

Eisenbahnerstreik in England (Waterloo-Bahnhof in London): „Es entsteht eine Art Anarchie“

England: „Triumph der Feigheit“

Streikende Lkw-Fahrer brachten die Wirtschaft weitgehend zum Stillstand, die Versorgung der Bürger verschlechterte sich dramatisch. Denn Englands Gewerk-

schaften streiken nicht mehr gegen ihre Arbeitgeber, sondern gegen das ganze Land. Glanz und Niedergang Englands beschreibt der SPIEGEL in mehreren Folgen.

Die 15 Streikposten der Lastkraftwagenfahrer-Gewerkschaft TGWU, die die Cadbury Schweppes Schokoladenfabrik in Bournville bei Birmingham absperren, wußten nicht, wie ihnen geschah: „Wir hatten keine Chance“, erinnerte sich einer, „sie schlugen sogar unterhalb der Gürtellinie.“

Terence Bowden, 32, Anführer der angegriffenen Streikposten: „Sie kamen von allen Seiten, sie prügelten mit Handtaschen, Regenschirmen und Pappschachteln auf uns ein. Ihre Flüche waren schlimmer als unsere.“

300 „schreiende Frauen in weißen Kitteln“, Angestellte der Schokoladenfabrik, hatten die betriebsfremden Streikposten angegriffen, um ihre Arbeitsplätze zu retten. Die Schlacht von Bournville endete mit einem Sieg der streitbaren Schokoladen-Frauen.

Während die Streikposten von Bournville buchstäblich mit blauen Augen davankamen, hatten zwei ihrer Kollegen vor einer Tierfutterfabrik in Abergavenny, Wales, weniger Glück.

Blutüberströmt warfen sie sich in Deckung, nachdem zweimal mit Schrot auf sie geschossen worden war.

Nur zwei Beispiele von vielen für die steigende Erregung und die sich verschärfende Erbitterung der Briten über die streikenden Lastwagenfahrer, die die Wirtschaft des Landes vergangene Woche wieder einmal fast zum Stillstand brachten.

Sie bedienten sich dabei der in diesem Umfang noch niemals zuvor eingesetzten Waffe des „secondary picketing“, des Boykotts von Unternehmen aus Branchen, die mit dem Arbeitskampf überhaupt nichts zu tun haben.

Streikposten der Transportarbeiter-Gewerkschaft TGWU setzten sich dabei über die Aufforderung ihrer Führungsspitze hinweg, nur noch solche Betriebe zu bestreiken, mit denen sich die Gewerkschaft im Tarifkonflikt befindet, um eine Erhöhung des Lohns der 100 000 organisierten Lkw-Fahrer um 25 Prozent durchzusetzen.

Die militanten Streikkomitees der Lkw-Fahrer hatten ihren Krieg gegen die gesamte britische Volkswirtschaft vor zwei Wochen begonnen — natürlich ohne Autorisierung durch ihre Gewerkschaften. Ihre Streikposten bauten sich vor den Lagerhäusern der großen Lebensmittelketten auf und verhinderten so, daß deren Geschäfte durch firmeneigene Transporter und Lkw-Fahrer beliefert würden, die mit dem Streik nichts zu tun haben.

Phil Astbury, Vorsitzender des Streikkomitees für Groß-Manchester, begründete den Kampf gegen die Verbraucher so: „Wenn wir uns die Lebensmittel nicht leisten können, warum sollen denn die anderen welche kriegen.“

Und so zeigte denn England in diesen Tagen, was gewerkschaftlicher Aberwitz vermag.

Streikposten schlossen den Zugang zu den Häfen des Landes, wo sich auf den Kais importierte Rohstoffe für die verarbeitende Industrie türmen und

Tag für Tag Exportgüter im Wert von 370 Millionen Mark nicht ankommen.

In Yorkshire schien gegen Ende vergangener Woche die Notschlachtung von 600 000 Schweinen und zweieinhalb Millionen Hühnern unvermeidbar, weil die Streikposten die Viehfutterfabriken lahmlegten.

Die Konservendosenindustrie erhielt keine Bleche mehr, die Automobilwerke British Leyland und Ford schickten Zehntausende ihrer Arbeiter zunächst vorübergehend nach Hause, weil auch hier Bleche und Zulieferteile ausblieben. Der Chemie-Gigant „Imperial Chemical Industries“ (ICI) rechnete für diese Woche damit, wegen Mangels an Rohstoffen, völlig schließen zu müssen.

Und wo immer bedrohte Wirtschaftszweige zur Selbsthilfe griffen, konterten militante Streikführer, indem sie ihren Kampf noch verschärften.

So hatten in East Anglia 300 Bauern, deren Zuckerrüben auf den Feldern zu verrotten drohten, ihre Landarbeiter mit

Traktoren auf die bis zu 50 Kilometer weite Reise zu den Zuckerfabriken geschickt, die deshalb bis zum Donnerstag voll arbeiten konnten.

Darauf erklärten die Streikführer kurzerhand, daß in Zukunft Zuckerrüben nur noch in umschlossenen Fahrzeugen (also nicht auf Anhängern) transportiert werden dürften, andernfalls die Energieversorgung der Zuckerfabriken unterbrochen werde. „Umschlossene Fahrzeuge“ aber, Lastkraftwagen also, lassen die Streikposten nicht durch.

Dennoch zögerte die Labour-Regierung des Premiers James Callaghans, den Notstand über das ganze Land zu verhängen und Truppen für die Versorgung wenigstens der Schlüsselindustrien mit Rohstoffen und der Bevölkerung mit Lebensmitteln einzusetzen.

Callaghan fürchtete vor allem, daß sich das ohnehin schon zerrüttete Verhältnis zwischen Labour-Regierung und den ihr einst verbrüdereten Gewerkschaften noch verschlechtern würde.

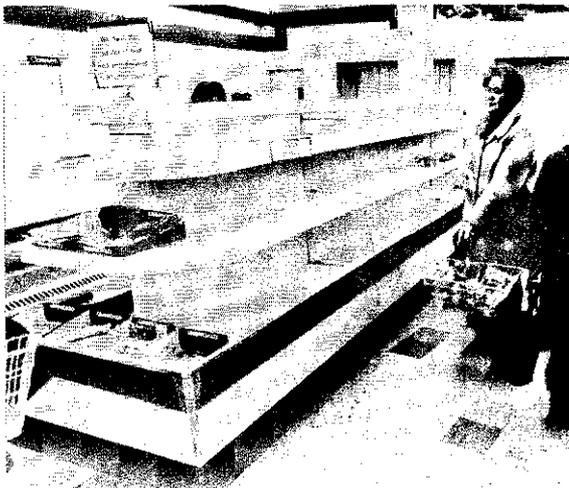
Denn das absurde „secondary picketing“, das das Land vergangene Woche in die Knie zu zwingen drohte, ist völlig legal — durch ein Gesetz geschützt, das die Labour-Regierung 1976 durchgesetzt hatte damals, um sich das befristete Wohlverhalten der Gewerkschaften für eine einvernehmliche Lohnpolitik zu sichern.

Nach dem Zusammenbruch einer dreijährigen gemeinsamen Lohnpolitik nutzen die Gewerkschaften seit zwei Wochen zum erstenmal den „Trade Union and Labour Relations (Amendment) Act“ von 1976 voll aus. Dieses Gesetz gewährt den Gewerkschaften als wichtigstes neues Privileg volle Immunität für die Folgen von Arbeitskämpfen, die zum Bruch oder Nichterfüllung wirtschaftlicher Verträge mit Dritten führen.

Im Klartext: Die Gewerkschaften haben seither das Recht, jede x-beliebige Einrichtung oder Firma zu boykottieren, gleichgültig, ob diese überhaupt in einem Konflikt mit der Gewerk-



Tankstelle ohne Benzin, mangels Treibstoff stillgelegte Busse: Wirtschaft zum Stillstand gebracht



Leere Läden, leerer Flughafen
Kampf noch verschärft

schaft steht. Nach diesem Gesetz können mithin etwa Lehrer Kraftwerke bestreiken oder verärgerte Müllmänner rechtens Universitäten schließen.

Bestürzt und zu spät erkannte der Premier, daß das Gesetz von 1976 eine Art Ermächtigungsgesetz für die Lähmung des Landes durch die Gewerkschaften ist.

Und wie sich in der vergangenen Woche erwies, konnten sich gemäßigte Gewerkschaftsführer, die sich dem Premierminister gegenüber verpflichtet hatten, das „secondary picketing“ mindestens einzuschränken, gegen ihre militante Basis nicht durchsetzen.

Andererseits scheut Callaghan vor einer Konfrontation mit den Gewerkschaften in dieser Frage nicht nur deshalb zurück, weil er sie verlieren könnte — so wie der konservative Premierminister Heath die Konfrontation mit den Bergarbeitern im Februar 1974 verloren hatte —, sondern vor allem, weil Callaghan fürchtet, das gesamte Sozialgefüge seines Volkes könne gesprengt werden.

Wie der Premier in einem Gespräch mit Professor Ralf Dahrendorf, dem Direktor der London School of Economics, einräumte, führte in diese Sorge auch dazu, daß er, selbst nachdem er die Schlacht schon verloren hatte, noch prinzipiell auf einer Anhebung der Löhne um höchstens fünf Prozent beharrt. Der Premier befürchtete andernfalls ein neuerliches Ansteigen der Inflation in zweistelligen Zahlen und als Resultat ein weiteres Zerbröckeln der „social cohesion“.

Sie ist freilich schon länger ernsthaft bedroht: von nordirischen Terroristen

und schottischen Separatisten, von den Rasisten der rechtsextremen „National Front“ und gewiß auch von den Gewerkschaften.

Dahrendorf: „Dieses Land, das seine soziale Kraft in der Vergangenheit daraus zog, daß die Menschen ohne äußeren Zwang miteinander auskamen, daß sie — auch im übertragenen Sinn — willentlich und geduldig Schlange standen, rutscht seit Jahren immer tiefer in die Konfrontation. Daraus entsteht eine Art Anarchie.“

Diese Entschlossenheit zur Konfrontation, der Wille von Einzelgruppen, ohne Rücksicht auf Verluste und auf andere Bevölkerungsgruppen, eigene Forderungen durchzusetzen, ist ihrerseits eine Folge des atemberaubenden Abstiegs der Insel von der größten Kolonialmacht der Erde zum Beinahe-Bankrotten (siehe Serie, Seite 142).

Die Engländer, nicht mehr zufrieden mit sich selbst, schielen über die Grenzen und entdecken verbittert, daß es anderen, denen es einst viel schlechter ging als ihnen, nun besser geht.

Weil das Land als Ganzes immer weniger bringt, wollen Einzelgruppen für sich retten, was zu retten ist. Einsparungen der öffentlichen Hand gerade

in solchen Bereichen des Lebens, die für alle gleich wichtig sind, vertiefen, je nach Gemütslage, die Resignation oder den Willen zum Widerstand: Zwischen 1975 und 1977 wurden in England 123 Krankenhäuser wegen Kürzungen am Gesundheitshaushalt geschlossen.

Die Preise der öffentlichen Transportmittel werden immer wieder erhöht, der Service wird immer schlechter, Züge, die früher nur unpünktlich verkehrten, fahren immer häufiger überhaupt nicht mehr. Die Reglementierung des täglichen Lebens, etwa durch die Zwangsmitgliedschaft in den Gewerkschaften ganzer Industriezweige, lähmt die Initiative des einzelnen.

Hinzu kommt die bei vielen Briten tiefsitzende Überzeugung, daß Regierungen beider großen Parteien schlicht inkompetent sind und immer wieder Lösungsversuche unternehmen, deren Untauglichkeit sich längst bewiesen habe.

Ein Beispiel dafür ist die Ankündigung des Premierministers in der vergangenen Woche, die existierenden Preiskontrollen noch zu verschärfen, die seit 1972 bestehen und dennoch nicht verhinderten, daß die Inflation 1975 bis auf 28 Prozent stieg.

Der „Daily Telegraph“ kommentierte denn auch Callaghans neuerlichen Preiskontrollversuch als „Triumph der Feigheit über Erfahrung“.

Und der liberale „Guardian“ sah den Premierminister bei seinen ratlosen Versuchen, die gegenwärtige Krise zu bewältigen, nackt und bloß: „Es hat sicherlich auch seine guten Seiten, wenn ein Kaiser vor sein Volk treten und gestehen kann, daß er kaum noch Kleider hat. Doch eigentlich wünscht sich der Wähler eher, daß seine Politiker nicht nackt vor ihm stehen.“



Transportminister Rodgers: Inkompetente Regierung?



„Na, wo bleiben die Eier?“

tz. München