

Aus der Dieselgeschichten-Sammlung der Dieselpensionierten Winterthur

Eine Dieselgeschichte geschrieben von Walter Scheidegger im 2023

Vom Ausreisser zum Industriekapitän

Obwohl wir den Namen HYUNDAI täglich auf unseren Strassen sehen und in der Werbung lesen, ist uns der Mann, der hinter dem riesigen Industriekoloss steht, welcher nicht nur Autos herstellt, unbekannt.

In Korea hingegen, besonders in den verschiedenen Sparten des Hyundai Konzerns, wird immer noch mit grösster Hochachtung, ja sogar mit einer gewissen Ehrfurcht, vom „the Honorable“ gesprochen. Sein Name ist Chung Ju-Young, kurz „Tschey-way Chung“.

Der bemerkenswerte Mann, in einer Zeit von grossen Tragödien und Desastern in seinem Heimatland aufgewachsen, ist dank seiner unerschütterlichen Entschlossenheit und einem eisernen Willen, in die Geschichte des modernen Koreas eingegangen.

Trotz unzähligen Rückschlägen hat er sich immer wieder aufgerappelt und schlussendlich eines der grössten Industriereiche (Chaebols genannt) gegründet.

Natürlich haben einige Faktoren dabei mitgeholfen. So die fernöstliche Mentalität des Konfuzianismus mit ihren engen Familienbanden, verbunden mit Selbstdisziplin, sowie der akute Bedarf an Infrastrukturbauten und Konsumgütern etc., im durch den drei Jahre dauernden Koreakrieg verwüsteten Land.

Vielleicht auch die politische Kultur, die in den späteren 50-er Jahren herrschte, wo das Motto „pack an oder geh unter“ lautete. Dies, verbunden mit einer gewissen Unzimperlichkeit gegenüber der Arbeiterschaft, haben den rasanten Aufstieg Südkoreas zum asiatischen „Tigerstaat“ ermöglicht.

Das Motto des jungen Chung Ju-Young war „PACK ES AN, WENN DU ERFOLG HABEN WILLST“

CHUNG Ju-Young

- wurde am 25. November 1915 im Nordosten vom damals schon von Japan besetzten Korea geboren.
- war der älteste Sohn einer Bauernfamilie, die sich schlecht und recht über die Runden bringen konnte.

- sollte nach konfuzianischer Tradition einmal als Erstgeborener für die Familie, vor allem für die Eltern, sorgen.
- musste während der Primarschulzeit mehr Feldarbeit im väterlichen Hof verrichten, statt Schulaufgaben zu machen.
- hat sich in dieser Zeit das Wichtigste durch Lesen der lokalen Zeitungen beigebracht.
- wurde durch die Lektüre eines Romans, das erste Mal zum Ausreissen von zuhause animiert.
- machte, nachdem der Vater ihn aufgespürt hatte, noch weitere drei erfolglose Fluchtversuche.
- fand beim vierten Fluchtversuch Anstellungen als Gelegenheitsarbeiter in der Umgebung von Seoul und als Hafenarbeiter im nahegelegenen Seehafen der Hauptstadt.
- versuchte es in den 40-er Jahren unter anderem im Autoreparaturgewerbe, wo er immer wieder an den Steinen, die ihm die japanische Besatzungsmacht in den Weg legte, scheiterte.

Wie in der Übersicht erwähnt, ist J.Y. Chung etliche Male vom väterlichen Hof ausgerissen. Sein Drang nach Freiheit war so stark, dass er sogar wichtige konfuzianische Dogmen, wie die Sorgepflicht des ältesten Nachkommens, missachtete. Jedes Mal, bis auf den letzten Fluchtversuch, ist er gescheitert oder haben ihm die strengen Gesetze der japanischen Besatzer einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Einmal hat er sich als Hafenarbeiter in Incheon/Seoul durchgeschlagen, dann wieder als Erntearbeiter.

So wurden zu seiner grossen Enttäuschung der gut florierende Getreidehandel und das Getreidelagerhaus, das er betrieb, von den Japanern geschlossen und er stand als frischvermählter Ehemann wieder einmal auf der Strasse.

Seinem Naturell entsprechend, gab er nicht klein bei und eröffnete um die 1940 herum, eine Autoreparaturwerkstatt. Leider brannte diese kurz nach der Eröffnung bis auf die Grundmauern nieder und er stand wieder vor dem Ruin.

Auch gab es zu dieser Zeit viele Autoreparaturfirmen, aber Chung war clever und zielte für seinen neuen Betrieb speziell auf die reichen Autobesitzer, denen er eine schnelle und professionelle Reparatur anbot. Damit konnte er sich die Konkurrenz vom Leibe halten. Jedoch auch dieses Geschäft machten ihm die Behörden strittig und so ging das Katz- und Mausspiel bis zum Ende des Krieges im Pazifik und der Kapitulation der Japaner weiter.

Von der Geissel der japanischen Herrschaft befreit, begann sich das Blatt definitiv zu wenden. Dank guten Beziehungen zur im Land stationierten US Army und der Tatsache, dass Korea einen starken Aufholbedarf an Infrastruktur wie Strassen, Brücken, usw. hatte, sah Chung seine Chance gekommen. 1946 gründete er mit US Army Fahrzeugen eine Transportfirma, aus der die Hyundai Motor Company entstand und ein Jahr später die Hyundai Civil Engineering Co., die er gegen 1950 zur Hyundai Engineering & Construction Co. zusammenlegte.

Leider kam mit dem Koreakrieg 1950 – 1953 neues Ungemach, verbunden mit grosser Inflation und allerlei Kriegswirren, die ihn erneut in den Bankrott führten.

J.Y Chung liess sich auch davon nicht unterkriegen und seine Firma erlebte nach Kriegsende ein nie gesehenes Revival, mit Reparatur und Neubau von Strassen, Brücken, Spitätern usw.

Nun folgte der steile Aufstieg Südkoreas zur asiatischen „Tigernation“ und damit auch des Hyundai Konzerns, verbunden mit dem kometenhaften Aufschwung des Lebensweges vom Patriarchen J.Y. Chung.

Dieser Weg war gekennzeichnet von Führungspositionen in fast allen Hyundai Konzernsparten, sowie Ehrentiteln von Universitäten und Organisationen auf der ganzen Welt. Auf all diese Punkte im Detail einzugehen, würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Ein Aspekt, jedoch der die Weltgeschichte hätte verändern können, ist es aber wert, erwähnt zu erwähnen.

Seine Herkunft und die seiner Familie hat er nie vergessen. Als Zeichen seiner Verbundenheit mit Land und Familie, die teilweise immer noch im von Armut und Hunger geplagten Norden lebte, hat er, anlässlich verschiedener Besuche in den späten 90-er Jahren, insgesamt 1'000 Milchkühe über die Demarkationslinie gebracht. Auch war es sein unermüdliches Bestreben, eine Wiedervereinigung des geteilten Landes in die Wege zu leiten. Mit diesem Ziel war er auch in die Gründung einer Wiedervereinigungspartei involviert, deren Vorsitzender er war. Pläne für eine industrielle Zusammenarbeit, in Form einer gemeinsamen Industriezone im Nordwesten, ennet der Demarkationslinie, verbunden mit einem Naturpark in einer wunderschönen Gegend, sind leider an der politischen Situation gescheitert.

Natürlich gibt es um eine solche Persönlichkeit viele Anekdoten. Eine Story, die einem oft von den alten „Hyundaianern“ erzählt wird, zeugt von seiner Schlagfertigkeit und seinem Einfallsreichtum:

Nachdem eine von ihm angestrebte Zusammenarbeit mit Mitsubishi nicht zustande kam, suchte er nach einer Lösung, seinen Traum vom Schiffbau selber zu verwirklichen. So machte er sich in den 70-er Jahren auf eine „Fundrisingtour“ in Europa. Die britischen Banken waren sehr zurückhaltend, ihm das nötige Kapital für die Infrastruktur zum Schiffbau zu gewähren und verlangten nach Sicherheiten und Beweisen, dass er als asiatischer Newcomer in diesem Business in der Lage sei, so ein Unternehmen zum Erfolg zu führen.

Um die Skeptiker zu überzeugen, präsentierte er eine koreanische 500-Won Banknote, auf der ein Kriegsschiff abgebildet ist, mit dem die damalige Herrscherdynastie im 16. Jahrhundert die Seemacht aus dem Süden besiegen konnte. Das an sich hölzerne Schiff war mit einem schildkrötenähnlichen Gusseisenpanzer versehen und damit weitgehend unempfindlich gegen feindliche Geschosse.

Dies entsprach im Grunde einer Technik, die von den Seemächten, vor allen der Royal Navy, Jahrhunderte später als Panzerkreuzer (sog. „Ironclads“) zur Anwendung kam.

Damit hat er offenbar gepunktet, denn eine renommierte britische Bank gab ihm die gewünschten Kredite, damit alle Vorkehrungen, wie der Ausbau der Werft in Ulsan, um einen wichtigen Tankerauftrag vom griechischen Reeder Livarnos auszuführen, getroffen werden konnten.

Das J.Y. Chung neben Hochs auch Tiefs hinnehmen musste, beweist die Tatsache, dass er, trotz aller Berühmtheit, bei seiner Kandidatur für die Staatspräsidentschaft 1992, eine

Abfuhr hinnehmen musste. Seine Ideen, das Land wie eine Firma zu führen, fand in diesen Zeiten von vielen politischen Querelen nur ungenügend Anklang.

Dagegen konnte er sich auf die Fahnen schreiben, dass er massgeblich daran beteiligt war, dass die Olympischen Spiele 1988 in Seoul durchgeführt wurden. Als Vorstand des „olympic bid“ Komitees, dann als Chairman des Organisationsgremiums, war er eine der treibenden Kräfte, dass, trotz einigem Widerstand in der Bevölkerung, Seoul, vor dem Mitbewerber Nagoya, die Spiele zugesprochen erhielt. Viele Besucher der Spiele sahen plötzlich ein lebhaftes, wirtschaftlich prosperierendes Land und nicht mehr den Hersteller von billigen Konsumartikeln.

Naturgemäss gibt es, wo Licht ist, auch Schatten. Der enorme Aufschwung war in der Nachkriegs-Aufholleuphorie begründet, wo weder die staatliche Autorität noch das Management der Firmen zimperlich gegenüber Arbeitern und Angestellten waren. In den Firmenleitungsetagen hatten z.T. autoritäre „Seilschaften“ im Stil des damaligen Regierungschefs, das Sagen. Was sie entschieden – das galt, auch wenn dies manchmal in den Ruin führte. Zahlreiche Firmen schlossen sich in unübersichtlichen Konglomeraten (Chaebols) zusammen, die dann auch manchmal teilweise oder ganz Pleite gingen.

Nun fragt man sich, was diese Geschichte mit Sulzer, resp. mit Diesengeschichten zu tun hat?

Die Hyundai Division «Hyundai Shipbuilding and Heavy Industries» ist seit dem Bau der Werft in Ulsan, im Jahre 1972, ein Lizenznehmer für Sulzer Zweitakt-, später auch für Viertaktmotoren. Das Bauvolumen von Sulzer Motoren war in den Jahrzehnten des ausgehenden 21. Jahrhunderts beträchtlich und damit ein erheblicher Posten im Budget der Dieselabteilung. Für den Schreiber war deshalb immer klar, dass ihm damit HHI EMD (Engine & Machinery Div.) einen kleineren oder grösseren Anteil an sein Salär bezahlten.

Das kann man, glaube ich, mit Fug und Recht so sagen!

Quellen für diesen Artikel:

Das kleine Museum zum Werdegang von HHI und J.Y. Chung am Hauptsitz des Konzerns.

Erzählungen von langjährigen HHI Mitarbeitern anlässlich eines ggtl. Feierabendbiers.

Eckdaten und Jahreszahlen «The roadmap to Hyundai» von M.H. Kim (soweit nötig).

Der Verfasser Walter Scheidegger, Jahrgang 1946, war schon während seiner Lehre als Maschinenschlosser vom Dieselvirus infiziert. Deshalb betätigte er sich später als Sulzer-Monteur, heute „Service Engineer“ genannt, für Zwei- und Viertaktmotoren im In- und Ausland. Bis zum Tag, als Wärsilä das Dieselkraftwerkgeschäft in Winterthur „abklemmte“, befasste er sich als Project-Engineer und Leiter mit diversen, vielseitigen Aufgaben in dieser Sparte. Die folgenden gut zehn Jahre beschäftigte er sich in der Lizenznehmerunterstützung im Zusammenhang mit Problemen, die sich bei den neuen Zweitaktmotoren während der ersten Betriebsphasen ergaben. Walter wurde im Februar 2011 pensioniert

DPW-DG96: Walter Scheidegger –Vom Ausreisser zum Industriekapitän–1. Ausgabe 1.7.2023

W. Scheidegger Anf. April 2023