

INTERNATIONALE GEWERKSCHAFTSRUNDSCHAU

Zum Arbeitskonflikt im britischen Eisenbahnwesen

Die Angestellten und Arbeiter der britischen Eisenbahngesellschaften, die im Jahre 1947 verstaatlicht wurden, hatten noch kurz vor Weihnachten mit Wirkung vom 9. Januar 1955 einen Streik angedroht. Diese Aktion ging von der National Union of Railwaymen aus, die mit einer Mitgliedschaft von etwa 400 000 Eisenbahnarbeitern die größte der drei Eisenbahnergewerkschaften ist. Es gibt ferner die Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen mit ungefähr 70 000 Mitgliedern, die die Lokomotivführer und Heizer zusammenschließt, und die Transport Salaried Staffs Association, der die kaufmännischen Angestellten (etwa 90 000) auch der Londoner Verkehrsgesellschaft, der Untergrundbahnen und Autobusse angehören. Im ganzen war damit zu rechnen, daß fast 600 000 Arbeitnehmer in den Ausstand treten würden, wenn es nicht gelänge, zur Überbrückung der Streitigkeiten schnell eine brauch-

bare Formel zu finden. Es steht außer Frage, daß ein Streik bei den Eisenbahnen, gerade in der jetzigen wirtschaftlichen Situation, weitreichende Folgen gehabt hätte. Die Regierung hat auf Vorschlag des auch bei den Gewerkschaften und den Arbeitnehmern im allgemeinen beliebten Arbeitsministers, *Sir Walter Monckton*, kurz entschlossen die Einsetzung eines dreiköpfigen, überparteilichen Untersuchungsausschusses angeordnet. Diesem gehörte u. a. auch ein Spitzenfunktionär der Gewerkschaften, natürlich nicht der Eisenbahner, an. Seine Aufgabe bestand im wesentlichen darin, die Lohn- und Gehaltsverhältnisse im Spiegel der gesamten Entwicklung und des Aufbaus der betroffenen Industrie zu untersuchen und den beiden Parteien über die Regierung entsprechende Vorschläge zu unterbreiten mit dem Ziel, die drohende Streikgefahr abzuwenden. Die Arbeitnehmer, Angestellte und Arbeiter, im britischen Eisenbahnwesen klagen schon lange über das niedrige Gehaltsniveau, eine Klage, die im Vergleich zu der seit Jahren herrschenden Teuerung und den erheblich gestiegenen Kosten für den allgemeinen Lebensunterhalt völlig berechtigt ist. Man hat dabei zu berücksichtigen, daß es eine große Anzahl von besonders schlecht bezahlten Einkommensempfängern gibt. Ver-

gleiche mit der Bezahlung in anderen Sektoren, in erster Linie innerhalb der Privatwirtschaft Englands, führen zu dem Ergebnis, daß der Unterschied in einer reichen Anzahl von Fällen ziemlich groß ist. Sie waren auch schon vor der Überführung in die Gemeinwirtschaft, wie der Verfasser selbst aus seiner eigenen Erfahrung als ehemaliger Angestellter der Eisenbahn bestätigen kann, nicht gerade gut bezahlt. Bei einem Lebenshaltungsindex von 145 gegenüber der Basis 1947 — 100, und unter Berücksichtigung der scharfen Preissteigerungen seit Korea und noch mehr seit 1951 steht außer Frage, daß sich die Lage der Arbeitnehmer bei den britischen Eisenbahnen erheblich verschlechtert hat. Die Kaufkraft ist zurückgegangen. Das Realeinkommen hat sich vermindert. Kurz: es sind alle Voraussetzungen für eine Aufstellung neuer Forderungen nach einer Revision der Tarife in jeder Beziehung vorhanden. Am 8. Oktober 1953 wurden Verhandlungen auf der Basis eines Schiedsspruchs abgeschlossen, der aber, wie sich jetzt herausgestellt hat, die Mehrheit der Mitglieder der Gewerkschaften, besonders der der Eisenbahnarbeiter (National Union of Railwaymen), keineswegs befriedigte. Befriedigt hat auch nicht die übermäßig lange Dauer der Neuregelung über die in England vorhandenen Schieds- und Sprucheinrichtungen. Es herrschte unter den Eisenbahnern in England, Wales, Schottland und Irland eine im Spiegel der wachsenden Teuerung und der zunehmenden Unterschiedlichkeit des Gehalts- und Lohnniveaus berechnete Mißstimmung. Von diesem Gesichtspunkt aus ist die Streikandrohung, gewissermaßen als die Ultimatio, durchaus zu verstehen. Es ist den Führern der zuständigen Gewerkschaften, insbesondere dem Generalsekretär des Eisenbahnarbeiterverbandes, *Campbell*, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Großbritannien und der möglichen Folgen eines solchen Ausstandes bestimmt nicht leicht gefallen, eine solche Maßnahme anzukündigen. Das ist die eine Seite des Bildes.

Die andere berührt die grundsätzliche Frage der Lohn- und Gehaltserhöhungen bzw. der Forderungen nach einer Aufbesserung in den verstaatlichten Industrien im allgemeinen und im Verkehrswesen im besonderen. Der Untersuchungsausschuß hat nicht viel Zeit gebraucht, um zu einem Ergebnis zu kommen und die Forderungen der Arbeitnehmer im Lichte der gesamten Lage anzuerkennen. Wichtig ist hier bei nicht nur für Großbritannien, sondern auch für die gemeinwirtschaftlichen Industrien in anderen Ländern, der eindeutige Grundsatz, daß die Arbeitnehmer auch in den verstaatlichten Wirtschaften Anspruch auf eine angemessene und ausreichende Entlohnung haben und nicht schlechter gestellt sein dürfen als in den anderen, beispielsweise privatwirtschaftlich geleiteten Zweigen der Volkswirtschaft. Mit

dieser klaren Entscheidung durch den „Court of Inquiry“ ist ein für allemal die Unabhängigkeit der Lohnpolitik, ob es sich um einen privatwirtschaftlichen oder gemeinwirtschaftlichen Sektor handelt, anerkannt worden.

In der Praxis wird es bei der Verwirklichung der Forderungen der Arbeitnehmer, woran kaum zu zweifeln ist, darauf hinauskommen, daß die öffentliche Hand einmal oder mehrfach eingreifen müssen, um die in der Bilanz vorhandene Lücke im Interesse einer Neuregelung des gesamten Lohnniveaus durch direkte Zuwendungen aus der Staatskasse auszugleichen. Hiergegen hat sich ein Teil der Konservativen und der nicht nach Labour orientierten Presse und der Öffentlichkeit gewendet. Die grundsätzliche Frage der Behandlung von Lohnfragen in den verstaatlichten Industrien taucht wieder auf, doch ist nach dem eindeutigen Spruch des Untersuchungsausschusses nicht daran zu zweifeln, in welcher Richtung sich in Zukunft die Lohnpolitik bewegen wird. Die Eisenbahngesellschaften sind aus verschiedenen Gründen stark belastet und kämpfen um ihre Rentabilität, wenn man den ganzen Fragenkomplex einmal ganz unvoreingenommen und undoktrinär von rein geschäftlichen Gesichtspunkten aus betrachtet. Sie haben vor allem jährlich als Tilgung und Zinsendienst die Summe von 40 Mill. Pfund oder nach dem heutigen Wechselkurs 475 Mill. DM aufzubringen, um die Entschädigung an die früheren Besitzer, die Aktionäre, zu zahlen. Zweitens sind sie dadurch stark benachteiligt, daß ein wichtiger nutzbringender Teil des gesamten britischen Verkehrswesens, der Fernlastkraftwagendienst, nach der Übernahme der Regierung durch die Konservativen 1951 wieder reprivatisiert worden ist. Bei der früheren Sozialisierung ging man von dem durchaus richtigen Gesichtspunkt aus, das gesamte Verkehrswesen, Eisenbahn, Untergrundbahn, Autobusse, Straßenbahn, den sonstigen Kraftwagenverkehr u. a., dem öffentlichen Besitz zu übertragen. Dadurch, daß man einen der besten Zweige, im Sinne der Rentabilität, aus dem ganzen Sektor herausgenommen und in die Privatwirtschaft wieder zurückgeführt hat, ist natürlich die Basis automatisch verkleinert worden. Das ist aber eine Frage, die die britische Fachwirtschaft intern berührt und eng mit der jetzt angestrebten und längst überfälligen Rationalisierung zusammenhängt.

Für das Ausland aber ist die grundsätzliche Entscheidung des Untersuchungsausschusses von weittragender Bedeutung. Eine angemessene Entlohnung im Vergleich zu anderen Industrien, ob Privat- oder Gemeinwirtschaft, und Forderungen nach einer Aufbesserung des Gehalts- und Lohnniveaus sind auch in den verstaatlichten Industrien absolut berechtigt und mit dem neuen strukturellen Aufbau vereinbar.

Richard Broh