

„Wir müssen deren interne Querelen ausbaden.“

Loderer und Genossen ziehen die Metallindustriellen der „reaktionären Uneinsichtigkeit“ und vermuteten, die Haltung einzelner Gesprächspartner sei „nur noch mit Psychologie“ (Loderer) zu erklären.

Diese Disziplin hilft freilich kaum weiter. Denn der Unternehmensvorschlag ist genau kalkuliert. Rasche, unter Zeit- und ohne Streikdruck geführte Tarifverhandlungen müßten vergleichsweise niedrige Lohnerhöhungen ergeben. Diese Abschlüsse hätten überdies den Vorteil, die nach den wilden Streiks von vielen Unternehmen ohnedies geplanten Teuerungszulagen abzufangen. Wichtiger noch: Bei den auf Bundesebene geführten Verhandlungen müßten — so das Unternehmerekalkül — Kanzler Brandt und Finanzminister Helmut Schmidt ihrer Stabilitätspolitik zuliebe die Gewerkschaften zu knappen Zuwachsraten drängen.

Und auch die Gewerkschaften haben ihre Strategie durchgerechnet. Anders als im Februar und März dieses Jahres, als die spontanen Streiks bei Hoesch und Mannesmann gegen die Gewerkschaftsfunktionäre abliefen, haben diesmal die offiziell zum Tariffrieden verpflichteten IG-Metaller ihren Anteil. Ein Loderer-Berater gelassen: „Das läuft fast immer auf den Betriebsrat zu, und da sitzen fast nur Metaller.“

Nach den Überlegungen der Frankfurter IG-Metall-Zentrale sollen deshalb die einzelnen Betriebsräte in den nächsten drei Monaten versuchen, den durch die spontanen Streiks verunsicherten Arbeitgebern fette Teuerungszulagen abzuhandeln. Um die Jahreswende werden nach diesem Drehbuch dann die Tarifkommissionen aktiv und kämpfen für weitere Einkommensverbesserungen der von Inflation und Steuerprogression geschädigten vier Millionen Metallarbeiter. Ein Loderer-Vertrauter: „Nicht nur die Jusos, auch wir haben eine Doppelstrategie.“

Wie der zweite Teil dieser Strategie, die Tarifverhandlungen um die Jahreswende, ausfallen könnte, deutete sich bereits bei anderem Anlaß an. Auf dem Freiburger Kongreß der Gewerkschaft Holz und Kunststoff forderten Delegierte Anfang letzter Woche unwidersprochen 17 Prozent mehr Lohn. Und der angereiste DGB-Vorsitzende Heinz Oskar Vetter hatte gar noch mehr im Sinn: „Es wird niemals mehr die alte Macht und die alte Ruhe sein.“

Zuvor hatten sich die Delegierten mit elf sozialistischen Arbeiterliedern wie „Brüder, seht die rote Fahne“, „Arbeiter-Marseillaise“ sowie mit klassenkämpferischen Versen Bertolt Brechts in Stimmung gebracht. Holz-Gewerkschaftsvorsitzender Gerhard Vater über das unübliche Eröffnungsritual: „Eine kleine Orientierungshilfe für die Arbeitgeber.“

TÜRKEN-STREIK

Faden gerissen

Der Türkenstreik bei Ford endete mit einem Sieg der Deutschen: Von den besonderen Forderungen der Gastarbeiter wurde bis heute kaum eine erfüllt. Die Isolation der Türken blieb.

Sie streikten bei Ford um neue Rechte — sie beendeten den Ausstand als Parias.

Am Freitag, dem 24. August, hatten 10 000 türkische Gastarbeiter im Köln-Niehl Betrieb der Ford-Werke AG die Arbeit niedergelegt. Als Polizeieinsatz sechs Tage später den Ausstand beendete, war es für Springers „Bild“-Zeitung längst ausgemacht: „Das sind keine Gäste mehr.“

Nur wenige Stunden der Solidarisierung mit deutschen Arbeitskollegen hatten den Ford-Türken, 38 Prozent der Gesamtbelegschaft und 90 Prozent der

fahren, bedeutet dies oft ein Abenteuer von zwei Wochen Hin- und Rückfahrt — genau die Hälfte des Urlaubs.

Begründen wollten viele Ford-Türken ihre Verspätung mit Krankheit. Doch was etwa in Westdeutschland inzwischen zur Routine geworden ist, wurde in der Heimat zum Problem: Es fand sich kaum ein Arzt, der ein Attest ausschrieb. Die ärztliche Versorgung im türkischen Binnenland ist dünn, weil kaum einer seinen Arzt anders als mit Naturalien bezahlen kann.

Auch die per Flugzeug in die Türkei urlaubsreisenden Gastarbeiter sind nicht viel besser dran. Denn auch sie haben vom Flugplatz bis zu ihrem Heimatort oft eine tagelange, beschwerliche Fahrt zu bestehen. Doch Ford-Bergemann ließ sich von derlei Beschwerden nicht beeindrucken. Er fand die Entlassung der 300 „nicht dramatisch“.

Unverständnis und Verdächtigungen solcher Art trieben die meist länger als



Ford-Streikbeginn am 24. August: Von den Betriebsräten verlassen

Fließband-Kulis, vorgegaukelt, aus dem menschlichen und räumlichen Getto ausbrechen zu können, das sie seit Jahren umgibt. Doch Anlaß und Ablauf des Ford-Streiks zeigten den Muselmanen, daß sie in Deutschland allenfalls wohnhaft, nicht aber heimisch waren.

Der Streik hatte begonnen, weil Ford-Personal-Vorstand Horst Bergemann von 2500 verspätet aus den Werksferien zurückgekehrten Türken jene 300 fristlos entlassen wollte, die schon im vergangenen Jahr zu spät ans Band zurückgekommen waren. Nach dem Anlaß ihrer Verspätung freilich hatte die Personalverwaltung der Kölner nicht viel gefragt.

Anlaß aber waren bei vielen Türken Dauer und Strapaze der Reise zwischen Köln und dem Heimatdorf gewesen. Für die Ford-Werker, die im eigenen Ford — 16 Prozent Werksrabatt — los-

drei Jahre bei Ford beschäftigten Türken, ohnehin unter dem Druck rechtlicher und menschlicher Diskriminierung, geschlossen in den Ausstand: Die Kollegen sollten weiterbeschäftigt werden, forderten sie am Freitag, und am Montag darauf forderten sie mehr: bessere Fließband-Bedingungen, zusätzlichen Urlaub für Hin- und Rückfahrt, Ausgleich für die Geldentwertung. Die Vertrauensleute der IG Metall und der Ford-Betriebsrat hängten sich eilig an die Türken-Forderung — eine große Solidarisierung begann.

Am Mittwoch aber ließ sich plötzlich kein Vertrauensmann der Metaller mehr sehen, und Betriebsratsvorsitzender Ernst Lück verkündete unisono mit der Geschäftsleitung, der Türken-Streik sei das Werk linker Rädelsführer.

Deutsche und türkische Ford-Werker hatten zu dieser Zeit zwar sämtlich 280

Mark Teuerungszulage bekommen. Die speziellen Forderungen der Gastarbeiter jedoch blieben unerfüllt. Als deshalb die Türken am Donnerstag weiterstreiken wollten, rückte ein tausend Mann starker Trupp deutscher Arbeiter mit dem Ruf „Wir wollen arbeiten“ gegen Tor 3, griff sich den redengewandten türkischen Einpeitscher Baha Targyn und schlug ihn zusammen.

Die Türken wehrten sich mit Schraubenschlüsseln, Eisenstangen und Stöcken — bis 30 Bereitschaftspolizisten die Walstatt räumten. „Der Spuk ist zu Ende“, triumphierte Personal-Chef Bergemann, und der Polizeibericht meldete stramm: „Heute morgen gegen 8.20 Uhr ist den arbeitswilligen und friedfertigen deutschen und türkischen Arbeitnehmern der Ford-Werke der Geduld-faden gerissen ...“

Yilmaz Karahasan, Ausländer-Referent der IG Metall, gab vergangenen Mittwoch in Frankfurt wieder, wem nach seiner Meinung der Faden gerissen war: „Am letzten Tag des Streiks, am Donnerstagmorgen, da gab es wahrscheinlich von der Geschäftsleitung organisierte Demonstrationen mit getarnten Arbeitswilligen, die dann mit der Schlägerei angingen.“

Überfahren von der Werksleitung, verlassen von den Betriebsräten, unverstanden von den deutschen Kollegen und in der Rechts-Presse geschmäht, sahen sich die Türken bei Ford am Ende ihres Streiks weiter in die Isolierung gedrängt als zuvor.

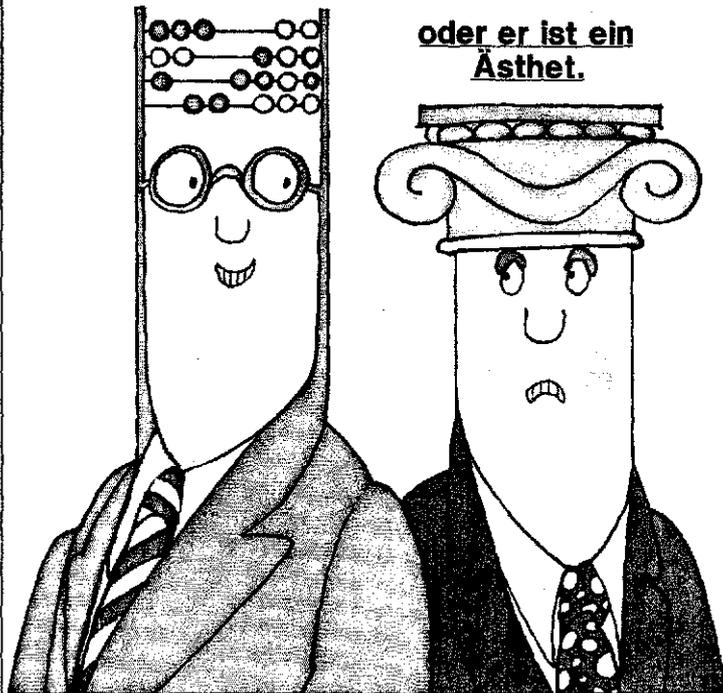
Das Getto-Bewußtsein der Türken birgt Wiederholungsgefahr, denn innerhalb und außerhalb der Werkstore fühlen sich die Gastarbeiter gegenüber ihren deutschen Mitbürgern zurückgesetzt und übervorteilt.

So sind die 12 000 Türken bei Ford fast ausschließlich an die strapaziösen Endmontagebänder gesetzt worden, wo deutsche Kollegen nicht arbeiten wollen und wo es mit 8,40 Mark 20 Prozent weniger in der Stunde gibt als an bequemerer Arbeitsplätzen im Werk. Mit 12,8 Prozent Anteil am 47köpfigen Ford-Betriebsrat fühlen sich die Türken, mit 38 Prozent an der Gesamtbelegschaft beteiligt, zudem unterrepräsentiert.

Das Mißverhältnis schaffte ein Verfahrenstrick der deutschen Gewerkschafter. Als bei Ford gewählt wurde, brachten die IG-Metall-Funktionäre ihre Einheitsliste als einzigen Kandidaten-Vorschlag durch — alle anderen Listen, auch eine türkische, waren vorher kunstvoll „abgekoppelt“ worden. Nur den Türken Mehmed Özbagci ließen die Deutschen als Alleinkandidaten neben ihrer Liste stehen.

Mit rund 6000 Stimmen erhielt der Außenseiter mehr Zulauf als alle anderen. Elf Türken hätten aufgrund dieser Stimmenzahl zusätzlich in den Betriebsrat einziehen können. Dank der Metal-

Entweder kann jemand rechnen



Und so alte Vorurteile sind bekanntlich die hartnäckigsten. Wir sind auch nicht frei davon, könnte man meinen: Denn bei jedem unserer steuerbegünstigten Bauvorhaben gibt es Fachleute, die immer nur etwas ausrechnen (z.B. den höchsten Steuervorteil oder die günstigste Finanzierung). Und andere, die nur entwerfen und gestalten (eine schöne Haustür ebenso wie attraktive Wohnungsgrundrisse). Dabei ist es für Sie natürlich uninteressant, daß unsere Kaufleute privat vielleicht Gemälde sammeln, und unsere Architekten gerne Zahlenspiele spielen.

Entscheidend aber ist, daß bei jedem unserer Projekte die Gestalter ebensoviel mitreden wie die Rechner. Denn Ihre künftigen Mieter sollen nicht nur Miete zahlen. Sie möchten auch schöner wohnen.

Wenn Sie wissen möchten, wie gut das Ihrer Steueranlage bekommt, schicken Sie uns bitte den Coupon.

Ihre Hanseatische Bau- und Betreuungsgesellschaft

Steuervorteil
203%

Bauherrngemeinschaft
Hannover-Langenhagen

Bauen Sie Eigentum auf
und Steuern ab
Ihr Eigenkapital bezahlt
das Finanzamt

HBB

HANSEATISCHE BAU- UND BETREUUNGSGESELLSCHAFT MBH. & CO.
24 LÜBECK 1 · SANDSTRASSE 8 / 12 · POSTFACH 1985 · TEL. (0451) 7 19 81

Ich möchte mir ein Bild von Ihrem nächsten Bauvorhaben machen. Ein günstiges - und hoffentlich auch ein schönes. Jedenfalls aber ein schnelles.

Meine Anschrift: _____

Tel.: _____

Mein Steuerberater kann sowieso rechnen. Zeigen Sie ihm, was Sie sonst noch können:

Seine Anschrift: _____

c / 2 9 p.

Die Autos, die sie fahren, sind verschieden. Eines aber haben sie gemeinsam: Ein Becker-Autoradio.



Denn was zählt, sind Fakten:

- Becker ist das älteste Spezial-Autoradiowerk Europas. In jedem Becker-Gerät steckt die Erfahrung von 25 Jahren Autoradiobau.

- Die gründliche Endkontrolle jedes Becker-Autoradios kann man hören. So klingt nur ein Becker-Gerät.

- Teamwork in den Becker-Labors. Tag für Tag. Im Becker Autoradiowerk, im Becker Flugfunkwerk für Autofunk, für Autotelefon, für Flugfunk... Ständiger Erfahrungsaustausch. Gibt es eine bessere Voraussetzung, hochwertige Autoradios zu bauen?

- Becker bietet ein umfassendes Typenprogramm vom einfachen „Monte Carlo“ bis zum berühmten „Mexico“, mit Stereo-Rundfunk-Empfang und Stereo-Tonband-Cassette.

- Becker verfügt über ein dichtes Kundendienstnetz. In jeder Stadt gibt es einen zuverlässigen Becker-Service.

BECKER
AUTORADIO

... einen bessern findest du nicht

BECKER AUTORADIOWERK GmbH
7501 Karlsbad 2, Postfach 1160, Telefon 07248/711, Telex 07 826 772
EIN UNTERNEHMEN DER BECKER-GRUPPE

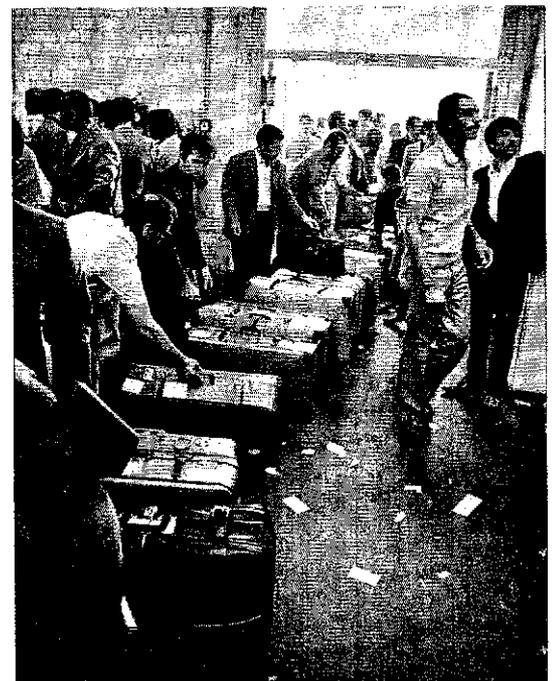
ler-Taktik aber sind es nur Özbacı und vier Türken von der Einheitsliste.

Nicht einmal Freistellung von der Arbeit gönnten die deutschen Funktionäre dem türkischen Stimmenfänger: „Der hat ja“, bemängelte Betriebsratsvorsitzer Lück, „noch nicht einmal ein Betriebsverfassungsgesetz.“

Übervorteilt fühlen die Männer aus dem Morgenland sich auch außerhalb der Werksmauern. Ein gummihaft manipulierbares Ausländerrecht gibt den Türken wenig, der Behördenwillkür viele Rechte. So müssen Aufenthaltsgenehmigungen für Ausländer jedes Jahr erneuert werden. Erst nach fünf Jahren kann — muß aber nicht — ein Anspruch auf Dauer-Aufenthalt entstehen. Wer keine neue Genehmigung erhält, wird ausgewiesen. „Rückfall in den Polizeistaat“ nannte Ausländerexperte Fritz Franz vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg das Ausländergesetz.

Denn Ausweisung droht zudem noch jedem, der sich etwa an wilden Streiks, Demolierungen oder unliebsamen politischen Aktionen beteiligt. Ausweisung kann denn auch jene 13 Ford-Leute treffen, die das Unternehmen entlassen hat, weil sie als Vorleute der Streikbewegung aufgefallen waren.

Sicher ist die Ausweisung bislang freilich nur einem: dem millionenfach abgebildeten Streik-Promoter Baha Targyn. Der 30jährige (IG-Metall-Funktionär Tolusch: „Er war gegen Gewalt, gegen Randalieren und Demolieren“) arbeitete seit 1969 in Deutschland, zuerst als Student, seit August 1970 als Arbeiter, seit Anfang 1973 als Dolmetscher und schließlich als Angestellter der Dresdner Bank. Die Aufenthaltsgenehmigung des vielseitigen Volkstribunen aber war am 6. August,



Gastarbeiter-Urlauber in Düsseldorf
Heimflug zum Überpreis



Türken-Agitator Targyn
Rückkehr ohne Genehmigung

während er in Anatolien Urlaub machte, abgelaufen.

Gegen den Rat der deutschen Botschaft in Ankara kehrte Targyn zurück, verstieß dadurch gegen das Ausländergesetz, wurde gleichwohl aber von Bergemanns Personalleitung am 21. August bei Ford eingestellt.

Einen Tag vorher erst hatte die Stadt Köln dem Türken eine „Rückweisungsbescheinigung“, die Vorstufe der Ausweisungsverfügung, die aber legale Rückkehr zu späterem Zeitpunkt noch ermöglicht, in die Hand gedrückt: Bis zum 5. September, so die Verfügung, sollte Targyn heim ins osmanische Reich. Nach Streikende tauchte der Türke unter.

Der Streikführer hat kaum eine Chance, illegal in Deutschland leben zu können — jeder kennt ihn. Andere Illegale treffen es da besser. Gegen 300 bis 1500 Mark Honorar können sie — etwa in Frankfurt — auf gestohlenem Behördenpapier ausgefertigte Genehmigungen kaufen. Seit der Meisterfälscher Ludwig Ullrich, 42, umsatzstärkster Lieferant von Fälskaten, 1972 aufflog, werden aber selbst die echten Aufenthaltspapiere von den Behörden zuweilen angezweifelt.

Mit der Behördenangst der Türken, Mitbringsel aus der Heimat, machen andere ertragreiche Geschäfte. 50 Mark je Stunde verlangen Sprachkundige, die den Türken behördliche Formulare ausfüllen — was die staatliche Ausländerhilfe umsonst tut.

Steuerberater kassieren von türkischen Klienten Abtretungserklärungen für die Bar-Rückzahlungen des Finanzamtes und übergeben den Türken Schecks in der mutmaßlichen Höhe dieser Rückzahlung — abzüglich eines saftigen Erfolgshonorars.

Übervorteilt werden die Gastarbeiter auch, wenn sie für Familienheimreisen den Charter-Jet benutzen. 1972 beförderten Bedarfsluftfahrtfirmen an Wochenenden 796 260 meist türkische

MEHR WÄRME... MEHR STIL...

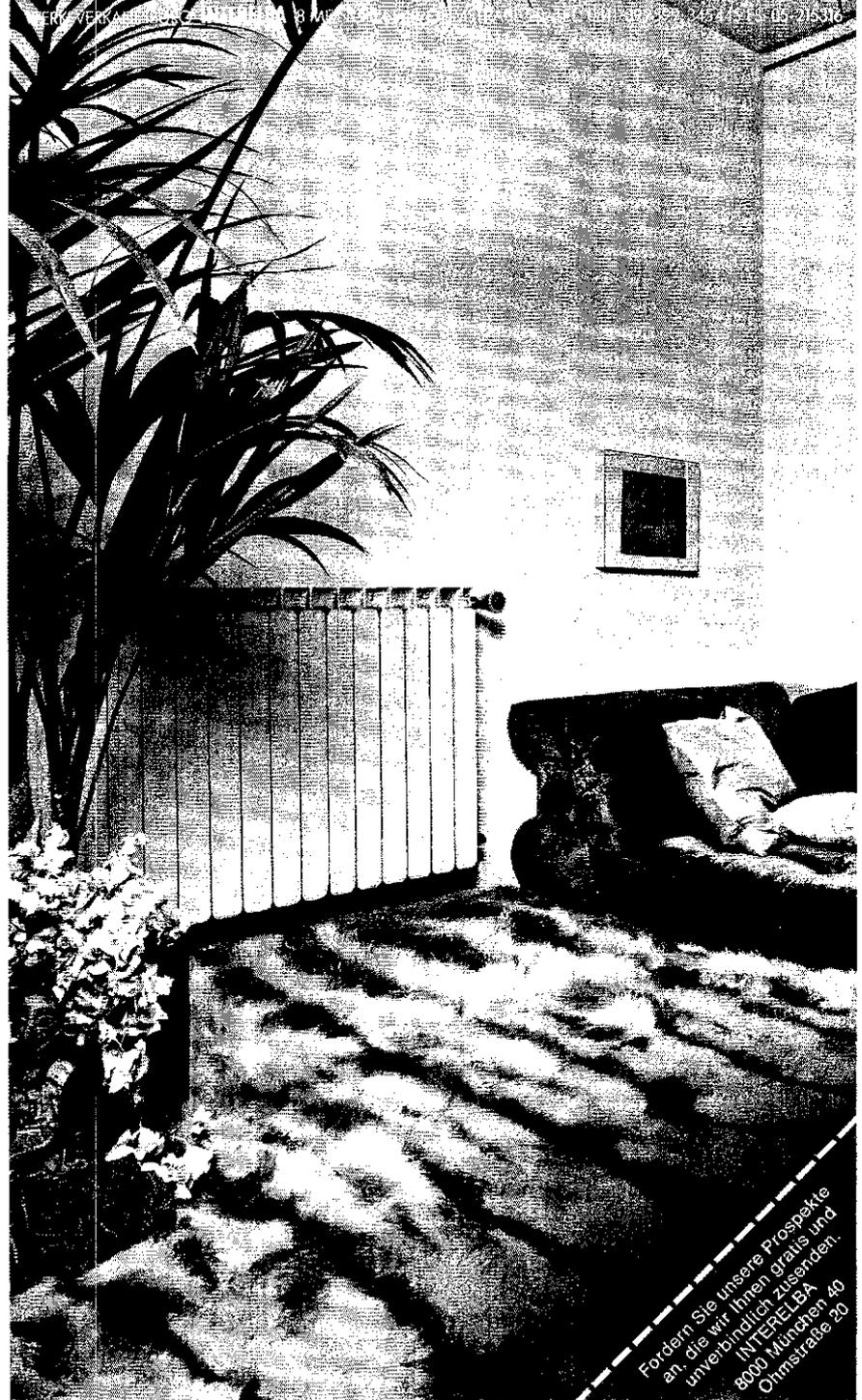
TROPICAL®

FARAL

MODENA ITALIA

Premio Qualità 1971

ALUMINIUM-GUSSHEIZKÖRPER
einfarbig und mit Dekor



Fordern Sie unsere Prospekte
an, die wir Ihnen gratis und
unverbindlich zusenden.
INTERFERI BA
8000 München 40
Ohmstraße 20

Diese Arbeit macht der Mann nicht ein, zwei Stunden lang, sondern — unter Berücksichtigung der neuerdings zugestandenen Kurzpausen — täglich sieben Stunden und vierzig Minuten. Und das jede Woche, jeden Monat — nach Fords Willen jahrelang.

Eine Taktzeit von 0,83 Minuten — das ist ein beachtliches Tempo, wenn auch lange nicht so schnell, wie es in einem TV-Bericht des ARD-Politmagazins „Panorama“ am Montag vergangener Woche erschien. Zu einer aktuellen Sendung über den Streik bei Ford hatten die Fernsehleute des NDR einen mehrere Jahre alten, mit Zeitraffer aufgenommenen Film über die Fließbandarbeit bei Ford eingebettet und diesen kommentarlos in normalem Tempo ablaufen lassen, so daß die Bewegungen der Fließbandarbeiter schneller wirkten als in Wirklichkeit. Beklagte sich hernach Ford-Presseschef Hans Wilhelm Gäb: „Das ist nicht die feine Art von Journalismus.“



0,60 bis 0,83 Minuten: Muttern aufdrehen

Ginge es allein nach dem bekundeten Willen der Geschäftsleitung, wäre neben dem superschnellen Endmontageband längst ein zweites installiert und die Taktzeit auf das Doppelte gedehnt worden. Aber für eine Erweiterungsinvestition dieses Ausmaßes fehlt in Köln-Niehl der Platz.

Mit der Dehnung der Taktzeiten — also einer langsameren Bandgeschwindigkeit — allein ist freilich der Monotonie der Fließbandarbeit auch nicht beizukommen. Zum Beispiel das Ausstattungsband in Halle Y.

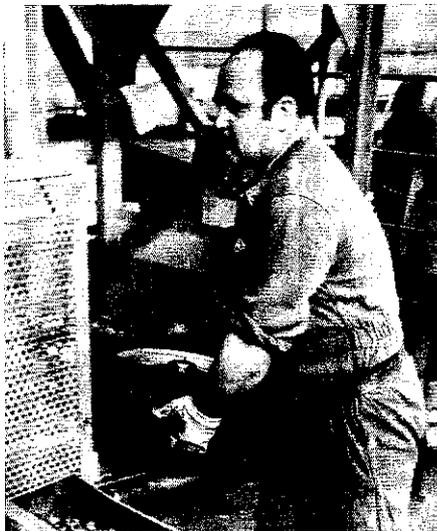
Hier erhalten die Wagen, bei einer Taktzeit von 1,26 Minuten (76 Sekunden), ihre Innenausstattung: Fußbodenbeläge, Plastikhimmel, Armaturen, Pedale, Scheinwerfer. Nach den Richtlinien des Verbandes für Arbeitsstudien, Refa e. V., werden die einzelnen Arbei-

ten allein vom Management (der Betriebsrat darf protestieren, eine direkte Einwirkungsmöglichkeit hat er nicht) auf die einzelnen Arbeiter verteilt.

Arbeitsvorbereiter Neubert erläutert: „Jeder Mitarbeiter bekommt höchstens soviel Arbeit, wie er in 1,26 Minuten, der Taktzeit, erledigen kann.“

In der Planung sieht das so aus: Etwa für die Arbeit des Scheinwerferbaus am Granada werden dem Mann 56 Sekunden zugebilligt. Sieben Sekunden erhält er, damit er zum nächsten Wagen gehen kann. Macht zusammen 63 Sekunden.

„Hat er das erledigt“, rechnet Neubert vor, „bleiben dem Mitarbeiter immer noch 13 Sekunden übrig. Die sind frei.“ Und in der besten Tradition der auf höchste Effizienz gedrillten Ford-Manager resümiert er: „13 Sekunden sind 17 Prozent der Arbeitszeit. Auf die Schichtzeit umgerechnet, sind das immerhin mehr als eine volle Stunde.“



Nach 0,83 Minuten beginnt ein neuer Takt

Werksfremde, die sich die Hallen in Niehl ansehen, pflegt Neubert denn auch zu fragen: „Können Sie feststellen, daß hier irgend jemand hastet, irgend jemand rennt?“ Natürlich hastet niemand. Denn das wäre, weil qualitätsmindernd, auch nicht im Interesse der Geschäftsleitung.

„Salon-Experten haben mir einzurenden versucht“, sagte Henry Ford vor 50 Jahren, „die immer gleiche Arbeit zerstöre Seele und Körper. Auf Grund unserer Untersuchungen haben wir das bisher nicht feststellen können.“

Fließbandarbeit — ein Job mit genügend Muße also? Die türkischen Ford-Arbeiter sehen das anders: „Wir schwerer arbeiten, wir schlechtere Lohngruppen, wir nur zwei Minuten zur Toilette“, beklagte sich einer von ihnen in der Streik-Woche.

Gastarbeiter, 1973 werden es 20 Prozent mehr sein. Für die Route Deutschland—Ankara und zurück müssen die Türken an Flugagenten 415 Mark bezahlen — ohne zu wissen, mit welcher Gesellschaft sie am Ende fliegen. Viele Charterflugfirmen bekommen für den Flug indes weniger als 200 Mark: Über die Hälfte des Flugpreises versickert auf unsichtbaren Konten.

Auch das Wohnen in Deutschland kostet die Osmanen mehr als nötig. Die Kölner Ford-Werker wohnen zumeist im sanierungsbedürftigen Altstadtgürtel um Ringstraße und Eisenbahnring — einer Gegend, aus der Einheimische sich zurückziehen. Nach einer Untersuchung des Landes Nordrhein-Westfalen zahlen sie gleichwohl 30 Prozent höhere Mieten als die Deutschen.

4850 der meist ohne Familie in Deutschland lebenden Ford-Türken kampieren in 30 firmeneigenen Wohnheimen (Ford-Presseschef Hans-Wilhelm Gäb: „Alles auf dem Standard sozialer Wohnungsbau“). Für das Einbettzimmer müssen sie dort 126 Mark, für Zweibettzimmer je 96 Mark und bei Mehrbettzimmern 78 Mark je Schlafstatt zahlen. Bei Entlassung fliegen die Türken gleichzeitig auch aus den Werkswohnungen heraus.

Unter besonderem psychischen Druck stehen Türken, die mit — zumeist kinderreicher — Familie in Deutschland wohnen. Ausländerschulen gibt es nur in feinen Vierteln. In den deutschen Schulen leiden die Türkinder unter Sprachschwierigkeiten und werden, so ein Pädagoge, „Analphabeten in zwei Sprachen“ — weder in Deutschland noch in der Türkei fühlen sich Türkenfamilien, die viele Jahre in der BRD leben, vollwertig.

Je länger die Türken in Deutschland sind, desto heftiger spüren sie den Druck, zwischen zwei Nationalitäten zu stehen, in Wahrheit also staatenlos zu sein. Explosionen wie der Kölner Türkenstreik können sich bei geringem Anlaß wiederholen.

Das sehen allmählich auch die Metall-Gewerkschafter ein. Funktionär Tolusch fordert vom Vorstand der IG Metall, Schwerpunktsekretäre anzuheuern, die Türkisch können. Auch sonst zeigen Gewerkschaften und Betriebsräte neuerdings wieder guten Willen. Bei der Ford-Betriebsleitung setzten sie bis Ende vergangener Woche durch, daß über 50 Kündigungen wieder zurückgenommen wurden. In dieser Woche wollen die Metaller mit Personalchef Bergemann um weitere Kündigungen streiten.

Daß etwas getan werden muß, weiß auch die Bundesregierung. Um die Ausländer-Invasion zu stoppen, erhöhte sie am 1. September, zwei Tage nach Streikende, die Vermittlungsgebühren, die deutsche Firmen je Gastarbeiter an die Nürnberger Arbeitsvermittlungsanstalt zahlen müssen, von 300 auf 1000 Mark.