

Das Unbehagen in der Industrie : Bemerkungen zu den Arbeitskonflikten in England

Autor(en): **Keller, Friedrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes**

Band (Jahr): **50 (1958)**

Heft 5

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-353847>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Das Unbehagen in der Industrie

Bemerkungen zu den Arbeitskonflikten in England

Tabbestand: Die britische Transportarbeitergewerkschaft hat für 50 000 Männer und Frauen, die bei den zwei verstaatlichten Autobusbetrieben von Großlondon beschäftigt sind, eine generelle Lohnerhöhung von Sh. 10/6 wöchentlich gefordert. Die Verhandlungen blieben erfolglos, da die Autobusbetriebe (nicht vorgeblich, sondern wirklich) kein Geld haben und mit Verlust arbeiten. Ein Schiedsgericht empfahl, den Fahrern und Schaffnern auf den roten Bussen von Zentrallondon eine Aufbesserung von Sh. 8/6 zu gewähren, die Forderung nach einer allgemeinen Lohnerhöhung jedoch abzulehnen. Die Gewerkschaft wandte sich an die Regierung mit dem Vorschlag, den für die vom Schiedsgericht empfohlene Aufbesserung nötigen Geldbetrag gleichmäßig auf alle Autobusleute aufzuteilen, was eine generelle Lohnerhöhung von Sh. 6/6 wöchentlich bedeutet hätte. Die Regierung lehnte ab. Die Autobusleute legten die Arbeit nieder.

Dieser Streik hat für alle Beteiligten seine gute und seine schlechte Seite: Da ist das Publikum, das täglich des Morgens zum Arbeitsplatz gelangen will und nun zwar eine gute Ausrede für das Zuspätkommen hat, sich aber jedenfalls mit mehr oder minder langen Fußwanderungen und mehr oder minder argen Quetschereien auf der Untergrundbahn abfinden muß. Da sind die streikenden Arbeiter, die zwar vielleicht einige Schadenfreude darüber empfinden, daß die Londoner Verkehrsbetriebe einen Entgang an Fahrgeldern in Höhe von 450 000 Pfund wöchentlich zu beklagen haben, sich aber selbst mit einer nicht sehr hohen Streikunterstützung begnügen müssen, die ihrer Gewerkschaft rund 120 000 Pfund wöchentlich kostet. Und da ist schließlich die konservative Regierung, die zwar vielleicht darauf stolz ist, der Transportarbeitergewerkschaft, der größten des Landes und der Welt, eins ausgewischt und ihren sehr fähigen (und daher besonders verhaßten) Zentralsekretär *Frank Cousins* in eine unangenehme Situation gebracht zu haben, die sich aber darüber klar sein muß, daß sie durch ihr Verhalten in der ganzen Angelegenheit auch einen recht beträchtlichen Teil der eigenen Wähler vor den Kopf gestoßen hat.

Zur großen Ueberraschung aller Londoner und ganz im Gegensatz zu Meldungen mancher Zeitungen des europäischen Festlandes hat der Streik kein Chaos im Straßenverkehr ausgelöst. Obgleich täglich um etwa 10 Prozent mehr Privatwagen als vorher die Straßen der Londoner Geschäftsviertel befahren, treten Stockungen nur zur Zeit der Verkehrsspitzen auf – und die hat es zu diesen Tageszeiten auch früher gegeben. Ja, viele Großunternehmungen haben jetzt getan, was sie früher nicht tun wollten, sie haben mit anderen Fir-

men Abkommen über eine Staffelung von Beginn und Ende der Arbeitszeit getroffen, wodurch ein gewisser Ausgleich der Verkehrsspitzen erzielt wurde. Und weil es aus diesen Gründen nicht besonders schwierig und nicht gerade übermäßig unbequem ist, von der Wohnung zum Arbeitsplatz zu gelangen, ist von einer Animosität des Publikums gegen die Streikenden kaum etwas zu bemerken. Was für die Regierung nicht sehr angenehm ist, weil sie gerade darauf zählte und weil auch hier in England wie immer und überall das «Teile und herrsche!» einer der wichtigsten Leitsätze aller Machthaber ist.

Für die Gewerkschaft dagegen ist es natürlich sehr angenehm, daß ihr der kleine Mann nicht feindselig gesinnt ist, denn so unmeßbar das Gewicht der öffentlichen Meinung auch sein mag – so groß ist es! Weniger angenehm für die streikenden Autobusschaffner und -fahrer ist jedoch die Tatsache, daß nun praktisch erwiesen zu sein scheint, was bisher nur einige wenige Ketzer zu behaupten wagten – nämlich daß ganz gut auch ohne die roten Riesenbusse auszukommen ist, wenn man auf die lebhaften Farbflecke verzichten kann, die sie dem Stadtbild verleihen. «Londoners found their feet again», «die Londoner fanden ihre Füße wieder» – sie lernten wieder gehen, stellte ein Reporter fest. Und ein Leser beschwerte sich in einer Zuschrift an den *News Chronicle* förmlich darüber, daß die Autofahrer, die er auf seinem Weg zur Bahn treffe, allzu gefällig seien, allzu häufig anhielten und ihn zum Mitfahren einluden, was er aus Gründen des guten Benehmens nicht gut ausschlagen könne, wodurch er jedoch um das Vergnügen des Gehens gebracht werde, das er eben jetzt zu genießen beginne. Er freue sich auf das Ende des Autobusstreiks, schreibt der Gute, weil er dann nicht mehr «per Anhalter», sondern «per pedes» zur Bahn kommen werde.

Damit die Bäume der Londoner nicht in den Himmel wachsen, gibt es übrigens nebst dem Streik der Autobusleute und der drohenden Arbeitsniederlegung der Eisenbahner auch noch Streiks oder mindestens passive Resistenz verschiedener Träger auf dem Fleischmarkt (Smithfield), einiger Hafenarbeiter in den Royal Victoria und in den India Docks und schließlich der meisten Sortierer auf den Londoner Zustellpostämtern. Der Lärm der Schlacht der Giganten, der Transportarbeiter- und Eisenbahnergewerkschaften, über-tönt natürlich die Unlustlaute in den Scharmützeln der Zwerge, weshalb über die anderen Arbeitskonflikte wenig zu lesen ist. Aber sie sind unangenehm genug für die von ihnen betroffenen schlichten Landesbewohner. Und nur weil die Londoner Korrespondenten der Auslandspresse gegen die Verzögerung der Postzustellung – nicht nur Zeitungen, sondern auch Briefe kommen mit einer Verspätung von acht bis vierzehn Tagen an ! – wiederholt schärfstens protestiert haben, wird die für London bestimmte Flugpost seit kurzer Zeit nach Birmingham geflogen und dort sortiert.

Die Schwierigkeiten, die schon Mitte April in einigen wichtigen Londoner Postämtern begannen, hängen mit jüngst eingeführten neuen Arbeitsbedingungen zusammen. Diese neuen Bedingungen wurden zwar schon im vorigen Jahr vereinbart und auf einer Konferenz der Postgewerkschaft ebenso angenommen wie die damit verknüpfte Lohnaufbesserung (die bereits seit dem 1. Juli des Vorjahres ausgezahlt wird), aber nicht alle Gewerkschaftsmitglieder sind der Meinung der von der Mehrheit gewählten Funktionäre und glauben daher, die getroffenen Vereinbarungen nicht einhalten zu müssen. Die Gewerkschaft ist ganz und gar gegen die passive Resistenz dieser Mitglieder, kann aber natürlich kaum etwas dagegen tun. Und als der Generalsekretär über die Gründe des Verhaltens der unbotmäßigen Mitglieder seiner Organisation befragt wurde, konnte er bloß antworten, es handle sich um «an undefined discontent», um «eine undefinierbare Unzufriedenheit».

Das undefinierbare Unbehagen in der Industrie! *Sigmund Freud*, der einmal von einem «Unbehagen in der Kultur» sprach, hat den weitgehend gelungenen Versuch gemacht, das Irrationale im menschlichen Seelenleben mit Hilfe rationaler Methoden zu erforschen. Die Soziologen und die Nationalökonomien, die bei der Erforschung der Vorgänge in Gesellschaft, Wirtschaft und Politik ebenfalls mit rationalen Methoden arbeiten, sind weit weniger erfolgreich als Freud. Was wahrscheinlich nicht zuletzt darauf zurückzuführen ist, daß sie – sehr zum Unterschied von ihm – das irrationale Element, das menschliches Denken und Tun in so hohem Maße bestimmt, oft völlig übersehen oder mindestens stark unterschätzen.

Aber man muß sich darüber klar sein, daß Arbeitsniederlegungen in den Ländern des Westens heute meist nichts anderes sind als Symptome einer tiefer sitzenden Störung des Soziallebens, die in dieser Zeit einer gewaltigen Revolutionierung aller politischen, wirtschaftlichen und sozialen Beziehungen der menschlichen Gesellschaft nicht allzu verwunderlich sind. Streiks sind immer in höchstem Grade bedauerlich; nicht bloß weil sie fast nie zu einer wirklichen Lösung des Problems führen, sondern auch weil sie immer Entbehrungen irgendeiner Form für alle Betroffenen bedeuten und eine Verringerung des Nationaleinkommens zur Folge haben. Und man scheint sich hier in England rechts und links, oben und unten immer noch nicht klar genug darüber zu sein, daß heutzutage der Anteil des einzelnen im Grunde genommen nur dann wachsen kann, wenn das ganze Nationaleinkommen wächst.

Vor allem aber sind Arbeitsniederlegungen offensichtlich eine Erscheinung unseres Soziallebens, die noch bei weitem nicht gründlich genug erforscht ist. An dem Beispiel des Streiks der Londoner Autobusbediensteten wird ganz deutlich, daß es sich in unserer Zeit nur noch sehr selten um einen erbitterten Kampf gegen furchtbare Ausbeutung handelt; daß meistens beide Teile ein wenig recht,

ein wenig unrecht haben; und daß häufig genug nicht Lohnfragen, sondern Imponderabilien bei derartigen Auseinandersetzungen die entscheidende Rolle spielen. Die englische Regierung hält in ihrem Kampf gegen die Inflation den Lohnstopp für den allein entscheidenden zweiten Schritt (der erste war eine sprunghafte Hinaufsetzung der Bankrate) und läßt sich auf eine Diskussion darüber, ob das wirklich so sein muß, gar nicht ein. Die Gewerkschaft hält die Wiederherstellung einer althergebrachten Rangordnung in der Hierarchie der Arbeit (die Autobusleute haben vor dem Krieg zur höchstbezahlten Gruppe der Arbeiter gehört) für das Entscheidende und bedenkt nicht, daß mit einem Wandel in der Struktur der industriellen Produktion auch eine Veränderung in der sozialen Notwendigkeit und damit eine Veränderung in den Abstufungen der Löhne für die verschiedenen Arbeitsleistungen unvermeidlich ist. Schließlich und endlich muß ja immer – Streik oder nicht Streik – ein Kompromiß gefunden werden, sollen die sozialen Prozesse weitergehen, soll unsere Gesellschaft vor dem Untergang bewahrt werden. Wie und auf welche Weise dieser Kompromiß noch vor dem Ausbruch eines Kampfes, den alle Beteiligten verlieren müssen, zu finden ist – das festzustellen, wäre eine überaus wichtige Aufgabe moderner Sozialforschung.

Friedrich Keller, London.

Buchbesprechungen

Lohnsätze und Arbeitszeiten in den GAV. Als Sonderheft Nr. 65 der «Volkswirtschaft» erscheint soeben im Verlag des «Schweiz. Handelsamtsblattes», bearbeitet vom Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (Biga), eine 125 Seiten umfassende Materialsammlung über die Löhne und Arbeitszeiten in den Gesamtarbeitsverträgen (GAV). Das Heft enthält die Hauptergebnisse der in den Jahren 1955, 1956 und 1957 bei den Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden durchgeführten Oktobererhebungen über die in den GAV vereinbarten Lohnsätze und Arbeitszeiten. Den drei einzelnen Jahresergebnissen sind die für das Jahr 1949 erhobenen Lohnsätze als Vergleichsbasis vorangestellt, was nun, zusammen mit den bisher zur gleichen Materie erschienenen Publikationen für die Jahre 1946–1948 (Sonderheft Nr. 54), 1949–1952 (Sonderheft Nr. 58) und 1952–1955 (Sonderheft Nr. 61) einen Ueberblick über eine zwölfjährige Entwicklung der Tariflöhne und Arbeitszeiten ermöglicht. Diese zusammenfassenden Darstellungen werden von allen Kreisen, die sich mit Lohnfragen befassen, vor allem aber auch von den Parteien der GAV, als hochwillkommenes Orientierungsmittel geschätzt.

Mit wenigen Ausnahmen wurden alle in den Verträgen aufgeführten Einzelberufe berücksichtigt. Innerhalb derselben sind die Lohnsätze und Arbeitszeiten nach dem örtlichen Geltungsbereich und nach Arbeiterkategorien gegliedert. Die vorliegende Publikation erstreckt sich auf diese Weise auf rund 4000 verschiedene Lohnpositionen. Es ist jedoch zu beachten, daß es sich um die Erhebung von *Vertragslöhnen* (Grundlohn einschließlich Teuerungszulage), nicht aber um individuelle Lohnsätze oder effektive Verdienste handelt; auch allfällige Zuschläge für Ueberzeitarbeit, Schichtarbeit, Akkord- und Sozialzulagen bleiben unberücksichtigt. Das gleiche gilt für die erhobenen Arbeitsstunden, bei denen