

Wirtschaft

Auf dem Parkplatz der Geschichte

Die mächtige US-amerikanische Autoarbeiter-Gewerkschaft UAW wird auch in eigenen Reihen zwiespältig beurteilt.

Antonio Malony

Die jüngsten Arbeitskämpfe bei Chrysler und General Motors haben in den Management-Etagen der US-amerikanischen Autokonzerne wieder ein altes Gespenst hervorgerufen: Die UAW, die mächtige Autoarbeitergewerkschaft United Auto Workers mit Sitz in Detroit, hat auf ihre Rechte gepocht.

Und sich – jedenfalls zum Teil – durchgesetzt: Mit dem angeschlagenen Riesen General Motors (GM) haben die Gewerkschafter nach einem flächendeckenden Streik im September ein Tarifabkommen und auch eine Einigung über den milliardenschweren Gesundheitsfonds für GM-Rentner erzielt. Bei Chrysler war es ähnlich: Mitte Oktober schlugen die von der deutschen Firma Daimler befreiten Chrysler-Chefs in einen neuen Tarifvertrag mit der UAW ein und lagerten die Verwaltung des Sozialfonds ebenfalls an die Gewerkschaft aus.

Muskel spielen

Ein Sieg auf ganzer Linie? Nur auf den ersten Blick. Dass die Gewerkschaft hier ihre starken Muskeln spielen ließ, ist offensichtlich. Und vielen Automanagern sitzt die Angst vor der medialen und öffentlichen Macht der UAW aufgrund mehrerer – für die Konzerne freudloser – Ereignisse in der Vergangenheit in den Knochen. Aber einige sind nicht ganz einverstanden mit dem, was die



Mit Streikdrohungen wird von der UAW in den US-Autokonzernen noch immer gerne gepoltert. Die Traditionsorganisation sitzt aber in der Interessenfalle. Foto: epa

UAW ausverhandelt hat, denn es sieht doch auch ein bisschen nach Packerlei aus.

Um das zu verstehen, muss man ein bisschen aus der Vergangenheit der UAW lernen: Die mächtige Bewegung wurde 1935 in Detroit gegründet, als es für Heerscharen von Arbeitern in der Region Michigan Zeit für eine gewerkschaftliche Organisation war.

Wegen ihrer Entschlossenheit war die UAW von Anfang an gefürchtet. Sie integrierte als Erste afro-amerikanische Arbeiter in ihre Reihen, sorgte gleich ein Jahr nach der Gründung mit zwei Sitzstreiks bei

General Motors für Aufregung und entwickelte sich für den Gewerkschaftshasser Henry Ford zum absoluten Feindbild. 1937 eskalierte die Lage, als Ford seine Werksschläger auf die damaligen UAW-Führer Walter Reuther und Richard Frankenstetzel, seinen Ruf als „Wohlfahrtskapitalist“ verlor und der UAW zu enormen Mitgliederzuwächsen verhalf. Upton Sinclair verarbeitete die Ereignisse in seinem Ford-Roman *The Flivver King* (1938) (deutsch: *Das Fließband*, 1948, neu aufgelegt 1983).

Henry Ford, der mit der UAW „nur über seine Leiche“ verhan-

deln wollte, wurde in die Knie gezwungen und unterzeichnete 1941 seinen ersten Tarifvertrag mit der UAW.

Goldene Zeiten

Diese und andere Erfolge verhalfen der UAW zu enormem Zuspruch: In der goldenen Zeit der US-Autoindustrie bis 1973 (erste Ölkrise) waren UAW-Mitglieder und mit ihrer Hilfe die gesamte Automobil-Arbeiterschaft die bestbezahlten Industriearbeiter in den ganzen USA. Aus jener Zeit stammen auch Sozialleistungen wie die Betriebspensionen und die Gesundheitsfonds, die seit den

Abstiegsjahren der 1980er Jahre aber nun schwer auf den Bilanzen der Autokonzerne lasten. 1970 hatte die UAW rund 1,5 Mio. Mitglieder, heute sind es nach fortlaufendem Schwund in etwa 540.000 Aktive und immer noch knapp eine halbe Mio. Rentner.

In den Krisenjahren bis heute nach einer Vielzahl an Werkschließungen und dem wirtschaftlichen Niedergang von Städten wie Detroit und Flint in Michigan wurde der UAW vorgeworfen, sich hinter ihrer Bürokratie zu verstecken und nicht genug für die Arbeiter zu unternehmen. Die Konzerne nutzten die Schwäche der UAW, sie in die Aufsichtsräte einzubinden (was in den USA im Gegensatz zu Europa unüblich ist) und ihnen Zugeständnisse und ihren Mitgliedern „Opfer“ abzuverhandeln. So konnte der derzeitige UAW-Chef Ron Gettelfinger von Chrysler auch vom Verkauf an die „Heuschrecke“ Cerberus überzeugt werden.

Kritisiert wird von radikaleren Gewerkschaftern wie etwa aus der US-amerikanischen Socialist Equality Party, dass sich die UAW über den Tisch ziehen ließ und vor allem mit der Übernahme der milliardenschweren Gesundheitsfonds nur ihre eigene Bürokratie sichert und sich ein gutes Einkommen verschafft, während die Automanager die Erklärungen an die Rentner für drohende Kürzungen nun elegant der UAW überlassen können.

smart systems | Research and development
from Science to Solutions | Licensing new technologies

Wir haben die Formel !

$(F \& E) + I_{ind} = I_{inno}^*$

$I_{inno} + M = B$

* FORSCHUNG + INDUSTRIE = INNOVATION
INNOVATION + MARKT = BUSINESS

- Computer Vision
- Intelligente Sensorsysteme
- Quantentechnologien
- Embedded Systems
- Hochfrequenztechnik
- Umweltmonitoring, Informationsmanagement
- Neuroinformatik
- Safety & Security
- Elektromagnetische Verträglichkeit
- Videoüberwachungs- und Sicherheitstechnik

Austrian Research Centers GmbH - smart systems Division - 1220 Vienna, Austria - +43 (0) 50550 - 4100 - www.smart-systems.at