

Der Ausfall von Linien

Die besetzte Kachelfabrik in **Zanon** in Neuquén/Patagonien ist erneut von Räumung bedroht. Der Gouverneur will, dass sie die Fabrik räumen, stattdessen soll ein Bauunternehmen für Fertighäuser gegründet werden, in dem 250 von ihnen beschäftigt werden könnten. Zur Zeit arbeiten 400 Leute in der Fabrik, sie haben die Bewachung der Fabrik verschärft.

Seitdem wir den **Blackout** in den USA aufs Titelbild der Wildcat 67 gemacht haben, ist kein Heft ohne neue Blackouts im WBG erschienen. Diesmal traf es am Abend des 2. September über eine Million Menschen in Rheinland-Pfalz und Luxemburg. In Deutschland war es mit rund 540 000 Betroffenen der größte Blackout der vergangenen Jahrzehnte (siehe den Artikel »Auch im 'hochindustrialisierten Westen' geht es den Stromnetzen an die Substanz« in der Wildcat 68 und dort die Blackout-Liste). In Trier und mehreren Landkreisen fiel die Stromversorgung örtlich mehr als drei Stunden komplett aus.

Diesmal vielleicht ein letzter Nachschlag aus der **Weiterbildungsklitsche** (vgl. WC 67 & 69):

»Ende August hat der letzte Kollege der Kündigungswelle (nach versuchter Betriebsratsgründung) das mittlerweile sinkende Schiff verlassen. Während wir uns vor Gericht noch eine Abfindung erkämpfen konnten, sieht es für die KollegInnen, die damals still gehalten hatten und zur Belohnung erst jetzt gekündigt wurden, schlecht aus. Die Eigentümerfamilie hat das Unternehmen im Sommer in eine GmbH & Co. Kg umfirmiert. Ein Kollege, der seine Wiedereinstellung erstritten hatte, bekam wenige Monate später die nächste Kündigung. Die übriggebliebenen Verblendeten der Führungsetage, die sich weiterhin um den paternalistischen Chef scharen, fangen an sich gegenseitig die Augen auszuhacken. Die Feier-erprobten Ex-KollegInnen sind sich einig: es ist gut, gegangen zu sein!«



In der letzten Nummer hatten wir über den Ford-Zulieferer **Visteon** berichtet. Dort hatte die Verlagerungsdrohung gewirkt. Auf die im Artikel beschriebenen Zugeständnisse packte der BR noch Samstagsarbeit gegen Freizeitausgleich (ohne weitere Zulagen) drauf, dafür wird auch der Folgeauftrag auf der neuen CD-Plattform komplett im Wülfrather Werk abgearbeitet.

Mit Beginn des DaimlerChrysler-Streiks wurde die Geschäftsleitung nervös und ließ über die herbeigerufenen Betriebsräte verkünden, dass Visteon seinen Sparplan erfolgreich umgesetzt habe. Im ersten Halbjahr 2004 sei bereits ein Gewinn von 4,6 Mio. Dollar erzielt und somit der Plan *übertriffen* worden – Unruhe sei also unbegründet.

Den alten Ford'lern, die seit Jahren spüren, wie die Bedingungen verschlechtert werden, ist klar, dass dies auf ihre Kosten geschehen ist, die »Jüngeren« sagen, es sei immer noch besser als anderswo. Sie kommen teilweise aus der letzten Einstellungswelle 1993–95, die gemeinsam mit dem Arbeitsamt organisiert wurde. Die meisten verfügen über Arbeitserfahrungen in kleineren Metallklitschen und kennen die Arbeitslosigkeit. Die Zahl der Leiharbeiter hat sich auf 60 verdoppelt und obwohl niemand übernommen wurde, sind sie froh, für ein Jahr einen festen Arbeitsplatz zu haben. Auch bei den 19 im Werk eingesetzten Fremdfirmen gibt es nur eine Ausnahme, die Stapler-Fahrer von TNT weisen einen auffälligen Krankenstand auf. In Melfi waren es ArbeiterInnen dieses Logistikunternehmens, welche...

Im Krankenhaus

wird es ein immer beschissener. Beim *Vivanteskonzern* in Berlin ist Mitte Juli der sog. Notlagentarifvertrag unterschrieben worden (siehe letzte *Wildcat*), an der *Freiburger Uniklinik* soll die Schraube weiter angezogen werden. Inzwischen haben die ersten KollegInnen neue Tarifverträge: 41-Stunden-Woche, kein Urlaubs- und weniger Weihnachtsgeld. Außerdem ist der Vorstand der Uniklinik in die Offensive gegangen. Damit diese neuen Bedingungen nicht »ungerechterweise« nur wenige treffen, diejenigen deren Verträge verlängert werden oder Neueingestellte, soll »angeglichen« werden – nach unten natürlich! Hierzu hat der Vorstand einen Haustarifvertrag ausgearbeitet, der Lohneinbußen von 15 bis 20 Prozent bedeuten kann. (Einige wenige) NeueinsteigerInnen in den Job würden sogar etwas besser gestellt als bisher. KrankenpflegerInnen über 30 und schon eine Weile im Beruf hätten die meisten Lohneinbußen. Das sind die Reste der Bewegung an den Krankenhäusern Ende der 80er Jahre und das traditionelle Gewerkschaftsklientel. Insofern muss die Gewerkschaft natürlich reagieren, niemand wird noch Beitrag zahlen wollen, wenn es zu solchen Lohneinbußen kommt. »Verkaufen kann ich mich selbst, dafür brauche ich keinen Betriebsrat und kein ver.di«, so der Kommentar eines Beschäftigten des Klinik Konzerns Vivantes in Berlin zur Unterzeichnung des Notlagentarifvertrags.

Am 7. Juli kam es an der Freiburger Uniklinik zu einem ersten Warnstreik. Der Vorstand wollte an dem Tag den endgültigen Ausstieg aus den Tarifverträgen beschließen, der Personalrat eine hatte Unterschriftensammlung dagegen organisiert.

Der auf eine Stunde angesetzte Warnstreik wurde in ausgesuchten Bereichen kurzfristig auf vier Stunden ausgedehnt. Im Aufruf wurde uns versichert, dass die Klinikleitung »nichts gegen die Beteiligung« habe und TeilnehmerInnen keine »Nachteile oder Repressalien« zu erwarten hätten. Beteiligt haben sich etwa 800 Leute (von 9000). In den Reden der Gewerkschaft und des Personalrats wurde die Entschlossenheit der Aktion, die kämpferische Stimmung und die Bedeutung des Kampfes über die Uniklinik hinaus beschworen. Von all dem war leider wenig zu spüren, der geplante Ablauf geriet an keinem Punkt aus den Fugen. Zum Schluss tauchte tatsächlich die Klinikleitung am Rednerpult auf, um sich die Unterschriftensammlung in die Hand drücken und eine Minute lang auspeifen zu lassen. Dann sind sie wieder in ihre Vorstandssitzung verschwunden und haben den Ausstieg aus den Tarifverträgen festgeklopft, während wir uns wieder Reden anhören sollten. Viele waren von den endlosen Reden genervt, viele fanden es unbefriedigend, einfach wieder arbeiten zu gehen, während die da weiter Sitzung machen. Zwischenrufe, die zum »Besuch« der Vorstandssitzung aufforderten, stießen zwar auf Zustimmung, wurden aber nicht in die Tat umgesetzt.

Zwar setzen nur wenige Hoffnung in die Gewerkschaft, aber es mangelt an anderen Initiativen, an Mut, mal was anderes auszuprobieren. Die Situation ist allerdings viel offener, viel »politisierter« als noch vor einem Jahr, bei jeder Frühstückspause ist man gleich bei den grundlegenden Fragen. Wie kann da mehr draus werden? Womöglich gibt es das nächsten Mal was zu berichten...

Verfahren: Der HBB-Streik findet kein Ende

Der Streik beim Leverkusener Bus-Subunternehmer HBB läuft seit dem 8. Januar 2004, ohne dass eine Lösung absehbar wäre. Mittlerweile geraten auch die FahrerInnen der Muttergesellschaft Wupsi unter Druck, die den Kampf ihrer ausgelagerten KollegInnen in der ersten Zeit mit Solidaritätsstreiks unterstützt haben (bis dies vom Gericht untersagt wurde). Das öffentliche Unternehmen Wupsi soll nämlich verkauft werden. In ganz Europa findet zur Zeit eine rasante Umstrukturierung und Konzentration des Personen-Nahverkehrs statt. In einigen Jahren werden ein paar große, teils multinationale Konzerne den gesamten Markt unter sich aufgeteilt haben. Dazu gehören Firmen wie die *Deutsche Bahn*, die französische

Connex-Gruppe, die deutsch-französische *Rhenus-Keolis* oder die britische *Arriva*. Auch die Hamburger Hochbahn *HBB* ist auf dem Weg zu einem solchen Großkonzern, sie will die Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd (Siegen und Olpe) übernehmen, und wird auch als Kaufinteressent für die Wupsi gehandelt.

Ver.di zeigt sich durchaus bereit, im Kampf um die Konkurrenzfähigkeit mitzuspielen und Zugeständnisse zu machen. Eine Maßnahme war dabei der Versuch, mit dem Spartentarifvertrag eine Vereinheitlichung auf niedrigerem Niveau durchzusetzen. Der Spartentarifvertrag spaltet die Belegschaften in alteingesessene und neu eingestellte ArbeiterInnen. Den ArbeiterInnen der öffentlichen



Unternehmen bringt er Verschlechterungen. Ver.di rechtfertigt das damit, dass er für die ArbeiterInnen der kleinen privatisierten Unternehmen – die sie in den Vertrag reinholen wollen – Verbesserungen bringen würde. *Würde*, denn während die Einführung des Spartentarifvertrags im Öffentlichen Dienst fast abgeschlossen ist – 24 000 Beschäftigte des ÖPNV in NRW arbeiten nach dem Spartentarifvertrag, nur noch 7000 nach dem alten BMT-G – beißt sich ver.di an den privatisierten Betrieben die Zähne aus.

Der Durchhaltewillen im HBB-Streik liegt mittlerweile weniger bei den Streikenden, die nicht mehr auf einen erfolgreichen Abschluss hoffen, als bei ver.di, der es um die Vermeidung eines erheblichen Imageschadens geht. Inzwischen reist sogar Gewerkschaftsvorsitzender Bsirske gelegentlich nach Leverkusen, und versucht auf höchster politischer Ebene zu vermitteln. Zuletzt trat er am 1. September auf einer Betriebsversammlung bei Wupsi auf. Erstmals war der Beginn der BV auf vier Uhr morgens angesetzt, um mit dem Ausfall von Linien Druck zu machen. Die Busfahrer waren ausdrücklich zur Teilnahme aufgefordert worden. Die Geschäftsleitung hatte dagegen allen FahrerInnen mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen bis hin zur Kündigung gedroht und beim Arbeitsgericht eine Einstweilige Anordnung gegen die BV beantragt – der jedoch nicht stattgegeben wurde. Obwohl viele FahrerInnen eingeschüchert waren, nahmen 60 KollegInnen teil, darunter 20 FahrerInnen (von insgesamt 180). Die BV dauerte von vier bis sechzehn Uhr.

Im August war dreimal mit Hilfe von FahrerInnen und Bussen anderer Verkehrsbetriebe aus der Region das Ausfahren von Wupsi-Bussen verhindert worden. Die Betriebsräte dieser Unternehmen verlegten ihre Sitzungen in Busse, fuhren damit zu

Wupsi, um dem Wupsi-Betriebsrat einen Besuch abzustatten, und parkten dabei ihre Busse so unglücklich am Tor, dass kein Bus mehr ausfahren konnte. Der BR-Vorsitzende war um diese Zeit, um sechs Uhr morgens, noch nicht im Betrieb, so dass die KollegInnen eine Stunde auf ihn warten mussten. Bis dann endlich der Anlasser des Busses funktionierte, war das Tor eineinviertel Stunde lang blockiert. Beim dritten Besuch ließen die KollegInnen ihre Busse weiter vorm Tor stehen, nachdem der BR-Vorsitzende erschienen war und fuhren sie erst nach massiver Polizeidrohung weg – nach zwei Stunden Blockade, die zum Ausfall von zwanzig Linien geführt hatte. Wupsi drohte ver.di und dem BR-Vorsitzenden eine Zivilklage auf Schadensersatz an, die aber bisher nicht eingereicht wurde. An den Aktionen hatten sich – in wechselnder Zusammensetzung – unter anderem Betriebsräte und Beschäftigte von Nahverkehrsbetrieben aus Münster, Bonn, Düsseldorf, Essen und dem Märkischen Kreis beteiligt

Angesichts der von ver.di unterschätzten Kompromisslosigkeit des Leverkusener Stadtrats greift die Gewerkschaft – unter geschickter Ausnutzung der legalen Spielräume, die das BetrVG bietet – jetzt sogar zu solchen etwas drastischeren Mitteln. Nach Meinung vieler HBB-FahrerInnen kommen diese Aktionen jedoch viel zu spät. Nachdem am Anfang der Auseinandersetzung viel an Eigeninitiative der Streikenden abgeblockt wurde, empfinden einige es nur noch als 'Beschäftigungstherapie', wenn jetzt Autokorsos oder Sternfahrten organisiert werden. Denn tatsächlich warten ver.di und alle Beteiligten nur noch auf das Ergebnis der Kommunalwahlen am 26. September, in der Hoffnung, dann mit einem neu zusammengesetzten Stadtrat zu irgendeinem Kompromiss zu kommen, bei dem 'beide Seiten ihr Gesicht wahren können'.

Trucker

Inspiziert von der zweiwöchigen Streikbewegung der Trucker an der US-Westküste beschlossenen Aktivisten, in der letzten Juniwoche koordinierte Aktionen an Ost- und Westküste durchzuführen. Nach der großen Resonanz der Bewegung im Mai hofften alle auf eine Explosion der seit langem schwelenden Konflikte der scheinselbständigen Hafenfahrer und einen endgültigen Durchbruch in Richtung der Formierung einer unabhängigen Arbeiterbewegung. Leider haben sich diese Erwartungen nicht erfüllt. Auch nach über zehn Jahren teils heftiger Kämpfe ist es bis heute nicht gelungen, die Schwierigkeiten zu überwinden, die einer gemeinsamen Bewegung aller Arbeiter in den Häfen im Wege stehen.

Die Ereignisse: Die ersten Streiks gab es am 26. Juni in Charleston in South Carolina. Im Bahnterminal der Betreibergesellschaft CSX wurde am Samstag die Arbeit niedergelegt, um zu verhindern, dass das Lager leergeräumt würde. Die Unternehmer wollten möglichst viel Ladung loswerden, um die am Montag erwarteten Störungen zu entschärfen. Trotz der Drohung, Streikaktivisten verhaften zu lassen, wurde der Hafen dann von Montag bis Mittwoch weitgehend lahmgelegt.

Die größten Aktionen gab es in *Miami*; hier sperrten an die 700 Trucker den Hafen für zwei Wochen. Am 9. Juli erwirkten die Unternehmer ein Gerichtsurteil, das die Aktionen der Trucker für illegal erklärte und sie mit Schadensersatz für



entgangenen Profit bedroht. Seitdem wird vor Gericht gestritten.

In den anderen Häfen der Ostküste war die Resonanz verhaltener; in *Savannah* (Georgia), *New Jersey*, *Newark*, *New Orleans*, *Atlanta* und *Baltimore* fanden zumeist am Montag Morgen »nur« Versammlungen von Truckern statt, die Lage beruhigte sich bis zum nächsten Tag wieder.

An der Westküste wurden die Aktionen insgesamt als Fehlschlag gesehen. Zwar wurde am Montag in *LA* der Verkehr im Hafen zu 80 Prozent angehalten, aber bis Dienstag lief wieder alles normal.

Heterogenität der Trucker als Selbständige

Es gibt sicherlich eine Spaltung zwischen der Masse der »troqueros« – den selbständigen Arbeitern – und den sog. »caziques« – den als Kleinunternehmern auftretenden Fahrern –, doch die Übergänge sind fließend, die Unterschiede bestehen eher in der Lebensperspektive. Allein in *Los Angeles* gibt es an die 200 Speditionen, die im Hafen tätig sind: einige große Unternehmen, aber auch viele kleine, deren materielle Situation kaum besser ist als die der Selbstfahrer. Einige von denen haben Sympathie für die Forderungen gezeigt oder sogar mitgemacht. Aber sie haben natürlich mit einer »Arbeiter«bewegung nichts am Hut. Eine solche Mischung aus Kleinunternehmertum und militantem Individualismus zeigte sich Anfang Juni in *LA*. Unter großem Echo der spanischsprachigen Medien riefen Leute zu Aktionen auf. Als diesen kein Erfolg beschieden war, bewarfen sie vorbeifahrende Fahrer mit Steinen, was allgemein für böses Blut sorgte und das Misstrauen gegenüber einem bundesweiten Streikaufruf verstärkte. Hinzu kommt die unterschiedliche betriebliche Situation, die längerfristiges gemeinsames Handeln erschwert: Der eine Betrieb zahlt etwas besser als die anderen, bei dem einen war der Kampf erfolgreich, bei dem anderen nicht...

Schwierigkeiten, eine landes- oder sogar bundesweite Kampagne zu organisieren

Transportströme sind bei entsprechender Infrastruktur relativ leicht umzuleiten. Aber wer fängt einen Kampf an und wer bleibt evtl. auf der Strecke? Viele Fahrer an der Westküste zögerten, aus Solidarität mit »der Ostküste« in den Streik zu gehen. Wo Einzelpersonen mit entsprechenden Kontakten Flugblätter verteilten, gab es meist eine gute Resonanz – da es aber wenige Aktivisten gibt, kam es in *LA* und *Oakland* nicht zu Massenkampaktionen.



TRUCKERS ACROSS THE US STRIKE

SHUT DOWN DEMANDING BETTER PAY, WORKER'S RIGHTS

First trucks were on strike starting June 28, in largely spontaneous shut downs that...
 The CSX rail yard at Charleston, SC, was shut down June 26, as truckers honored a 6 a.m. picket line set up by more than 70 truckers determined to block...
 efforts to clear the yard of...
 When supporters showed up to join picket lines June 28, troquero activists...
 to avoid being dragged...
 of Commerce re-

Gewerkschaftsstrategie

Die Gewerkschaft der Teamsters (IBT) fährt eine zweigleisige Strategie. Einerseits bieten sie eine politische Lobby und rechtliche Unterstützung. Zum anderen setzt die Führung auf den Aufbau gewerkschaftseigener bzw. -naher Firmen, die sich gegenüber dem heutigen System von Subunternehmern durchsetzen sollen. Die jüngsten Kämpfe hat die Gewerkschaft zwar im Nachhinein auf ihre Art unterstützt, aber dennoch versucht, ihr eigenes Süppchen zu kochen.

Und dann gibt es noch die Konkurrenz zwischen verschiedenen Gewerkschaftsorganisationen: die Gewerkschaft der Hafentarbeiter an der Westküste, die ILWU, ist zwar zu Solidaritätsaktionen für die streikenden Supermarktangestellten bereit, aber nicht zur Solidarität mit den ebenfalls im Hafen Arbeitenden, den Truckern. Diese verrichten ja potentiell der ILWU »gehörende« Jobs... Da werden unabhängige Bewegungen leicht zerrieben. Viele Aktive sind mittlerweile frustriert, einige haben sich der IWW angeschlossen, in der Hoffnung, dort eine institutionelle Unterstützung zu erfahren, die nicht versucht, ihnen eine Richtung aufzuzwingen.

Repression

Sowohl im Mai in *Oakland* als auch im Juli in *Miami* wurden Streikposten und Streikführer verhaftet und sollen für die Gewinneinbußen der Unternehmer zur Rechenschaft gezogen werden. In *Hampton Roads*, dem ersten bestreikten Hafen der Ostküste im Mai, erstellten die Unternehmer in der Folge Schwarze Listen von Aktiven, die keine Arbeit mehr erhalten sollen. Im Juli folgten nur sehr wenige den Streikaufrufen folgten.

Fortsetzung folgt! oder:
 »We must continue until we finally win!
 Hasta la victoria siempre, compañeros!«