organisation zusammenzuschließen. Selbst in Hamburg traten nicht mehr als 50 Schiffszimmerer dem Centralverband bei³⁷. Gelernte Metallarbeiter wie Former, Schlosser, Schmiede, Kupfer- und Kesselschmiede blieben ebenfalls in ihren Fachvereinen organisiert, selbst wenn sie überwiegend auf den Werften beschäftigt waren³⁸.

Im Laufe der Streikwelle 1888/89, die in Hamburg besonders starke Auswirkungen zeigte, distanzierte sich der Centralverband von den letzten, defensiven Kämpfen der Schiffszimmerer, die sie um die Beibehaltung von herkömmlichen Produktionsmethoden, Lohnformen und „Arbeitsethos“ ausgefochten hatten. Der Centralverband überließ es dabei sogar seinen Mitgliedern, anstelle der streikenden Kollegen zu arbeiten³⁹. Die Kluft, die dadurch zwischen der alten und der neuen Arbeiterschaft auf den

³² John Breuilly, Kontinuität in der hamburgischen Arbeiterbewegung von 1844 bis 1863, in: Arno Herzig / Dieter Langewiesche / Arnold Sywottek (Hrsg.), Arbeiter in Hamburg. Unterschichten, Arbeiter und Arbeiterbewegung seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert (Hamburg 1983) 139–152, hier 139; im folgenden zitiert: Herzig, Arbeiter in Hamburg.

³³ Cattaruzza, Handwerker und Fabrikssystem, 609.

³⁴ Ebda., 610.

³⁵ Daten über die erste Umstrukturierung des Betriebes sind im VAB&V/HH, Kasten Nr. 13 unter den Materialien der Kommission zur Untersuchung der Lage des Schiffbaus, in den unkatalogisierten Manuskripten zur Werftgeschichte und in dem Memoire von Rudolph Blohm – ebenfalls unkatalogisiert – zu finden.

³⁶ Johanna Meyer-Lenz, Schiffszimmerer-Eisenschiffbauer – Werftarbeiter. Zu Fragen der Organisation und Streiks des Hamburger Werftarbeiterproletariats 1880–1890, in: Herzig, Arbeiter in Hamburg, 215–228, hier 228.

³⁷ Ebda., 228.

³⁸ Ebda., 218f.

³⁹ Bürger, Hamburger Gewerkschaften, 309–353.

Werften entstand, war in erster Linie durch die unterschiedliche Machtposition von Schiffszimmerern und Schiffbauern bedingt.

Angesichts ihrer chaotischen Rekrutierung, niedrigeren Qualifikation und ihres mangelnden Zusammengehörigkeitsgefühls konnte diese erste Generation von Schiffbauern sich nicht auf solche Arbeitskämpfe einlassen, wie sie die traditionsreichen Schiffszimmerer ausfochten, die durch die Jahrhunderte hinweg eigene Zusammenschlüsse, Bräuche und eine aus der gemeinsamen Arbeitserfahrung entwickelte Symbolik bewahrt hatten. Die Versuche der Schiffszimmerer auch im Rahmen des Großbetriebes die tradierten Arbeitsbedingungen beizubehalten, stießen auf wenig Verständnis bei einer Arbeiterschaft, die mit dem großbetrieblichen Schiffbau entstanden war. Diese „neue Klasse von Arbeitern“⁴⁰ war von Anfang an mit Stundenlohn, Akkordarbeit und dem Prinzip einer – zwar begrenzten! – unternehmerischen Verfügung über die Arbeitskraft konfrontiert. So kommentierte der „Werftarbeiter“, Organ des Centralverbandes der Werftarbeiter, einen Schiffszimmererstreik für die Beibehaltung des Tageslohnes: „Andere Handwerker kennen das nicht anders, als die Stundenarbeit ... Wir haben noch Niemand kennengelernt, der die Stundenarbeit verworfen und Tagelohnarbeit wieder eingeführt wissen möchte“⁴¹. Ähnlich reagierte der Centralverband der Werftarbeiter auf die Versuche der gelernten Metallarbeiter, eigene Arbeitsvermittlungsstellen zu errichten. Die Werftarbeiter weigerten sich, das Projekt zu unterstützen, mit dem Argument, daß sie nicht vor hätten, „Schreiern“ und „Faulenzern“ bequeme Stellen im Rahmen der selbstverwalteten Arbeitsvermittlung zu verschaffen⁴².

1888 wurde in Hamburg auf Initiative von Hermann Blohm der Verband der Eisenindustrie gegründet mit dem Ziel, „Streiks und Sperren der Arbeiter abzuwehren“. Dem Verband gehörten seit der Gründung die Großwerften sowie fast alle Maschinenfabriken, Metallbetriebe und Eisengießereien Hamburgs an. Kurz nach der Gründung errichtete er ein Arbeitsnachweisbüro, das die Arbeitsvermittlung in der Schiffbau- und Metallindustrie zentral regelte. Im Fall von Arbeitskonflikten konnte das Arbeitsnachweisbüro Streikbrecher heranziehen, „schwarze Listen“ ausstellen und Streikende vom städtischen und sogar vom überregionalen⁴³ Arbeitsmarkt ausschließen⁴⁴. Auch in den Zeiten des „sozialen Friedens“ konnte das Arbeitsnachweisbüro mißliebige Elemente, „Agitatoren“, „Faulenzer“, „Trunkenbolde“ u. a. m. zentral vom Arbeitsmarkt fernhalten⁴⁵.

⁴⁰ So wurden die Eisenschiffbauer von Hermann Blohm im Gegensatz zu den Schiffszimmerern bezeichnet. Vgl. MtA/F, RM3/V10160, Sitzung am 13. 11. 1899 in Hamburg.

⁴¹ „Werftarbeiter“, Nr. 23, 10. 12. 1899, zit. nach *Bürger*, Hamburger Gewerkschaften, 344.

⁴² StA/HH, PP V144, Versammlungsbericht vom 12. 2. 1890.

⁴³ Dies erfolgte durch „Gegenseitigkeitsverträge“ mit ähnlich strukturierten Arbeitgebervertretungen in anderen Industriezentren des Kaiserreichs. Vgl. dazu VAB&V/HH, Kasten Nr. 4, Kopiebuch Nr. 1. (Korrespondenz von Hermann Blohm als Vorsitzendem des Verbandes der Eisenindustrie).

⁴⁴ MtA/F, RM3/V10160, Sitzung am 14. 11. 1899 in Hamburg.

⁴⁵ Vgl. die Geschäftsordnung für den Arbeitsnachweis des Verbandes der Eisenindustrie Hamburgs nach den Beschlüssen der Generalversammlung vom 22. 3. 1893, in: MtA/F, RM3/V10175; Bericht über den Geschäftsgang des Arbeitsnachweises des Verbandes der Eisenindustrie Hamburgs im Jahre 1898, in: ebda.

Die „Gründerzeit“ der Hamburger Arbeitgeberverbände kulminierte 1890 in der Gründung des „Arbeitgeberverbandes Hamburg-Altona“, zu dem alle Unternehmer aus den wichtigsten Wirtschaftszweigen der Stadt gehörten. Der Arbeitgeberverband Hamburg-Altona beantwortete die 1. Mai-Feier der Hamburger Arbeiterschaft im Jahr 1890 mit einer Gesamtaussperrung, die das Wirtschaftsleben der Stadt tagelang lahmlegte. Auf den Werften wurde die Aussperrung 19 Tage durchgehalten⁴⁶. Mit solchen gewaltigen Zentralisations- und Organisationsprozessen setzten sich die Hamburger Metall- und Werftindustriellen an die Spitze des „organisierten Arbeitgebertums“ im Kaiserreich.

Der Aufbau solch umfassender Zusammenschlüsse wurde von den Hamburger Werftunternehmern zur Kompensation fehlender Macht gegenüber der städtischen Arbeiterschaft praktiziert. Die Fachkräfte der Werftbetriebe rekrutierten sich in den Anfängen der Eisenkonstruktion aus dem handwerklichen Stamm der Schiffszimmerer und aus gelernten Metallarbeitern. Solche Arbeitergruppen hatten in Hamburg – auch dank des hohen Organisationsgrades⁴⁷ – ziemlich günstige Arbeitsbedingungen durchgesetzt und waren dabei, sie durch die Streiks in den Jahren 1888/89 weiter zu verbessern. Meister und Kleinunternehmer zeigten eine eher nachgiebige Haltung.

Auf der einen Seite waren die Arbeitgeberverbände in Hamburg als Antwort auf die Offensive der gelernten Berufe entstanden. Auf der anderen Seite zielten sie darauf, in der Schiffbau- und Metallindustrie langfristig eine einheitliche arbeitspolitische Linie durchzusetzen und damit halbwegs homogene Arbeits- und Lohnbedingungen auf Stadtebene zu etablieren. Diese Absicht fand ihren formalen Niederschlag in einer gemeinsamen Arbeitsordnung, die vom Verband der Eisenindustrie für alle Metall- und Werftbetriebe Hamburgs aufgestellt wurde⁴⁸.

Durch die Aussperrung im Mai 1890 wurde die Hamburger Gewerkschaftsbewegung langfristig zerschlagen. Viele Verbände führten von nun an ein reines Papierdasein. Friedrich Engels kommentierte, es habe der 1. Mai „den Hamburgern, die an dem Tag die Arbeit einstellen, einen Lockout eingebracht (...), der die Kraft ihrer, der bestorganisierten Trade Unions brach, und sie auf lange lahmlegte“⁴⁹. Als in Hamburg Jahre danach gewerkschaftliche Organisationen sich neu entwickelten, waren sie von Anfang an gezwungen, sich mit dem Organisationsgrad der Gegenpartei zu messen, d. h. einen entsprechenden Vereinheitlichungsgrad zu erreichen.

Bremen war neben Hamburg das zweite Zentrum der Werftarbeiterbewegung. Die Stadt war ebenfalls eine Hochburg der Lassalleaner gewesen und wurde 1874 sogar

⁴⁶ *Bürger*, Hamburger Gewerkschaften, 464 ff.

⁴⁷ *Willy Albrecht*, Fachverein-Berufsgewerkschaft-Zentralverband. Organisationsprobleme der deutschen Gewerkschaften 1870–1890 (Bonn 1982) 361 f., 365 f. *Emil Basner*, Geschichte der deutschen Schmiedebewegung. Darstellung der Entwicklung der Organisation der Schmiede vom Fall des Sozialistengesetzes bis zum Übertritt zum Deutschen Metallarbeiter-Verband, 2 Bde. (Hamburg 1912) hier Bd. 1, 89; im folgenden zitiert: *Basner*, Schmiedebewegung.

⁴⁸ Normal-Arbeits-Ordnung für die Betriebe des Verbandes der Eisenindustrie Hamburgs, MtA/F, RM3/V10175.

⁴⁹ Nach *Wulf D. Hund*, Der 1. Mai 1890, in: *Jörg Berlin* (Hrsg.), Das andere Hamburg (Köln 1981) 119–138, hier 119.

zum Hauptsitz des ADAV⁵⁰. Der Allgemeine Verband der Deutschen Schiffszimmerer hatte an der Unterweser seine zweitstärkste Sektion.

In den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts herrschte in Bremen und Umgebung noch der Holzschiffbau. Die Eisenkonstruktion wurde hier nur ansatz- und versuchsweise von den größeren Holzschiffbaubetrieben praktiziert. Die Schiffszimmerer an der Unterweser waren nie ein zünftlerisches Handwerk gewesen. So genossen z.B. die Bremer Gesellen auf dem hiesigen Arbeitsmarkt kein Vorrecht auf Arbeit⁵¹. In Bremerhaven und Vegesack wurde der Holzschiffbau auf einer ländlichen Grundlage praktiziert, indem die Gesellen über die Woche auf der Werft arbeiteten und am Samstag nach Hause aufs Land zurückkehrten. Es fehlten also an der Weser die Voraussetzungen für eine Absonderung der Schiffszimmerer von den minderqualifizierten Arbeitern, wie es in Hamburg der Fall gewesen war. Durch die stärkere Einheit unter den Arbeitern und durch das längere Fortbestehen einer halbhandwerklichen Holzkonstruktion wurden manche typischen Formen des Konfliktverhaltens der Schiffszimmerer spontan von anderen Berufen übernommen – wesentlich dabei die Weigerung, Akkordarbeit zu verrichten. Noch 1899, nach der Verabschiedung des 1. Tirpitzgesetzes, berichtete die Direktion der Weser AG an eine Kommission des RMA, daß unter ihren 2000 Arbeitern ein allgemeiner Widerwillen gegen die Akkordarbeit herrsche. Schiffszimmerer und Former könne man überhaupt nicht dazu bringen, Akkordarbeit zu übernehmen. Ein ähnliches Bild zeigte sich auch in den anderen Werftbetrieben. Bei Seebeck arbeiteten Schiffszimmerer und Former im Stundenlohn; beim Bremer Vulkan weigerten sich prinzipiell alle Gelernten, Akkordarbeit zu übernehmen. Bei Tecklenborg, schließlich weigerte sich noch der ganze Holzsektor im Akkord zu arbeiten⁵².

Die Streikwelle 1888/89 hatte auch Flensburg, Stettin und Kiel erreicht, wo jeweils Former, Schiffszimmerer und Schlosser die Arbeit niederlegten. Die Streiks blieben allerdings auf einzelne Betriebe beschränkt und weiteten sich nicht zu einem allgemeinen städtischen Ausstand wie in Hamburg⁵³. Ihnen wurde von den Werftbesitzern mit traditionellen Mitteln begegnet. In den Betrieben der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft und der Germania Werft in Kiel wurde die Aussperrung verhängt. Der Vulkan in Stettin entließ Gewerkschaftsmitglieder, und die Krupp'sche Germania Werft warb wiederum Arbeitskräfte aus Schweden und Dänemark an⁵⁴.

In der Anfangsphase der Eisenkonstruktion war die halbhandwerkliche Gruppe der Schiffszimmerer Hauptträgerin der Arbeitskonflikte. Die Tatsache, daß in Hamburg und Bremen die Schiffszimmerer noch eine starke Stellung im Produktionsprozess inne hatten, war maßgeblich für die Verlagerung der Werftarbeiterbewegung in die Hansestädte. In Kiel und Stettin, wo der Eisenschiffbau sich aus dem Maschinenbau

⁵⁰ Gerhard Engel, Die politisch-ideologische Entwicklung Johann Kniefs (1880–1919). Untersuchung zur Geschichte der Bremer Linksradikalen (Diss., Berlin 1966) 3.

⁵¹ Klaus Schwarz, Die Lage der Handwerksgehlen in Bremen während des 18. Jahrhunderts (Bremen 1975) 190 f.

⁵² Vgl. Cattaruzza, Handwerker und Fabriksystem, 620 f.

⁵³ Staatsarchiv Bremen (StA/HB), 4, Nr. 665, Zentralverband der Werftarbeiter Deutschlands, Generalversammlung vom 13. 11. 1890 in Hamburg, 23, 34, 40.

⁵⁴ Ebda., 23.

entwickelt hatte, blieben die Streiks auf einzelne Fachvereine im Metallbereich beschränkt⁵⁵. Überregionale organisatorische Impulse gingen durch die Gründung des Allgemeinen Verbandes der Deutschen Schiffszimmerer 1874 und des Centralverbandes der Werftarbeiter 1888 ebenfalls von Hamburg aus.

Nach einer Erhebung anlässlich des ersten allgemeinen Kongresses des Centralverbandes im Mai 1890 in Hamburg hatte der Centralverband schon Hunderte von Mitgliedern in Bremen, Bremerhaven, Flensburg, Gaarden und Kiel⁵⁶. Durch besonderen organisatorischen Einsatz und erheblichen finanziellen Aufwand gelang es der Zentrale in Hamburg, auch in Stettin Fuß zu fassen, damals das wichtigste Schiffbauzentrum des Kaiserreichs. Am 1. Mai 1890 zählte der Centralverband in Stettin 1200 Mitglieder. Diese Zahl sank allerdings kurz danach auf 300⁵⁷. Das unstete Verhältnis zur Gewerkschaft blieb auch in den folgenden Jahren für das Organisationsverhalten der Werftarbeiter in Stettin kennzeichnend.

Die Zerschlagung der gewerkschaftlichen Arbeiterbewegung durch die Hamburger Arbeitgebererschaft lähmte auch die ersten überregionalen organisatorischen Ansätze. Der Centralverband der Werftarbeiter sank in Hamburg infolge der Mai-Aussperrung von 1600 auf 400 Mitglieder⁵⁸. Nach der von der Choleraepidemie verursachten Wirtschaftsflaute existierte eine Organisation der Werftarbeiter nur noch auf dem Papier⁵⁹. Auf den Hamburger Werften war die Gewerkschaft hinter der Partei zurückgetreten: „Die große Masse der auf den Werften beschäftigten Arbeiter gehören keiner gewerkschaftlichen Organisation an, weil sie glauben, daß, wenn sie der politischen Organisation angehören, sie ihre Schuldigkeit getan hätten und alles andere keinen Zweck habe.“⁶⁰

Die Neugründung der Organisation erfolgte in Hamburg 1896 durch den Beitritt des Werftarbeiterverbandes zum Deutschen Metallarbeiter Verband als „Sektion der Werftarbeiter“⁶¹. Im Laufe der 90er Jahre des 19. Jahrhunderts hatten sich mehrere Metallarbeitergruppen, die u.a. im Schiffbau eingesetzt wurden, wie Former und Schlosser, dem DMV angeschlossen⁶². Insofern schien die Option zugunsten des DMV eine befriedigende Lösung zur Frage der Organisation einer stark zersplitterten Arbeiterschaft zu bieten, die nicht nur und nicht immer auf Werften beschäftigt war. Darüber hinaus war der DMV besser als die bestehenden Fachvereine in der Lage, etwaige Konflikte unter den verschiedenen Berufen der Metallbranche zu schlichten. Aber auch in anderer Hinsicht stellte der DMV gerade in Hamburg eine angemessene organisatorische Lösung dar: Gegen die zentralisierten Arbeitgeberverbände konnte

⁵⁵ Ebda.

⁵⁶ StA/HH, PP V201, Bd. 1., Versammlungsbericht vom 19. 5. 1890.

⁵⁷ StA/HH, 4, Nr. 665, S. 55.

⁵⁸ StA/HH, PP V201, Bd. 1., Versammlungsbericht vom 12. 8. 1890.

⁵⁹ Basner, Schmiedebewegung, Bd. 2, 440; StA/HH, PP V327–100, Versammlungsbericht vom 24. 9. 1895.

⁶⁰ StA/HH, PP V201, Bd. 3., Versammlungsbericht vom 15. 7. 1895.

⁶¹ StA/HH, PP V201, Bd. 3., Versammlungsbericht vom 12. 5. 1896.

⁶² Elisabeth Domansky-Davidsohn, Der Großbetrieb als Organisationsproblem des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes vor dem Ersten Weltkrieg, in: Mommsen, Arbeiterbewegung und industrieller Wandel, 95–116, hier 112.

sich nur eine Gewerkschaftsorganisation behaupten, die sozusagen deren „Spiegelbild“ darstellte. Sie mußte in der Lage sein, ihren Wirkungskreis auf Reichsebene auszudehnen und entsprechende Mittel zu mobilisieren. Durch die vom Verband der Eisenindustrie gestellten Rahmenbedingungen erfolgte also um die Jahrhundertwende in Hamburg mit einem erheblichen Vorsprung vor den anderen Hafenstädten eine Art forcierte Integration unter der Werftarbeiterschaft.

In den anderen Werftorten stellte sich der Aufbau der Industriegewerkschaft nicht mit derselben Dringlichkeit wie in Hamburg. In Bremen und Flensburg hatte sich der Centralverband der Werftarbeiter, nachdem die Bindungen zu Hamburg gelöst worden waren, faktisch in die lokale Organisation der Werftarbeiter verwandelt. Daneben existierten die Fachvereine der gelernten Metallarbeiter fort. Auf den Bremer Werften waren z. B. die Schlosser um die Jahrhundertwende noch selbständig organisiert⁶³. In Stettin überwogen nach dem gescheiterten Versuch, den Hamburger Centralverband zu etablieren, eine Vielfalt von Bildungs- und Vergnügungsvereinen, die z. T. unter dem Einfluß eines Hirsch-Dunker'schen Gewerkvereins standen⁶⁴. In Danzig und Elbing existierte eine Organisation der Werftarbeiter nicht einmal in Ansätzen⁶⁵.

Der Aufbauprozess des „organisierten Konflikts“

Der Aufschwung der Konjunktur seit 1896 und die Verabschiedung des 1. Flottengesetzes führten auf den Werften zu Angriffsstreiks, die diesmal auch von der *neuen* Arbeiterschaft getragen wurden. Stemmer, Nieter und angelehrte Schiffbauer legten wiederholt in Flensburg, Kiel und sogar in Danzig die Arbeit nieder. In Stettin versammelten sich 4000 Werftarbeiter aus Protest gegen die vielen Überstunden, die für die häufigen Unfälle und für die Verbreitung des Alkoholismus verantwortlich gemacht wurden. Den Organisationsverhältnissen in Stettin entsprechend, wurde die Versammlung von 12 Arbeiterorganisationen einberufen, darunter fünf Gewerkschaften, drei Hirsch-Dunkersche Gewerkvereine und vier lokale Vereine⁶⁶.

Angesichts der Organisationsverhältnisse in Hamburg entfaltete der Arbeitskonflikt auf den dortigen Werften eine besondere Dynamik. Ein Nieterstreik, der auf der Reierstiegwerft ausgebrochen war, entwickelte sich bald zu einer Konfrontation zwischen Arbeit und Kapital auf Stadtebene. Wenige Tage nach dem Streikausbruch beschloß die Ortsverwaltung des DMV, die Streikenden zu unterstützen und übernahm die Führung im Konflikt. Auf der Seite der Unternehmer lag die Entscheidungsbefugnis in den Händen des Vorstandes des Verbandes der Eisenindustrie. Die zentralisierte Handhabung des Konfliktes und die arbeitsorganisatorische Verflechtung zwischen Schiffbau- und Metallindustrie führten zur Stilllegung der Branche in der ganzen Stadt.

⁶³ StA/HB, 4, Nr. 665, S. 15.

⁶⁴ Ebda., S. 56. MtA/F, RM3/v10160, Brief der Stettiner Maschinenbau AG an die Kommission für die Hebung des Schiffbaus am 15. 3. 1900. *Tjard Schwarz, Ernst von Halle*, Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande, 2 Bde. (Berlin 1902) Bd. 1, 130.

⁶⁵ MtA/F, RM3/v10160, Sitzung am 12. 10. 1899 in Danzig.

⁶⁶ Hamburger Echo, Nr. 289, 10. 12. 1899 und Nr. 299, 22. 12. 1899.

Aus allen Hamburger Werftbetrieben und Metallwerkstätten schieden nach und nach Arbeitergruppen aus dem Arbeitsverhältnis aus, sei es wegen Verweigerung von Streikarbeit, wegen Arbeitsmangels oder wegen aktiver Streikbeteiligung. Die Werftbesitzer verhängten zweimal nacheinander die Aussperrung für $\frac{1}{6}$ ihrer Gesamtbelegschaft. Mitte August standen in Hamburg etwa 5000 Werftarbeiter auf der Straße. Der Streik endete in einer Sackgasse, nachdem es den Werftbesitzern gelungen war, eine ausreichende Zahl von Streikbrechern nach Hamburg zu ziehen. Ende September wurde der Konflikt schließlich durch Verhandlungen zwischen einer Arbeiterkommission und dem Verband der Eisenindustrie beigelegt, ohne daß den Streikenden wesentliche Zugeständnisse zugebilligt worden wären⁶⁷. Wohl erfuhr aber im Laufe des Konfliktes die Sektion der Werftarbeiter eine erhebliche Verstärkung. Sogar die schwer organisierbaren Platzarbeiter traten nun dem DMV bei, um Streikgelder bzw. die im Fall von „Maßregelungen“ vorgesehene Unterstützung zu erhalten. Am Ende des Streiks war die Mitgliederzahl der Sektion der Werftarbeiter von 2000 auf 3000 gestiegen⁶⁸. Die erste Streikbewegung, die nach der „historischen Niederlage“ vom Mai 1890 von den Hamburger Werftarbeitern ins Leben gerufen wurde, bestätigte die schwache Position der Arbeiter gegenüber ihrer mächtigen Gegenpartei. Dennoch verdeutlichte der Verlauf des Streiks auch die Tatsache, daß die Werftarbeiter zu einer Komponente der Gesamtarbeiterklasse auf Stadtebene geworden waren. Nicht nur war die Spaltung zwischen handwerklichen Berufen, wie den Schiffszimmerern und den neuen Arbeitergruppen des Eisenschiffbaus überwunden, sondern auch die gelernten Metallarbeiter, die in den kleinen und mittleren Betrieben beschäftigt waren, drückten ihre Solidarität mit den Streikenden aus und weigerten sich, Aufträge der Schiffbauindustrie auszuführen⁶⁹.

In den folgenden Jahren verlegte sich das Schwergewicht der Arbeitskonflikte außerhalb Hamburgs. Dadurch entstanden auch entsprechende Strukturen zur Konfliktregulierung, die zu einer immer stärkeren Vereinheitlichung und Kollektivierung der Auseinandersetzung auf Reichsebene führten.

An der Weser löste sich um die Jahrhundertwende die industrielle Eisenkonstruktion endgültig vom Holzschiffbau ab. Die 1893 gegründete Bremer Vulkan AG (ex Lange'sche Werft in Vegesack) nahm 1902 gewaltige Anlageerweiterungen vor. Die Weser AG, die größte Werft an der Weser, verlagerte 1905 ihre Anlagen nach Gröpelingen, wobei die Belegschaft von 2100 auf 4000 Mann anstieg. Die Holzwerft Tecklenborg hatte 1891 begonnen, sich im Eisenschiffbau zu versuchen und wurde 1898 mit der Absicht in eine AG umgewandelt, die Anlagen zu modernisieren und zu erweitern⁷⁰. Die Umstellung auf neue fabrikmäßige Produktionsmethoden war mit einem stärkeren Druck auf die Arbeiterschaft verbunden, der sich in offenen Konflikten entlud. Zur Stimmung auf der Weserwerft hieß es in der sozialdemokratischen Zei-

⁶⁷ Vgl. über den Verlauf des Streiks den Bericht des Polizeidirektors Roscher vom 10. 1. 1901 (StA/HH, PP, S7850-64).

⁶⁸ Vgl. StA/HH, PP V 406b-5, Bd. 1; ebda. S7850-64NA1, Bd. 2.

⁶⁹ StA/HH, PP S7850-64, Polizeibericht vom 27. 9., vom 11. 10. und vom 12. 10. 1900.

⁷⁰ G. Lehmann-Felskowski, *Der deutsche Schiffbau 1900–1906* (Berlin o.J.) 153–234.

tung „Hamburger Echo“: „Es kann doch für sie (die Direktoren, MC) nicht angenehm sein, daß die Werft als eine ‚Knochenmühle‘ von den Arbeitern bezeichnet wird wegen der intensiven Ausnützung der Arbeitskraft.“⁷¹

1903 kam es schließlich zu einem größeren Konflikt auf dem Bremer Vulkan, als die Direktion den Arbeitern verbot, einem tödlich verunglückten Kollegen das letzte Geleit zu geben⁷². Wie in Hamburg stießen auch in Bremen tradierte Sitten aus der handwerklichen Kultur und industrielle Rationalität aufeinander. Trotz des Verbotes der Direktion nahmen 700 Arbeiter am Begräbnis teil. Als Repressalie verhängte die Direktion eine mehrtägige Aussperrung⁷³. Eine zweite Aussperrung erfolgte wenige Monate später aufgrund von Differenzen, die zwischen der Direktion und mehreren Arbeiterkolonnen um die Abrechnung der Akkorde und um die Arbeitsteilung zwischen Nietern und Stemmern entstanden waren. Ähnliche Spannungen hatte bei Tecklenborg die fortdauernde hartnäckige Weigerung der Holzarbeiter verursacht, überhaupt im Akkord zu arbeiten. Während der Auseinandersetzung wurde von den Fachvereinen der Holzarbeiter für die Werftbetriebe im Wesergebiet die Sperre verhängt⁷⁴. Den Werftbesitzern erschien nun die Zeit reif, um der sich in allen Großbetrieben hinschleppenden Akkordfrage ein Ende zu setzen. Am 8.5.1903 gab der Arbeitgeberverband der Unterweserstädte folgende Erklärung ab: „In der heutigen Sitzung des Arbeitgeberverbandes, welchem sämtliche Werften und andere Großbetriebe an der Unterweser angehören, wurde beschlossen, gegen das Vorgehen der Fachvereine ... energisch Front zu machen und die vereinigten Betriebe so lange zu schließen oder einzuschränken, bis die von den verschiedenen Fachvereinen über die obengenannten beiden Werften verhängten Sperren aufgehoben sind“⁷⁵.

Wie 14 Jahre zuvor in Hamburg, bildeten sich nun auch an der Unterweser kollektive Strukturen zur Austragung von Konflikten. Die diffuse Ablehnung der Akkordarbeit und die effektive Kontrolle der Fachvereine über den Zuzug auswärtiger Arbeiter waren dafür maßgeblich gewesen. Durch das gemeinsame Vorgehen der Werftunternehmer wurde die Beilegung der Arbeitskonflikte bei Tecklenborg und dem Bremer Vulkan voneinander abhängig gemacht. Die Direktion des Bremer Vulkans drohte nun, ebenfalls ihre Gesamtbelegschaft auszusperrern, falls die Differenzen bei Tecklenborg nicht schleunigst beigelegt würden. Die Direktion der Tecklenborg'schen Werft gab ihrerseits bekannt, daß sie ihre Arbeiter so lange aussperrern würde, bis die Nieter auf der Vulkan Werft sich mit den neuen Akkordsätzen einverstanden erklärten⁷⁶. Der „kollektive Konflikt“ endete mit einer Niederlage der Arbeiter. Die Zusammenarbeit zwischen den Werftunternehmern blieb nicht auf Arbeitskonflikte beschränkt. Vielmehr zeigte sie sich darüber hinaus in festen Zusammenschlüssen und einem nach „Hamburger System“ errichteten Arbeitsnachweisbüro. Dazu Hermann Blohm:

⁷¹ Hamburger Echo, Nr. 297, 20. 12. 1902.

⁷² *Vorstand des DMV* (Hrsg.), *Der DMV im Jahre 1903. Jahr- und Handbuch für Verbandsmitglieder* (Stuttgart 1904) 56 f.

⁷³ Ebd.

⁷⁴ Hamburger Echo, Nr. 113, 16. 5. 1903; *Der DMV im Jahre 1903*, 56 f.

⁷⁵ Bruder Schmied, Nr. 20, 16. 5. 1903.

⁷⁶ Hamburger Echo, Nr. 113, 16. 5. 1903; *der DMV im Jahre 1903*, 56 f.

„Es ist ja nicht ganz uninteressant zu sehen, wie auch an der Weser die Arbeitgeber durch die Verhältnisse gezwungen sind, sich zu wehren und hierbei auch nichts Besseres in Anwendung zu bringen wissen, als was in Hamburg seit langer Zeit besteht.“⁷⁷

In den folgenden Jahren erreichten die Aussperrungen an der Weser eine neue Größenordnung. 1905 wurden aufgrund bescheidener Lohnforderungen der Kesselschmiede bei Tecklenborg und Seebeck nicht nur alle Arbeiter beider Betriebe, sondern auch die Gesamtbelegschaft des Bremer Vulkans und der Weser AG ausgesperrt⁷⁸. Zum ersten Mal richteten sich in der deutschen Schiffbauindustrie die Repressalien der Werftbesitzer gegen unbeteiligte Arbeiter fremder Betriebe, die selbst keine Forderungen gestellt hatten. In diesem Stadium der Zentralisationsprozesse wurde der Centralverband der Werftarbeiter überfordert. Da er nicht in der Lage war, allen Ausgesperrten die Unterstützung zu bezahlen, löste er sich auf, wobei die Mitglieder zum DMV übertraten⁷⁹.

Die Aussperrungstaktik der Arbeitgeber erfuhr ihren zeitweiligen Höhepunkt 1907, als anlässlich eines Schmiedestreiks auf der Weserwerft 12 000 Werft- und Metallarbeiter an der Weser ausgesperrt wurden⁸⁰. Die Gruppe Deutscher Seeschiffswerften, die innerhalb des Gesamtverbandes Deutscher Metallindustrieller (GDM) die Werftunternehmer vertrat, hatte sich darüber hinaus bereit erklärt, eine Teilaussperrung an der ganzen Nord- und Ostseeküste durchzuführen, die 40 000 Arbeiter hätte treffen sollen. Die 190 (!) Streikenden gaben nun klein bei⁸¹. Mit der Führung von Arbeitskonflikten durch die Gruppe Deutscher Seeschiffswerften wurden alle Werftarbeiter des Kaiserreichs zu potentiellen Opfern einer Aussperrung, die als Repressalie gegen einen Teilstreik verhängt werden konnte, der vielleicht in einem Hunderte von Kilometern entfernten Betrieb ausgebrochen war.

Die einzige Ausnahme bildeten dabei die Schichauer Werften in Danzig und Elbing. Angesichts der „sozialen Friedhofsruhe“, die in beiden Betrieben herrschte, verzichtete Schichau darauf, der Gruppe Deutscher Seeschiffswerften beizutreten⁸².

Nach dem Ende der Aussperrung an der Weser wurden Verhandlungen zwischen Werftbesitzern und gewerkschaftlichen Vertretungen auf nationaler Ebene in die Wege geleitet. Auf der Seite der Gewerkschaften nahmen Delegierte des DMV, des Schmiedeverbandes, des Verbandes der Schiffszimmerer und der Kupferschmiede an den Verhandlungen teil. Als handfestes Resultat wurde eine Herabsetzung der Normalarbeitszeit von 60 auf 57 Stunden pro Woche erzielt. Darüber hinaus erkannten die Vertreter der Gruppe Deutscher Seeschiffswerften das Recht auf einen angemesse-

⁷⁷ VAB&V/HH, Kasten Nr. 3, Kopierbuch Nr. 18, Brief vom 16. 5. 1903.

⁷⁸ Hamburger Echo, Nr. 145, 24. 6. 1905; Protokoll der zehnten ordentlichen Generalversammlung des Zentralverbandes aller in der Schmiederei beschäftigten Personen (Hamburg 1906) 63.

⁷⁹ *Schönböven*, Expansion und Konzentration, 363.

⁸⁰ Die Deutsche Arbeitgeber Zeitung, Nr. 15, 14. 4. 1907; Hansa, Nr. 16, 20. 4. 1907.

⁸¹ Ebda.

⁸² MtA/F, RM3/v3964, Bericht des Werftdepartements zum Streik im Schiffbaugewerbe vom 17. 8. 1910.

nen Verdienst bei Akkordarbeit und die Notwendigkeit von besseren hygienischen und Schutz-Vorrichtungen prinzipiell an⁸³.

Von den Verhandlungen hatte sich der DMV den Anfang einer rationalen Konfliktregulierung versprochen, wonach jegliche Kontroversen durch Schlichtung zwischen den anerkannten Vertretern beider sozialen Kontrahenten beigelegt werden sollten. Allerdings hielten die Arbeitskonflikte auf den Werften an. Auf den Howaldtwerken und auf der Germaniawerft⁸⁴ in Kiel brachen wiederholt Streiks aus, deren Auslöser wieder die Akkordfrage war. Bei Howaldt, wo es der Direktion gelungen war, einen „gelben“ Werkverein zu etablieren, erreichten die Streikenden sogar die Entfernung des Führers der „Gelben“ aus Kiel, was die Stellung der Freien Gewerkschaften in Kiel zusätzlich stärkte⁸⁵. Die auf zentraler Ebene geführten Verhandlungen hatten sich auch in Stettin günstig auf das Ansehen des DMV ausgewirkt. Auf dem Stettiner Vulcan stieg die Zahl der DMV-Mitglieder jetzt auf 1000 Mann⁸⁶. Ein 1908 ausgebrochener Nieterstreik zeigte allerdings, wie prekär hier die Kontrolle des DMV über seine eigene Basis war. Die Niete des Vulcan legten wiederholt die Arbeit nieder und forderten eine Erhöhung der Akkordsätze und eine Einschränkung der Überstunden⁸⁷. Nach einigen gescheiterten Schlichtungsversuchen ging die Gruppe Deutscher Seeschiffswerften zu ihrer erprobten Taktik über und ließ nach und nach nicht nur die ganze Belegschaft des Vulcan aussperren, sondern auch – in Einvernehmen mit den pommerschen Metallindustriellen – die Metallarbeiter in Stettin. Wegen der unnachgiebigen Haltung der Niete wurden daraufhin auf allen Werften des Kaiserreichs Teilaussperrungen vorgenommen. Sogar eine Teilaussperrung in der gesamten Metallindustrie wurde angedroht! Trotz des Drucks des DMV für eine sofortige Wiederaufnahme der Arbeit ging der Streik der Stettiner Niete weiter. Bezeichnenderweise solidarisierten sich selbst die Ausgesperrten aus den anderen Werftorten mit den Streikenden, so daß die Funktionäre des DMV bei der Verabschiedung von tadelnden Stellungnahmen unter sich blieben⁸⁸. Der Streik lief sich schließlich selbst tot⁸⁹.

Trotz seines zahlenmäßigen Wachstums nach den allgemeinen Verhandlungen im Jahr 1907 befand sich der DMV nun in einer schwierigen Lage. Im Lauf der Arbeitskonflikte, die abwechselnd auf fast allen Großwerften ausgebrochen waren, hatten sich in mehreren Werftorten ähnliche Strukturen gebildet wie 15 Jahre zuvor in Hamburg. Nach Bremen wurde jetzt auch in Kiel ein Arbeitsnachweisbüro nach dem „Hamburger System“ eingerichtet, während in Stettin der Vulcan nun in der Lage war, dank seiner Zugehörigkeit zum Verband der pommerschen Eisenindustriellen einen inner-

⁸³ DMV, Verwaltungsstelle Hamburg, Geschäftsbericht für das Jahr 1907 (Hamburg 1908) 7–9; *Kral*, Streik, 102.

⁸⁴ Hamburger Echo, Nr. 192, 18. 8. 1908.

⁸⁵ DMV, Verwaltungsstelle Hamburg, Geschäftsbericht für das Jahr 1908 (Hamburg 1909) 144 f.

⁸⁶ Hamburger Echo, Nr. 192, 18. 8. 1908.

⁸⁷ DMV, Verwaltungsstelle Hamburg, Geschäftsbericht für das Jahr 1908 (Hamburg 1909) 145–147.

⁸⁸ Berliner Volkszeitung, Nr. 380, 14. 8. 1908; DMV, Verwaltungsstelle Hamburg, Geschäftsbericht für das Jahr 1908, 159 f., StA/HH, PP S 15350–51, Straßenvigilanz vom 21. 8. 1908.

⁸⁹ DMV, Verwaltungsstelle Hamburg, Geschäftsbericht für das Jahr 1908, 160.

betrieblichen Teilstreik mit einer Aussperrung in der ganzen Stettiner Metallindustrie zu beantworten⁹⁰. Auch in der Gruppe Deutscher Seeschiffswerften hatte eine weitere Zentralisierung der Entscheidungsbefugnisse stattgefunden, die jeden Teilstreik in eine allgemeine Kraftprobe zwischen der Arbeiterklasse auf den Werften und dem Werftkapital verwandelte. Spätestens seit dem Nieterstreik in Stettin, als die Drohung einer Gesamtaussperrung der Metallindustrie ausgesprochen wurde, war es offensichtlich geworden, daß das Modell der Konfliktführung der Hamburger Werftbesitzer sich nun auf die übrigen Werften des Kaiserreichs (mit Ausnahme von Danzig und Elbing) ausgedehnt hatte.

Auch das Konfliktverhalten der Arbeiter auf den Werften bereitete dem DMV Sorgen. Die Arbeiter waren mehrmals gegen die Anweisungen der Organisation in den Streik getreten, und die Anlässe zur Arbeitsniederlegung bewiesen darüber hinaus eine Diskrepanz zu den Forderungen des DMV. Während die Organisation eine Regelung der Akkordarbeit durch Eintragung der Akkorde auf Zettel, eine Einschränkung der Überstunden und eine bessere Konfliktregulierung durch die Formalisierung der Rolle der Arbeiterausschüsse als Schlichtungsinstanz anstrebte, versuchten die Arbeiter, sich die Möglichkeit der Verweigerung von Überstunden und Akkordarbeit unter ungünstigen Voraussetzungen offen zu halten. Einer stärkeren Formalisierung des Arbeitsverhältnisses setzten sie die *punktuellen* Infragestellung ungünstiger Arbeitsbedingungen entgegen.

Nach dem „Schock“ des Nieterstreiks in Stettin trafen im Januar 1909 der DMV, der Verband der Kupferschmiede, der Zentralverband der Schmiede, der Zentralverband der Maler und der Fabrikarbeiterverband in Hamburg zu einer allgemeinen Konferenz der Werftarbeiter zusammen, um durch Festigung der organisierten Strukturen auf den Werften „den wilden Streiks das Wasser abzugraben“. Nun stand der DMV vor dem Problem, sein starkes organisatorisches Potential *auch* einsetzen zu müssen. Aus den Reden des Vorsitzenden des DMV, Schlicke, ließ sich die Verlegenheit entnehmen, in die der Metallarbeiterverband angesichts der glänzenden Organisationsverhältnisse auf den Werften geraten war. Schlicke versuchte nämlich, mit Hinweis auf die Schichauer Betriebe und auf die Kaiserlichen Werften (die niemals bei den Verhandlungen eine Rolle gespielt hatten!) die zahlenmäßige Stärke der Gewerkschaft herunterzuspielen⁹¹. Aus der Konferenz entstand eine Zentralwerftkommission, der die Entscheidungsbefugnis über Streiks und Lohnbewegungen auf den Werften übertragen wurde. Dieses zentrale Organisationsmodell wurde durch die Bildung von Kommissionen in allen Werftorten ergänzt, denen die Aufgabe zukam, die Tätigkeit der verschiedenen Gewerkschaften auf den Werften zu koordinieren, wobei sie allerdings keine Konflikte aus eigener Initiative eröffnen durften.

⁹⁰ Hamburger Neueste Nachrichten, Nr. 189, 12. 8. 1908.

⁹¹ Protokoll der Allgemeinen Konferenz der Werftarbeiter, 22–25. Die Vorstellung einer Gewerkschaftsbewegung, die sich weitgehend mit der Arbeiterschaft im soziologischen Sinne hätte decken sollen, um „funktionsfähig“ zu sein, war übrigens auch von Carl Legien geteilt. Vgl. Moses, Trade Unionism in Germany, Bd. 1, 160.

Die neue organisatorische Struktur bewährte sich zum ersten Mal im Jahr 1910, als nach gescheiterten Verhandlungen mit der Gruppe Deutscher Seeschiffswerften in allen Großbetrieben des Kaiserreichs (einzige übliche Ausnahme die Schichauer Betriebe) ein Gesamtstreik ausbrach⁹². Das Verallgemeinerungsniveau entsprach dem organisatorischen Potential beider Kontrahenten. Mit der Ausrufung zum Gesamtstreik der Werftarbeiter hatte sich die Waffe der Aussperrung im Bereich der Schiffbauindustrie als stumpf erwiesen. Deshalb wendete sich die Gruppe Deutscher Seeschiffswerften an den Gesamtverband Deutscher Metallindustrieller, um eine Teilaussperrung der Metallindustrie zu erzwingen⁹³. Als die Verhandlungen zwischen der Gruppe Deutscher Seeschiffswerften und dem GDM noch in Gang waren, gab der DMV bekannt, daß die Freien Gewerkschaften bereit seien, selbst einer Aussperrung von 300 000 Metallarbeitern zu begegnen⁹⁴. Die feste Haltung der Gewerkschaft beeinflusste den weiteren Verlauf der Bewegung. Die Gruppe Deutscher Seeschiffswerften stimmte Verhandlungen zu, in deren Verlauf alle Forderungen auf Anerkennung der Gewerkschaft als berechtigter Gegenpartei erfüllt wurden. Weit bescheidener fielen allerdings die materiellen Zugeständnisse an die Arbeiter aus⁹⁵. Henry Axel Bueck, einflußreicher Geschäftsführer des Centralverbandes Deutscher Industrieller, kommentierte zum Ausgang des Werftarbeiterstreiks: „Ich habe früher die Ansicht vertreten, daß auch selbst die stärksten Gewerkschaften der vereinigten Arbeitgeberchaft gegenüber nicht bestehen können. Diese Ansicht habe ich heute nicht mehr.“⁹⁶

Mit dem Streik von 1910 hatte sich auf den deutschen Werften im großen und ganzen der Prozeß der Klassenbildung im Rahmen der gewerkschaftlichen Struktur vollzogen. In den folgenden Jahren wurden wiederholte Spannungen zwischen Basis und Funktionsapparat spürbar. Das eklatanteste Beispiel war hierfür der „wilde“ Werftarbeiterstreik im Jahr 1913⁹⁷. Störungen im Verhältnis zwischen Arbeitern und Organisationen stellten allerdings den erreichten Grad im Prozeß der Klassenbildung nicht in Frage. Im Gegenteil bestätigte gerade der Verlauf des 1913er Streiks, der sich in wenigen Tagen von Hamburg auf Stettin, Kiel, Flensburg und die Werftbetriebe an der Weser *ohne* Mitwirkung der Organisation ausdehnte, daß die innerhalb der gewerkschaftlichen Organisation erfolgte Vereinheitlichung der Werftarbeiterschaft nun zu einem selbsthandelnden Faktor geworden war, der unabhängig vom Organisationsapparat existierte und sich über dessen Aktionsradius auswirkte. Die Teilstreiks, die wiederholt nach 1910 ausbrachen, zeigten ebenfalls eine neue Qualität, verglichen mit den Arbeitskonflikten, die in der Gründerzeit der deutschen Schiffbauindustrie von

⁹² *Gustav Becker*, Ein Riesenkampf auf den deutschen Seeschiffswerften (I) in: *Neue Zeit* 28 (1909–1910) 751–754.

⁹³ *Kral*, Streik, 145; *Gustav Becker*, Der Kampf auf den deutschen Seeschiffswerften (III), in: *Neue Zeit* 29 (1910/11) 196f.

⁹⁴ DMV, Geschäftsbericht für das Jahr 1910 (Stuttgart 1911) 19.

⁹⁵ MtA/F, RM3/V3964, Bericht des Werftdepartements vom 19. 12. 1910 über Streiks und Friedensschluß im Schiffbaugewerbe.

⁹⁶ *Hamburger Echo*, 10./11. 12. 1910.

⁹⁷ Vgl. zum Verlauf des Werftarbeiterstreiks im Jahr 1913 *Verbandsvorstand des Deutschen Holzarbeiterverbandes* (Hrsg.), *Der Werftstreik 1913* (Stuttgart 1913).

gelernten Minderheiten ausgefochten worden waren. Die Begrenzung des Streiks war jetzt von taktischen Erwägungen bzw. von punktueller Unzufriedenheit in einer Werkstatt, innerhalb einer Arbeiterkolonne oder in einer Berufsgruppe bedingt⁹⁸. D.h. begrenzte Konflikte waren auf den Werften nicht mehr Ausdruck eines elitären Sonderbewußtseins.

Schlußfolgerungen

Angesichts der besonderen Dynamik im Organisationsverhalten von Arbeit und Kapital erschien bald jedes andere Organisationsmodell als eine zentralisierte Industriegewerkschaft auf den Werften als ineffektiv. Es waren die von den Werftunternehmern rasch vorangetriebenen Organisationsprozesse, die die Werftarbeiter auf die Einbahnstraße zwangen, die in die Zentral-Werft-Kommission mündete. Dies wurde besonders 1905 klar, als der Centralverband der Werftarbeiter mit Mitgliedern in Bremen und Flensburg gezwungen wurde, sich aufzulösen. Auch für die Werftbesitzer bestand allerdings keine Alternative, als sich mit den Freien Gewerkschaften zu arrangieren. Versuche von Howaldt und Blohm & Voss, „gelbe“ Werkvereine hochzuzüchten, schlugen fehl⁹⁹. Die Entscheidung der Werftbesitzer, sich auf eine offensive, unnachgiebige, gegen jeden Streik der eigenen Arbeiterschaft gerichtete Strategie zu begeben, war von der schwierigen strukturellen Lage der Branche mitverursacht. In der Konstellation der wirtschaftlichen Interessengruppierungen des Kaiserreichs war die Werftindustrie ein ziemlich schwaches Glied. Sie befand sich im „Spannungsfeld“ zwischen der mächtigen Eisen- und Stahlindustrie auf der einen Seite und den Großreedereien auf der anderen Seite. Solche Kontrahenten waren durchaus in der Lage, den Werften Abnahme- bzw. Lieferbedingungen zu diktieren. Hinzu kam nach 1906 der Sparkurs des RMA, der die Möglichkeit von Extraprofiten auch für die größeren Werften erheblich einschränkte¹⁰⁰. Selbst bei Entscheidungsprozessen, die für das Weiterbestehen der Branche von erheblicher Bedeutung waren, wie z. B. der Verabschiedung des 1. Flottengesetzes, wurden Vertreter der Schiffbauindustrie nicht einmal zu Beratungen herangezogen¹⁰¹. Zu einer solchen ungünstigen Lage im Beziehungsgeflecht der Wirtschaftsgruppierungen kam eine ausgesprochene Abhängigkeit von den Arbeitskräften hinzu. Ein Drittel der Produktionskosten entfiel im Schiffbau auf die

⁹⁸ Marina Cattaruzza, Das „Hamburgische Modell“ der Beziehung zwischen Arbeit und Kapital. Organisationsprobleme und Konfliktverhalten auf den Werften 1890–1914, in: *Herzig, Arbeiter in Hamburg*, 247–259, hier 253.

⁹⁹ MtA/F RM3/v3964, Bericht des Werftdepartements vom 19. 12. 1910 über Streiks und Friedensschluß im Schiffbaugewerbe; DMV, Verwaltungsstelle Hamburg, Geschäftsbericht für das Jahr 1909 (Hamburg 1910) 32.

¹⁰⁰ Cattaruzza, *Arbeiter und Unternehmer auf den Werften*, 39–46.

¹⁰¹ Michael Epkenhans, Dokumentation: „Großindustrie und Schlachtflottenbau 1897–1914“, in: *Militärgeschichtliche Mitteilungen* 43 (1988) 65–140; *Ekkerhard Böhm*, Überseehandel und Flottenbau. Hanseatische Kaufmannschaft und deutsche Seerüstung 1879–1902 (Düsseldorf 1972) 54f.; *ders.*, Wirtschaft und Politik in Hamburg zur Zeit der Reichsgründung, in: *Zeitschrift für Hamburgische Geschichte* 64 (1978) 31–53.

Löhne¹⁰². Darüber hinaus war der Produktionsprozeß vom „Büro“ aus schwer durchschaubar und kaum von der Betriebsleitung beeinflussbar. Auf den Werften herrschte der Gruppenakkord. Danach wurde zwischen einer Arbeiterkolonne und dem entsprechenden Meister ein Teilauftrag für einen bestimmten Preis unabhängig von der erforderlichen Zeit vereinbart¹⁰³. Dieses System ließ den Arbeitern erhebliche Spielräume bei der Arbeitsverrichtung. In einer Studie über die Lohnsysteme auf den Kaiserlichen Werften wurde festgestellt: „Erfahrungsgemäß versagt selbst eine gute Aufsicht mehr oder minder, weil es auf dem Aufsichtswege außerordentlich schwierig ist, wirklich festzustellen, ob ein Arbeiter rasch oder langsam arbeitet. Mit einer Sicherheit läßt sich auf dem Aufsichtswege wohl die Güte der Arbeitsausführung feststellen, aber nicht die Intensität des Arbeiters, der Arbeitsfleiß“¹⁰⁴.

Die gnadenlose Aussperrungstaktik war im Grunde mit der Perspektive verbunden, die Intensität der Arbeit stärker unter Kontrolle zu bekommen und sie wenigstens zum Teil zu einer manipulierbaren Größe werden zu lassen. Abweichende Einschätzungen von Akkordverträgen wurden auffällig oft zum unmittelbaren Anlaß für Teil-, Regional- bzw. Gesamtaussperrungen. Für die Arbeiter war der Drang zur Organisation ebenfalls vom Anliegen bestimmt, in erster Linie die eigenen Spielräume im Rahmen des Werftbetriebs zu wahren. Zwar bestand keine Arbeitergruppe nach 1903 mehr darauf, im Tagelohn unabhängig von der Produktivität bezahlt zu werden. Dennoch stellten die Werftarbeiter weiterhin die Bedingungen, unter denen sie bereit waren, Akkordarbeit zu leisten. Dazu gehörten die Garantie eines Mindestverdienstes über dem Stundenlohn und die Möglichkeit, die Akkordsätze zu retuschieren bzw. ungünstige Akkordaufträge zu verweigern¹⁰⁵. Die Auseinandersetzung um die Akkorde, in die fast alle Arbeitergruppen verwickelt waren, wurde zu einem entscheidenden Faktor der innerbetrieblichen Vereinheitlichung. Darüber hinaus war auf den deutschen Werften das System des „Subkontrakts“, wonach der Kolonnenführer die „eigenen“ Arbeiter nach Gutdünken bezahlte, unüblich¹⁰⁶. Da die Pufferzone des Subunternehmers wegfiel, entlud sich die Unzufriedenheit um die Akkordsätze unmittelbar auf die Werftdirektion.

Neben dem Organisationsverhalten der Arbeitgeber und mit ihm eng verbunden trug also die besondere Arbeitsorganisation im Schiffbau wesentlich zu den Organisationsprozessen der Arbeiter bei. Im Zuge des Aufbaus der gewerkschaftlichen Organisation bildeten sich weitere gemeinsame Erfahrungsebenen heraus, die den Verein-

¹⁰² Otto Lienau, Verbilligung der Schiffsbauten durch Vereinfachung, Verbesserung und Beschleunigung des Arbeitsvorganges, in: Schiffbau (1913) 165–196, hier 165; Sidney Pollard, Paul Robertson, The British Shipbuilding Industry 1870–1914 (Cambridge/Mass. und London 1979) 166.

¹⁰³ Knipping, Betriebsführung, 11–13; W. Wiesinger, Betrachtungen über den Wert und die Bedeutung der Lohnformen, in: Jahrbücher der Schiffbautechnischen Gesellschaft 5 (1904) insb. 470; MtA/F, RM3/v8476, Die Lohnsysteme der Marineverwaltung (Berlin, den 25. 2. 1904).

¹⁰⁴ Die Lohnsysteme der Marineverwaltung.

¹⁰⁵ Knipping, Betriebsführung, 11–13.

¹⁰⁶ Vgl. zur Arbeitsorganisation auf den englischen Werften Alastair James Reid, The Division of Labour in the British Shipbuilding Industry 1880–1920 with Special Reference to Clydeside (Diss., Cambridge 1980).

heitlichungsprozeß zusätzlich beschleunigten: die immer breiter angelegten Aussparungen, ein tendentiell einheitlicher Arbeitsmarkt und schließlich, seit 1907, Verhandlungen auf Reichsebene. Die Aufstellung eines gemeinsamen Rahmens, in dem sich das Arbeitsverhältnis abspielen sollte, begünstigte wiederum die Klassenbildung auf überregionaler Ebene.

Freilich schritt der Prozeß der Vereinheitlichung der Arbeiterschaft mit unterschiedlichen Rhythmen und unterschiedlicher Konsequenz in den verschiedenen Werftorten voran. In Flensburg und Bremen überlebten lokale Organisationsformen länger als in Hamburg. In Stettin war das Verhältnis zur zentralisierten Gewerkschaft besonders gespannt und unstet. Erst während der Zentralverhandlungen 1907 gelang es dem DMV, sich dort gegen die Bildungs- und Vergnügungsvereine zu etablieren. Ebenfalls 1907 wurde der gelbe Werkverein auf den Howaldtwerken in Kiel weitgehend vom DMV abgedrängt. 1910 setzte schließlich die Zentral-Werft-Kommission durch, daß die „nationalen Werkvereine“ von den Gesamtverhandlungen ausgeschlossen blieben¹⁰⁷. Damit wurden die Freien Gewerkschaften von den Werftunternehmen als alleinige Vertretung der Werftarbeiterschaft anerkannt.

Es ist schwer zu beurteilen, inwieweit das Organisationsverhalten der Werftarbeiter vom Einfluß der politischen Arbeiterbewegung geprägt wurde. In den meisten Hafenstädten erhielt die Sozialdemokratie besonders viele Wählerstimmen. In Danzig und Elbing entsprach wiederum die schwache Herausbildung einer gewerkschaftlichen Vertretung den schlechten Ergebnissen der SPD bei den Wahlen¹⁰⁸. Eine starke Präsenz der Sozialdemokratie auf Stadtebene bzw. die Beteiligung an der sozialdemokratischen Gegenkultur ermunterten zweifellos die Arbeiterschaft dazu, die eigenen Interessen am Arbeitsplatz selbständig wahrzunehmen. Das *besondere Organisationsmodell*, das sich auf den Werften herauskristallisierte, war allerdings stärker von anderen Faktoren als von der sozialdemokratischen Präsenz in den Werftorten bedingt. John Breuilly hat die interessante These aufgestellt, wonach die schwache Herausbildung einer Arbeiterpartei in England vor 1914 vom Absentismus des Staates in der wirtschaftlichen und arbeitspolitischen Sphäre mitverursacht wurde¹⁰⁹. Aus einer ähnlichen Betrachtungsweise argumentierend, könnte man behaupten, daß in erster Linie die offensive Arbeitspolitik der Werftunternehmer die Werftarbeiter dazu brachte, eine zentrale umfassende gewerkschaftliche Organisation zu bilden.

Die Organisation wirkte sich vielfältig auf die Arbeitsbedingungen aus. Die gewerkschaftlichen Verhandlungen führten zweifellos zu einer tendentiellen Nivellierung der Löhne zwischen den Arbeitergruppen und zwischen den verschiedenen Werftorten. Durch die Hegemonie der Freien Gewerkschaften veränderte sich auch das Konfliktverhalten der Arbeiter auf den Werften ganz wesentlich. An die Stelle der punktuell-

¹⁰⁷ MtA/F, RM3/V3964, Bericht des Werftdepartements vom 19. 12. 1910 über Streiks und Friedensschluß im Schiffbaugewerbe.

¹⁰⁸ Gerhard A. Ritter, *Wahlgeschichtliches Arbeitsbuch* (München 1980).

¹⁰⁹ John Breuilly, Arbeiteraristokratie in Großbritannien und Deutschland. Ein Vergleich, in: Engelhardt, *Handwerker in der Industrialisierung*, 497–527, insb. 511, 521. Vgl. auch Alastair James Reid, *Politics and Economics in the Formation of the British Working Class: a Response to H. F. Moorhouse*, in: SH 3 (1978) 3.

len, spontanen Infragestellung von als ungerecht empfundenen Zuständen trat nun die penible Formalisierung des Arbeitsverhältnisses im Sinne des „konstitutionellen Fabriksystems“¹¹⁰. Im Verwaltungs-Reglement für die Ortsverwaltungen des DMV wurden die Richtlinien zur Handhabung von Arbeitskonflikten akribisch festgelegt. Jeder beabsichtigte Streik sollte demnach – über die Ortsverwaltung – der Bezirksleitung und dem Vorstand mit einer dreimonatigen Frist(!) angemeldet werden¹¹¹. Weiter hieß es: „Die Entscheidungen des Vorstandes sind unter allen Umständen für die betreffenden Mitglieder bindend; wird gegen den Beschluß des Vorstandes die Arbeit niedergelegt, so verzichten dadurch die Mitglieder auf jedwede Unterstützung.“¹¹²

Durch ihre Kontrolle über die Austragung von Arbeitskonflikten leisteten die Freien Gewerkschaften einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Stabilisierung der Beziehungen zwischen Arbeit und Kapital in der Zeit der Hochindustrialisierung: die Schiffbauindustrie lieferte dafür ein Paradebeispiel. Am Ende dieser Entwicklung wurde selbst der *gewerkschaftliche* Arbeitskampf trotz gelegentlicher Brüche (z. B. 1913) zu einer Tätigkeit, die solche Merkmale wie Nivellierung, Planbarkeit, Standardisierung und zunehmend übergreifende Ausdehnung vorzuweisen hatte, die allgemein als Kennzeichen der Moderne gelten.

¹¹⁰ Gunnar Stollberg, Die Rationalisierungsdebatte 1908–1933. Freie Gewerkschaften zwischen Mitwirkung und Gegenwehr (Frankfurt/New York 1981) 11–16. Vgl. auch Cattaruzza, Arbeiter und Unternehmer auf den Werften, 225–232.

¹¹¹ Verwaltungs-Reglement für die Ortsverwaltungen des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes (Stuttgart 1908) 196–198.

¹¹² Ebda. 199.