

Wildcat-Zirkular

Nr. 58 Dezember 2000

5 Mark



Cellatex / Frankreich:

Eine neue Art zu streiken?

Ölpreisblockaden:

USA / Kanada

Frankreich

UK

Wildcat-Zirkular Nr. 58

Dezember 2000

Inhalt

Editorial	1
Öl, Ausbeutung und Mobilisierungen:	
USA: Burning wheels	4
Frankreich: Mittelklasse gegen Großkapital	19
UK: Brief zu den Energiepreis-Blockaden	24
UK: Verteidigung der Brennstoff-Blockaden	34
Cellatex: 153 ArbeiterInnen verschafften sich Gehör	38
Samstagsarbeit – der alltägliche Konflikt	51
Net Slaves – (K)eine Buchbesprechung	57
Debatte: Der Rassismus existiert noch, aber er ist nicht mehr offizielle Ideologie	60

Kontakte:

Sisina, Postfach 360 527, 10975 Berlin – jaa@wildber.aball.de

Shiraz e.V., Postfach 301 206, 50782 Köln – wildcat@link-lev.de

Freunde der guten Zeit, c/o Wildcat, Postfach 306 325, 20327 Hamburg

Welt in Umwälzung, Mannheim-Ludwigshafen, suba@wildcat.rhein-neckar.de,
<http://www.rhein-neckar.de/~wildcat/>, Tel. 0621-65 77 46

Archiv: <http://www.wildcat-www.de>

Abos:

Wer an der Diskussion teilnehmen will, soll das Zirkular abonnieren. Einzelexemplar 5 DM, 6 Ausgaben 30 DM. Schriftliche Bestellungen an Shiraz e.V. und Überweisung an Shiraz e.V., Kto.-Nr. 7064-509, Postbank Köln, BLZ 370 100 50.

V.i.S.d.P.: P.Müller

Editorial

Die Bewegungen in Europa gegen die hohen Spritpreise, die im September Schlagzeilen machten, sind schon fast vergessen. Die Regierungen gaben an einigen Punkten relativ schnell nach – ohne daß sich an den Auswirkungen der hohen Ölpreise als einem allgemeinen Angriff auf die Einkommensverhältnisse der Proletarier etwas geändert hätte. In den meisten Ländern – dies gilt in besonderem Maße für Deutschland – waren die Hauptprotagonisten dieser Bewegungen der Mittelstand und Unternehmerverbände, denen selbst bei dem Gedanken mulmig wurde, die zaghaften Blockaden könnten ihnen aus dem Ruder laufen. In diesem Zirkular bringen wir einige exemplarische Untersuchungen und Einschätzungen zu diesen Bewegungen: in den USA, wo sie sich schon seit Anfang des Jahres stärker als von den ArbeiterInnen selbst getragene Aktionen entwickelten, in Frankreich und auf der britischen Insel. Für Frankreich betont Henri Simon, daß es sich im Unterschied zu früheren Blockadeaktionen von LKW-Fahrern diesmal eindeutig um die Mobilisierung einer Kapitalfraktion handelte. In dem Phänomen der schnellen europaweiten Ausbreitung dieser Aktionen sieht er aber auch einen Vorboten für neue Perspektiven von zukünftigen Arbeiterkämpfen. Die beiden Beiträge zu England betonen die starke Beteiligung der Arbeiter an den Aktionen und die erfrischende Unruhe, die angesichts der allgemeinen Lähmung des Klassenkampfes von diesen Aktionen ausging.

Daran wird klar, daß der bloße Hinweis auf die Rolle der Unternehmer in diesen Aktionen nicht ausreicht, um die Bedeutung dieser Aktionen einzuschätzen. Das Beängstigende für die Regierungen war die schnelle Ausweitung und die drohende Möglichkeit selbständiger Aktionen von Arbeiterseite. Denn auch wenn die Zugeständnisse (und in England die massive Drohung der Staatsmacht) zunächst zu einem raschen Abbruch der Mobilisierungen führten, so bleibt das Problem der hohen Ölpreise, mit denen aktuelle eine gigantische Umschichtung von proletarischem Einkommen zum Kapitalprofit stattfindet. Im September blitzte kurz auf, wie es europaweit (und darüberhinaus – gerade in Asien aber auch in Lateinamerika entzündeten sich immer wieder Auseinandersetzungen an den hohen

Energiekosten) zu einer Bewegung kommen könnte, die eine ernsthafte Bedrohung für das Kapital darstellt.

Neben diesem globalen, indirekten Angriff auf das Arbeitereinkommen entwickelt sich in diesen Tagen eine ganze Reihe von Konflikten, in denen es ganz offen um Lohnsenkungen und Vorbereitungen auf den heraufziehenden Kriseneinbruch geht:

- die dreiste, gewerkschaftlich abgeseignete Lohnkürzung um 20 Prozent für die Aushilfen bei der gelben Post, um ihr einen besseren Börsenstart zu verschaffen;
- die Aufkündigung der Weihnachtsgeldregelung für das Gebäudereinigungsgewerbe, von der zigtausend Putzfrauen und -männer betroffen sind;
- der Konflikt bei der Großwäscherei Zeba in Basel, der kurzfristig durch den mit Polizeigewalt durchgesetzten Einsatz von Streikbrechern eskalierte;
- Streikankündigungen und erste Warnstreiks aufgrund der Privatisierungen im städtischen Busverkehr (z.B. in Darmstadt und Köln);
- die Revolte der Taxifahrer in Dublin, die sich gegen die Deregulierung des Gewerbes richtet;
- Streikankündigungen der italienischen Gewerkschaften mit Hinweis auf die hohen Ölpreise, die höhere Lohnsteigerungen nötig machten;
- ein Streiktag der Lehrer an den allgemeinbildenden höheren Schulen in Österreich und Demonstration gegen das allgemeine Sparpaket der Regierung.

All diese Konflikte verlaufen im Unterschied zu den kurzen Mobilisierungen gegen die Spritpreise sehr isoliert. Sie nehmen sich gegenseitig kaum zur Kenntnis und meistens handelt es sich um kontrollierte Aktionen der Gewerkschaften. Aber angesichts der aktuellen Krisenentwicklung enthalten sie ein sehr viel größeres Potential, da sie auch Auskunft darüber geben, welche Perspektiven einer revolutionären Entwicklung sich mit dem kommenden Einbruch des kapitalistischen »Booms« verbinden. In diesem Zusammenhang erscheinen uns auch die »neuartigen« Streiks in Frankreich vom Sommer dieses Jahres bemerkenswert, auch wenn deren Einschätzung in den beiden Beiträgen in diesem Zirkular auseinandergehen. Das Auffällige an diesen Streiks, die ihren Ausgang mit dem Konflikt bei Cellatex nahmen, war die Radikalität, mit der die ArbeiterInnen die

kapitalistischen Produktionsmittel zur Waffe und zum Druckmittel machen. Unklar bleibt, wie sehr auch diese Aktionen unter gewerkschaftlicher Kontrolle blieben und ob sie den »proletarischen Gebrauch« des fixen Kapitals nur medial inszenierten oder ernstmeinten. Aber selbst wenn die pessimistischere der beiden Einschätzungen zutrifft, so haben diese Aktionen offensichtlich ein weitverbreitetes Bedürfnis nach radikalem Handeln gegen die Zumutungen und die Ausbeutung des Kapitals angesprochen, was sich an dem schnellen Aufgreifen in anderen Fabriken ablesen läßt.

Gerade heute, wo diese vielen kleinen Konflikte in der Öffentlichkeit hinter dem medialen Geschrei um Internet-Boom, Börsenkurse, Kampfhunde oder BSE verloren gehen, ist es wichtig Verbindungen zwischen ihnen herzustellen und sie zu verbreiten. Auf der globalen Ebene hat sich seit den Straßenschlachten von Seattle – und nun Prag oder Nizza – eine radikalere Mobilisierung gegen die Diktate des »Freihandels« und »Neoliberalismus« entwickelt. Aber solange es keine Verbindungen zwischen diesen neuen Mobilisierungen zu den täglichen proletarischen Kämpfen gibt, werden sie bloßes Fußvolk der neuen Retter des Kapitalismus bleiben, die mit Tobin-Tax und nationalstaatlicher Regulierung den offenen Ausbruch von Klassenkämpfen verhindern wollen. ■

Burning wheels...

Kämpfe von Truckern in Nordamerika

Im Zusammenhang mit der »Neuen Fabrik« haben wir uns auch mit der Neustrukturierung des Transportsektors auseinandergesetzt. Während der aktuelle Boom von e-commerce und Logistik meist mit dem virtuellen Kaufhaus gleichgesetzt wird, betrifft der größere Teil des Booms die Beziehungen zwischen Firmen, vor allem also den Produktionsprozeß. Die Ausweitung der gesellschaftlichen Arbeitsteilung in der Produktion setzt eine Neuorganisation des Transports und der Logistik voraus.

Dort aber, wo z.B. der Straßengütertransport in einer großräumigen regionalen Arbeitsteilung als »rollendes Fließband« in den Produktionsprozeß eingebunden ist, verändert sich auch der Charakter der Arbeit selbst. Die relativ große Autonomie der Transportarbeiter, die in der Vergangenheit einen Gutteil ihrer Stärke ausgemacht hat, wird zunehmend ausgehöhlt und beschnitten. Der per Satellit ferngesteuerte Lenkraddreher ist nicht mehr der »König der Landstraße«, ebensowenig wie der von Computer und GPS überwachte Hafenarbeiter der »King of the wharfs«. Bislang scheint es einigermaßen funktioniert zu haben, den Arbeitern und Arbeiterinnen mit Hilfe von GPS-Ortung, Mobilfunk und Internet, mit Teilzeitverträgen und aufgezwungener Selbständigkeit ihre Freiräume wegzunehmen und sie unter Kontrolle zu halten. Andererseits aber bietet diese Position am »Fließband« auch eine Stärke. Die entscheidende Frage ist für uns also, ob sich das Bewußtsein dieser Stärke durchsetzt, oder ob es den »Interessensvertretern« weiterhin gelingt, die Kämpfe abzubiegen.

Die massiv gestiegenen Ölpreise haben im amerikanischen Transportsektor seit Anfang diesen Jahres eine Reihe von Kämpfen ausgelöst. Die Informationen darüber sind eher dürftig; die Auseinandersetzungen haben nicht das Ausmaß der Auseinandersetzungen Mitte der 90er Jahre erreicht. Dennoch könnten sich hier einige Grenzen andeuten, an die die »Deregulierung« und »Globalisierung« stoßen:

a) Die Auslagerung von Teilen der Produktion und die industrielle Arbeitsteilung in Großregionen wie NAFTA, EG usw. erfordern ein billigeres und effizienteres Transportwesen. Vor diesem Hintergrund sind seit Ende der

70er Jahre die Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter massiv unter Druck gesetzt worden. Gleichzeitig kam es zu einem kontinuierlichen Anstieg der Verkehrsleistung mit einem immer höheren Bedarf an Arbeitskräften. Gerade in bezug auf Michigan (USA) und Ontario (Kanada) ist dieser Zusammenhang offensichtlich. Diese Region bildet die größte Zusammenballung an Autoindustrie in Nordamerika mit einer grenzüberschreitenden Arbeitsteilung. Z.B. hat Ford seine Motorenproduktion nach Windsor/ Ontario ausgelagert, von wo aus Werke in Ontario selbst, Detroit und Mexiko just-in-time beliefert werden. In den letzten fünf Jahren hat sich der LKW-Verkehr nach Detroit und an den naheliegenden Grenzübergängen um 68 Prozent gesteigert, auf zehn Jahre gesehen mehr als verdoppelt. Mittlerweile arbeiten mehr Menschen in Ontario in der trucking-industry als in den einzelnen Schlüsselindustrien. Um das Bild rund zu machen, ca. 30 Prozent des Warenaustausches zwischen Kanada und den USA (fast 80 Prozent davon zwischen Michigan und Ontario) machen Autos und Autoteile aus.¹

b) Die massive Ausweitung findet auf dem Rücken der dort Arbeitenden statt. In den letzten Jahren hat die Zahl der »prekären« Jobs enorm zugenommen: einmal als Teilzeitbeschäftigte, zum anderen als »Selbständige«.

Um die Bedeutung der verschiedenen Formen prekärer Arbeit zu verstehen, muß man sich klarmachen, daß sie an verschiedenen Punkten der Transportkette eingesetzt werden.

Die Just-In-Time-Produktion wird zunehmend von wenigen großen Logistikfirmen organisiert. Diese haben das Potential, Ladungen selber zu konsolidieren (zusammenzustellen und zu verpacken). Der Sektor heißt in den USA »LTL-Sektor (Less than Truckload). Dieser Bereich ist noch immer relativ stark gewerkschaftlich organisiert; die Flexibilisierung wird hier vor allem durch Teilzeitarbeit erreicht. Dagegen haben sich unter anderem die letzten großen Streiks der Teamstergewerkschaft gerichtet (zum Beispiel bei UPS 1998 und der 24-tägige Streik 1994 bei den großen Stückgutfirmen, der die Produktion in vielen Bereichen an den Rand des Zusammenbruchs brachte).

¹ Vgl. »Bridge, bad roads threaten just-in-time delivery« im *Windsor Star* vom 23.6.00 und Studie der *Ontario Trucking Association*.

Die Selbständigen tauchen im wesentlichen im sog. Truckloadsektor (TL) auf. Sie übernehmen schon fertig zusammengestellte Ladungen. Das kann die Nahverteilung von Waren sein, der Containertransport von den Häfen zu Lagerhäusern oder zwischen Eisenbahn und Lager.

Die Selbständigen waren die Träger der Kämpfe seit Mitte der 80er Jahre in den Häfen wie auch jetzt in Kanada. All diese Kämpfe haben bislang keine durchschlagenden Erfolge verbuchen können. Laut FAZ vom 24.2. ist in den USA die Meilenpauschale seit 20 Jahren (inflationbereinigt) gleichgeblieben. Viele Fahrer gleichen dies durch längere Fahrzeiten aus: Eigentlich sind nur 60 Stunden Fahrzeit an sieben aufeinander folgenden Tagen zugelassen²; tatsächlich liegt die Fahrzeit im Durchschnitt bei 65,7 Stunden. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden routinemäßig überschritten; vor Polizeikontrollen wird über Sprechfunk gewarnt, manche manipulieren ihre Fahrtenbücher. »Ich kann nicht alles im Rahmen der Gesetze machen und dabei noch Geld verdienen. Wenn ich gesetzestreu fahren würde, weißt du, wieviel Waren noch heute in den Lagerhäusern liegen würden?«, ließ sich ein 28 Jahre alter Fahrer aus Indiana jüngst im amerikanischen Fernsehen zitieren. Zwar werden derzeit sowohl die Strafen als auch die Vorschriften selbst verschärft, doch der Druck, der auf den Fahrern lastet, wird hierdurch nicht geringer.

Eine wichtige Rolle spielt dabei die Beschäftigung von Immigranten als selbständige Arbeiter. Allerdings wirft die damit verbundene Entwicklung der Prekarisierung für die Unternehmen neue Probleme auf. Neben einem allseits beklagten »drastischen Verfall der Effizienz« und den »immensen gesellschaftlichen« Kosten³ hat die Deregulierung auch die Möglichkeiten erweitert, sich die beförderten Güter selber anzueignen. Die von Clinton eingesetzte *Graham Commission* und das FBI behaupten, daß in den Häfen Südkaliforniens jährlich Güter im Wert von 360 Millionen Dollar verschwinden. Teilweise geht was durch das Durcheinander der verschiedensten Sicherheitsinstitutionen verschütt (der eine schleppt einen LKW ab, der dann von den anderen als gestohlen gesucht wird, um dann irgendwann – oder auch nie – wieder aufzutauchen); teilweise holen falsche Fahrer mit gefälschten Unterlagen Container ab. Außerdem soll es

² In Kanada sind mittlerweile 84 Stunden wöchentliche Arbeitszeit erlaubt...

³ Verkehrsunfälle, beschädigte Straßen und Luftverschmutzung sowie fehlende Einnahmen der Sozialversicherungen.

eine Unterwanderung der Hafensicherheitsguards durch Mitglieder von Streetgangs geben usw.. Jeder schneidet sich halt ein Stück vom Kuchen ab. Nicht zuletzt tauchen Schwierigkeiten auf, den Hunger nach unbegrenzt ausbeutbarer Arbeitskraft zu befriedigen. Nicht nur in Nordamerika, sondern auch in Europa kommt es mittlerweile zu einem eklatanten Mangel an Arbeitskraft. In Holland zum Beispiel können viele Speditionen ihre Aufträge nicht mehr abarbeiten, da ca. 8000 qualifizierte Fahrer fehlen. Auch in der BRD sieht die Lage nicht anders aus. Während einerseits neue Vertriebsformen, wie das »e-Commerce«, die Güterströme anwachsen ließen, droht dem Fahrpersonal eine Überalterung⁴. Diese Situation ist mit der in den USA vergleichbar. Dort wächst die Wirtschaft seit Jahren, während gleichzeitig ein großer Mangel an Fahrern herrscht. Der Mangel an Arbeitskräften äußert sich auch in einer hohen Fluktuationsrate. Die FAZ meldet in o.g. Artikel, daß die jährliche Fluktuationsrate bei vielen Speditionen in den USA bei 100 Prozent liegt. Gerade hier wollen Staat, Unternehmer und Gewerkschaften intervenieren. In Kanada haben sie eine »task-force« gegründet, um Arbeitskräfte zu rekrutieren. Nachdem die Löhne mit Hilfe der Immigranten massiv gesenkt worden sind, geht es nun darum, diese niedrigen Löhne für die »Einheimischen« durchzusetzen. Gefährlich für die Unternehmer ist aber, daß die Kämpfe der Einwanderer nicht gewerkschaftlich zu kontrollieren sind; zusätzlich haben sie sich oft andere Formen der Aneignung geschaffen. Die Repression gerät da an ihre Grenzen, wo die Kriminalisierung der z.T. Illegalen die Unternehmen von ihren Arbeitskräften abschneiden würde.

In einer Studie »Feasibility study report of the employed as a labour force resource for the trucking industry« schreibt eine Carol Cohen über

⁴ Das Bundesamt für Güterverkehr schreibt in seiner »Marktbeobachtung Güterverkehr, 1. Halbjahr 2000«: »Zwischen der Knappheit qualifizierter Kraftfahrer und den vorhandenen Berufsbedingungen im gewerblichen Güterkraftverkehr dürfte ein enger Zusammenhang bestehen. Die physischen und psychischen Belastungen der Fahrer von Lastkraftfahrzeugen haben durch die wachsende Verkehrsdichte verbunden mit steigendem Termindruck stark zugenommen. Lange Arbeitszeiten verbunden mit dem Fernbleiben von den Familien und dadurch eingeschränkte soziale Kontakte stellen eine zusätzliche Belastung dar. Außerdem werden durch personelle Einsparungen bei Auftraggebern häufig zusätzliche Nebenleistungen – wie z.B. Be- und Entladearbeiten – als eine Selbstverständlichkeit von den Kraftfahrern abverlangt. Der ursprüngliche Reiz zur Ergreifung des Kraftfahrerberufes, die relativ große persönliche Selbständigkeit, ist durch den heutigen Stand der Kommunikationstechnik verbunden mit der ständigen Kontrollmöglichkeit des Fahrpersonals weitgehend verloren gegangen.«

die Ansätze der Beteiligten, dieses Dilemma zu lösen, die Fahrer fit für die neuen Arbeitsbedingungen zu machen (allerdings auf der Ebene einer technischen Qualifizierung; die Frage der Durchsetzung, entweder Druck auf die Arbeitslosen oder Anreize, wird nur gestreift). Training in neuen Computer- und Kommunikationstechnologien, Einweisung in die neuen Trucktechniken, um reparieren zu können, Fahrunterricht und auch Training in persönlichem Auftreten, Hygiene unter den Bedingungen des »Lebens auf der Landstraße« usw..

Die Gewerkschaften, die bei dieser Entwicklung viele ihrer ehemaligen Machtbastionen räumen mußten, haben in zwei Bereichen zu reagieren versucht. Einerseits wollen sie den zunehmenden Einsatz von Teilzeitkräften im Nahverkehr wenn nicht verhindern, so doch regulieren. Auf der anderen Seite versuchen sie, sich als politische Vertreter der Selbständigen zu profilieren – mit bisher mäßigem Erfolg. Nicht allein das Gesetz erschwert diese Organisierungsbemühungen (die Anti-Trust-Laws, eine Art Kartellrecht, verbieten es Unternehmen, sich durch Zusammenschlüsse eine monopolartige Stellung auf dem Markt zu verschaffen), auch die als Selbständige beschäftigten Immigranten stellen nicht die typische Gewerkschaftsklientel dar.

Die portdriver

Die Kämpfe der selbständigen Hafen-BrummifahrerInnen reichen bis in die 80er Jahre zurück. Im *Wildcat-Zirkular* 25 findet sich die Übersetzung eines Artikels zu Los Angeles aus der »Los Angeles View«. Zusätzlich zu den dort erwähnten Streiks in Los Angeles/Long Beach gab es welche in Houston, Miami, Savannah und New Orleans.⁵ Die Erfolge sind auf den ersten Blick nicht zu sehen; die Arbeitsbedingungen sind im wesentlichen gleich geblieben und eine Organisation ist auch nicht über die Zeit geblieben. Die Bewegung vom Sommer 1999 im Nordwesten, von union-organizern begeistert gefeiert, ging an Los Angeles vorbei, obwohl hier drei Jahre zuvor 6000 Trucker den Hafen lahmgelegt hatten. Vielleicht unter anderem, weil die Trucker dort schon ihre Erfahrungen mit gewerkschaftlichen Organisierungskampagnen gesammelt hatten. Außerdem brummt der Hafen von LA ziemlich, so daß wahrscheinlich individuell auch etwas durchzusetzen ist.

⁵ »Bustling ports, suffering drivers«, Studie der AFL-CIO und des Teamster locals 174, Juli 1999.

Seit Anfang der 80er Jahre scheint der Arbeitsmarkt für Hafentrucker zunehmend von Immigranten bestimmt zu sein; in Südkalifornien vor allem von Leuten aus Mittelamerika, in Seattle heute aus der ehemaligen Sowjetunion und aus Eritrea.

Die Arbeitssituation – stundenlanges Warten an den gates der Terminals oder beim Warenempfänger – ließ neue Formen der Kommunikation entstehen und schuf die Voraussetzung für eine Organisierung. Bis Mitte der 90er Jahre gab es eine Reihe von kurzfristig organisierten Protesten und Streiks um die Frage der Wartezeiten und der steigenden Benzinnpreise. Nach außen traten Organisationen wie die Waterfront/Railway Truckers Union oder die Latin American Truckers Association auf, die allerdings das Ende der Kampagnen nicht nennenswert überlebten. Dann kam es zur Zusammenarbeit mit der CWA (Communications Workers of America, die ansonsten hauptsächlich TelefonarbeiterInnen organisiert). Die persönlichen Kontakte eines bekannten Basisaktivisten hatten dazu geführt, daß eine Reihe von Leuten ihre Hoffnung in die öffentliche Macht der Gewerkschaft setzten. 1995 und 1996 wuchs eine kleine Gruppe von etwa 15 Leute, die sich regelmäßig trafen, an, bis schließlich bis zu 1 000 Leuten auf die Versammlungen kamen. Die CWA entwickelte in der Bewegung eine doppelte Strategie. Zum einen setzte sie auf eine politische Mobilisierung zur Anerkennung des Rechtes der Selbständigen zur Organisierung. Zum anderen versuchte sie, mit der Firma Transport Maritime Association eines Donald Allan den Hafentreibern gemeinsam gegenüberzutreten. Die Fahrer sollten von der TMA als Angestellte offiziell eingestellt werden, und die würde dann ihre Dienstleistungen an die Speditionen verleasen.⁶ Ein zentralisiertes und damit rationelleres Melde- und Arbeitsverteilungssystem sollte die höheren Lohnkosten auffangen. Das ganze Projekt scheiterte jedoch daran, daß Allan natürlich ein Großteil des Geldes in die eigene Tasche steckte und zudem die Hafenfirmer nur teilweise bereit waren, mit ihm zusammenzuarbeiten.

⁶ Inwieweit in dieser Konstruktion der Status eines Selbständigen noch irgendwie erhalten geblieben wäre, weiß ich nicht.

Der einzige Erfolg des Streiks 1996 war schließlich, daß die ILWU das Recht bekam, die *intra-portdrivers* zu stellen, also die Fahrer, die Container innerhalb des Hafens von Terminal zu Terminal transportieren.⁷

Die Forderungen des Sommers '99 waren die gleichen wie damals: »Gemeinsame Entwicklung eines Arbeitsverteilungssystems mit Fahrern, Unternehmen und Regulierungsinstitutionen, um die Staus und Wartezeiten zu reduzieren und Standards und Abläufe festzulegen und damit die Sicherheit von Fahrern und anderen Verkehrsteilnehmer sowie den reibungslosen Ablauf des Güterverkehrs zu gewährleisten.«

In Vancouver blockierten 450 *portdriver* ab dem 22.7.1999 für einen Monat den gesamten Hafen. Am 17.8. bildeten in Seattle 70 Trucker (von etwa 1000) picket-lines. Drei der fünf Terminals waren für kurze Zeit blockiert. Dort streikten Hafentarbeiter der ILWU zur Unterstützung der Forderungen der Trucker. Gerichtlich wurde solch ein Solidaritätsstreik verboten, so daß die Hafentarbeiter zwar zur Arbeit zurück mußten, aber versprachen, langsam zu arbeiten. Einen Tag später blockieren große Lastzüge und LKWs den Zugang zum Hafen in Tacoma (neben Seattle).

Ende August kehren die *portdriver* in Vancouver wieder an die Arbeit zurück. Nachdem sie ein früheres Angebot der Unternehmer zurückgewiesen hatten, wird nun die Einführung von Stundenlöhnen vereinbart. Sie fangen bei 46 C-Dollar an und steigen nach 18 Monaten auf 50 C-Dollar (etwa 35 US-Dollar). Das ganze soll so funktionieren, daß die Fahrer weiter selbständig bleiben. Die Rate, die sie bislang pro Container gekriegt haben (zwischen 104 und 160 Dollar) wird festgeschrieben. Dazu wird pauschal eine Wartezeit von etwa 1,5 Stunden entgolten. Ein Bonus von 50 Dollar pro trip, wovon 35 an den Fahrer und 15 an den Subunternehmer gehen, wird gezahlt. Zusätzlich soll aus einem 250 000 Dollar-Fond der Hafenbehörde und der Terminalbetreiber den Fahrern 30 Dollar ausgezahlt werden. Für die Kunden bedeutet das, daß auf ihre Frachtraten 60 Dollar aufgeschlagen werden.⁸

⁷ Die Darstellung hier ist im wesentlichen von der ganz lesenswerten Arbeit »Organizing immigrant workers: Case studies from southern California« von R. Milkman und K. Wong von der School of public policy and social research Los Angeles. Im Internet zu haben unter www.sscnet.ucla.edu/soc/groups/ccsa/milkma-1.htm.

⁸ Siehe »Container truckers back to work«, in *trucknews*, 23.8.99.

Die andere Seite der Vereinbarung ist für die Fahrer sehr zweischneidig. Jeder Fahrer, der in Zukunft fahren will, muß eine Lizenz erwerben. Die bekommt er, wenn er einen Vertrag vorweisen kann, indem sich auch der Auftraggeber verpflichtet, die getroffenen Vereinbarungen einzuhalten. Der Fahrer muß aber auch einen tip-top LKW vorzeigen und kann bei größeren Verstößen seine Lizenz wieder verlieren. Hier entstehen für die Trucker zusätzliche Kosten, für die sie nicht bezahlt werden. Außerdem beschränkt ein solches Verfahren die Zugangsmöglichkeiten zu diesem Arbeitsmarkt, bzw. drängt Fahrer in die Schwarzarbeit.

Als letzter Punkt sollen die Schifffahrtlinien, Speditionen usw. dazu angehalten werden, länger als bisher bei der Abfertigung zu arbeiten, um den Güterverkehr reibungsloser zu gestalten. Da in vielen Zeitungsartikeln berichtet wurde, daß viele Fahrer über die mehr oder weniger häufigen work-stoppages der dazu noch »astronomisch« hoch bezahlten Hafentarbeiter ärgerlich seien, scheint es so, daß diese Stimmungsmache dazu benutzt wurde, die Hafentarbeiter unter Druck zu setzen; kaum war die Vereinbarung bezüglich der Trucker beschlossen worden, hat die B.C. Rail, ein staatliches Unternehmen, das die Vancouver Wharfs, Canadian Stevedoring und die CASCO Terminals kontrolliert, ihre Verträge mit der ILWU gekündigt.

Staatlicherseits wird an der US-Westküste ebenfalls ein Angriff gegen die im Hafen Beschäftigten geplant. Mit Verweis auf die hohe Kriminalität beraten die Hafenunternehmen mit der Graham-Kommission über ein zentrales Register aller im Hafen Arbeitenden. Sie sollen alle eine ID-Karte erhalten. Zuerst war an eine Art Führungszeugnis gedacht, das jeder beibringen sollte, aber das scheint vom Tisch zu sein. Es wurde befürchtet, daß dann nicht mehr genügend Arbeitskraft zur Verfügung stehen würde, da ein Großteil zumindest der Trucker Immigranten seien und somit fast zwangsläufig mit den Gesetzen zu tun gehabt hätten. Nun wird ein Modell favorisiert, bei dem die ID-Karten mit Fingerabdrücken versehen sein werden.

Auch in diesem Jahr gärt die Unruhe an den Häfen weiter (s.u.). In den Häfen der US-Westküste können die Trucker mit spontanen Arbeitsniederlegungen im September eine Erhöhung der Frachtraten um ca. 15 Prozent durchsetzen.

Die Kämpfe des Jahres 2000

Ausgangspunkt der neuen Kämpfe waren die massiv gestiegenen Dieselpreise, die seit letztem Jahr in einem Ausmaß gestiegen sind, wie es seit dem Golfkrieg nicht mehr passiert ist.

Miami:

Zunächst treten am 1.2. die Muldenkipper-Fahrer in den Streik. (Es geht darum, daß südlich des Hafens von Miami eine Menge Infrastruktur gebaut wird, Sumpf-Aufschüttung, Straßen etc). Ihre Forderungen sind: »Höhere Raten, niedrigere Versicherungsprämien und Anerkennung durch die broker«. Hunderte von Trucks parken an den Straßen zu den Baustellen. Diese müssen bald aufhören zu arbeiten, mangels Material. Inoffiziell wird mit den Speditionen verhandelt, am 24.2. haben sich 70 Prozent der broker zu Anhebungen der Frachtraten um 20-30 Prozent bereit erklärt (gegenüber einer ursprünglichen Forderung von 35 Prozent). Die anderen weigern sich. Die Fahrer beschließen weiterzustreiken, bis alle broker Lohnerhöhungen zugestehen. Der Streik ist zu Anfang März immer noch im Gange. Eine Straßenkreuzung ist zur Streikzentrale geworden, jeden Tag kommen die annähernd 1 100 streikenden Fahrer vorbei, es sitzen Hunderte herum und tauschen Neuigkeiten aus.

Am 8.2. streiken die *portdriver* im Hafen von Miami und blockieren die Ein- und Ausgänge zum Hafen. Port Everglades, etwas außerhalb von Miami, wird zunächst nicht direkt blockiert, der Transport der Container nach Miami herein klappt allerdings nicht mehr. Die selbständigen Fahrer organisieren den Streik selbst, auch wenn die Teamstergewerkschaft schon seit geraumer Zeit versucht, die *portdriver* zu organisieren. Es geht auch nicht nur um die Spritpreise, sondern auch darum, daß viele Fahrer von den Speditionen gezwungen werden, ihre Versicherungen über die Speditionen abzuschließen, zu höheren Preisen, als sie woanders zahlen müßten. Die meisten Fahrer sind entweder bei einer Spedition unter Vertrag (in manchen Fällen ist in diesen Verträgen festgeschrieben, daß sie nur für diese eine Spedition fahren dürfen – hier ist der Ansatzpunkt für die Gewerkschaften, juristisch die Festeinstellung zu erreichen) oder machen Tagesverträge über einen broker.

Am 22.2. bricht der Streik zusammen. Die Schiffreedereien zahlen den Speditionen höhere Raten, ein Teil davon soll bei den Fahrern ankommen, als »fuel-surcharge«, oder als generelle Anhebung der Raten. Allerdings

wird die Anhebung der Raten nur auf individueller Basis durchgesetzt; Preisabsprachen sind nach den Anti-Trust-Laws verboten, es werden Truckern Strafen angedroht.

Die Proteste gehen jedoch weiter, am 23.2. unterbrechen einige hundert Fahrer für einige Stunden ihre Arbeit und fahren im Konvoi in die Innenstadt von Miami, verursachen so lange Staus. Sie sagen, daß sie diese Form des Protestes an einigen Tagen im Monat so lange fortsetzen wollen, bis ihre Forderungen erfüllt sind. Gegenüber diesen Protesten nehmen sich die von den Teamstern organisierten Kundgebungen bescheiden aus; am 17. veranstalten sie landesweit Kundgebungen, die aber den laufenden Betrieb nicht stören sollen. Es kommen jeweils zwischen einigen Dutzend und 200 Fahrer.

Kanada

Die Benzinerhöhungen führten auch hier zu einer Reihe von Protesten. Die Strategie der Beteiligten war ziemlich klar: Die Interessenvertretungen und die Gewerkschaften wollen den Staat drängen, auf die Krise zu reagieren, indem er die Benzinsteuern für die Fahrer aussetzt, bis hin zur Forderung, die strategische Ölreserve an die Trucker zu verschleudern. Ihre Taktik ist ein Streik, daß sich die Fahrer individuell weigern, Ladung zu übernehmen. Gleichzeitig forderten sie, daß der Staat die dadurch in Ruin gegangenen Trucker mit Arbeitslosengeld unterstützen soll. Die Fahrer selber, zumindest die militanteren, wollten direkt gegen die Speditionen vorgehen und höhere Frachtraten durchsetzen. Da sie als Selbständige hohem Druck durch laufende Kosten ausgesetzt sind, ist ihnen klar, daß sie einen reinen Streik nicht lange durchhalten können. Daher gab es Bestrebungen, den Kampf durch Blockaden zu verstärken und auf eine schnelle Kraftprobe und eine schnelle Entscheidung hinzuarbeiten.

Auf Seiten der Unternehmer gibt es wohl auch zwei Fraktionen. Besonders die Großindustrie, die Autofirmen etc. gehören zu den Hardlinern, während die Speditionen eher darauf aus sind, den Konflikt beizulegen.

Einige Splitter

14.2. Oshawa (Ontario): 300 Selbständige, mobilisiert lediglich durch CB-Funk, Telefon und einige Flugblätter treffen sich im Holiday Inn. Die Versammlung will ein Fahrer leiten, dem eine Art gewerkschaftlicher Organisation vorschwebt. Ziemlich aufgeregte und böse Stimmung, die

Versammlung wird von denen dominiert, die die lokale Automobilindustrie beliefern. Sie wollen eine sofortige Erhöhung der Frachtraten, ansonsten Blockaden. Der Leiter der Versammlung möchte gerne, daß die Leute blau-rote Bänder an ihren Trucks befestigen. Und er hat die lokalen Teamsters eingeladen (die auch die Halle angemietet haben), die aber gleich zu Beginn der Versammlung niedergeschrien werden. Er meint, daß die Gewerkschaft ihre Forderungen verstehe und ihnen eine Möglichkeit bieten wolle, sich legal und formal zu organisieren. Außerdem wolle sie ihnen eine politische Lobby bieten. So recht scheint er kein Gehör zu finden, es kommen viele Zwischenrufe, wie: »We got the power right now. You guys don't have the balls any more!« (»Jetzt ist der Moment, wo wir stark sind. Ihr habt doch schon wieder die Hosen voll!«) Selbst die Organisatoren der Versammlung sind am Ende recht frustriert, einer meint, es ginge ihm nicht darum, die Straßen zu blockieren oder die »International Bridge« (damit ist wahrscheinlich die Brücke zwischen Detroit und Windsor gemeint), sondern daß die Speditionsfirmen und die selbständigen Fahrer ehrlich und fair an einem Tisch sitzen und verhandeln. Diesen Punkt scheint die Versammlung verpaßt zu haben.

Am 20.2. gibt es die nächste Versammlung im Holiday Inn, diesmal mit annähernd 1000 Truckern, plus Politikern und Medien. Erst hören alle ganz höflich den Politikern auf dem Podium zu, dann wird die Stimmung lauter, als der Cheforganisator den Politikern imponieren will und mit Aktionen droht. Eine Fraktion geht ans Mikro und verlangt daraufhin eine sofortige Abstimmung über Blockaden. Jetzt tritt die Frau eines der Organisatoren und in der Schulbehörde tätig, somit pädagogisch erfahren, auf und schafft es, »die Menge unter Kontrolle zu kriegen«. Allerdings zerstreut sich jetzt die Versammlung sehr schnell in kleine Grüppchen, die weiter diskutieren, was zu machen ist.

»By the end, it appeared Bourgoise (der »MC« der Veranstaltung) would be protesting on his own.«

In den nächsten Tagen weigern sich Fahrer der nun gegründeten National Truckers Association von Bourgoise, Ladungen auszufahren. Sie versteht sich aber nicht als Gewerkschaft, sondern als politische Interessenvertretung der unabhängigen Fahrer. Das ganze hat wohl eine ziemliche Eigendynamik: Hunderte »frustrierter« Fahrer errichten Blockaden,

fahren als Konvois mitten in die rush-hour von Toronto und verursachen »alle Art von schlechter Publicity für ihr Anliegen«.

Die NTA distanziert sich sofort von allem und jedem illegalen Protest. Sie schaffen es immerhin, am 24.2. in Pickering/Ontario, auf einem Parkplatz eine Versammlung mit 2000 Fahrern zusammenzukriegen.

Währenddessen fahren am 21.2. ab 17.00 Uhr Hunderte Trucks nach Toronto rein und »verwandeln Torontos Hauptverkehrsstraße für eine Nacht in einen Parkplatz«. Es kommt zu Verhaftungen wegen »gefährlichem Fahren« (Schritttempo kann auch gefährlich sein).

Am 24.2. will eine Gruppe von Truckern das General Motors Werk in Oshawa umzingeln und lahmlegen. Die NTA und die Canadian Autoworker schaffen es, das zu verhindern. Sie haben mit GM ein stillschweigendes Abkommen geschlossen, daß GM die Gruppe unterstützt, dafür keine Produktionsunterbrechungen stattfinden. Statt dessen kommt es außerhalb des Werks zu einer Kundgebung von 100 Truckern.

Auf der anderen Seite der Stadt umzingeln zwei Dutzend Fahrer ein Fordwerk. Allerdings kommt es auch hier nicht zu Produktionsausfällen. Auf dem Höhepunkt der Proteste legen ca. 4000 der etwa 20 000 Selbstständigen in Ontario die Arbeit nieder. In Quebec wird die Kreuzung der Highways 309 und 50 blockiert.

18.2.00: Trucker im Gatineau-Gebiet beginnen einen wildcat-Streik, blockieren Highways und Straßen zu Industriegebieten. Anders als bei den Aktionen letzter Woche, die von der Confederation des Syndicats Nationaux organisiert waren, ist diese Aktion von einzelnen Fahrern initiiert worden.

Am 24.2. bricht in Gatineau die Müllsammlung zusammen, seit dem 18.2. arbeitet eine Papierfabrik mit 6-700 Arbeiter nicht mehr. Auch Fischhändler gammelt langsam der Fisch weg.

Nova Scotia

Seit dem 13.2. blockieren LKW-Fahrer das zentrale (Streu-) Salzlager in Nova Scotia. Sie werden meist über eine Trucking Association of Nova Scotia (TANS) vermittelt und verlangen von der Regierung einen Ausgleich für die höheren Spritkosten. Nach zehn Tagen setzt die Provinzregierung Streikbrecher ein und bemüht sich vor Gericht um ein Verbot des Streiks. Angeblich ist die Sicherheit auf den winterlichen Straßen gewähr-

leistet... Die TANS, die wohl bisher auch als Kooperative zur Arbeitsverteilung funktioniert hat, wird von der Auftragsvergabe ausgeschlossen. Schließlich wird die Behinderung der Streikbrecher mit Gefängnis bedroht. Am 21.2. blockieren für zwei Tage 400 Trucks den Highway 104 in beiden Richtungen. Sie lassen lediglich medizinische Güter durch. Die Provinzregierung von Nova Scotia bemüht sich um einen Gerichtsbeschuß, um die Blockaden gewaltsam räumen zu lassen. Sie beschuldigt die TANS, die Blockaden organisiert zu haben. Der Verein weist das von sich. Daß ihr Vorsitzender als Sprecher der Streikenden auftrete, tue er nicht als Vorsitzender, sondern als individueller Fahrer. Erst der Transportminister von New Brunswick schafft es, die Fahrer zum Einlenken zu bewegen. Dutzende Trucks blockieren, aus Solidarität mit den Aktionen in Neubraunschweig und Neuschottland, in Neufundland bei St. John die Highways. Vereinzelt werden Trucks daran gehindert aufzutanken.

New Castle

Nachdem schon im letzten Mai »french-style« Blockaden die Stadt für zwei Tage lahmgelegt hatten, gibt es am 24.2. ein Treffen von Truckern und Bauern, die sich mit den Truckern solidarisieren. Erst einmal wird nur gedroht.

Westlich von London (zwischen Toronto und Detroit) fährt ein Konvoi im Schrittempo den Highway lang und an einer Fordfabrik vorbei. Per CB Funk wird überlegt, ob es Aktionen geben soll, aber die Polizei verhindert, daß die Zulieferung des Werks gestoppt wird. Anschließend fahren die Trucks zum gemeinsamen Tanken. Jeder tankt ein paar Tropfen, der Verkehr wird gestoppt und die Trucker treffen sich auf dem Parkplatz. Bis Ende Februar scheint sich diese Taktik ausgeweitet zu haben, am 1.3. wird gemeldet, daß im Großraum Toronto der Sprit knapp wird. Nach den Straßenblockaden haben sich die Trucker darauf verlegt, die Spritverteilzentren zu behindern. Um Toronto gibt es sieben, von hier wird die Belieferung der Tankstellen nicht ganz gestoppt, aber behindert. An die 40 Shelltanken sind komplett trocken.

Zu guter Letzt immer wieder Aufrufe der NTA und anderer Associationen, die Proteste einzustellen; sie seien ganz nah an einer Lösung dran und wollten das nicht gefährdet wissen.

Der Herbst 2000

Unter dem Eindruck der Septemberproteste in Europa steigt auch in Kanada erneut der Druck der Basis.

Die Regierung lädt ab September zu einem Runden Tisch, bestehend aus Regierungsvertretern, Verladern, Speditionsverbänden und der NTA als Vertreterin der Selbständigen. Sie vereinbaren ein Übereinkommen über Kompensation für die gestiegenen Spritpreise. Auf der Basis der Preise vom Januar soll es eine 8,9-prozentige Frachtratenerhöhung geben, plus 14 Cent/Meile für die meisten Trucker. Dieses Übereinkommen ist allerdings nicht viel mehr als eine Absichtserklärung. Die großen Unternehmen wollen darauf bestehen, daß es kollektive Abmachungen mit Selbständigen nicht geben kann (da sie ja Unternehmer seien), während die Basis der Selbständigen den Vertreter der NTA am 13.10. zum Rücktritt zwingt; zum einen ist keine gesetzlich einklagbare Vorschrift erlassen worden, und zum anderen ist die Bezahlungsweise der Selbständigen sehr unterschiedlich (Bezahlung pro Entfernung, pro Tonne, Festsatz...).

Nachdem sich die NTA von den Gesprächen zurückgezogen hat, kommt es in der Region von Toronto zu diversen Blockaden von Highways, einem Terminal von Ryder (große Logistikfirma), einer Chryslerfabrik und verschiedenen Kiesgruben. Es erscheint offensichtlich, daß die Führung der NTA Teile der Mitgliedschaft nicht so recht unter Kontrolle hat.

In Montreal eskaliert seit Ende Oktober der Streit um die Arbeitsbedingungen an der Frage der Anerkennung kollektiver Abmachungen auch für Selbständige. Im Hafen und an den Intermodalen Eisenbahnterminals [Umladung von der Bahn auf LKWs] arbeiten ca. 60 Prozent Selbständige. Die Stundenlöhne reichen von 7,5 C\$ für Festangestellte bis zu ca. 30 C\$, bzw. einer Pauschale, für Selbständige.

Die Arbeiter versuchen nun, sich unter dem Mantel des Syndicat National du Transport Routier (SNTR) zusammenzuschließen und verlangen kollektive Arbeitsverträge. Die Auftraggeber, etwa 40 Firmen, verweigern dies. Seit dem 23.10. wird der Hafen von Montreal nahezu stillgelegt. Die Unternehmer sprechen Anfang November bereits von 800 Mio. C\$ Verlust und hunderten Arbeitern, die Kurzarbeit machten oder von Entlassung bedroht seien. (Die Teamstergewerkschaft organisiert derweil die Streikbrecher, da sie die SNTR nicht anerkennt...). Ein Gesetz

wird erlassen, das die Trucker bei Androhung horrender Strafen zwingen soll, den »freien Fluß der Waren« nicht mehr zu behindern.

Am 3.11. wird ein Streikbrecher in seinem Truck niedergeschossen; allerdings bleibt unklar, ob dies einen anderen Hintergrund hat und nur zur Aufheizung der Stimmung verbreitet wird, oder ob es wirklich zornige Streikposten waren. Mitte November werden mehrere Trucker wegen der Schießerei, Sachbeschädigungen und Bedrohungen von Chefs festgenommen. Die Repression führt ab diesem Zeitpunkt zum Zusammenbruch des Streiks.

Als Ergebnis dieser Kämpfe bleibt festzuhalten:

a) Sie werden für die kapitalistische Produktion schnell gefährlich. Die Reaktion der Unternehmer war kompromißlos, die Trucker konnten keine konkreten Ergebnisse oder Erfolge erzielen. Ende November wurde auch in Vancouver das Abkommen vom letzten Jahr durch die Unternehmer gekündigt.

b) In den Kämpfen zeigt sich eine politische Schwäche. Warum die Kämpfe keine konkreten Verbesserungen erreichen konnten, können wir von hier aus nicht genau beurteilen. Möglicherweise spielt die hohe Fluktuation und die »ethnische« Spaltung unter den Fahrern eine Rolle; in Kanada arbeiten sehr viele Polen und Inder als Trucker.

c) Die anfänglichen Hoffnungen und Illusionen, der Staat werde zugunsten der Arbeiter eingreifen, hat sich schnell zerschlagen. Der Rücktritt des Vorsitzenden der NTA wurde mit mangelnder Unterstützung der Basis für die Politik der NTA begründet. Die National Trucker Association steht für den Versuch, durch politische Lobbyarbeit eine Entschärfung der Situation herbeizuführen. In den Kämpfen in Montreal tauchte kein einziges Mal die Forderung nach Steuersenkungen oder staatlicher Regulierung auf. Denkbar ist, daß gerade die politische Schwäche die reformistischen Illusionen zerstört hat. Denn ähnlich wie z.B. im Oktober in den niederländischen Häfen werden alle Erleichterungen, die der Staat »gewährt«, sofort von den Unternehmern kassiert; d.h. durch die staatlichen Maßnahmen werden nicht die Löhne verbessert, sondern die Profite subventioniert. Es bleibt zu fragen, inwieweit dieser Mechanismus auch für das schnelle Abflauen der Bewegung in Europa verantwortlich ist. ■

Ein innerkapitalistischer Konflikt: Mittelklasse gegen Großkapital

Henri Simon (Echange et Mouvement) zu den

Blockadeaktionen gegen die hohen Benzinpreise in Frankreich

Beunruhigende Kämpfe von LKW-Fahrern gab es im September zunächst in Frankreich und daraufhin in einigen anderen Ländern der EU. Sie blockierten Autobahnen, Hauptstraßen und die Zufahrten zu Raffinerien und Öldepots. In einigen Regionen dieser Länder führte das zu Versorgungsengpässen und zu wirtschaftlichen Beeinträchtigungen. Gleichzeitig wurde damit die Verletzlichkeit der kapitalistischen Wirtschaft aufgezeigt, die eine winzige Minderheit entschlossener Leute zum Stillstand bringen konnte.

Den Anfang nahmen diese Kämpfe gegen die Auswirkungen des steilen Anstiegs der Spritpreise (Diesel und die verschiedenen Sorten Benzin) in Frankreich. Zuerst blockieren die Seeleute die Zufahrten einiger französischer Häfen, doch die Hauptaktion kam kurz hinterher von den Transportunternehmern. Andere Berufsgruppen folgten ihnen bzw. schlossen sich ihnen an, die auch Autos oder Lieferwagen für ihre geschäftlichen Aktivitäten benutzen. Es war die vierte derartige Blockadeaktion in ganz Frankreich in weniger als zehn Jahren: Juni/Juli 1992, November 1996, November 1997 und September 2000. Einerseits weisen diese Aktionen Gemeinsamkeiten auf; z.B. zielen sie darauf ab, den Straßenverkehr (und manchmal auch den auf der Schiene) und damit den Transport von Gütern lahmzulegen, mit schnell einsetzenden drastischen Folgen für die kapitalistische Wirtschaft, besonders seit der allgemeinen Entwicklung von »Just-In-Time«-Produktion und -Distribution. Andererseits unterscheiden sie sich völlig in Hinsicht auf die beteiligten Akteure und deren Forderungen.

Die ersten Blockadeaktionen [1992 – siehe *Wildcat Nr. 60*] waren eine Reaktion auf die Verschärfung der Strafen für Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung. Diese betraf direkt die LKW-Fahrer (die ihre Arbeit oft nur durchführen können, wenn sie gegen alle möglichen Regeln verstoßen) sowie die Transportunternehmer (zum einen die, die ihren eigenen LKW fahren, zum anderen Firmen, die ihre Fahrer zwingen, bei Verstößen gegen

die Verkehrsregeln bis an die Grenze zu gehen). In dieser ersten Reihe von Aktionen konnten wir also sehen, wie sich auf unübliche Weise Lohnarbeiter und alle möglichen Arten von Transportunternehmern in einem gemeinsamen Kampf zusammenschlossen.

Die zweite und dritte Welle von Aktionen [1996 und 1997 – siehe *Wildcat-Zirkular Nr. 33*] waren klassische Klassenkämpfe von Arbeitern, d.h. angestellten LKW-Fahrern, die auf bessere Arbeitsbedingungen abzielten (bei Löhnen, Arbeitszeit, z.B. Lade- und Entladezeiten, Übernachtungen unterwegs usw., ganz allgemein ging es darum, den Druck durch den Arbeitsrhythmus zu reduzieren). Der zweite Kampf war eine Art wildcat-Streik mit einer starken Kontrolle seitens der Basis. Er endete mit einem Abkommen zwischen den Gewerkschaften, der Regierung und den Verbänden der Bosse, das mehr Versprechen enthielt als wirkliche Errungenschaften. Obwohl die Forderungen nicht alle erfüllt worden waren, endete der Streik mit Verwirrung (das war der Zweck dieses unbefriedigenden Abkommens). Die »Versprechen« wurden dermaßen unzureichend umgesetzt, daß ein weiterer wildcat-Streik kurz vor dem Ausbruch stand. Er wurde durch die Organisation eines wohl kontrollierten Streiks der Gewerkschaften verhindert. Erst der dritte Streik brachte einige Ergebnisse, aber auch sehr widersprüchlich. Die Arbeitsbedingungen der angestellten LKW-Fahrer wurden leicht verbessert, aber sie bleiben sehr hart und an der Grenze der Gesetzesverstöße.

Der letzte, der aktuelle Kampf war ein reiner Transportunternehmerkampf, von großen Firmen bis hin zu individuellen Gewerbetreibenden (die manchmal nur einen einzigen LKW besitzen). Der unmittelbare Grund war der steile Anstieg der Spritpreise (wir werden sehen, daß der Kampf vielleicht auch einen politischen Hintergrund hatte), der das oft schwierige Gleichgewicht eines Gewerbes mit starkem Wettbewerb leicht destabilisierte. Natürlich zielte dieser Kampf darauf ab, die Produktionskosten zu senken und/oder etwas finanzielle Hilfe vom Staat zu bekommen, da 80 Prozent des Spritpreises an das Finanzamt geht (eine etwas widersprüchliche Haltung, da die Transportunternehmer im Straßenverkehr für den »freien Wettbewerb« eintreten und staatliche Regulierungen aufs schärfste bekämpfen). Diese Forderungen gingen alle möglichen Arten von Arbeitern – Lohnarbeitern – nichts an. Ein kleiner Boss, der einen seiner LKW zur Blockade gefahren hatte, konnte damit angeben, »seine« Fahrer arbei-

teten für ihn mit seinen anderen LKW, während er an der Barrikade stand, so verliere er kein Geld.

Über diese allgemeinen Erklärungen hinaus müssen wir die Struktur des Straßenverkehrsgewerbes betrachten und im Unterschied zur üblichen Wahrnehmung sehen, daß das Kapital keineswegs homogen ist. Sogar wenn es entsprechend den allgemeinen Tendenzen seiner Gesamtinteressen handelt, kann es innere Konflikte zwischen den verschiedenen Schichten der kapitalistischen Klasse geben. Dies wird offenbar, wenn wir uns die besondere Situation der Transportunternehmer in Frankreich ansehen (die Zahlen sind von 1992, aber daran dürfte sich nicht viel geändert haben). Von 36 000 Transportunternehmern besaßen 42 Prozent (15 000) nur einen LKW, den sie als selbständige Gewerbetreibende selbst fahren; sie stehen für etwa 10 Prozent des Gütertransportmarktes auf der Straße. 44 Prozent (15 600) sind kleine Firmen mit weniger als zehn angestellten Fahrern und halten etwa 17 Prozent des Marktes. 12 Prozent (4300) haben zwischen zehn und fünfzig Beschäftigte und 40 Prozent des Marktes. 1,7 Prozent (612) haben zwischen 50 und 200 Beschäftigte mit 22 Prozent des Marktes, und nur 0,2 Prozent (72) haben mehr als 200 Beschäftigte und 11 Prozent des Marktes. So liegt also die Verteilung des Marktes zwischen Firmen mit mehr und denen mit weniger als zehn Fahrern bei drei Viertel für die größeren Firmen und ein Viertel für die kleinsten.

Es würde zu lange dauern zu erklären, wie diese Spaltungen im Detail funktionieren, aber die unterschiedlichen Interessen dieser verschiedenen Transportunternehmer konkretisieren sich in der Tatsache, daß es zwei Unternehmensverbände gibt. UNOSTRA für die Selbständigen und die kleinen Firmen, FNTR für die größten. Oft stecken die kleinen Transportunternehmen in der Klemme zwischen der Notwendigkeit, Fracht zu bekommen (oft zu jeglichen Bedingungen und damit mit dem geringsten Spielraum bei Preis und Frist) und ihren nicht weiter abzusenkenden Kosten (Rückzahlung hoher Kredite vom Kauf der LKW, Reparaturen, Sprit, Löhne, Steuern). Sind sie selbständig und fahren ihren eigenen LKW, gleichen sie das mit Mehrarbeit aus. Beuten sie Arbeiter aus, so zwingen sie denen, oft unter sehr paternalistischen Bedingungen, dieselbe Mehrarbeit auf. Und beide verletzen andauernd entweder freiwillig oder gezwungenermaßen sämtliche Regulierungen der Arbeitsbedingungen bzw. des Straßenverkehrs. Für einige dieser Transportunternehmer bedeutet dieser starke Anstieg der Spritpreise also den Bankrott. Die großen

Transportunternehmen benutzen die kleinen auf widersprüchliche Weise: einerseits schieben sie oft die schlechteren Transporte den Subfirmen zu, andererseits sahen die kleinen Firmen oder Selbständigen einen Teil der Transporte ab und drücken dadurch auf die Preise. Die großen Firmen könnten versuchen die kleinen loszuwerden, doch sie benutzen sie, um ihre eigenen Fahrer auszubeuten.

Die Probleme mit diesen Mittelklasse-Transportunternehmern sind genau dieselben – mit einigen Besonderheiten – wie bei sehr vielen Selbständigen oder kleinen Firmen: Fischer, Taxis, Rettungswagen, Bauern usw., eine Kategorie etwas marginaler Gewerbe. Sie alle sind oft – obwohl juristisch gesehen »unabhängig« – völlig abhängig von großen Organisationen oder Firmen, die ihnen all die strengen Bedingungen von Subfirmen oder dergleichen aufzwingen. Wenn diese Art Gewerbetreibende vollzählig an den Blockaden teilnahm, ist das kein Zufall.

Ihre Stärke kam für kurze Zeit von den Transportunternehmen, und als die FNTR, der Verband der großen Firmen, die Blockaden auflöste, hatte ihr Radikalismus keine Auswirkungen mehr, und sie mußten ihre Aktionen einstellen.

Das Ende dieser Aktionen zeigt wiederum die eben aufgezeigten Interessensunterschiede zwischen dem großen Kapital und dieser Mittelklasse von Gewerbetreibenden. Die FNTR erreichte ein Abkommen mit der Regierung über den Spritpreis (die Schiffer hatten vorher ein anderes Abkommen erzielt, das die Transportunternehmen mit dazu brachte, ihre Aktionen zu beginnen). Der andere Verband, die UNOSTRA, weigerte sich, das Abkommen anzuerkennen, da es den kleinen Transportunternehmen praktisch nichts brachte. Ihre Position wurde von einigen Mitgliedern der FNTR geteilt, die das Abkommen als Verrat betrachteten. Die Blockaden wurden jedoch aufgehoben, aber nicht sofort, sondern mit Problemen während einiger Tage, als noch andere Kategorien von Gewerbetreibenden (auf dem Bau usw.) der Aktion neues Leben einzuhauchen versuchten (in einigen Städten auf dem Land hatten sie einige Tage lang Erfolg). Der Hauptverband der Bosse MEDEF hatte wegen der Störung der Wirtschaft gegen die Blockaden protestiert, und die FNTR disziplinierte ihre rebellischen Mitglieder, indem sie 15 ihrer Zweigorganisationen in verschiedenen Departements (Verwaltungsdistrikte in Frankreich) auflöste.

Der politische Hintergrund kann auf zwei Ebenen gesehen werden:

* In der Europäischen Gemeinschaft kann der Spritpreis zusammen mit dem starken Dollar als einer der vielen Versuche der USA gesehen werden, die Entwicklung einer starken wirtschaftlichen Einheit in Europa abzubremsen, die in der Lage wäre, der Macht der USA etwas entgegenzusetzen. Dies könnte erklären, warum die verschiedenen europäischen Regierungen und der Unternehmerverband in Frankreich dieser Aktion einer Mittelklasse, deren ökonomische Bedeutung eher marginal ist, feindlich gegenüberstanden.

* In Frankreich, das gegenwärtig von der sozialistischen Partei regiert wird und wo in den nächsten zwei Jahren Kommunal- und Parlamentswahlen stattfinden, war die Gelegenheit günstig, die Durchsetzung von Zugeständnissen zu versuchen. Aber wir müssen auch in Betracht ziehen, daß in Frankreich seit mehr als zehn Jahren in allen möglichen gesellschaftlichen Verhältnissen die üblichen Vermittlungen praktisch wirkungslos geworden sind. Es gibt eine allgemeine Unzufriedenheit mit der Politik, und um etwas Druck aufzubauen und Aufmerksamkeit zu erhalten – egal für welche Forderungen –, bedient man sich irgendeiner gewaltsamen, illegalen Aktion (Besetzungen, Blockaden, große Demonstrationen, manchmal gewalttätig usw.). Die Aktion der Transportunternehmer lag also mehr oder weniger auf einer Linie mit der allgemeinen Tendenz der Gesellschaft, auch wenn es nur um die Verteidigung ihrer besonderen Klasseninteressen ging.

All das gilt für Frankreich, das offensichtlich zum Vorbild für andere europäische Länder wurde (England, Deutschland, Belgien, Spanien, Schweden usw.). Alle Regierungen dieser Länder (besonders der Labour-Politiker Tony Blair) beschuldigten die Regierung Frankreichs, »der Straße« nachgegeben zu haben und damit dieselbe Kategorie von Gewerbetreibenden in anderen Ländern ermutigt zu haben, dieselbe Art von Aktion zu starten, um dasselbe zu erreichen. Selbst wenn es hier um eine andere Klasse geht als die Arbeiterklasse, oft um Ausbeuter der Arbeiter, so ist es doch von Bedeutung zu sehen, wie sich solch eine Aktion spontan auf europäischer Ebene verbreitet, ohne Koordinierung durch eine Organisation (und sogar gegen die Verbände der Transportunternehmer). Dies könnte die Tendenz zu einer internationalen Entwicklung der Kämpfe widerspiegeln, die in Zukunft auch in den Kämpfen der Arbeiter zu sehen sein könnte. ■

Brief zu den Energiepreis-Blockaden auf der Insel

Es kam wie aus heiterem Himmel: Anfang September 2000, Trucker und Kleinbauern auf den Autobahnen und rings um die Ö raffinerien, ein plötzlicher Ausbruch direkter Aktion in Schottland, Wales und England. Nach den 1990ern – den schlimmsten Jahren, was Industriearbeiterstreiks bzw. städtische *riots* betrifft, die diese Inseln seit Jahrhunderten erlebt hatten – passierte endlich etwas. Und dieses »etwas«, das die Leute überall in ihrer eigenen Wahrnehmung der Geschehnisse spürten, begann wiederum, den sich wandelnden Charakter dieser unausgegorenen Proteste zu verändern. Die Dinge begannen sich überraschend positiv zu entwickeln.

Das alles paßte nicht in die bekannten Schubladen, und daran störten sich diejenigen, die auf klare gesellschaftliche Paradigmen stehen, von denen aus man mit Beleidigungen um sich werfen kann: »kleinbürgerliche Unternehmer«, »kleine Geschäftsleute«, »anti-ökologische Dickschädel« usw.. Obwohl es in Wirklichkeit mehr als Beleidigungen waren, das war schon Müllentsorgung. Entweder waren sie rechte französische Poujadisten – die faschistisch angehauchten kleinen Geschäftsleute und so – von Mitte der 50er; oder sie waren wie die chilenischen LKW-Fahrer, die beim Sturz Allendes halfen und die Militärdiktatur Pinochets an die Macht brachten. Im wesentlichen waren sie dumpfe, blöde, Banner mit dem Heiligen Georg herumschwenkende, asylantenklatschende, antigewerkschaftliche, habgierige, den Planeten verschmutzende Tiere – Steve Bell, der Schoßlinke des *Guardian*, der sich seine Sporen damit verdient hatte, Majors Tory-Jahre in Satire zu fassen, porträtierte sie am deutlichsten. Die traditionell rechte Presse dagegen unterstützte die Protestler – *Daily Mail*, *Daily Express*, *Daily Telegraph*, *The Times* und die *Sun*; nachdem sie die französischen Aktionen der Woche zuvor noch als typisch gallische Exzesse verdammt hatten, die wohl als Züchtigung eine Neuauflage im Stile Waterloos erforderten. Typischer Opportunismus machte sich hier breit, denn als die Ereignisse dann außer Kontrolle zu geraten drohten, wurden sie entschieden nervöser bei der Aufrechterhaltung ihrer gutbürgerlichen Interpretation der Rebellion.

Hinter dem ganzen Müll verbarg sich jedoch ein altbekanntes Thema der englischen Gesellschaft: Handarbeiter gehören zu den untersten der Unteren, und sie machen solche Jobs nur, weil es ihnen für andere an der nötigen Intelligenz mangelt. In Frankreich, Amerika oder Deutschland findet man diese Haltung nicht so häufig. Doch hier stellt das immer noch eine Markierung dar in der unglaublichen Klassenvoreingenommenheit und Starrheit, die auch dann weitergilt, wenn du genügend Kohle gemacht hast, um deine eigene Karre zu kaufen, und auf der Leiter ein Stück nach oben geklettert bist auf die Sprosse des »kleinen Geschäftsmannes«. Du bleibst trotzdem nichts weiter als ein »Ladenschwengel«. Na super!

Wie dem auch sei, laßt uns etwas Abstand gewinnen und einige harte – sehr harte – Tatsachen betrachten. Die enorme Niederlage der Arbeiterklasse hier, und unter den bitteren und oft gewalttätigen Auseinandersetzungen der 1980er, einschließlich der städtischen Aufstände, ganz entscheidend die Zerschlagung der Bergarbeiter 1984/85, sollte riesige internationale Auswirkungen haben, insbesondere die räuberische Entstaatlichung der russischen und osteuropäischen Wirtschaften durch ein betrügerisches Freihandelsgangstertum. Für Britannien hieß das, daß der hiesige Staat mit seinem geharnischten kriegerischen Wirtschafts-Liberalismus wütend über jeden herfallen wollte (von der Schlächterin Thatcher in einem berühmten Ausspruch als »*der innere Feind*« beschrieben), der es gewagt hatte, ihn in Frage zu stellen. Für diejenigen, die diese neue Verschiebung im Kapital nicht willkommen hießen, wurden passende Begriffe geprägt wie »*Dinosaurier*« usw.. Nur daß die Dinosaurier jetzt vielleicht länger überleben werden, sollte es keine soziale Revolution geben – nun, da das Kapital um des Profites willen drauf und dran ist, die Welt gleichzeitig in Flammen aufgehen zu lassen und zu ersäufen.

Mit der Zerstörung einer ganzen Menge Fabrikproduktion, bei der gewöhnlich die Maschinerie woanders hin verkauft und das Werk geschlossen wurde, mithilfe von Finanzkonzernen in einer triumphalistischen City of London, Seite an Seite mit der Tendenz zu ausgehöhlten Firmen auf dem Bau und was alles noch, die alle keine Leute mehr fest anstellen, waren viele entlassene Arbeiter **gezwungen** (mehr oder weniger), sich selbständig zu machen, die Dienste eines Buchhalters in Anspruch zu nehmen und ihr eigenes fixes Kapital zu kaufen (LKW, kleine Werkstätten und dergleichen). Genauer, es hieß entweder das – oder Sozialhilfe und die Aussicht auf andauernde Belästigungen und Bestrafungen in der Maske

lächerlicher Pseudo-Qualifizierungsmaßnahmen oder geringfügig milderer Formen von Arbeitszwang als in den USA. Im Endeffekt hatten sie keine Wahl. Diese Minimasse von absichtlich pseudo-individualisierten Leuten wurde zu einer wahren Armee von »*Unternehmern wider Willen*«, wie wir sie bald zu nennen begannen. Es war ein Anzeichen für die Verkleinbürgerlichung des Proletariats. Zumindest sah es so aus...

Denn genauso war es ein Anzeichen für die Proletarisierung des Kleinbürgertums. Viele der in diese Position Gezwungenen waren davon keineswegs ab Startschuß brandheiß begeistert, und in Wirklichkeit hatten sie regelrecht Angst vor diesem Schritt. Und das mit Recht. Oft mußten sie weit härter arbeiten, waren »*auf Bereitschaft*« mit nem Handy, das Tag und Nacht klingelte, machten sich bis zur Schlaflosigkeit Sorgen, wieviel wohl die Versicherung übernehmen würde und wieviel sie selbst zahlen müßten, falls mal etwas passieren sollte, alles Dinge, für die früher ihre Arbeitgeber Verantwortung übernommen hätten. Die Wochenenden mit Lernen verbracht und mit der Wartung der Maschinerie, den du willst ja den *Kies* nicht dafür ausgeben, daß du das von einer Firma oder einem anderen Arbeitsburschen wie dir selbst gemacht bekommst. Weiter, keine Lohnfortzahlung, kein Urlaubsgeld und keine Nebenleistungen wie auf Montage die Unterbringung in einem Hotel – Ausgaben, die du früher vortäuschen konntest. Du hattest vielleicht mehr Geld (und oft, über kürzere Zeiträume, einen Haufen mehr), wenn alles gut lief, zu anderen Zeiten saßest du in der Scheiße ohne Paddel und mit Schulden, die dir über den Kopf wucherten, immer am Rande eines Nervenzusammenbruchs. Im besten Fall Entschädigungen für den Mangel an wirklichem Leben, auf das du vielleicht mal gehofft hattest, sublimiert mittels endloser Urlaubsreisen mit Animation und der Ästhetisierung des gemütlichen Heims mit einem Nachbau einer antiken Uhr am richtigen Platz über dem elektrischen Kaminfeuer. Keine so richtig dollte Entschädigung für so wenig Leben.

Ein Freund von uns ist Tiefbauer, er war angestellt bei einem amerikanischen Multi. Die Firma schmiß ihn mit der einen Hand raus und bot ihm mit der anderen an, Teile ihrer eigenen, langfristigen Kontrakte zu übernehmen. Zum einen paßte ihnen das besser, weil ihr Verantwortungsbereich sich verkleinerte, falls irgendwas passieren sollte (z.B. daß die Maschinerie die Grätsche macht nach einem Wartungsbesuch usw.). Wahrscheinlich hieß das für sie ein wenig höhere Dividenden für die Anteilseigner durch den Anstieg der Profitmargen. Unser guter und ruhiger

Freund hatte sich immer auf eine etwas spaßhaft demagogische Weise über »die Arbeiter« ausgelassen – wenn er ein bißchen getrunken hatte, haute er seine Faust auf die Tische der Pubs usw., zum Spaß zogen wir ihn damit auf, daß wir sagten: »Bist jetzt' n Geschäftsmann, wa«. Darauf drehte er hohl, hämmerte seine Faust noch härter auf den Tisch und brüllte uns an: »Ich bin immer noch ein verdammter Arbeiter!«

Ein anderes Ereignis, das vielleicht mehr auf den Punkt kommt. In den 1980ern arbeiteten wir mal auf einer Baustelle in London, wo ein großer Anteil der Jungs Bauern aus den Bergen von Wales waren. Sie waren gut in ihrem jeweiligen Beruf, den sie meist aus der Notwendigkeit heraus gelernt hatten, daß sie jeden Tag ihre kleinen Farmen in Stand halten mußten. Dinge wie Zimmern, Dachdecken und Mauern. Wir kamen ins Gespräch, wie das halt so ist, zwischendurch oder in den Pausen. Kein kleiner Teil der Gespräche drehte sich um ihre Farmen, die lange Arbeitszeit, den Arbeitsbeginn vor Sonnenaufgang und das Arbeitsende ein gutes Stück nach Sonnenuntergang – oft mußten sie nachts ran – und das alles für sehr wenig Kohle. Schließlich sagten sie, daß sie das Leben da draußen eben mochten und die Berge, aber daß sie, wenn sie nicht regelmäßig über den Winter in London arbeiteten, kaum überleben könnten. Wenn sie weg waren, kümmerten sich ihre Frauen und Söhne um die Wirtschaft zuhause. Sie unterhielten sich völlig offen und freundlich darüber und waren kein Stück nervös. Naja, abgesehen von ihrem Vorarbeiter, aber das ist halt so mit Vorarbeitern. Der Subunternehmer war ebenfalls ein Bauer, aber irgendwie ein Stück besser dran als die anderen, und obwohl er unterschiedslos an uns allen verdiente, gab es zwischen ihm und den anderen aus den Bergen eine Ebene besonderer Freundlichkeit. Und tatsächlich gewann man schnell den Eindruck, daß der Subbie ein gerissener Typ war, der voll absahnte und vor Freude, gemischt mit Schuldgefühl, rot anlief, wenn er dich auf besonders elegante Weise eingeseift hatte, etwa so wie er zuhause die Schafe schor, nur daß er dort vielleicht etwas mechanischer zu Werke ging. Er erzählte sogar uns allen, daß wir, wenn wir den Job rechtzeitig fertigkriegten, einen Freibesuch bei einer Prostituierten bekämen. Wie bei seinen anderen Leistungsanreizen konnten wir's erst mal nicht glauben, denn da wurde sowieso nie was draus! Außerdem wäre es uns zu peinlich gewesen. Einige Jahre später sahen wir plötzlich einige dieser Bauern aus den Bergen im Fernsehen. Wie ein Chamäleon hatte der Subunternehmer sich für einen Augenblick in einen Rebellenführer verwandelt

und einen Protest gegen den Besuch des Tory-Landwirtschaftsministers organisiert und wurde beschuldigt, ihn mit Eiern beworfen zu haben. Nun kommt schon, Leute, Che Guevara war auch Präsident der kubanischen Staatsbank!

Also, sagen wir mal in den Blockaden Anfang September 2000 war in der Mischung der beteiligten Leute irgendwas von all diesem Zeug am Start, aber dazu kam, daß einige relativ große Firmen hatten, obwohl die wirklich großen wie Eddie Stobarts anscheinend nicht teilnahmen. Es war eine bunte Mischung, eine Büchse der Pandora an Erwartungen, die sich genauerer Beschreibung entzieht. Einige waren als Streikbrecher gefahren, das stimmt, was der TUC {Trade Union Congress; brit. Gewerkschaftsdachverband} da behauptet, wobei er allerdings seine eigenen, viel schlimmeren, brutalen Streikbrecherabsichten dahinter versteckt. Genauso waren einige von ihnen am »*Winter of Discontent*« {Winter der Unzufriedenheit; Streikwelle in Britannien 1978/79} beteiligt gewesen und mehr als nur ein paar waren nach den Zechenstillegungen ehemalige Bergarbeiter, Erben jenes großen und vorzeitig abgebrochenen Aufstandes. Und diese Mischung mit einem undefinierten, aber deutlich wahrnehmbaren »*Arbeiter*«-Element ist wahrscheinlich auch der Grund dafür, daß LKW-Fahrer vor dem Zaun in der Lage waren, sofort freundschaftliche Kontakte mit Tanklasterfahrern im Depot aufzubauen – von denen viele ebenfalls nicht direkt bei den Ölgesellschaften angestellt waren!

Auf ideologischer Ebene wurde seinerzeit (im Fernsehen und in der Presse) eine Menge Wind darum gemacht, daß die in den Raffinerien »*in der Falle sitzenden*« Fahrer Gewerkschaftsmitglieder waren und die draußen nicht, mit dem Ziel, eine genau berechnete Spaltung herbeizuführen, der aber keine lange Lebensdauer beschieden war. Und so wurden T&G-Vertreter {Funktionäre der TGWU – Transport General Workers' Union; brit. Transportarbeitergewerkschaft} gezeigt, wie sie mit großem Einsatz versuchten, die Fahrer dazu zu überreden, die Ölversorgung zu den Tankstellen wiederaufzunehmen, angefeuert vom Boss der T&G, Bill Morris. Dieser lehnte auf der jährlichen Konferenz des TUC die Proteste schärfstens ab und maulte irgendwas von »Anarchie darf nicht herrschen« usw. (Interessanterweise schrieben einen Monat oder so später einige Anarchisten an den *Sunday Observer*, wo sie diesen Quatsch noch ein bißchen aufwärmten, indem sie sich von den häßlichen LKW-Fahrern distanzierten und dabei die saubere Geschichte des wahren Anarchismus hochhielten.

Sicher würden die Anarchisten die gekaufte bürokratische Rolle von Bill Morris und dem TUC ablehnen, aber in dem Punkt, daß sie beide die Proteste als reaktionär ansahen, gab es wenig Unterschied zwischen ihnen). Für einen Moment begann etwas anderes sich zu entfalten. Möglicherweise zupfte irgendein T&G-Funktionär Bill am Ärmel und sagte etwas wie: *»Hey Mann, komm mal runter, einige der Fahrer bei den Blockaden sind Gewerkschaftsmitglieder. Denk dran, sie benutzen unsere Rechtsabteilungen, weil die Labour-Regierung unter anderem die Rechtsbeihilfe für Leute mit Einkommen abgeschafft hat. Ich meine, verdammt noch mal, du wolltest die Gewerkschaftsbewegung modernisieren, und jetzt haben wir keine andere Wahl, wir müssen da jetzt durch. Hey, und übrigens, wir wollen nicht noch mehr Mitglieder verlieren, wenn die Zahlen grade wieder hochgehen. Wo wären denn unsere sicheren Einkommen, wenn wir unsere Mitglieder vergraulen. Ich meine, wir sind ja nicht gerade richtig fett im Geschäft, aber so schlecht wäre das verdammt noch mal nicht, oder?«* Sicher, sie haben bestimmt nicht so *»amerikanisch«* geredet, aber das ist etwa der amerikanische Funktionärsstil, den sie so gerne imitieren würden, ohne **jede** Gemeinsamkeit mit dem Arbeitsalltag des gewöhnlichen amerikanischen Arbeiters. Plötzlich wurde ihr großmäuliges Getue und das einiger etwas hellerer Teile der Labour-Regierung vorsichtiger im Ton, z.B. der des Transportministers, des Ex-Trotzkisten Gus *»der Lord«* McDonald, und fürderhin sprachen sie einige der Protestler persönlich mit dem Vornamen an.

Die Protestwoche ging weiter. Deutlich sichtbar verschwand der Verkehr von den Straßen. Tagsüber waren die Straßen von Manchester geisterhaft leer, abgesehen von den Bussen. Es war ein schöner Anblick. In London war es wie ein permanenter Sonntag auf den Straßen, und die Luft roch so viel sauberer. Wenn dies ein Anti-Öko-Protest war, wie nach Ansicht der Linken, dann sah es in der unmittelbaren Praxis gar nicht danach aus.

Am selben Wochenende hatte *Reclaim the Streets* ein Treffen in London, zur Besprechung der Vorbereitungen für S26 {den 26. September} in Prag. Ein guter Freund ging hin, um zu sehen, was RTS zu den Blockaden sagte. Anscheinend wurden sie nicht einmal erwähnt, obwohl das bei weitem die größte Sache war seit den Poll Tax riots 1989/90. Später im Pub gab es nebenher ein paar Bemerkungen, aber es klang alles nach der üblichen *»kleinbürgerlich«*-Sichtweise, das könne sicherlich mal was

Größeres werden und authentischer radikal – aber später! Die komplette Büchse der Pandora mit allem Guten und Schlechten entfuhr ihnen und die »Hoffnung« – die letzte Überraschung in der Büchse – war sicherlich nicht das letzte, was heraussprang. Also, wäre das nicht genau der Zeitpunkt gewesen, zu einer großen spontanen Street Party aufzurufen, sich alle auf die Räder zu schwingen und zu diskutieren, was gerade ablief? Der gesellschaftliche/psychologische Panzer wurde wieder aufgebrochen, und ein Stück Kommunikation höherer Intensität hinzuzufügen – wie etwa eine Street Party zu organisieren – könnte in einem solchen Augenblick schnell dabei helfen, die wachsende Isolierung und wirkliche, echte Stille weiter zu entfrosten. Wenn das ganze schon angeblich anti-öko ist, weil der Protest sich in unmittelbaren Ausdrücken um den Spritpreis dreht, warum nicht eine unmißverständlich klare und deutliche Öko-Dimension hinzuzufügen?

Mit anderen Worten – wieder harte Tatsachen – könnte man sagen, RTS kann global nicht von global unterscheiden. Obwohl das der erste internationale Streik in Europa war, so war es doch auch eine Revolte einer bedrohten bäuerlichen Gemeinschaft gegen die Globalisierung in der Landwirtschaft. Die Farmen sind jetzt vom einfachen Agro-Business zu riesigen Flächen übergegangen, die von Agronomen bewirtschaftet werden, von Saatgut- und Düngerspezialisten mit engen Verbindungen zu mächtigen Biotech-Multis wie Monsanto, und sie sind im Besitz riesiger Finanzkörperschaften, meist verborgen in der City of London und Wall Street. Täuscht euch nicht, solche Ranches sind auf diesen Inseln schon seit einiger Zeit im Kommen. Diese riesigen Ranches konkurrieren unvermeidlich weltweit miteinander, und eines ist sicher: Für den folkloristischen Herrn seiner Scholle aus der Hollywood-Mythologie, den kleinen Farmer, der sich im Western zum Schluß meist durchsetzen kann gegen den großen Rinderzüchter, ist das der letzte Vorhang. Im allgemeinen finden die Ökos ja Bauern in Indien, die von GM verändertes Rapssaatgut verbrennen, in Ordnung. Kleinbauern aus dem Südwesten Englands jedoch, die das Thema Spritpreise dazu benützen, ihre vielen Beschwerden daran zu koppeln, sind für sie lediglich Reaktionäre, möglicherweise sogar rassistische englische Nationalisten oder jedenfalls nur irgendwelche ähnlich schmeichelnden Beschreibungen wert.

Vielleicht bestand der bemerkenswerteste Aspekt der Blockade (auf der Straße sprachen die Leute jedoch von einem »Streik«) trotzdem in den

anwachsenden permanenten Straßenversammlungen und Zeltlagern, die sich um die Raffinerien herum entwickelten. Obwohl der Begriff Versammlung vielleicht zu hoch gegriffen ist, wurden sie trotzdem in vielen Landesteilen täglich zahlenmäßig immer größer, als sich Leute aus allen Lebenslagen daran beteiligten. Leute, die schlicht die Schnauze bis zum letzten Backenzahn voll hatten und etwas losmachen wollten.

Das galt besonders für Stanlow, südlich Liverpools in Cheshire, sowie Grangemouth an der Westküste Schottlands. Zuerst war es nur ein Rinnsal an Leuten, das täglich anwuchs und möglicherweise zu einer Flut hätte werden können, wenn die Blockade nicht so schnell abgeblasen worden wäre. Familien schauten vorbei (die Kids hatten Spaß am Herumtollen), Taxifahrer, Bauarbeiter, Kioskbetreiberinnen, Arbeitslose, ab und zu ein feiner Pinkel oder ein Geschäftsmann genauso wie die willkommenen aber durchgeknallten Exzentriker, die man bei solchen Gelegenheiten immer trifft. Am wichtigsten: jede/r, der/die an der Blockade teilnahm, egal, wer man war, welchen gesellschaftlichen Status oder Job man hatte oder welches Geschlecht, wer da war, hatte das Recht, mitzubestimmen über praktische Vorschläge wie, ob Tankwagen rausgelassen werden sollten für bestimmte lebenswichtige Lieferungen zu der und der Stelle, sollten wir soundso kontaktieren, sollten wir um Decken nachfragen, sollten wir bleiben, sollten wir Polizeianweisungen ignorieren usw.? In Stanlow hielt ein Zauberer, der die Versammlung zwischendrin immer wieder mit seinen Tricks unterhielt, auch bei den Abstimmungen gelegentlich zwischen drei und fünf Hände hoch.

Das war in vielerlei Hinsicht der bemerkenswerteste Aspekt des Streiks bzw. der Blockade. Diese Art ultra-egalitärer, direkter Demokratie in einem quasi »*Arbeitskampf*« hatte es auf diesen Inseln seit sehr langer Zeit nicht mehr gegeben, wenn, dann wahrscheinlich eher noch vor der Entstehung des Gewerkschaftertums. Vielleicht zum letzten mal im 18. Jahrhundert? Wer weiß das schon? Und spielt das überhaupt eine Rolle? Wenn man während des »*Winter of Discontent*«, da gab es ja auch LKW-Blockaden, kein Mitglied der Transportarbeitergewerkschaft war, durfte man auf den ad hoc-Straßenversammlungen nicht mit abstimmen. Und so wurde die Stadt Hull in Ost-Yorkshire im Winter 78/79 sehr effektiv durch streikende LKW-Fahrer blockiert, die selbst entschieden, welche Versorgung und Dienstleistung in die Stadt durfte. Es war kolossal. Es war erinnerenswert. Aber hätten diese Trucker irgendwem erlaubt, dort auf-

zutauchen und sich an ihren Entscheidungen zu beteiligen, wenn man keine Mitgliedskarte der Gewerkschaft hatte? Und mag das auch bestes Basisgewerkschaftertum gewesen sein, das potentiell die Überwindung der Gewerkschaftsform andeutete, hätten diese Fahrer in der inspirierenden Kälte jenes verschneiten Winters, der heute so weit weg scheint, zu einem solch erhellenden, aber auch notwendigen Sprung angesetzt?

Es war genau diese ultra-offene Versamlungsform, die außer Kontrolle zu geraten schien – und zwar sehr schnell. *Und da liegt der Hase im Pfeffer!* Trotz allem gab es einen Widerspruch zwischen den Transportunternehmern und der Versammlung selbst: schließlich waren die Transportunternehmer und Bauern, weil sie sich zu Recht aufgrund einer Autorität, die auf Kühnheit basierte, solches Prestige erworben hatten, in der Lage, den Protest abzublasen, und zwar ohne große Auseinandersetzungen. Ihre Autorität begann, den Fluß der Verschiebungen zu bremsen, den sie selbst in Bewegung gesetzt hatten. Im wesentlichen hatten sie Angst bekommen vor ihrer eigenen Macht und schreckten vor ihrer eigenen Stärke zurück. Vielleicht sahen sie, wie wenige sie zahlenmäßig waren – höchstens zwei- bis dreitausend tatsächliche LKW-Fahrer und Bauern –, und doch hatte ihr Erfolg damit begonnen, daß sie innerhalb weniger Tage eine Situation hervorriefen, in der Anzeichen für eine Doppelherrschaft am Horizont aufblitzten. Wer wäre nicht erschrocken angesichts solcher Verantwortung? Sie spürten vielleicht, daß diese Versamlungen, besonders die großen, anfangen, einen eigenen Rhythmus zu entwickeln: die Heißsporne (woher und wer auch immer, und wen juckt's) hielten ihre Zungen nicht mehr im Zaum.

Sie kapitulierten – und wie! Auf einen Schlag exponierten sie ihre eigene Naivität und ihren Mangel an Erfahrung, als sie die ganzen alten, in Ehre ergrauten, schwachsinnigen Argumente betreffs moralischer Siege und des guten Willens benutzten, zugunsten eines Placebos »zum Durchatmen« 60 Tage lang usw.. Sie schafften es gerade mal so, die Niederlage vor den Zähnen des Sieges zu retten. Nicht einmal der hölzernste gewerkschaftliche Streik hätte es dabei bewenden lassen. Kein Abkommen; kein Stück Papier mit irgendeiner Unterschrift darauf; gar nichts!

Besonders, wenn es um offenen Protest geht und um direkte Aktionen von unten, ist das genau das, was man nicht tun darf, wenn man es mit dem blutrünstigen britischen Staat zu tun hat. Der Dracula-Staat hier, dessen Fänge immer noch vom Lebensblut der Bergarbeiter triefen, der

Drucker, der Seeleute, Docker, der städtischen Aufständischen und aller anderen, die schlicht wirklich anders und authentisch sein wollten, wird guten Willen einfach nicht anerkennen. Was er erkennt und wovon er lebt, ist **Schwäche**. Ein Interregnum gibt ihm einfach nur Zeit, um zum Todesstoß anzusetzen. Manch ein alter Knacki aus den alten Schlachten schüttelte ungäufig den Kopf. Hatten während der Blockade nicht einige der Protestierenden gesagt, jetzt hätten sie etwas von dem verstanden, was die Bergarbeiter 1984/85 durchgemacht hatten, und das aus so unwahrscheinlichen Ecken wie von Truckern aus Essex? Klar, abgesehen von einigen wenigen besänftigenden und heuchlerischen Worten besteht das einzige, was der Staat aktiv betreibt, darin, mit Unterstützung des Verbandes der britischen Industrie, der Polizeichefs und des TUC sicherzustellen, daß nie wieder etwas Ähnliches passiert, selbst wenn das heißt, das Leben jedes rebellischen Truckers und Kleinbauern zu zerstören. Und sie werden das auf die Art und Weise tun, mit der sie sich auskennen: Geldstrafen, Enteignungen und Schulden, nicht so sehr mit Knast und Märtyrertum. Das ist die moderne Methode. Die Methode des Geldes.

Dave W., Ende Oktober 2000

Brennstoff-Blockaden

Beitrag einer Truckerin zur Diskussion über den Klassencharakter der Blockade-Aktionen im UK (aus der Diskussionliste aut-op-sy); leicht gekürzt. In der britischen Linken war anlässlich der Blockadeaktionen eine heftige Debatte über den Klassencharakter dieser Aktionen ausgebrochen. Viele trotzkistische Gruppierungen stellten sich auf die Seite der Gewerkschaften, die teilweise offen zum Streikbruch aufriefen, und adjutierten mit Hinweisen auf die bekannte Rolle von LKW-Fahrern – z.B. beim Sturz der chilenischen Linksregierung. In diesem Zusammenhang wurde der folgende Brief auf einer linken mailing-liste geschrieben.

Ich gehöre zu einer normalerweise ausgeschlossenen Gruppe, d.h. ich bin weibliche LKW-Fahrerin in einer sehr männlichen Welt – die nicht nur von Männern besetzt gehalten wird, sondern in der auch rassistische, homophobe, sexistische und fremdenfeindliche Bemerkungen und Haltungen eine ständige Bedrohung darstellen.

Ein Teil des ideologischen Gepäcks, das von den Haltungen vieler Jungs herrührt, mit denen ich zusammenarbeite, besteht darin, daß sie kollektiven Aktionen äußerst zynisch gegenüberstehen. Der Ausverkauf des LKW-Fahrer-Streiks 1979 hat sie eine bittere Lektion gelehrt, das zu einem Gefühl der Niederlage geführt hat und zu reaktionären Gedanken. Trotz alledem, trotz der Tatsache, daß die Blockaden durch kleine Selbstfahrer und andere »unschöne« Elemente organisiert wurden, standen wir tatsächlich zusammen da und kämpften letzte Woche eine kurze Zeit gemeinsam...

Zu dem Argument, die Blockaden gingen in Richtung »Runter mit den Steuern! Runter mit der Sozialhilfe!«: Das ist keine marxistische Position, soll das etwa heißen, daß wir auf Diesel und Benzin höhere Mehrwertsteuer zahlen müssen, um erträgliche Sozialleistungen zu bekommen? Ich persönlich habe da andere Erfahrungen. Ich bin jetzt 60 Jahre alt, ich fahre einen 41-Tonner LKW mehr als 4 000 km in der Woche, nach Spanien und Portugal und zurück, als angestellte Fahrerin. Dafür kriege ich zwischen 300 und 350 Pfund (etwa 900 bzw. 1050 DM) netto pro Woche auf mein Konto. Die Tatsache, daß ich einer Zukunft mit einer unzulänglichen

Rente entgegensehe und einen Horror davor habe, mich auf unser Nationales Gesundheitssystem zu verlassen, hat nichts, aber auch gar nichts mit der Höhe meiner Steuern zu tun. Wenn wir die Grundlage unserer Argumentation den Kapitalisten überlassen, dann gibt es keinerlei Hoffnung auf eine sozialistische Gesellschaft. Der Feind heißt Kapitalismus, nicht niedrige Steuern.

Ich bin stolz darauf, mich Trucker zu nennen und noch stolzer, eine Truckerin zu sein (auch wenn das gerade in »Lady Trucker« umbenannt wird, weia), und ich stehe meine Frau in einer sehr männlichen Welt. Es macht mir tatsächlich eine Menge aus, in Spanien z.B. mitten in der Nacht in einem Truck Stop zu halten, um zu tanken und was zu essen und dann angeglotzt zu werden wie ne Außerirdische. Wenn ich mit den Jungs diskutiere, muß ich sehr vorsichtig sein, wie ich meine sozialistischen Ideen vorbringe...

Ich unterstütze die Blockaden, weil niedrigere Spritpreise meinen Job sichern. Heute bin ich angestellt, aber vor drei Jahren, bevor ich bankrott ging, war ich Selbstfahrerin (ich denke, in der Geschichte gibt es wohl Beispiele für Selbstfahrer, die wie Handwerksgesellen ihre eigenen Werkzeuge hatten oder ihr eigenes kleines Geschäft und die zu Recht zur Arbeiterklasse gerechnet werden – mindestens so wie ein Universitätsdozent). Als mein Betrieb den Bach runter ging und ich wußte, daß ich dem Wettbewerb nicht mehr standhalten würde, daß ich verlieren würde, versuchte ich, mithilfe von »Cherry« (unversteuertem Diesel) im Rennen zu bleiben. Ich kaufte es von einem Typen, der mir 18 Pence (ca. 55 Pfennige) abnahm für den Liter, offensichtlich mußte er selbst weniger dafür zahlen, damit er an Kunden wie mir was verdienen konnte. Ich machte das nicht gerne, und als ich erwischt worden war und 1 500 Pfund zahlen Strafe mußte, war das ein Grund für meinen Bankrott. Ich zahlte 1 374 Pfund im Monat für das einzige neue Fahrzeug, das ich im Leben je besitzen werde, die Steuern dafür kosteten etwa 3 750 Pfund pro Jahr, hätte ich legalen Sprit gekauft, hätte der mich im Monat mehr als 3 000 Pfund gekostet (plus Versicherung usw.). Für einmal Barcelona (hin und zurück) kriegte ich damals 1 700, rechnet's euch selber aus... Kurz: du mußt buchstäblich Tag und Nacht fahren, um deinen Lebensunterhalt zu verdienen.

Den Tag werde ich nie vergessen! Es war um sechs Uhr morgens, als ich in den Ramsgate Docks geschnappt wurde: diese Zollbeamtin legt in einer bizarren Zeremonie ihre Hand auf meinen wunderschönen 420er

Eurostar und sagt: »Im Namen der Königin beschlagnahme ich dieses Fahrzeug.« Tränen der Wut und Erniedrigung liefen mir die Wangen runter, und später, als ich meinen Verdienst verpfändet hatte, um den Truck auszulösen, sagte ich zu ihr: »Hören Sie, was soll ich denn jetzt machen? Ich hab' 850 Liter Cherry in meinen Tanks, und das gibt richtig Streß mit den Grünen, wenn ich die in die Ramsgate Docks laufen lasse!« »Interessiert mich kein Stück, was Sie damit machen«, sagte sie, »Sie verlassen gerade das Land, oder? Es geht mich nichts an, wenn Sie da drüben mit Cherry fahren, nur sollten Sie keinen mehr drin haben, wenn Sie zurückkommen.« Auf der Fähre zischte ich mir Wodka rein und sprach mit einem Trucker, der mir von seinen Gefängnisstrafen erzählte, instinktiv fühlte er sich mit mir solidarisch: »Weißt du was du machst? Fahr weiter Cherry, bis du die 1500 wieder drin hast, die du den Schweinen gezahlt hast, und dann hol noch mehr Kohle aus denen raus!« Macht uns das zu »Lumpen«, die »an den Streikposten auftauchen«? Ich weiß genau, daß der Haß, den wir beide denen gegenüber fühlten, die uns das angetan hatten, ein starkes Gefühl war, ein Ansatzpunkt für Aktionen.

Ich bin stolz, ein Trucker zu sein, aber ich schäme mich auch, wenn ich an Fahrer denke, die Streikpostenlinien durchfahren. Wenn möglicherweise diese selben Fahrer ihre Haltung ändern und Blockaden respektieren, wäre es dann nicht besser, sie zu unterstützen und mit ihnen solidarisch zu sein? Ich hab gehört, ein Tankerfahrer soll im Fernsehen gesagt haben, er hätte beim Bergarbeiterstreik die Linien durchfahren und jetzt hätte er kapiert, daß das falsch war. Was sollen wir denen sagen? Daß es falsch war, bei den Bergarbeitern durchzufahren, aber jetzt könnten sie durch die »kleinbürgerlichen« Linien ruhig durchfahren? Und was heißt das für den Rest von uns? Daß, weil die Blockaden von kleinbürgerlichen Elementen angeführt wurden, wir jetzt alle nach hause gehen sollten und mindestens einen Band des »Kapital« lesen, bevor wir wieder demonstrieren gehen?

Der Job, in dem ich arbeite, könnte wegen der halsabschneiderischen Natur des Kapitalismus als Rattenrennen beschrieben werden, aber das würde den Ratten unrecht tun, denn die verhalten sich nicht so unsozial wie die Kapitalisten. Der Punkt ist aber, wie wir das ändern können und nicht, uns zu kritisieren, wenn wir zum ersten Mal seit Jahren anfangen zusammenzukommen. Und wenn Bill Morris uns verkauft und den Fahrern, die die Posten zu respektieren beginnen, durchzufahren rät, dann müßt ihr

wenigstens ein bißchen konstruktiver sein, als uns »Lumpen« zu nennen und uns »kleinbürgerliche engstirnige Interessen« vorzuwerfen. Tony Blair ist übrigens nicht Allende, wenn Ihr das denkt, haben wir nichts gemeinsam, und eine Diskussion macht keinerlei Sinn mehr.

In unserem Gewerbe sind die Bedingungen so schlecht, daß es Jungs gibt (und ein paar Frauen), die Tag und Nacht fahren, 24 Stunden am Tag; es ist keineswegs unüblich, daß Leute von Südspanien zurückfahren, ohne zu schlafen. Ein Freund von mir fährt Lancashire-Brindisi und zurück, und er schläft nur, wenn er auf die Fähre wartet oder beim Laden und Entladen. Das ist ganz üblich, genauso wie Unterbrecherschalter für den Fahrten-schreiber. Oder auch versteckte Dieseltanks, wo Zollbeamte sie nicht finden, sodaß man auf Cherry fahren kann, ohne erwischt zu werden, wie es mir passiert ist. (Übrigens hat die Regierung letzte Woche für die Zeit der Krise Cherry legalisiert.) Es gibt unter den Fahrern eine Minderheit, die Amphetamine benutzen und einen Haufen, die Alkohol trinken, aber wir sind nicht alle »Macho Abschaum« – ich habe so viele Akte der gegenseitigen Hilfe erlebt und Unterstützung von Typen, die ich vermutlich nie mehr sehen werde. Es geht darum, das in gewerkschaftliche Solidarität umzusetzen, und dabei brauchen wir Beschimpfungen und negative Sichtweisen wie ein Loch im Kopf.

Der 420er Volvo, den ich fahre, ist alles, was zwischen mir und einem »Leben« als Rentnerin steht. Es ist mein Leben, diese Sachen sind mir wichtig, und ich werde mit den Kerlen (und Frauen) zusammen kämpfen, mit denen ich zusammenarbeite. Einige unserer Ansichten findet ihr auf unserer Website http://ladytruckersclub.tripod.com/LTC_Bulletin/page1.htm, dort könnt ihr euch umsehen. Für Sozialismus und Solidarität mit meinen Schwestern und Brüdern, *Rachael Webb* ■

Frankreich: 153 ArbeiterInnen verschafften sich Gehör

Der Streik bei Cellatex – eine neue Form des Klassenkampfes?

Vorbemerkung der Redaktion: Den Text von Henri Simon aus Paris haben wir übersetzt, leicht überarbeitet und etwas gekürzt. An einigen Stellen ist die Sachlage nicht klar, dort haben wir anderslautende Infos aus der jungle world vom 9.8.2000 eingefügt. Im Anschluß die Übersetzung eines Textes von einem Genossen aus Frankreich (C.), der die Ereignisse anders einschätzt: die Lage sei nie außer Kontrolle der Gewerkschaften gewesen. Zur Chemie und ihren Auswirkungen: Schwefelkohlenstoff wird beim Herstellungsprozess u.a. in gasförmiger Form freigesetzt. Es ist ein starkes Nervengift. Es schädigt Nervenzellen, aber auch Gewebezellen – vor allem das Knochengewebe. Leute (das ist vorwiegend bei Frauen zu beobachten), die lange in solchen Firmen gearbeitet haben, haben im Alter oft große Probleme mit der Festigkeit ihrer Knochen; diese werden dadurch nicht spröde, sondern weichen sozusagen auf (bei Frauen verformen sich oft der gesamte Beckenbereich und die Beine).

Givet, 8000 Einwohner, liegt im äußersten Norden Frankreichs an der Maas in der Nähe der Grenze zu Belgien. Vor 50 Jahren war das eine aufstrebende Industrieregion, doch heute ist es, auf beiden Seiten der Grenze, eine industrielle Wüste – auch wenn einige neue Betriebe angesiedelt wurden. 22 Prozent der aktiven Bevölkerung sind arbeitslos.

Cellatex ist eine der letzten der im Verschwinden begriffenen Fabriken, die Viskose herstellen, eine der ersten synthetischen Fasern. Ab 1903 in Betrieb beschäftigte sie in den 50ern über 700 ArbeiterInnen. Heute bleiben davon nur noch 153, davon sind ein Drittel Frauen. Der Betrieb war mal wieder verkauft worden, von dem Chemiekonzern Rhône-Poulenc, weil er nicht mehr profitabel war – Viskose war ersetzt worden durch neue Synthetikfasern. Die Fabrik wechselt häufig den Besitzer. Einige Kapitalisten sollen an ihr interessiert sein, weil die Viskose eine sehr hohe

Qualität hat, so daß sie im medizinischen Bereich verwendet werden könnten. Der letzte Eigentümer wird beschuldigt, er hätte die Firma eigens wegen des Patents gekauft und die Fabrik selbst schließen wollen. Seit 1991 verloren einige Eigentümer Geld bei solcher Beschäftigung, und die Fabrik erlebte einen Beinahe-Bankrott nach dem anderen mit immer neuen Versprechungen für die Belegschaft.

Eine gewisse Beständigkeit erfahren die ArbeiterInnen dadurch, daß sie immer wieder gebeten werden, zwecks »Rettung der Fabrik« jedes Opfer zu bringen, mehr zu arbeiten und jeder Menge »Umstrukturierungsmaßnahmen« zuzustimmen: Entlassungen, keine Lohnerhöhungen, Streichung von Lohnzuschüssen, Arbeit an Sonn- und Feiertagen. Der Grund für die Zugeständnisse der Belegschaft: fast ein Jahrhundert lang war die Fabrik der bedeutendste Betrieb der Stadt, und ganze Familien gingen dort über vier Generationen arbeiten. Sie setzten sich in der Stadt zur Ruhe, und ihre Enkel arbeiteten immer noch im selben Textiljob. Die meisten ArbeiterInnen waren in den letzten Jahren gezwungen worden, ihr jeweiliges Haus zu kaufen, das damals noch der Firma gehörte und an sie vermietet wurde, gemäß dem alten Prinzip der »Arbeiterwohnungen«... So gesehen war es immer noch die alte industrielle Struktur, mit ArbeiterInnen, die auf die »moderne Mobilität« keinerlei Bock hatten – so etwas durchzuhalten fällt in einer Gegend wie Givet nicht leicht. Und das könnte erklären, warum sie vorher so viele Kürzungen hinnahmen, und warum ihre Wut sich Bahn brach, als ihnen plötzlich mitgeteilt wurde, daß das, was sie aufgebaut hatten und um jeden Preis am Leben erhalten wollten, »keine Zukunft mehr« haben sollte.

Am 30.6.2000 bringt ein Treffen zwischen möglichen Käufern und der örtlichen Verwaltung etwas Hoffnung, vage wurde formuliert, daß Entscheidungen frühestens in drei Wochen getroffen würden und daß »jemand interessiert« sei. Doch dann wird plötzlich, am 5. Juli, vom zuständigen Handelsgericht in Charleville-Mezieres (die nächste größere Stadt mit 200 000 Einwohnern und Sitz der Präfektur des Bezirks Ardennes), ein Urteil gefällt, das den letzten Eigentümer für bankrott erklärt, was die komplette Schließung der Fabrik bedeutet, das sofortige Ende der Produktion und die kollektive Entlassung der gesamten Belegschaft.

Nicht nur Worte

Die ArbeiterInnen drohen damit, die Fabrik in die Luft zu jagen. Und das sind nicht nur Worte: die ArbeiterInnen von Cellatex wissen genau, daß sie eine gewaltige Waffe in der Hand haben, und sie sind bereit, sie zu benutzen. Ihre Waffe, die Fabrik, wurde von den Behörden in der Kategorie »Seveso-Risiko« eingestuft, der Name kommt von der Explosion jener italienischen Fabrik, die eine große Menge giftigen Dioxins freisetzte. Für die Produktion von Viskose lagert die Fabrik als Rohmaterialien einige sehr giftige oder gefährliche Stoffe: 50 000 Liter einer hochkorrosiven Schwefelsäure, 46 Tonnen an hochentflammbarem und explosivem Schwefelkohlenstoff, 90 Tonnen Natronlauge, sowie genügend weitere hochentflammbare Nebenprodukte oder Hilfsmittel. Vor diesem Ereignis hatte offensichtlich niemand den ArbeiterInnen zugetraut, sie könnten daran denken, dieses zerstörerische Material als Waffe in ihrem Klassenkampf zu verwenden – nicht einmal in höchster Wut. Die Furcht, die das Management und die Gewerkschaften teilten, bezog sich auf eventuelles Ludditenverhalten, also etwa Sabotage an den wertvollen Maschinen. Die von der KP dominierte CGT drückte dies z.B. 1968 in einem Slogan aus: »Schützt die Produktionsmittel!« Von einer völligen Zerstörung der Arbeitsstätte hatte man seit Menschengedenken noch nicht gehört gehabt. Während der Umstrukturierung der Stahlindustrie im Bezirk Ardennes war einmal ein Hauptsitz der Topmanager niedergebrannt worden, aber nie die Fabriken. Es waren nicht nur Worte. Am 5. Juli um 20.30 Uhr, ab dem Moment, an dem die ArbeiterInnen die Entscheidung über ihre »no future« kannten, begannen sie zu handeln und in Einzelheiten kundzutun, mit welchen Maßnahmen sie die Autoritäten zum Gespräch zwingen würden. Die Medien bewahren in diesen ersten Tagen völliges Stillschweigen, Einzelheiten werden erst später untergestreut, das macht es schwierig, eine Chronologie aufzustellen (alle Infos sind aus den Medien!):

- Alle ArbeiterInnen der Fabrik haben ein Flugblatt unterschrieben, in dem sie damit drohen, mithilfe der Chemikalien die Fabrik in die Luft zu jagen – für den Fall, daß niemand auf ihre Forderung eingeht, entweder die Fabrik weiterzubetreiben oder ihnen weit mehr Geld zu geben, als ihnen rechtlich im Falle der Arbeitslosigkeit zusteht.
- Die Fabrik ist besetzt, aber offensichtlich nicht mehr unter der Kontrolle der Gewerkschaften. Das Ergebnis dieser Tage bis zum 10. Juli ist die Vernichtung von Material (25 Tonnen Holzpaste, Reifen, Rollen von

Gewebe und Holzkarren, die in der Fabrik benutzt wurden usw.). Die Büros sind geplündert und alle Computer verschwunden. Alle die beinahe hundert Jahre alten Bäume werden niedgerissen.

■ Während der Nacht vom 5. auf den 6. Juli, eine Stunde nach der Bekanntgabe der Schließung, gibt es an vier Stellen Feuer in der Fabrik, in der Nähe des Reservoirs an Schwefelkohlenstoff, andere ArbeiterInnen, heißt es später, hätten sie mit erheblichen Schwierigkeiten gelöscht. Laut einigen Berichten sind »zehn Prozent der Belegschaft außer Kontrolle«, und am 10. Juli werden sechs ArbeiterInnen der Fabrik verwiesen – unklar durch wen – wegen Sabotage in der Weberei der Fabrik (zu diesem Zeitpunkt gibt es ein Gerücht um einen neuen Interessenten, und die Gewerkschaften wollen »die Dinge in Ordnung bringen«.)

■ In einem Flugblatt mit der Unterschrift »der harte Kern von Cellatex«, das in Givet verteilt wird, wird damit gedroht, die Schwefelsäure in den Fluß zu kippen. Wieder beschuldigt man »eine Gruppe unbekannter außer Kontrolle geratener Arbeiter«.

■ Der Konkursverwalter, der Präsident des örtlichen Arbeitsamts und der Abgeordnete des Bezirks werden eine Nacht in der Fabrik festgehalten.

■ Bei einem Treffen mit verschiedenen Vertretern von Behörden und Gewerkschaften zur Diskussion über die »Zukunft« der Cellatex-ArbeiterInnen gießen einige ArbeiterInnen Benzin auf den Boden im Versammlungsraum und halten gut sichtbar ihre Feuerzeuge hoch, was unter den Versammelten totale Panik auslöst.

Am 10. Juli ist die Lage dermaßen explosiv und offensichtlich außer Kontrolle der Gewerkschaften, daß die Behörden die Stadt in einem Radius von 500 Metern um die Fabrik evakuieren lassen. Wenn die ArbeiterInnen den Schwefelkohlenstoff hochgehen ließen, gäbe das nicht nur eine sehr starke Bombe, sondern es könnte sich auch eine gefährliche Gas Mischung über das Land verbreiten. Die Drohung zwingt alle Behörden zum Gespräch über ihre Zukunft, und so ist die Hauptforderung, falls es bei der Schließung bleibt, eine besondere Entschädigung bei Arbeitslosigkeit von 150 000 FF (etwa 45 000 DM) pro Kopf. Da die Gespräche wieder aufgenommen wurden und die Fabrik nicht in die Luft gejagt wird, dürfen die AnwohnerInnen am nächsten Tag wieder in ihre Häuser.

In einer solchen Situation ist es unmöglich, eine Linie zu ziehen zwischen den »Harten« und den »Weichen«. So etwas kann sich verändern, verschieben aufgrund von Gerüchten, des Eingreifens irgendwelcher

Beamter, Gewerkschaftsvertreter oder Politiker, dem verschiedenen kollektiven und individuellen Druck. Auch wenn die Woche am Montag, dem 10. Juli, nach einem ersten Ausbruch gewalttätiger Aktionen scheinbar ruhiger anfängt, war die Entschlossenheit aller 153 ArbeiterInnen die gleiche geblieben. Die Fabrik war besetzt, die Eingänge waren mit Barrikaden aus brennenden Reifen versperrt, das Material und das Zubehör (echt oder vorgetäuscht), das benötigt würde, um den Schwefelkohlenstoff zu zünden, deutlich sichtbar aufgestellt. Die Fabrik wurde zu einer Art Festung. Die meisten ArbeiterInnen nehmen am Sit-In teil, Tag und Nacht, und rollierende Schichten zu 25 stehen Streikposten am Eingang und im Innern.

Als Antwort auf ein Projekt mit einem Besuch von Funktionären im Zusammenhang mit einer eventuellen Weiterführung des Betriebs kommt etwas »Disziplin« auf in der Fabrik, begleitet von ein wenig Aufräumen. Während dieser Woche denken alle Autoritäten sicherlich, man könne zu einer Einigung kommen, die ArbeiterInnen erscheinen ruhiger. Überall enden solche Situationen, nach einem ersten Ausbruch der Wut, und sollte es auch Wochen und Monate dauern, damit, daß die entlassenen ArbeiterInnen irgendeinem Sozialplan zustimmen, der sie reibungslos in die Armee der Arbeitslosen einreicht. Dies ist sicherlich die Hoffnung aller Herrschenden, und sie versuchen, dieses Ziel auf verschiedene Weisen zu erreichen. Die erste davon ist, Tag um Tag zu diskutieren und dabei den Gegner zu erschöpfen und die ArbeiterInnen um ihre Entschlossenheit zu bringen.

Aber bei Cellatex haben sie sich verrechnet. Sie haben die Lage unterschätzt und nicht gesehen, daß es sich diesmal um eine neue Situation handelte, die völlig »außer Kontrolle« geraten war. Als die Gespräche keinerlei Fortschritt machen, bitten die ArbeiterInnen am Mittwoch, dem 12. Juli, erneut um eine Evakuierung der AnwohnerInnen (aus den Medien erfahren wir nicht, auf welche Weise die ArbeiterInnen ihren Beschluß fassen und wer für sie spricht, offensichtlich einige Gewerkschaftsdelegierte der CGT). Tags darauf fahren Delegierte (diesmal unterstützt durch den Chef des Chemiezeigs der CGT) nach Paris, um im Arbeitsministerium Gespräche zu führen. Die Lage bleibt sehr angespannt. Als wohlmeinende Behörden unter dem Vorwand der »Sicherheit« die ArbeiterInnen bitten, das Entsorgen der gefährlichsten Chemikalie zu erlauben, hieß die Antwort Nein: »Noch heute, wenige Minuten nachdem die Produkte

abgefahren sind, werden die Gespräche eingestellt. ... Solange ich meine Sicherheit nicht habe, werden sie die ihre auch nicht bekommen.«

Diese Gespräche sind nicht sehr erfolgreich, und Montag abend, am 17. Juli um 20.30 Uhr, werden 5000 Liter Schwefelsäure, symbolisch rot eingefärbt, damit die ansonsten farblose Flüssigkeit für die anwesenden Medien gut sichtbar ist, in den Fluß gelassen. Die Feuerwehrleute, die gerufen worden waren, um zu verhindern, daß aus der Drohung der ArbeiterInnen Schäden erwüchsen, hatten dazu offenbar eine Vorrichtung angebracht, die jetzt von den ArbeiterInnen aufgebrochen wurde. Die Folgen der Aktion waren dennoch begrenzt: Mehr als 200 Feuerwehrleute waren am Gelände und eine unbestimmte Anzahl Bullen, die im allgemeinen den Blicken der ArbeiterInnen entzogen waren. Einmal beschwerten sich die BesetzerInnen über Versuche, Zivilbullen auf das Betriebsgelände zu schleusen. Die Feuerwehrleute schafften es jedenfalls unter dem Schutz der Bullen, eine Art Damm zu bauen und den Fluß zu stauen, so daß die korrosive und umweltgefährliche Flüssigkeit nicht in die Maas und damit nach Belgien und Holland fließen konnte. Die ArbeiterInnen drohen damit, alle zwei Stunden weitere 10 000 Liter der Säure in den Fluß zu leiten. Diese Drohung wurde ständig verschoben und nie ausgeführt. Augenblicklich eingetreten ist dagegen der Effekt der Warnaktion: Die erste Konsequenz war die sofortige Wiedereröffnung der Gespräche auf der Ebene des Zentralstaats. Der Chef der Chemiegewerkschaft verhandelte direkt mit der Arbeitsministerin, um den Rahmen dessen festzulegen, was den ArbeiterInnen für die Aufhebung ihrer Aktion gewährt werden könne, mit gerade soweit gehenden Zugeständnissen, daß eine Spaltung der ArbeiterInnen zwischen dem harten Kern und dem Rest erreicht werden könnte. Der Gewerkschaftsführer ist bereit, eine Schlüsselrolle dabei zu spielen, aber auch er muß mit etwas rüberkommen.

Doch andere Effekte reichten wesentlich weiter: Einerseits reichte das Medienecho in Frankreich und darüber hinaus in Europa (insbesondere in Belgien und Holland, die von einer eventuellen Verseuchung der Maas direkt betroffen gewesen wären; die Regierungen übten Druck aus, zu einer Lösung zu kommen) so weit, daß alle möglichen Leute meinten, sie müßten einen Kommentar zu dieser Arbeiteraktion abgeben, was deren Echo noch einmal verstärkte. Andererseits ging es bei diesem Echo nicht nur um die Fakten selbst und deren mögliche Folgen, sondern um die industrielle Beziehung im Ganzen: beide Seiten, Kapital und Arbeiterseite,

beobachteten genauestens diese neue Situation und versuchten, daraus Schlüsse für die Zukunft zu ziehen. Später gab es sogar vor dem Fabriktor und den Streikposten eine Demonstration von ArbeiterInnen aus dem Bezirk zur Unterstützung der BesetzerInnen.

Augenblicklich kam nicht nur die Wiederaufnahme der Gespräche in Gang, sondern was an den Forderungen der ArbeiterInnen vorher verweigert worden war, wurde plötzlich bewilligt. Nicht genau die Forderungen, wie sie aufgestellt worden waren, aber doch soviel, daß die Blockade überwunden werden könnte. Während der Gespräche, zuerst in Paris und dann in Charleville-Mezieres, hielten die ArbeiterInnen in und außerhalb der Fabrik den Druck aufrecht: Auf die großen Feuer am Eingang warfen sie Gummihandschuhe, die normalerweise für die Arbeit verwendet wurden, mit einigen Tropfen Schwefelkohlenstoff, was große Explosionen ergibt. Das diente dazu, die internationalen Medien zu beeindrucken, die sich in Givet versammelten. Einige ArbeiterInnen zeigten Bierflaschen mit etwas mehr der gefährlichen Flüssigkeit, die über einen Docht gezündet gefährliche Molotowcocktails ergaben, mit denen man einen Krater von drei Metern Durchmesser und 50cm Tiefe erzeugen konnte – und gleichzeitig eine giftige Wolke. Gleichzeitig wurden Hunderte Bullen in das Gebiet geholt, aber sie bleiben in einiger Entfernung und außer Sicht.

Nach acht Stunden Gesprächen wurden den Cellatex-ArbeiterInnen am Mittwoch, den 19. Juli, neue Vorschläge gemacht, drei Tage nach dem ersten Schritt zur Umsetzung ihrer Drohungen. Sie stimmen den Vorschlägen einstimmig zu, stimmen damit gleichzeitig der Schließung der Fabrik zu sowie dem Ende ihrer Aktionen. Danach konnte Sicherheitspersonal die Kontrolle über die gefährlichen Chemikalien übernehmen und damit etwaige subversive Aktionen des »harten Kerns« verhindern.

Was haben die Cellatex-ArbeiterInnen erreicht? Um das zu verstehen, müssen wir kurz das französische System der Unterstützungszahlungen an Arbeitslose erläutern: grundsätzlich gibt es Kohle für Entlassene, der Betrag hängt ab von den Jahren, die man in dieser Firma beschäftigt war sowie von der Höhe des Lohns. Arbeitslosengeld in Höhe von 65 Prozent des Lohnes der letzten zwei Jahre, wird regelmäßig gekürzt, mit einigen Anpassungen für Alte und Umschulungsmaßnahmen. Wenn all diese Ansprüche erschöpft sind, besteht das einzige Recht auf Geldzahlungen in einer besonderen Arbeitslosenunterstützung »RMI« (3000 FF im Monat, ca. 900 DM). Die Lage der einzelnen ArbeiterInnen kann sehr unterschied-

lich sein, und es ist leichter zu sagen, was sie bekommen, denn das ist eine eher egalitäre Zahlung:

- eine besondere Entschädigung von 80 000 FF (ca. 24 000 DM) pro Kopf (teilweise zu zahlen vom früheren Eigentümer, dem Konzern Rhône-Poulenc); gefordert hatten sie 150 000 FF (ca. 45 000 DM), das ursprüngliche Angebot lag bei 36 000 FF (ca. 10 800 DM).

- eine monatliche Ausgleichszahlung bei Arbeitslosigkeit, so daß sie zwei Jahre lang auf denselben Lohn kommen wie zuletzt in der Fabrik, für alle, die länger als sechs Monate bei Cellatex beschäftigt waren und unabhängig vom individuellen Status. [Nach einem anderen Bericht in der *jungle world* vom 9.8.2000 gilt die Garantie des Lohnniveaus bei Antritt eines niedriger bezahlten Arbeitsplatzes.]

- einen besonderen Zuschuß bei Umschulungen [laut *jungle world* s.o.: »Ferner sollen sie an einem zwölfmonatigen Umschulungsprogramm teilnehmen können – 80 Prozent des Lohnes werden fortgezahlt.«]

- eine besondere Einrichtung soll die Umsetzung dieser Übereinkunft überwachen (vermutlich mit einigen Möglichkeiten der Repression ausgestattet, um ein Wiederaufflammen des Kampfes zu verhindern).

Diese für die Cellatex-ArbeiterInnen wichtigen Zugeständnisse sind auf nationaler Ebene noch bedeutender: Im Moment gibt es harte Diskussionen zwischen den Gewerkschaften, den Verbänden der Bosse und der Regierung um eine drastische Reform des Systems der Arbeitslosenunterstützung. Dabei geht es mehr oder weniger darum, arbeitslose ArbeiterInnen zu zwingen, jede Arbeit zu jedem Lohn anzunehmen, mit der Drohung im Hintergrund, nach mehrmaligem Verweigern jegliche Zahlungen gestrichen zu bekommen. In gewisser Weise klingt der Kampf der Cellatex--ArbeiterInnen wie eine Antwort für alle ArbeiterInnen auf derartige Projekte. Im wesentlichen lautet seine Botschaft: Kampf lohnt sich (natürlich nicht jede Art Kampf) und kann all die schmutzigen Tricks des Systems der Arbeitslosenunterstützung entwerten. Der Hall dieses Kampfes wurde für die ArbeiterInnen dadurch noch verstärkt, daß die politische Macht bereits seit einiger Zeit behauptet, die Wirtschaft sei am Aufblühen, und daß alle Institutionen einschließlich des Staats viel mehr Geld hätten als üblicherweise vorhanden.

Als der ungewöhnliche Kampf vorbei war, standen die zahllosen Kommentare im Verhältnis einerseits zum Echo unter den ArbeiterInnen und andererseits zur Angst der Leute in der herrschenden Klasse, solche Kämp-

fe mit unvorhersehbaren Folgen wieder aufflammen zu sehen. Die Soziologen wurden mobilisiert. Jemand meinte, Cellatex sei »die Geschichte derer, die sich in den Märchen von der Internet-Revolution, dem boomenden Wachstum und den immer kürzer werdenden Schlangen im Arbeitsamt nicht wiedererkennen.« Die Gewerkschaften, die von der Ministerin für ihr verantwortliches Handeln gelobt wurden, stimmen überein: »Die Verhandlung bleibt der Wert, in den die Gewerkschaftsbewegung ihr Vertrauen setzt.« Einige Politiker sind sich dessen bewußt, daß solche Drohungen das System als Ganzes gefährden. Der Innenminister kann abrupt erklären: »Es kann nicht angehen, solch ökonomischen Terrorismus zu tolerieren.« Ein anderer Minister führt deutlicher aus, was unter »Ökoterrorismus« verstanden wird: »Das Problem ist nicht die Menge an Säure, die in den Fluß geleitet wurde. Es ist die Tatsache, daß das Einleiten gewollt und kollektiv organisiert war. Noch nie gab es eine solche Handlungsweise in der Industrie.« Tatsächlich war Cellatex eine der »umweltschädlichsten« Fabriken in Frankreich gewesen, ganz vorne bei Verschmutzungen mit Zink, bei Ölprodukten die Nummer Zwei und an 28. Stelle bei krebserregenden Produkten. Bei voller Produktion leitete die Fabrik Woche für Woche dieselbe Menge an Schwefelsäure in den Fluß, wie die Arbeiter nun auf einmal hineingekippt hatten.

Ein Soziologe erklärt, daß ein solcher Kampf den »Verlust einer kollektiven Kultur« bedeute. Angewendet auf die vorherrschende Ideologie, daß ArbeiterInnen und Management als »verantwortungsvolle Personen« Hand in Hand arbeiten müssen, hat er in gewisser Weise recht. Lange Zeit galt bei den Gewerkschaften in Kämpfen das Leitmotiv »Schutz der Produktionsmittel«, und die Gewerkschaften waren auch in der Lage, diese Linie durchzusetzen. Der Kampf bei Cellatex enthüllt etwas völlig anderes: Was soll dieser »Schutz« sein, wenn diese Produktionsmittel durch den Kapitalismus selbst zerstört werden? Warum dann das Material nicht als Waffe für den Kampf verwenden? Zu Zeiten, in denen eine Menge Fabriken und Jobs verlagert werden, ausschließlich gemäß den kapitalistischen Interessen, fühlen sich die ArbeiterInnen keineswegs gefangen in dieser Ideologie, nach der sie die Produktionsmittel schützen müßten, die ihnen früher einmal Arbeit und Lohn gaben. Es ist kein daher kein Zufall, daß der Kampf bei Cellatex auf ein solches Echo stieß, und ungeachtet aller öffentlichen Erklärungen folgten diesem Kampf andere, die exakt denselben Charakter aufwiesen.

Dieselbe Kampfform breitet sich aus

Zwei Wochen, nachdem der Kampf bei Cellatex beendet war, benutzten ArbeiterInnen in verschiedenen Teilen Frankreichs dieselbe Drohung wie die Cellatexbelegschaft, um zu bekommen was sie forderten, auch wenn ihre Situation etwas anders war. Aber dieses Mal wurden die Kämpfe in den Medien nicht sehr breit veröffentlicht, das macht es nicht so einfach, Details zu berichten (diese halbe Zensur folgt sicherlich aus der Notwendigkeit für die Herrschenden, diese Kämpfe zu deckeln, um eine eventuelle Ausweitung zu verhindern). Ohne genaueres Wissen darüber, wie diese Kämpfe begannen und sich entwickelten, hier also einige Einzelheiten:

Forgeval – Valenciennes, Industriestadt mit 50 000 Einwohnern im Norden Frankreichs, nicht weit von Givet, ebenfalls hohe Arbeitslosenrate. Dieser Kampf findet gleichzeitig mit Cellatex statt. Wir können nichts darüber sagen, ob es die gemeinsame Konsequenz aus derselben Situation war oder der Einfluß eines Kampfes auf den anderen. Diese Metall-Fabrik mit 127 Beschäftigten wird am 10. Juli für bankrott erklärt und alle ArbeiterInnen entlassen. Die Drohung ist derselben Art wie bei Cellatex: Der Betrieb lagert 36 000 Liter entflammaren Öls, das stellen sie unter die wertvollen Pressen und drohen damit, sie anzuzünden. Außerdem drohen sie auch damit, Öl in einen nahegelegenen Kanal zu schütten. Flaschen mit Acetylen haben sie in Reifen aufgestellt als Explosivwaffen. Die Drohung besteht darin, all das effektiv zu benutzen, falls sie auf ihre Forderungen nach Aufbesserung ihrer Entschädigungszahlungen und ihrer Rechte nicht die entsprechende Antwort bekommen. Sie bekamen schnell, was sie forderten. Keine weiteren Details.

Adelshofen – Schiltigheim, Vorort von Strasbourg, Elsaß, im Osten Frankreichs, Arbeitslosenrate 5,7 Prozent, weit unter dem nationalen Durchschnitt. Eine Brauerei mit 400 Beschäftigten, gehört zur internationalen Gruppe Heineken, die diese Fabrik schließen will und nach St. Omer im Norden Frankreichs verlagern. Laut den ArbeiterInnen ist die Fabrik lebensfähig und sie haben keine Ahnung, warum sie geschlossen werden soll. Eine Verbindung zu Cellatex ist nicht erkennbar. In 22 Jahren gab es in dem Betrieb nur einen einzigen Streik. Die Nachricht von der Schließung ist nicht neu, seit Monaten waren die ArbeiterInnen informiert worden, und die Gewerkschaften hatten ihnen, um die Schließung zu verhin-

dem, immer nur Demonstrationen vorgeschlagen, die sich, einberufen und kontrolliert durch die Gewerkschaften, jedoch immer nur ohne Effekt wiederholten. Die neue Kampfform begann am 19. Juli: Der Personalchef wird in der besetzten Fabrik festgehalten; die Basisdelegierten verweigern weitere Diskussionen im Betriebsrat. Die Flaschen mit dem Gas, das für die Gabelstapler in der Fabrik benutzt wurde, könnten zum Zünden zweier Behälter mit Ammoniakgas verwendet werden. Die ArbeiterInnen kippen 68 000 Liter Bier auf die Straßen der Stadt und blockieren den gesamten Verkehr um die Fabrik. Schließlich akzeptieren sie eine Vereinbarung über eine teilweise Schließung der Fabrik, höhere Entschädigungszahlungen und Garantien für die Jobs der Nichtentlassenen.

BFEF – Bertrand Faure, Zulieferer beim Autohersteller PSA-Peugeot, Sitzhersteller in Nogent-sur-Seine, 5000 Einwohner, etwa 100 km süd-östlich von Paris. Anfang September muß die Fabrik (236 Arb., davon 80 Prozent Frauen) schließen, weil die gesamte Produktion nach Asien verlagert werden soll. Die Besetzung beginnt am 27. Juli und geht Tag und Nacht, um einen eventuellen Abtransport der Maschinerie in der Ferienzeit (August) zu verhindern. Sie drohen damit, die Fabrik niederzubrennen sowie die fertigen Sitze und Gasflaschen hochzujagen (die Fabrik ist in der Nähe eines AKW), wenn bis zum 1. August bei den Verhandlungen nichts Neues passiert.

[Laut *jungle world* vom 9.8.00 gab es je nach Betriebszugehörigkeit zwischen 40 000 und 80 000 FF (12 000 bzw. 24 000 DM)]

CEE – Continentale d'Equipments Electriques – Meaux, weit draußen gelegene Vorstadt im Osten von Paris, 146 ArbeiterInnen. Der Betrieb hat fusioniert mit einer Société Française Industrielle de contrôle et d'équipement, die die gleiche Art Elektrozubehör herstellt. Von 188 ArbeiterInnen in verschiedenen Betrieben werden nur 69 ihren Job behalten. Meaux trifft es dabei am härtesten. Als am 20. Juli 80 Namen von entlassenen ArbeiterInnen (von denen einige schon 30 Jahre in der Firma arbeiten) per Fax hereinkommen, beginnt der Streik mit einer Besetzung. Sie machen ein »symbolisches« Feuer nahe der Fabrik und fordern dieselben Zugeständnisse wie bei Cellatex (80 000 FF und volle Löhne für zwei Jahre). Der Ausgang ist uns nicht bekannt. [nach H.S., Paris]



Zum Streik bei Cellatex (und Adelshofen)

Es geht mir nicht darum, einen Kampf zu bekritteln, aber im Gegensatz zu Henri Simon will ich zuerst die Fakten darlegen und dann eine Analyse der Bewegung versuchen und nicht von Anfang an wunderbare, neuartige oder radikale Aspekte behaupten.

Cellatex ist eine Fabrik mit 153 Beschäftigten, die ein obsoletes Produkt herstellen: Viskose) in einer ausgebrannten Region mit über 22 Prozent Arbeitslosigkeit. Der Unternehmer will die Fabrik schließen.

Was tun die Arbeiter von Anbeginn der Bewegung am 5. Juli an? Sie greifen nicht den Patron an (z.B. andere Beschäftigte in anderen Fabriken derselben Unternehmensgruppe besuchen), sondern sie wenden sich zuerst an den Staat (Präfekt der Region, Arbeitsministerin), damit diese sie aus der Situation herausholen, und sie verschanzen sich in der zur »Festung« umgewandelten Fabrik. Diese Haltung hat die Zustimmung der Arbeiter, denn ungefähr 107 Beschäftigte von 153 beteiligen sich in Schichten von 25 an der nächtlichen Besetzung.

Was die Originalität dieser Bewegung ausmacht ist die Tatsache, daß die Gewerkschaften die Karte der Vermittlung bis zum Letzten ausspielen. Und um das tun zu können, schwenken sie die Drohung »alles in die Luft zu sprengen« mit 47 000 Liter Schwefelkohlenstoff (heute weiß man, daß das nie in ihrer Absicht lag). Das genügte, um am 12. Juli mit Verhandlungen zu beginnen.

Zitat: »Einige ArbeiterInnen zeigten Bierflaschen mit etwas mehr der gefährlichen Flüssigkeit, die über einen Docht gezündet gefährliche Molotowcocktails ergaben, mit denen man einen Krater von drei Metern Durchmesser und 50 cm Tiefe erzeugen konnte – und gleichzeitig eine giftige Wolke.« Nein, das ist die Leimrute, lediglich eine nicht-explosive Mischung, die unter der Aufsicht eines Spezialisten der Feuerwehr zusammengemixt wurde (siehe *Libération* vom 21.7.00)!

Um während der Verhandlungen den Druck zu erhöhen, beschließen die Gewerkschaften, am 17. Juli die Fässer mit einer Schwefelsäuremischung in einen Arm der Mass zu kippen. Diese medial perfekt inszenierte Aktion griff ebenfalls nicht den Unternehmer an. Man könnte sogar ihren Sinn hinterfragen. Nur wenige »Entnervte« haben am 20.7. gegen das Aussetzen des »Kampfs« gestimmt, weil sie naiverweise gedacht hatten,

man würde die Fabrik in die Luft sprengen. Das sind sicherlich diejenigen, die am 15.5. ein Flugblatt rumgegeben hatten (dessen Inhalt ich leider nirgendwo habe finden können), das mit »der harte Flügel von Cellatex« unterschrieben war.

Die Streikenden haben erhebliche finanzielle Zugeständnisse erhalten, aber an ihrem Kampf war nichts Neues, keine Rückbesinnung auf die »direkte Aktion« oder eine Rückkehr zum »Anarcho-Syndikalismus«. Die von den Delegierten gewollte Vermittlung wurde durch Erklärungen von verschiedenen Seiten vervollständigt. Während die Delegierten offensichtlich die Aktion unterstützten, hat der Verantwortliche der Textilabteilung der CGT (C. Larose) nichts dagegen unternommen, als er sagte, er sei nicht einverstanden. B. Thiault, der Chef der CGT, erklärte, das sei nicht sein Problem, und R. Hue (Chef der KPF) hat zu erkennen gegeben, er sei gegen eine solche Art von Aktion. Die Sozialistische Partei hat angegeben, daß sie die Verzweiflung der Arbeiter verstehe, daß aber so etwas nicht korrekt sei. Die Trotzlisten (LCD, LO) haben die Aktion unterstützt.

Ein positiver Punkt bleibt: es wurde begonnen das Arbeitswerkzeug in Frage zu stellen – aber es ist ein nicht realisierter Anfang geblieben. ■

C., Paris

Samstag?!

Der massive Druck auf die ArbeiterInnen durch Entlassungen, Werkschließungen und -verlagerungen, der auch in Zeiten anscheinend anziehender Konjunktur nicht nachlässt, hat dazu geführt, dass es kaum noch größere Kämpfe um eigenständige Ziele der Klasse gibt. Auch das Fehlen einer Perspektive, die das Risiko größerer Auseinandersetzungen lohnend machen würden, trägt dazu bei, in der Öffentlichkeit ein Bild der Betriebe als befriedete Gebiete darzustellen.

Dabei läuft die tagtägliche Ausbeutung alles andere als konfliktfrei über die Bühne. Die Auseinandersetzungen haben aber eine andere Form als in Zeiten offensiver Massenkämpfe. Sie sind passiv und in der Zahl der Akteure klein auf Abteilungs- oder Gruppengröße beschränkt oder gleich ganz individuell. In der Regel gehen sie früher oder später auch verloren. Sie reichen aber aus, den Kapitalisten das Leben schwerer zu machen, als sie es sich wünschen. Solch ein Konflikt ist bei uns im Betrieb gerade zu einem vorläufigen Ende gekommen. Wir bauen im wesentlichen CNC-gesteuerte Werkzeugmaschinen. Zum kleinen Teil auch konventionelle Industriebohrmaschinen, die früher der Hauptproduktionszweig war. Nach der sogenannten Wende werden diese mittlerweile aber hauptsächlich in einem einverleibten Betrieb in Thüringen gebaut. Zu der Firmengruppe gehört mittlerweile auch ein Betrieb, welcher bereits zu DDR-Zeiten CNC-gesteuerte Bearbeitungszentren gebaut hat. Diese werden weiter gebaut, erweitert um große Maschinen, die vorher bei uns gebaut wurden. Dieser Betrieb scheint noch einige Reserven zu haben und wird seitdem er einverleibt wurde, mehr oder weniger als ständige Drohung gegen uns eingesetzt. Dort würde halt billiger produziert. Trotz längerer Arbeitszeit, niedrigeren Lohn und weniger Urlaub wären die Leute dort motivierter, keine Probleme mit Überstunden, wird uns immer wieder vorgehalten. Aus Gesprächen mit Kollegen aus dieser Firma kam aber heraus, dass das mit der Arbeitszeit, dem Lohn und den Urlaub zwar stimmt, das mit der Motivation aber gelogen ist. Dort wird Druck auf die ArbeiterInnen durch die hohe Arbeitslosigkeit ausgeübt und der Umstand schamlos ausgenützt wird, dass der Betrieb weit und breit die einzige Möglichkeit ist, als qualifizierter Facharbeiter überhaupt einen Job zu kriegen.

Nun aber zu uns. Bis zum Herbst letzten Jahres waren bei uns ca. 130 Leute beschäftigt, davon 80 Arbeiter. Weil es dem Betrieb angeblich beschissen ging, die Banken drohten Kredite nicht zu verlängern, kaum Aufträge da wären, wurde ein hochbezahlter »Geschäftsführer« eingestellt, der vorher bereits eine andere Firma rigoros »in die schwarzen Zahlen« saniert und rationalisiert hat. Dazu kam ein neuer Betriebsleiter, der fachlich gesehen, gelinde gesagt, dämlich, menschlich aber skrupellos ist. Zum Ausgleich für diese beiden Neueinstellungen wurden Ende 1999 16 Kollegen entlassen, davon 14 Arbeiter.

Die einschneidendsten Auswirkungen hatten diese Entlassungen auf die Elektroabteilung, in der ich arbeite. Hier wurden vier von acht Kollegen entlassen. Zudem wurde unser Meister abgeschafft, dem immer der Vorwurf gemacht wurde, er könne sich nicht richtig gegen uns durchsetzen. Daß die Hälfte unserer Abteilung entlassen wurde, wurde damit begründet, dass möglichst nur Beschäftigte entlassen wurden, die noch nicht so lange im Betrieb seien, um die Sozialplankosten so gering wie möglich zu halten. Das stimmte aber nur bei zwei Kollegen, die ca. 1 Jahr im Betrieb waren, die beiden Anderen waren drei und vier Jahre beschäftigt. Auch die sozialen Auswahlkriterien hinkten. Die Elektroabteilung wurde schon bewusst »zerschlagen«. Sie hatte sich immer als sehr widerspenstig gezeigt. So ist es z.B. nicht gelungen, eine informelle »Gruppensitzung« gegen halb elf, von 15-20 Minuten, trotz jahrelanger Bemühungen, abzuschaffen. Bei Überstunden bedurfte es immer großer Anstrengungen, einen Elektriker für den Samstag zu bekommen, die teilweise die Effektivität dieser Maßnahmen in Frage stellten; soll heißen, die Zeit die durch die Überzeugungsarbeit der Vorgesetzten verloren ging, war unmöglich am Samstag wieder reinzuholen.

An der Samstagsarbeit entwickelte sich auch der letzte Konflikt. Nach den Entlassungen war es für uns erst mal klar, überhaupt keine Überstunden zu machen. Nach Erhalt ihrer Entlassungen wurden plötzlich alle Entlassenen am nächsten Tag krank. Je nach Beschäftigungsdauer endeten die Arbeitsverhältnisse aber erst zwischen Januar und März 2000. Auf wundersame Weise stiegen aber Anfang des Jahres die Aufträge wieder enorm an. Der Betrieb geriet unter Druck, die Maschinen elektrisch fertig zu kriegen. Auf verschiedenen Versammlungen, in der die Notwendigkeit der termingerechten Fertigstellung der Maschinen für die Weiterexistenz der Firma beschworen wurde, deswegen Überstunden »zu unser aller

Wohl« notwendig seien, bestanden wir auf unserer Unschuld für dieses »Dilemma« und forderten die Wiedereinstellung zumindest eines Teils der entlassenen Kollegen.

Nach der Arbeit trafen wir uns mit den Entlassenen beim Essen. Dabei stellte sich heraus, dass zwei gar nicht mehr zurück wollten und auch nichts unternehmen würden. Der dritte wollte auch nicht zurück, ging aber vor's Arbeitsgericht, um seine Abfindung zu verbessern.

Der vierte, der immerhin schon vier Jahre im Betrieb war, ging auch vor's Gericht. Aufgrund Alter und sozialer Situation wäre für ihn die Arbeitslosigkeit schon ein großes finanzielles Problem. Wir einigten uns, dass wir im wesentlichen seine Wiedereinstellung fordern wollten. Sein Arbeitsverhältnis endete im März 2000, sein Arbeitsprozeß war terminiert. Uns stand die Arbeit bis zum Hals. Überstunden wurden abgelehnt. Und siehe da; an einem Freitag Vormittag wurde der Kollege angerufen, in den Betrieb beordert. Dort erfuhr er, dass seine Entlassung gegenstandslos sei; sein Arbeitsverhältnis würde zu den alten Bedingungen fortbestehen, er könne gleich morgen, am Samstag, wieder anfangen. Da der Kollege zu dem Zeitpunkt noch krankgeschrieben war, konnte er dem nicht zustimmen, erbat sich zwei Tage Bedenkzeit und fing dann am Mittwoch der drauffolgenden Woche wieder an. Das feierten wir mit einem kleinen Fest während der Arbeitszeit. Zwar hatten wir dazu abgestempelt, die Zeit zählte also nicht, aber so konnten wir die Feier für alle sichtbar machen. In der Folge kam es dann erst mal zu Überstunden und Samstagarbeit bei uns. Allerdings ließ die Bereitschaft bald wieder nach.

Anfang des Jahres endet die Herrschaft des Elektromeisters. Die Stelle wurde abgeschafft. Wir wurden plötzlich von einer Abteilung zur »Gruppe Elektromontage«. Der Dienstälteste wurde Gruppenführer. Als Gruppe wurden wir dem Meister der mechanischen Montage unterstellt, der somit zum Hallenmeister mutierte. Als ausgesprochenes Arschloch ergänzte er sich vorzüglich mit dem neuen Betriebsleiter, der nun ebenfalls nach einer Einarbeitungszeit seine Herrschaft antrat. Permanent liefen sie durch den Betrieb, merkten sich Leute, die quatschten oder rumstanden, um sie anschließend »über den Dienstweg« anzuschließen. Ein Alkoholverbot während der Arbeitszeit wurde erlassen und Kollegen, die die Tradition des Biertrinkens während der Arbeitszeit beibehielten, wurden massiv mit Abmahnungen bedroht. Insgesamt muß man dem neuen Führungsgespann schon zugestehen, dass es ihnen gelungen war, bei uns ein Gefühl der

permanenten Beobachtung und Bedrohung zu erzeugen und tatsächlich viele informelle Pausen »wegzurationalisieren«. Es gab es auch Zuträger unter den Kollegen. Schleimer, die unter der neuen Herrschaft zu neuem Leben erwachten, gibt es natürlich auch bei uns.

Die Stimmung im Betrieb wurde in der Folge immer schlechter. Im Mai wurden die Aufträge immer mehr, wichtige Messen standen bevor. Auf der anderen Seite kommen die Kaufteile immer später, teilweise weil die Firma alte Lieferungen nicht bezahlt hatte, so dass wenn sie dann kamen ein fast nicht zu bewältigender Berg von Arbeit vor uns lag. Dazu kam, dass in der Fertigung eine Maschine nach der anderen ausfiel. Da wir keinen Betriebsschlosser und -elektriker mehr haben, werden die Maschinen nicht mehr richtig gewartet und verkommen total. Vielen Kollegen ist es mittlerweile auch egal, was mit den Maschinen passiert.

Die Bereitschaft Überstunden zu machen sank allgemein, nicht nur bei den Elektrikern.

Mitte Mai gab es dann eine Versammlung für die gesamte CNC-Montage, Elektriker und Schlosser. Der neue Betriebsleiter, im Schlepptau den Hallenmeister, beschwerte sich im Namen des Chefs über die vielen Kaffeepausen, die wir machen würden; überhaupt würden wir zu viel rumstehen, zu wenig arbeiten, zuviel quatschen; den Betrieb, damit unsere Arbeitsplätze in der heutigen schwierigen Zeit der globalen Märkte, gefährden. Da wir daran sicherlich kein Interesse hätten, also Schluß damit und Überstunden, Überstunden, Überstunden. Aufgrund ungeschriebener Gesetze ist es auf solchen Versammlungen sicherlich nicht ratsam zu sagen, dass zumindest bei einigen Kollegen die Interessenlage anders liegt. Schweigen wäre ohnehin die vernünftigste Art des Dialogs mit den Chefs, denn jede Äußerung, auch begründete Verteidigungen gegenüber Vorwürfen, macht uns nur handhabbarer. Leider ist das nicht so ohne weiteres in der Praxis durchführbar. So traten auch in dieser Versammlung erstaunlich viele Kollegen auf und verteidigten die Pausen und das Gequatsche. Sie wären notwendig, um die Produktion überhaupt noch aufrecht zu erhalten. Würden wir nur das tun, was wir müssten, würde der Betrieb bei der beschissenen Planung durch Meister, Betriebsleitung, Konstruktion, Einkauf und Verkauf und überhaupt, innerhalb kürzester Zeit zusammenbrechen. In Zukunft möchten wir unmittelbar direkt angesprochen werden, wenn ein Vorgesetzter das Gefühl hat, wir würden Pause machen, nicht

erst Stunden oder Tage später, wenn niemand sich mehr verteidigen könne. Dabei blieb es.

Da aber weiterhin die Überstundenbereitschaft relativ gering blieb, wurden diese dann angeordnet. Das geht nach einer Betriebsvereinbarung im Rahmen von bis zu 10 Stunden täglich. Der Samstag ist im bestimmten Rahmen davon nicht betroffen.

So gelang es dem Betrieb dann doch, zumindest in der Woche Überstunden durchzusetzen. Bei den Schlossern gelang es dann auch, zwei bis drei zur Samstagsarbeit zu überreden. Bei den Elektrikern gelang dies sechs Wochen lang nicht. Dadurch wurde die Samstagsarbeit insgesamt in Frage gestellt. Während der Endphase der Maschinenmontage und der Inbetriebnahme müssen Schlosser und Elektriker parallel an den Maschinen arbeiten, um die verschiedenen Elemente zusammenzufügen und aufeinander abzustimmen. Wenn in dieser Phase Samstags, und in der Regel war es mittlerweile so, kein Elektriker da ist, ist die ganze Sache für die Katz.

Bei den Schlossern taucht in dieser Phase die Forderung nach Kilometergeld bei Samstagsarbeit auf. Sie wurde geäußert gegenüber dem Meister und dem Betriebsleiter, die sie allerdings nicht an die Geschäftsführung weiterleiteten. Auch der Betriebsrat nahm die Forderung nicht ernst.

Nach sechs Wochen war die Anwesenheit zweier Elektriker für den Samstag zur Fertigstellung einer Maschine, die die drauffolgende Woche unwiderbringlich Liefertermin hatte, zwingend erforderlich. Tatsächlich zeigten zwei Elektriker Bereitschaft, wenn sie Kilometergeld bekämen, bzw. zu Hause abgeholt und wieder zurückgebracht werden.

Meister und Betriebsleiter standen in der Bredolie. Sie hatten die Fertigstellung der Maschine für die kommende Woche zugesagt. Kran und LKW waren bestellt. Da sind sie zum Chef gerannt und haben gejammert, die Elektriker wollen am Samstag zu Hause abgeholt werden. Der Alte ist wohl explodiert. Eine halbe Stunde später hat er eine Versammlung für uns angeordnet. Da saßen wir fünf Elektriker dann auf der einen Seite; auf der anderen Seite der Chef, der technische Leiter, der Betriebsleiter, der Hallenmeister sowie ein schweigender Betriebsrat. In dieser Besetzung wurden wir einem Trommelfeuer ausgesetzt. Mit unserer Arbeitshaltung würden wir den Betrieb gefährden, unsere Haltung wäre nicht mehr tragbar. Es wurde von uns verlangt, dass das Wohlergehen des Betriebes für jeden von uns absolute Priorität vor allem anderen hätte. Wem Freizeit

wichtiger wäre als der Betrieb, müsse sich überlegen, ob er hier noch richtig wäre. Solchen Egoismus kann man sich in der heutigen schwierigen Weltmarktlage nicht mehr leisten. Die Forderung nach Kilometergeld und von zu Hause abgeholt werden, nannte der Alte schlichtweg eine Frechheit. Und die alte Leier wieder, in dem Betrieb in Thüringen wäre alles besser.

Obwohl die ganze Geschichte eher eine Art Monolog war, ließen wir uns trotzdem dazu hinreißen, uns gelegentlich zu äußern. Dabei reagierten wir nicht einheitlich. Völlig fehlgeschlagen ist der Versuch von einigen, Verständnis durch ihre persönliche Situation zu erreichen. Das geht denen völlig am Arsch vorbei und die Leute, die so argumentierten, setzten sich erneut dem Egoismusvorwurf aus. Betriebliche Missstände als Grundlage der Unlust wurde ebenfalls abgebügelt und uns allgemein zugesagt, irgendwann mal, wenn weniger zu tun sei (also nie), könnten wir uns über diese Missstände evtl. mal unterhalten.

Die ganze Sache endete dann damit: bis zum nächsten Tag sollten wir – jeder Einzelne – schriftlich festhalten, wie lange jeder von uns innerhalb der Woche arbeiten würde. Wir dürften bis zu 10 Stunden arbeiten. Zusätzlich mitteilen, welche zwei am Samstag kommen würden. Würde das auf freiwilliger Basis nicht geschehen, dann wird das entsprechende angeordnet.

Am nächsten Tag erklärten sich zwar alle bereit unter der Woche Überstunden zu machen, aber obligatorisch fand sich keiner für den Samstag. Wie vorhersehbar wurde für zwei Elektriker dann die Samstagsarbeit angeordnet.

So hat sich der Betrieb dann in letzter Konsequenz doch durchgesetzt. Das war aber absehbar. Mal sehen, wie es nach der Urlaubszeit dann weiter geht. Vielleicht melde ich mich dann wieder. ■

Net Slaves

(K)eine Buchbesprechung

Computersklaven

Reportagen aus der Ausbeuterfirma Internet

Bill Lessard & Steve Baldwin; DVA, 2000,

DM 39,80, ISBN: 3-421-05363-4

Kein anderer Bereich ist so voller Mythen über Arbeitsbedingungen und Traumlöhne wie die IT Branche. Gerade die US-amerikanische (Ex-)Linke, die nach vergeblichen Anstrengungen um die Revolution Marx gegen Mac tauschte, prägte Anfang der 70er Jahre ausgehend von einem trostlosen Tal im Norden Kaliforniens diesen neuen Hoffnungsträger. Hoffnungsträger sowohl für das Kapital, das die enormen Wachstumsraten und die mit Computern verbundene Rationalisierungseffekte gebetsmühlenhaft anpreist, Hoffnungsträger auch für Kämpfer gegen Arbeitslosigkeit und sinnlose Inanspruchnahme von Sozialgeldern, und nicht zuletzt Hoffnungsträger für diejenigen, die gerne wenig arbeiten und dafür ein horrendes Salär beziehen wollen. Wie sieht die Realität aber aus für InternetprogrammiererInnen, DatenbankspezialistInnen, Systemadministratoren und wie sich diese Berufe auch immer schimpfen mögen.

Bill Lessard und Steve Baldwin, beides Internet-gestählte Computerspezis, haben ein Jahr lang zwischen Frühjahr 1998 und Frühjahr 1999 zahlreiche Interviews mit Beschäftigten der us-amerikanischen Internetindustrie geführt und diese Ergebnisse in ein Buch fließen lassen.

Computersklaven – Reportagen aus der Ausbeuterfirma Internet

erschien dieses Jahr auf deutsch und man fragt sich, warum wir nicht selber früher auf die Idee gekommen sind, die Beschäftigten selber zu Wort kommen zu lassen, anstatt über *new economy*, Negri oder andere Wirrheiten zu fabulieren.

Lessard und Baldwin haben aus den Interviews Geschichten aus der Ich-Perspektive gemacht, die jede einzelne für sich eine bestimmte Figur des Internettheaters darstellt. Von der Webprogrammiererin, die sich frei-

beruflich als Freelancer von Auftrag zu Auftrag hangelt, über den Angestellten, der nichts anderes zu tun hat, als Chaträume frei von nicht familientauglichen Inhalten zu halten, bis zum LSD-schluckenden Firmenberater, der auf Kongressen Managern Unsinn über new economy erzählt und dafür Unmengen von Geld kassiert.

Anstelle der gängigen Berufsbezeichnungen haben sie alltägliche Namen gewählt, um – wie sie sagen – zu verdeutlichen, was die Leute tatsächlich tun und nicht durch die Namensgebung wieder an der Verschleierung mitzuarbeiten. Aus der Webprogrammiererin wurde so die Taxifahrerin, aus dem Firmenberater wurde ein Priester. Das Buch ist hierarchisch in 10 Ebenen (New Media Caste System) gegliedert, was ihrer Meinung nach der realen Hierarchie der Internetwelt am nächsten kommt.

Ebene 1.0 ist der Müllmann:

»...Verbringen Sie mehr als 10 Prozent der Woche damit, Programme umzuschreiben, technische Mängel zu beheben oder Computerkomponenten ein- und aufzubauen? Regen Sie sich zu völlig unpassenden Zeiten (beispielsweise mitten in der Nacht) über einen bestimmten Betriebssystem-Kernel auf?«

Ebene 7.0:

»Sind Sie ein Vampir? Kennen Sie den Unterschied zwischen einer Suppennudel und einer Programmzeile C++? Interessiert Sie das überhaupt? ... Ist eitles Gequatsche eine treffende Bezeichnung für Ihren Tätigkeitsbereich?«

Trotz der realen Unterschiede zwischen den einzelnen Ebenen, was Lohn, Bedeutung in der Hierarchie, etc. angeht, zeigen die Erfahrungen der einzelnen Menschen doch eine Gemeinsamkeit: Nach anfänglich völlig naivem Enthusiasmus und Identifikation mit dem »Traumjob« in der Branche Nr. 1, macht sich im Laufe der Zeit ein mehr oder weniger stark ausgeprägter Hass auf Job und Chefs breit. Die Einsicht, daß Firmenziele und eigene Bedürfnisse zwei Paar Stiefel sind, hält auch ab Ebene 5.0 spätestens nach dem ersten Nervenzusammenbruch Einzug.

Ken Hussein ein Angestellter der Ebene 9.0, ein sogenannter Roboter, der sich durch 7-Tage-Wochen und 20-Stunden-Tage vom mittellosen iranischen Einwanderer bis zum Jahreseinkommen von 500 Mille und

Villa mit Pool gebuckelt hat, bekommt einen Nervenzusammenbruch und wird in die Nervenheilstätte überwiesen. Nach einem Monat wird er entlassen, und die firmeneigene Krankenversicherung zahlt keinen Pfennig mehr, er muß das Haus verkaufen und schließt sich nach seiner Entlassung einer Selbsthilfegruppe an, die sich zum Ziel setzt, Ken's ehemalige Firma mit Klagen wegen sexueller Belästigung, Altersdiskriminierung, Rassen- diskriminierung u.ä. zu überziehen.

Solche Beispiele ziehen sich durch alle 10 Ebenen des Buchs, Tenor: Geht's der Firma gut, geht's nicht unbedingt dir gut, geht's der Firma schlecht, ist das nicht unbedingt dein Schaden. Mit diesem Tenor unterscheiden sich die Netzklaven nicht nur von dem normalen mystifizierenden Hype um das Internet, sie gewinnen auch im Vergleich zu ihren KollegInnen anderer Branchen.

Lessard und Baldwin, die einen Großteil ihrer Arbeit natürlich über die eigene Internetseite organisiert haben (<http://www.netslaves.com>), haben mit dieser typischen amerikanischen Mischung aus Enthüllungsjournalismus, Gerechtigkeit- und Gewinnstreben ein witziges Buch gemacht, das aber all zu oft in der Darstellung all des menschlichen Elends hängen bleibt, das so ein Job mit sich bringt.

»Wenn die Leute, die im Internet arbeiten, nicht ein bißchen halblang machen und statt dessen auf den Mythos vom 22 jährigen Programmiergenie setzen, der 36 Stunden am Stück arbeitet und dabei von Pizza und Mineralwasser lebt, werden wir in ein paar Jahren eine Menge kranker Leute da draußen haben, die zu allem Übel noch nicht mal krankenversichert sind!« (Aus dem Nachwort)

Der Rassismus existiert noch, aber er ist nicht mehr offizielle Ideologie

Die folgenden Bemerkungen beziehen sich auf H.s Text »Antisemitismus und die Grenzen des Klassenbegriffs« im Wildcat-Zirkular 56/57 vom Mai 2000. Sie sind nicht so sehr eine Kritik seines Textes, als vielmehr ein Beitrag zu einer Debatte, die wir nicht vermeiden können.

Der Rassismus ist keineswegs verschwunden, und er hat immer noch eine spalterische Wirkung: sowohl gegen »andere Ethnien« als auch gegen die ArbeiterInnen, die der Staat »Illegale« nennt (das unsichtbare Proletariat). In der Europäischen Union hat sogar die Rechte damit aufgehört, die Einwanderung komplett abzulehnen. Es gibt eine große türkische Minderheit in Deutschland, und es wird sie weiter geben, in Frankreich große arabische und afrikanische Minderheiten, die unterprivilegiert und überausgebeutet bleiben werden.

Doch offener Rassismus ist nicht länger eine gesellschaftlich akzeptable Ideologie. Können wir uns für das Deutschland von 1930 oder sogar für das Frankreich oder Großbritannien von 1935 antirassistische Gesetzgebungen vorstellen? Heutzutage wird der Antirassismus als eines der Grundprinzipien der Demokratie angesehen. Natürlich wirkt er nur als Prinzip und wird begleitet von zahlreichen rassistischen Handlungen. Aber der Anti-Rassismus (oder einfach Nicht-Rassismus) ist »mehr zu einem sozialen und politischen Erkennungszeichen« (*Wildcat-Zirkular 56/57*) geworden, dem kleinsten und niedrigsten gemeinsamen politischen Nenner. Eine oberflächliche Akzeptanz aller Kulturen und eine Ablehnung der Intoleranz sind nun Teil des Normverhaltens des Mainstreams. Natürlich gibt es da Konflikte mit den Fakten, wie bei jeder Ideologie, wie etwa bei »Gleichheit« und »Freiheit«, aber sie hat auch einen realen Inhalt. Im heutigen Frankreich wird ein junger Akademiker aus Mali immer noch diskriminiert sein, weil er schwarz ist, aber viel weniger als 1960. Das ist ein weiterer Aspekt der Amerikanisierung: Sicher werden Schwarze in den USA diskriminiert, aber an der Spitze der US-Army steht ein schwarzer General.

Faschismus und Antifaschismus gehören beide der Vergangenheit an
Nicht, daß es jetzt Mißverständnisse gibt. Ich sage nicht, daß der Kapitalismus Gesetz und Ordnung immer auf sanfte und friedliche Weise aufrechterhalten wird. Das Gegenteil wird der Fall sein! Die Demokratie wird auf diktatorische Mittel zurückgreifen, wenn sie muß. Außerdem spreche ich nicht von z.B. Rußland, das kaum als Demokratie durchgehen wird, sondern ich spreche ausschließlich über »entwickelte« kapitalistische Länder wie die USA, die EU und Japan.

In jenen »modernen« Ländern steht der Faschismus als eine populäre Massenbewegung außerhalb des Staats, die eine starke Staatsmacht wiederaufbauen will, nicht auf der Tagesordnung. Mussolini und Hitler übten genügend Druck auf den Staat aus, um ihn zu zwingen, sie als die einzige politische Kraft zu akzeptieren, die in der Lage war, die Gesellschaft wieder zu vereinigen. Dies geschah nicht, weil sie die besseren Demagogen waren oder kämpferischer, sondern weil der Staat selbst eine tiefe Krise durchmachte, als er zwischen völlig entgegengesetzten politischen Optionen zerrissen war, zwischen denen er sich nicht entscheiden konnte. Sowohl Italien als auch Deutschland wiesen beide große, unkontrollierbare Arbeiterbewegungen auf, sowie schrecklich gespaltene herrschende Klassen. Dies ist heute weder in Europa, Japan noch in Nordamerika der Fall.

Jede/r kann Begriffe auf die Weise benutzen, wie es ihr oder ihm paßt, und den »Faschismus« als gewaltsame systematische Repression definieren. Aber dann begann der »Faschismus« lange Zeit vor Mussolini. Dann war die französische Regierung, die gegen die Aufständischen des Juni 1848 die Armee einsetzte, »faschistisch«, genauso wie Thiers, als er die Pariser Kommune im Blut der 20 000 oder 30 000 Pariser ertränkte, oder De Gaulle, als seine Polizei im Oktober 1961 200 Algerier tötete. Jeder koloniale und neo-koloniale Krieg ist dann ebenfalls »faschistisch«. Der Begriff wird so weit gefaßt, daß er bedeutungslos wird.

Der aktuelle europäische Populismus (Le Pen, Haider und in Belgien usw.) ist kein faschistisches Revival, auch nicht eines der sanfteren Art. Der Faschismus war nie sanft, und er tat auch nie so.

Wenn es heute keinen Faschismus gibt, dann kann es auch keinen Anti-Faschismus geben, außer als Ideologie, als eine erinnernde Art, mit Politik umzugehen. Le Pen und Haider werden zuerst und hauptsächlich nicht wegen ihres aktuellen reaktionären Programms angegriffen, dessentwegen, was sie selbst tun wollen, sondern wegen ihrer Sympathien (oder Entschuldigungen) für das, was der Faschismus in der Vergangenheit tat.

Fragt einen Anti-Haider-Demonstranten: sein erster Kommentar wird sich nicht gegen Haiders politische Plattform richten, sondern darauf verweisen, welche Ähnlichkeiten diese zu der von Hitler aufweist.

Ich schlage nicht vor, AntiFa-Demos zu verwerfen. Viele DemonstrantInnen zeigen eine echte Ablehnung der Gesellschaft, was weit über Haider hinausweist. Und darüber können wir mit ihnen reden und vielleicht gemeinsam handeln. Aber nur, wenn wir ihnen sagen, daß Anti-Faschismus als solcher die Vergangenheit angreift.

Nur Rationalität erklärt das Irrationale

Die konventionelle Weise, über den Nazismus nachzudenken, ist nicht aufgrund ihrer Theorien verwirrend, sondern weil sie den Nazismus außerhalb der restlichen Geschichte ansiedelt und ihn als eine derartig verrückte Ungeheuerlichkeit darstellt, daß völlig neue Konzepte nötig wären. (Natürlich gehen nicht alle Historiker so vor.) Unser erster Schritt besteht deshalb darin, das Teil wieder in das Ganze einzufügen, den Nazismus wieder in den allgemeinen Lauf des 20. Jahrhunderts einzugliedern.

Es ist sicher wahr, daß »Klassenkampf« nicht alles erklärt. Erklären wir die Geburt des Christentums aus dem Verhältnis zwischen Sklaven und Sklavenhaltern? Oder die Kreuzzüge lediglich als ein Anwachsen mittelalterlichen Handels? Der Fehler liegt darin, zuviel von der »Klassenanalyse« zu verlangen, oder vielmehr darin, die falschen Fragen zu stellen.

Nur wenige Leser des Wildcat-Zirkulars würden abstreiten, daß der Erste Weltkrieg ein Produkt des Imperialismus war. Und doch schlachten sich Millionen von Soldaten nicht gegenseitig ab aufgrund ökonomischer Widersprüche. Selbst der »kapitalistischste« Krieg bricht nicht an dem Tag aus, an dem eine große kapitalistische Macht eine andere angreift, um deren Wirtschaft zu ruinieren und sich deren Märkte zu schnappen. Nationale, religiöse, ethnische ... Faktoren spielen ihre Rolle – umsomehr bei einem Phänomen wie dem Völkermord.

Eine Trennung zwischen dem »Rationalen« und dem »Irrationalen« verschleiert das Problem nur: sie trennt »rationale« (= wirtschaftliche und gesellschaftliche) Bestimmungen von »irrationalen« (= psychologischen) Motiven. Das würde bedeuten, daß das menschliche Gemüt nicht rational verstanden werden kann und daß die Geschichte nicht als eine logische Abfolge verstehbarer Ursachen und Wirkungen interpretiert werden kann. Dann würde nicht nur Auschwitz sich unserem Verstehen entziehen, sondern alles außerhalb des Bereichs rein berechenbarer Tatsachen. Wir

könnten verstehen, warum eine Firma bankrott geht, wenn ihre Produktivität sinkt, aber sicherlich keine Spekulationsblasen und Panikausbrüche.

Der US-amerikanische und der serbische Staat sind Produkte des Klassenkampfes. Aber wenn die USA gegen Serbien Krieg führen, ist das nicht einfach das Ergebnis des Klassenverhaltens in den USA und Serbien. Die Politik führt ihr eigenes Leben. Ideologien auch.

Es geht nicht darum, Auschwitz zu verstehen, sondern was dazu geführt hat. Es war das Versagen der revolutionären Bewegung nach 1914-18 und dann die Unfähigkeit der europäischen Bourgeoisien, dieses Versagen in einen positiven kapitalistischen Umbau zu verwandeln, was die Nazis an die Macht brachte und einem wild rassistischen Regime eine mörderische Kriegsmaschine in die Hand gab. Es gibt keine direkte Verbindung zwischen Berlin 1919 und Auschwitz 1942. Sondern eine Kette von Ereignissen verbindet den Klassenkampf von 1919 mit dem industrialisierten Mord ab 1942.

Unser Problem besteht also nicht in der Frage, ob die »Klassenanalyse« Auschwitz erklären kann, sondern ob sie den Lauf der Weltgeschichte erklären kann. Wenn sie das kann, dann kann sie auch dabei helfen, die Völkermorde zu verstehen, einschließlich des besonderen Völkermords an den Juden. Wenn sie das nicht kann, können wir insgesamt auf sie verzichten, und nicht nur weil sie zum Verständnis des Zweiten Weltkriegs nichts beiträgt.

Allgemein wird gesagt, der »Marxismus« könne den Nazismus nicht analysieren, geschweige denn die Vernichtungslager, da der Marxismus angeblich Wirtschaft und Klassenverhältnis überschätze, auf Kosten anderer Ursachen, insbesondere der Massenpsychologie.

Fragen wir doch zunächst diese Nicht- oder Anti-Marxisten, wie sie Auschwitz erklären. Ihre Antwort ist, daß die Nazis Millionen Juden umbrachten, weil 1.) sie das schon immer tun wollten und 2.) der Krieg ihnen die Gelegenheit dazu gab. Sehr richtig, nur daß das antisemitische Handlungen durch – Antisemitismus erklärt. Nicht viel besser als ein vereinfachender Marxismus, oder?

Gewiß war die nazistische Staatspartei zum Töten geboren. Aber wie konnte eine solche Partei an die Macht kommen? Ihr Erfolg 1933 hatte sicherlich etwas zu tun mit der Gewalt, die der Klassenkampf nach 1918 entfesselte.

Auschwitz war unökonomisch. Die deutsche Industrie machte ihre Profite, als sie die Arbeit der Sklaven ausbeutete, und nicht bei der Ver-

gasung von Massen deportierter Juden. Systematische Vernichtung, das war **nicht** Zwangsarbeit, die durchgeknallt war und zum Mörder wurde.

Auschwitz trug auch nicht zu den Kriegsanstrengungen bei und verbrauchte tatsächlich militärische Ressourcen. Der Transport und die Massenvernichtung ganzer Familien stärkten nicht die Wehrmacht.

Und doch **war** Auschwitz rational. Der Nazismus hatte den Antisemitismus entwickelt, um die Arbeiter als Klasse zu spalten und alle Deutschen als ein Volk wiederzvereinigen. Später wurde diese gewalttätige Ideologie, mit der ganzen Macht eines skrupellosen Staates hinter sich, autonom und verfolgte ihren eigenen Zweck. Die Propaganda des Mords wurde zum wirklichen Mord. »Tod den Juden« war eine Parole gewesen, die oft auch Tod verursacht hatte, aber nach 1940-41 verwandelte sie die von Deutschland besetzten Gebiete für Millionen polnischer und russischer Juden in Schlachtfelder (siehe das exzellente Buch von Arno J. Mayer, »Der Krieg als Kreuzzug«).

Massenideologien sind keine persönlichen Anschauungen, denen man zu folgen beschließt oder eben nicht. Sie existieren in großen Gruppen, werden von Institutionen gefördert und wurzeln im Alltagsverhalten, besonders in einer Volksbewegung wie dem Nazismus, der von ständiger tatsächlicher und potentieller Gewalt lebte. Wie entfernt von den Kriegszielen Auschwitz auch gewesen sein mag, so gab es doch eine starke Verbindung zu der globalen politischen Logik, auf der der Nazismus sich aufgebaut hatte. So wie der Krieg präsent war, als Hitler 1933 Kanzler wurde, so war in der Nazipolitik die massenhafte Vernichtung von Ostjuden präsent. Sie war nicht unvermeidlich: nichts ist »historisch notwendig«, es sei denn wir unterziehen die Vergangenheit einer zwangsweisen Rationalisierung und beschließen, daß das Geschehene auch geschehen **mußte**. Aber sie folgte einer Logik.

Auschwitz war sowohl ein Industriekomplex, mit der niedrigen Produktivität der Zwangsarbeit, aber immer noch mit einiger wirtschaftlicher Rationalität, als auch ein riesiger Tötungsapparat mit lediglich politisch-ideologischer Rationalität. Aus der Sicht eines Mr. Ford 1942 oder von BASF-Managern im Jahr 2000 war beides absurd. Aus der Sicht des Nazistaats erfüllte beides seinen Sinn.

Gilles Dauvé, 22.10.2000