

## Editorial

# Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Als eines der ersten Unternehmen in Europa will Siemens ab Mai 2018 im norwegischen Trondheim Batterien für elektrische Schiffsantriebe produzieren. Geplant ist eine Investition von rund 10,5 Millionen Euro in diese neue – nebenbei bemerkt – vollautomatische! – Produktion. Siemens baute bereits mit der „Ampere“ die erste Elektrofähre der Welt in Norwegen. Im Mai 2015 in Dienst gestellt, verkehrt sie nördlich von Bergen zwischen Lavik und Oppedal.

Etliche der zigtausend Inseln in den Fjorden und vor der Küste des Landes sind, sofern bewohnt, mit Fährlinien verbunden. Auf insgesamt etwa hundert Routen werden derzeit rund 180 Fähren eingesetzt, in der Regel mit Diesel betrieben – aber sechs von ihnen fahren bereits mit Elektroantrieb. Norwegen verfolgt das ehrgeizige Ziel, alle Fährlinien komplett mit Schiffen unter E-Antrieb zu bedienen; zugleich sollen diese neuen Schiffe aber auch soweit automatisiert werden, dass ihr Personalbedarf weiter reduziert werden kann.

Zwei norwegische Unternehmen, der Rüstungskonzern Kongsberg und die Chemie- und Düngemittelfirma Yara (auch in Brunsbüttel ansässig), entwickeln ein 100-120-TEU-Containerschiff, das Chemieprodukte von Herøya/Porsgrunn zu den Häfen in Brevik und Larvik transportieren soll – autonom und mit Elektroenergie. Es könne, so heißt es, den Einsatz von mehr als 100 mit Diesel betriebenen Lkw einsparen.

Norwegens Offensive zur Elektrifizierung des Seeverkehrs – staatlich wie auch durch viele hoch subventionierte Unternehmen – ist eng verknüpft mit der Tatsache, dass das Land über erhebliche Energiereserven verfügt, aus denen der benötigte Strom produziert werden kann: Die Öl- und Gasvorräte in der Nordsee gehen zwar zurück, dafür wird Strom aus Wasserkraft in Mengen erzeugt, die den unmittelbaren Bedarf weit übersteigen.

Problematisch ist nur, dass der Weg weg von fossilen Treibstoffen immer intensiver einhergeht mit dem Verzicht auf menschliche Arbeitskraft. erinnert sei hier an aktuelle Debatten etwa in Deutschland über die so genannte Digitalisierung in Schifffahrt und maritimer

Wirtschaft. Vielleicht kann ein vergleichsweise reiches Land wie Norwegen mit seiner Sozialstruktur sich solch einen Weg leisten – das mögen andere beurteilen –, woanders ist das sozial nicht unbedingt zukunftssträftig.

**EINE GESTEUERTE FLUT VON BEGRIFFEN  
WIE „E-MOBILITÄT“ ODER  
„DIGITALISIERUNG“ SCHMUGGELT  
VISIONEN EINES WIRTSCHAFTENS OHNE  
MENSCHEN IN DIE GEHIRNE, OHNE DASS  
ES PROTESTSTÜRME AUSLÖST ODER GAR  
WIDERSTAND WECKT.**

Einen besonders faden Beigeschmack hinterlässt hier beispielsweise der Name „Siemens“. Einerseits stark engagiert im Segment „Innovation“ wie bei Entwicklung und Bau von Batterien, andererseits aktuell in den Schlagzeilen wegen geplanter Massenentlassungen infolge von Werksschließungen. Dicht gemacht werden Fabriken, deren Technik angeblich „von gestern“ ist – aber die Beschäftigten werden nicht etwa weiterqualifiziert, sondern „freigesetzt“: Batteriewerke wie in Norwegen werden mit robotisierten Produktionsstraßen ausgestattet und sollen mehr oder weniger ohne menschliche Arbeitskraft auskommen.

Ist der „arbeitende Mensch“ ein Auslaufmodell? – Nicht nur in Bereichen herkömmlicher Produktion, auch in Diskussionen über Landtransport (autonomes Fahren) oder eben über Schifffahrt und Meere schmuggelt eine gesteuerte Flut von Begriffen wie „E-Mobilität“ oder „Digitalisierung“ Visionen eines Wirtschaftens ohne Menschen in die Gehirne, ohne dass es Proteststürme auslöst oder gar Widerstand weckt.

Klar, immer wieder wird betont, es sei doch nicht schlecht, wenn unattraktive oder gar gesundheitsgefährdende Arbeit durch Maschinen und Roboter erledigt würde. Gleichzeitig wächst aber der Zugriff auf schlecht bezahlte Arbeitskräfte, sowohl in der entwickelten als auch weniger entwickelten Welt. Nicht nur in der weltweiten Schuhindustrie (siehe Seite 7 ff.) oder im Textilbereich, sondern ebenso in

anderen Sparten der Konsumgüterindustrie, in der Nahrungsmittelproduktion (etwa in der Fischerei – siehe WATERKANT 2 / 2017), der Herstellung von Maschinen, der Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen bis hin zum Transportsektor werden Löhne gedrückt (oder gar verweigert), werden Menschen versklavt, wird Arbeit verdichtet, werden gewerkschaftliche Rechte ausgehebelt – nur um anschließend hierzulande ein tolles, neues und natürlich „innovatives“ Produkt präsentieren zu können.

Dahinter steckt ein System, das menschliche Arbeitskraft nur noch dort einsetzen will, wo sie möglichst billig, ohne teure Anleitung und oft ohne Bildung „erfolgreich“ im Sinne des fiskalischen Gewinns genutzt werden kann, entkleidet von jeglicher Mitbestimmung, betrogen um gesellschaftlichen, fachlichen oder persönlichen Erkenntnisgewinn. Die Enteignung von Wissen und die Verschärfung von Ausbeutung gehen – mit Riesenschritten – Hand in Hand. Ressourcenverschwendung, millionenfache und oft unsinnige Produktion kurzlebiger Konsumgüter, deren Rohstoffe, Betriebsmittel und Halbprodukte hin und her transportiert werden, kriegerische Konflikte zur Sicherung dieses Wirtschaftens – das sollte nicht länger Gegenwart und das darf nicht Zukunft sein.

Benötigt werden Verständnis über Zusammenhänge und Auswirkungen unserer Lebensweisen sowie bewusste Teilhabe an gesellschaftlichem Austausch über Auswahl und Beschaffenheit von Produkten, über Herstellungsprozesse und Ressourcenverbrauch. Solche Teilhabe verlangt Bildung nicht nur im Sinne von Wissensakkumulation, sondern auch hinsichtlich entwickelten Sozialverhaltens. Wo anders kann – über (bessere!) Schulen hinaus – solches Wissen gewonnen und praktisch angewendet werden, wenn nicht direkt in einer von und mit Menschen sozial- und umweltverträglich gestalteten Produktion, in ihrer Planung und gesellschaftlichen Kontrolle?

Das ist doch mal ein Ziel für 2018 ff. – oder?

Peter Ullrich und Burkhard Ilschner