

GÜNTHER ECKSTEIN

Amerikanische Gewerkschaftsprobleme

Die Probleme, von denen im folgenden die Rede sein wird, sind nicht durch die gegenwärtige Wirtschaftskrise in den USA hervorgerufen. Zum Teil mögen sie durch die Krise verschärft, zum Teil von ihr überschattet werden; aber sie existierten vorher und unabhängig von ihr. Teilweise entspringen sie der spezifischen amerikanischen Situation, teilweise rühren sie aber von strukturellen Wandlungen in der modernen Wirtschaft her, wie sie sich auch in anderen Ländern anbahnen. In jedem Fall dürften sie von allgemeinerem Interesse sein.

Gegensatz zwischen Facharbeitern und Ungelernten

Die beiden großen Aufschwungsperioden der amerikanischen Gewerkschaften in der neueren Zeit — die Zeit des New Deal in den 30er Jahren und die Kriegskonjunktur 1942 bis 1945 — standen unter dem Zeichen der Organisierung der ungelerten und halbgelernten („semi-skilled“) Arbeiter in den Massenindustrien. Dabei ist ein wichtiger Unterschied zwischen den beiden Perioden festzustellen: die gewerkschaftlichen Gewinne der 30er Jahre waren das Ergebnis von großen wirtschaftlichen Kämpfen (u. a.

der Sitdown-Streiks) unter dem erstmals politisch günstigen Klima des New Deal. Die Gewinne der Kriegsjahre waren dagegen ausschließlich politischer Natur: die für die Kriegsproduktion notwendige Kooperation der Gewerkschaften wurde mit dem „closed shop“ erkaufte, der automatisch Millionen von Unorganisierten (viele davon nicht aus der Arbeiterschaft) zum erstenmal den Gewerkschaften zuführte, ohne daß diese durch die Schule gewerkschaftlicher Kämpfe gehen mußten.

Während der gesetzliche Lohnstop die Löhne nach oben begrenzte, mußten die untersten Lohnstufen im Zuge des Arbeitermangels allmählich aufrücken. Dieser Situation wurde durch die Einführung des gesetzlichen Mindest-Stundenlohns von 75 Cents Rechnung getragen, der später in der Nachkriegszeit auf 1 Dollar erhöht wurde. Eine weitere Folge der Knappheit an Arbeitskräften während des Krieges war, daß sich erstmals auch den Negern, die bis dahin weitgehend auf untergeordnete Handlanger- und Aufräumarbeiten beschränkt waren, in größerem Maß Aufstiegsmöglichkeiten in die besser bezahlten angelernten und gelernten Jobs in der Produktion eröffneten.

Alle diese Umstände hatten zur Folge, daß sich die Lohnspanne zwischen Fach- und ungelerten Arbeitern mehr und mehr verengerte. Die Nachkriegskonjunktur — während der übrigens die Gewerkschaften kaum mehr organisatorische Gewinne machen konnten — brachte in dieser Richtung keine Änderung. Die in Tarifverhandlungen erzielten Lohnerhöhungen waren vielfach „across the board“, d. h., die niedrigsten wie die Spitzenlöhne wurden um denselben absoluten Betrag erhöht, und damit der relative Abstand zwischen beiden weiter verringert.

War vor 1941 die Kluft zwischen dem straff organisierten Facharbeiter und dem unorganisierten (oft auch noch aus Rassegründen diskriminierten) ungelerten Arbeiter eine übermäßig große gewesen, so schrumpfte jetzt die Spanne auf ein ungebührlich geringes Maß zusammen, das nicht nur die Lohntüte sondern auch den Status des Facharbeiters angriff, und indem es dem Jungarbeiter den Anreiz zum Erwerb von Fachkenntnissen nahm, bedrohte es schließlich den Facharbeiter-Nachwuchs überhaupt. Im großen ganzen stiegen zwischen 1941 und 1957 die Nominallöhne der Hilfsarbeiter auf das Dreifache, die der Facharbeiter auf kaum mehr als das Doppelte; konnte vor 1941 der Facharbeiter oft das drei- bis vierfache des ungelerten Helfers verdienen, so war 15 Jahre später der Lohnunterschied zwischen der höchsten und niedrigsten Gruppe des gleichen Betriebs oft auf 50 vH und weniger gesunken.

In den alten Fachgewerkschaften der AFL, auch wo sie sich unter dem Druck der Entwicklung zu Industriegewerkschaften erweitert hatten, behielten die Facharbeitergruppen eine weitgehende Autonomie. In dem als Massengewerkschaften großgewordenen CIO dagegen war die Führung weitgehend Exponent der Ungelernten und semi-skilled Arbeiter, und die Facharbeiter fühlten sich mehr und mehr vernachlässigt. Um einer drohenden Sezession zu begegnen, begann z. B. *Walter Reuthers* UAW (Automobil-Gewerkschaft) vor einigen Jahren, den Facharbeitergruppen eine eigene Vertretung bei Tarifverhandlungen einzuräumen. Darüber hinaus erhielten sie das Recht, getrennt über ihre Lohnsätze abzustimmen, so daß sie also nicht länger, der erdrückenden Mehrheit der Gesamtbelegschaft unterworfen sind. Diese Kompromißlösung mag einer formalen Demokratie widersprechen, aber sie trägt zweifellos den Tatsachen Rechnung, wie sie sich in einer immer stärker mechanisierten Produktion herausgebildet haben.

Anderwärts haben diese Spannungen zu offenen Konflikten geführt, in denen die Einheitsfront der Arbeiter im gleichen Betrieb gebrochen wurde. Ein eklatantes Beispiel dafür war der Streik von 1500 Motormen (Zugführer) der Newyorker U-Bahn im Dezember 1957. Die Motormen, Mitglieder der *Motormen's Benevolent Association* (MBA), einer kleinen unabhängigen Fachgewerkschaft, kämpften um ihre Anerkennung als separate Tarifvertragspartner. Die *Transit Authority*, eine öffentliche Körperschaft, welche seit 1953 das öffentliche Verkehrswesen New Yorks verwaltet, hatte der die

Mehrheit der Subway-Angestellten vertretenden Verkehrsgewerkschaft (TWU) unter *Michael Quill* die Alleinvertretung als Tarifpartner zugestanden, als Preis für seine Mitarbeit an der Sanierung des Verkehrswesens. Die MBA sah sich damit völlig an die Wand gedrückt und griff kurz vor Weihnachten zur Streikwaffe: gegen die Transit Authority und gegen die mit ihr verbündete TWU. Die zwei Millionen Arbeiter und Angestellten in New York, welche die Subway täglich auf ihrem Arbeitsweg benutzen, mußten zu oft langwierigen Ersatz-Transportmitteln greifen; die Geschäfte im Stadtzentrum hatten in einer entscheidenden Vorweihnachtswoche einen Umsatzrückgang von über 20 vH — trotzdem waren die Sympathien des Publikums eher auf Seiten des MBA-David gegen den kombinierten Goliath von Transit Authority und TWU. Bei der Beilegung des Streiks spielten gewisse parteipolitische Gegensätze zwischen Stadt und Staat New York eine Rolle. Er wurde abgebrochen nach zehn Tagen auf ein Versprechen republikanischer Politiker hin, für Separatvertretung der MBA zu sorgen, das weder einlösbar war noch eingelöst wurde. Dagegen haben sechs Monate später Fusionsverhandlungen zwischen MBA und TWU zu einem für beide Teile tragbaren Kompromiß geführt, das der MBA eine gewisse Autonomie innerhalb der TWU beläßt.

Strategische Schlüsselstellungen

Der Streik der Newyorker Motormen ist auch in anderer Beziehung interessant; manche seiner Aspekte werfen ein scharfes Licht auf die Lebensbedingungen des heutigen industriellen Systems. 1500 U-Bahnführer konnten — selbst ohne die Solidarität ihrer Betriebskollegen! — die Straßen einer Acht-Millionen-Stadt verstopfen, das ökonomische Leben eines 14-Millionen-Wirtschaftsgebiets erschüttern.

Ähnlich drastische Folgen hatte vor einigen Jahren ein Streik von etwa 120 Kapitänen der Tugboats — der kleinen Schiffchen, die im Newyorker Hafen nicht nur die Ozeanriesen an die Kais bugsieren, sondern auch die Leichter, die mit den zur Verpflegung, Heizung und industriellen Rohstoffversorgung New Yorks nötigen Gütern beladen sind (einschließlich der Güterwaggons). Nach acht Tagen bedrohten diese 120 Mann nicht nur die Versorgung der Inselstadt New York mit Lebensmitteln, Kohle, Elektrizität, sondern legten auch durch Abschnürung wesentlicher Rohstoffe mehr und mehr Fabriken lahm.

Im September 1957 unterband ein nicht einmal voll wirksamer Streik der *Long Line Telephone Operators* (telefonische Fernverbindungen) u. a. den normalen Ausgleichsfluß der Gelder im Federal Reserve Bankensystem mit dem Ergebnis, daß einige Tage lang der Newyorker Geldmarkt knapp wurde, während sich in anderen Bankzentralen des Landes verfügbare Gelder anhäuften.

Diese drei Beispiele sind nur einige von vielen Fällen, in denen Arbeitskämpfe an die Achillesfersen der modernen Wirtschaft rührten. Sie unterscheidet sich von der vor 50 Jahren weit weniger in dem Grad der Maschinisierung als in der Bedeutung, welche das organisatorische Element gegenüber dem rein technischen in ihr erlangt hat. Schon das Fließband war ja keine technische, sondern eine organisatorische Neuerung. Seitdem hat sich mehr und mehr das Schwergewicht der industriellen Produktion von der Fabrik zum Büro und Laboratorium hin verschoben. Hier werden neue Produktionsmethoden geplant und erprobt; Marktstudien, psychologische Tests bestimmen nicht nur die Form des Produkts und seiner Verpackung, sondern auch die Anlage und Ausgestaltung des Betriebs selber. Die Ausweitung vom lokalen zum nationalen Markt macht ein verfeinertes Transportsystem sowohl nötig wie möglich. Dank solcher elastischer Organisation ist denn auch eine Wirtschaft wie die heutige amerikanische in der Lage, selbst schwere Naturkatastrophen — Überschwemmungen, Schneestürme etc. — sehr rasch zu überwinden. Dasselbe gilt, wenn auch in geringerem Maße, für industrielle Massenstreiks, selbst in solchen Grundindustrien wie Stahl und Kohle.

Die Schlüsselstellungen der Wirtschaft sind nicht mehr wie noch vor 25 Jahren in der Produktion selber, sondern *an den organisatorischen Knotenpunkten*. So kommt es, daß ein Streik von 120 Tugboat-Schiffen eine ebenso große unmittelbare Strahlwirkung haben kann wie der von 100 000 Stahlarbeitern.

Die Gewerkschaft, die in diesem Sinn in den USA die stärkste Schlüsselstellung innehat, ist die der Transportarbeiter (*International Brotherhood of Teamsters*). Trotz ihres Namens gehört sie nicht zu den Gewerkschaften, welche intensive internationale Beziehungen unterhalten (außer mit Kanada), und sie wird deshalb auch von europäischen Besuchern wenig studiert. Die Gewerkschaft der *Teamster* (das Wort kommt von Team = Fuhrgespann und geht auf die Zeit zurück, wo das Pferdefuhrwerk das lokale Über-landtransportmittel war) erfaßt das gesamte Landtransportsystem außer den Eisenbahnen, also vor allem den im Nah- und Fernverkehr sehr entwickelten Lastwagentransport; daneben vielfach Lagerhaus- und Garagenarbeiter, Wäscherei-, Molkerei- und Brauereiarbeiter sowie einen Teil der Warenhausangestellten. In New York besteht eine enge Zusammenarbeit mit den Dockarbeitern.

Diese Gewerkschaft ist mit etwa 1,3 Millionen eine der größten und reichsten. Sie ist in mehreren regionalen Unterverbänden („Conferences“) organisiert, außerdem sind ihre verschiedenen Fachgruppen jeweils im nationalen Rahmen zusammengefaßt. Ihre Kontraktpartner bestehen der Struktur des Transportwesens entsprechend überwiegend aus kleinen und mittleren Unternehmern. Diese Tatsache und ihre Schlüsselstellung an den empfindlichen Nervenpunkten der heutigen durchorganisierten Wirtschaft verleihen ihr eine viel größere Macht als etwa die zahlenmäßig gleichstarken Stahl- oder Auto-Gewerkschaften haben. In ihrer Struktur liegt sie denn auch in vieler Hinsicht mehr als diese Massengewerkschaften in der spezifischen Tradition des amerikanischen Kapitalismus mit seiner Neigung zur rücksichtslosen Ausnutzung monopolistischer Positionen, im lokalen, regionalen oder nationalen Rahmen.

Aus dem gleichen Grund freilich wurde die Teamster Union auch zum logischen Operationsfeld für manche Racketeers, als diese nach dem Ende der Prohibition nach neuen Einnahmequellen suchen mußten. Dies lag um so näher, als in der Prohibitionszeit der illegale Transport alkoholischer Getränke das Hauptgebiet der Rackets darstellte. *Dave Beck*, von 1949 bis 1957 Vorsitzender der Teamster-Gewerkschaft und vorher diktatorischer Leiter ihrer nordwestlichen Regionalorganisation, war in seiner Laufbahn, die ihn zum Millionär machte, eng mit dem Biertransport verbunden. Bei Beck wie bei vielen kleineren Führern gingen Erpressung und Bestechung Hand in Hand, und die Untersuchungen des Senatsausschusses für Labor-Management Relations brachten einen Teil der dunklen Geschäfte an den Tag, die Beck und seine Unterführer auf Kosten der Mitgliedschaft (und der Konsumenten) jahrelang getrieben hatten. Bezeichnend übrigens, daß der diktatorische Beck, „ein Mann, mit dem man business reden kann“, von Unternehmerseite jahrelang als das Vorbild des »modernen« Gewerkschaftsführers gerühmt wurde und seine Art noch heute der sauberen, demokratischen, unbestechlichen Leitung eines Walter Reuther vorgezogen wird! Nicht zufällig ist Beck auch einer der wenigen Republikaner unter den Gewerkschaftern.

Die Enthüllungen des Senatskomitees zwangen den raffgierigen Beck zum Rücktritt. Zu seinem Nachfolger wurde die „Macht hinter dem Thron“, der ehrgeizige *James Hoffa* gewählt, Leiter des mächtigen Mittelwest-Regionalverbands. Ein Mann, dessen langjährige Beziehungen zur Unterwelt zwar auch vom Senat unter die Lupe genommen wurden, dem es aber dennoch mit Hilfe seines gut organisierten Apparats ohne Mühe gelang, gegen eine hastig organisierte Opposition seine Wahl durchzusetzen.

Immerhin mußte er sich einem dreiköpfigen Aufsichtsgremium unterstellen. Unter Hoffas engeren Mitarbeitern befinden sich neben ex-Gangstern auch durchaus saubere Gewerkschafter, und manche Anzeichen deuten darauf hin, daß er, am Ziel seines Ehrgeizes angelangt, nun eine gewisse Respektabilität zu erlangen versucht. Das hat aber

GÜNTHER ECKSTEIN

bisher der AFL-CIO nicht genügt; sie hat die Teamster-Gewerkschaft nach der Wahl Hoffas ausgeschlossen und ihre Wiederaufnahme von seiner Absetzung abhängig gemacht.

Diese Reinigungsaktion ist der AFL-CIO-Führung um so höher anzurechnen, als sie damit nicht nur eine ihrer reichsten Gewerkschaften verlor, so daß das Budget der zentralen Führung eine empfindliche Einbuße erlitt, sondern weil sie damit auch das Risiko auf sich nahm, daß ihre eigenen Lohnkämpfe geschwächt würden. Ohne die Solidarität der Transportarbeiter, die ein bestreiktes Unternehmen von Kunden und Lieferanten abschnüren können, ist ein Betrieb viel schwieriger zu organisieren, ein längerer Streik kaum durchzuführen. Bisher haben denn auch nach dem Ausschluß beide Seiten allzu einschneidende Maßnahmen vermieden. Die Teamster sind weiterhin in vielen örtlichen Dachorganisationen vertreten und tun alles, um ihren Platz in der Gesamtbewegung nicht zu verlieren, und die AFL-CIO hat bisher keinen Versuch gemacht, gegen Hoffa neue Transportgewerkschaften aufzuziehen oder eine Sezession von oppositionellen Locals zu ermutigen. Ein solcher Konkurrenzkampf könnte sehr kostspielig und u. U. sogar blutig werden, und würde die gesamte Gewerkschaftsbewegung schwächen zu einer Zeit, in der sie ohnedies genug zu tun hat, ihre Stellung zu behaupten.

In einer rückläufigen Konjunktur, in der z. B. Reuthers UAW ihre Streikpläne angesichts der großen Automobilvorräte und der hohen Arbeitslosigkeit in der Automobilindustrie aufgeben und einen wenig günstigen Tarifvertrag schlucken mußten, wächst die relative Bedeutung des Transport- und Nachrichtenwesens noch über das normale Maß hinaus.

Automation

In diesem Zusammenhang nur eine kurze Bemerkung zu diesem Problem, die natürlich die Bedeutung der Automation für die Gewerkschaften in keiner Weise erschöpfen will. Gleichgültig ob man in der Automation nur eine Fortsetzung bisheriger Rationalisierungsmethoden sieht oder eine neue industrielle Revolution — es steht außer Frage, daß sie die oben behandelte Tendenz der Verschiebung der wirtschaftlichen Schlüsselstellungen, weg von der Fabrik, weiter verstärkt. Die Industrien, in denen sie bisher weitestgehend verwirklicht ist — chemische Industrie, elektrische Energiegewinnung —, gehören nun zu den gewerkschaftlich verhältnismäßig schwach organisierten Industriezweigen. Die Gewerkschaften in gut organisierten Industrien (Auto, Stahl, Bergbau), in denen die Automation erst begonnen hat, stehen vor ernstesten Problemen. Diese Probleme sind für die amerikanische Gewerkschaftsbewegung um so gravierender, als sie bisher nicht verstanden hat, die Angestellten und Techniker in nennenswertem Maße zu organisieren, von wenigen Ausnahmen abgesehen (Fernsprechwesen).

Die Südstaaten

Nach dem amerikanischen Bürgerkrieg 1861—64 wurde der Süden jahrzehntelang halbkoloniales Rohstoffgebiet für den industriellen Nordosten. Baumwolle, Tabak, Zuckerrohr waren die Haupterzeugnisse, auf Plantagen oder in Kleinpacht von armen, in Unbildung gehaltenen Negern produziert. Eine radikale Änderung brachten in dieser Beziehung eigentlich erst die letzten beiden Jahrzehnte. Die Kriegsproduktion während des zweiten Weltkrieges sog nicht nur zwei Millionen Neger, vor allem jüngere Jahrgänge, nach den Industriezentren im Norden und Westen, wo sie sowohl materiell wie menschlich bessere Bedingungen vorfinden, sondern Krieg und Nachkriegszeit sahen zum ersten Male eine Industrialisierung des Südens selbst in größerem Maßstab. Verschiedene Faktoren trugen dazu bei: Die Schaffung billiger Energie durch die TVA (*Tennessee Valley Administration*), die Nähe wichtiger Rohstoffquellen (Petroleum, Schwefel, Bauxit), die für den Rohstoffimport günstige Lage guter Häfen, die Freisetzung von Arbeitskräften durch die Mechanisierung des Baumwollbaus.

Ein wichtiger Anziehungspunkt war aber auch das niedrige Lohnniveau und die geringe gewerkschaftliche Organisation. Traditionell waren im Süden außer den Eisenbahnern nur verhältnismäßig kleine Gruppen qualifizierter Facharbeiter organisiert (Elektriker, Bauarbeiter usw.). Auch ist der Rassengegensatz zwischen Weißen und Neger in der Arbeiterschaft mindestens so stark wie in anderen Bevölkerungsschichten. Besonders seit dem Supreme Court Urteil zur Schulintegration von 1954 fürchten viele Arbeiter, daß ihr Monopol auf die besser bezahlten Jobs durch eine bessere Schulbildung der Neger erschüttert würde. Tatsächlich ist es bisher trotz ernster Bemühungen der Gewerkschaftszentralen nicht einmal gelungen, diskriminatorische Tendenzen in den Gewerkschaften selber auszumerzen. Selbst wo die Unternehmer nicht ihrerseits die Gegensätze schüren, ist es fast unmöglich, daß im Süden Weiße und Neger auf gleicher Basis nebeneinander arbeiten und gleiche Aufstiegschancen erhalten. Ja, die Bemühungen der Textil- und Bekleidungs-gewerkschaften, die zahlreichen aus dem Nordosten nach den Südstaaten abgewanderten Betriebe zu organisieren, scheitern heute meist an dieser Atmosphäre des Rassengegensatzes, die es den Unternehmern leicht macht, die Gewerkschaften als „Nigger-Lovers“ zu verdächtigen und dadurch unmöglich zu machen.

Diese Situation wird sich wohl im Laufe der Jahre mit der steigenden industriellen Durchsetzung des Südens für die Gewerkschaften bessern — für die nächste Zukunft freilich bedeutet sie eine Schwächung der gewerkschaftlichen Organisationsbedingungen nicht nur im Süden, sondern auch in den übrigen Landesteilen, vor allem in den Industriezweigen des Nordostens, welche mit Abwanderung nach dem Süden oder Konkurrenz vom Süden her zu rechnen haben.

Zahlenmäßig, finanziell und in ihrem Kampfgeist sind die amerikanischen Gewerkschaften gewiß imponierend. Die hier angedeuteten Probleme machen aber deutlich, warum ihre ökonomische Machtposition nicht ganz diesem Bild entspricht. Es ist denn auch kein Zufall, daß sie in den letzten 20 Jahren mehr und mehr ihre Aktion auf das politische Gebiet ausgedehnt haben, um auf dem Weg über die Politik das zu erreichen, wozu im wirtschaftlichen Kampf allein ihre Kraft nicht mehr genügt.