STREIK

LUFTHANSA

Austern aus

Das Verhängnis traf vor allem die bessere Hälfte der Nation.

Christdemokrat Gerhard Stoltenberg, ehedem Direktor und Minister, war außerstande, von Düsseldorf nach Hamburg zu fliegen und maulte: „Dann muß ich eben mit der Bahn fahren."

Der Stahlindustrielle Otto Wolff von Amerongen, der soeben sein firmeneigenes Flugzeug verkauft hatte und das alles als „eine ganz große Scheiße" empfand, sah sich genötigt, ein Extra-Flugzeug zu chartern.

Leo Leandros, wohlhabender Schallplattenproduzent („Mustafa")

Düsseldorfer Lufthansa-Schalter
„Wie eine normale Grippewelle"

und Vater des Schlagersternchens Vicky, mußte von Hamburg aus über Berlin nach München jeten.

Der Streik bei der Lufthansa verhalf den Privilegierten des Landes zu ungewohnten sozialen Eindrücken. Zu viert und mitunter gar zu sechsen zwängten sie sich in Leihwagen von Hertz und Avis, um von München nach Stuttgart oder Nürnberg zu kommen. Im F-Zug von Düsseldorf nach Hamburg (nur 1. Klasse) standen „die Leute", wie die PanAm-Angestellte Veronika Grudinski staunte, „buchstäblich in den Gängen". Direktor Fritz Nürk vom Radiotechnischen Werk Hirschmann in Esslingen mußte auf dem Frankfurter Flughafengelände eine Stunde lang umherirren, um seiner Koffer habhaft zu werden.

Sogar die gehobene Küche litt unter dem Ausstand. Im Schwabinger Prominenten-Lokal „Straßburger Keller" gingen die norwegischen Austern aus, in Münchens „Humplmayr" fehlte es an kalifornischen Erdbeeren, und „Feinkost Käfer" wartete vergebens auf exotische Frischfische.

Schuld daran waren rund 3500 organisierte von 15 000 Mitarbeitern des Bodenpersonals der Deutschen Lufthansa, die am Freitag vorletzter Woche auf Betreiben der Gewerkschaft ÖTV und später auch der Deutschen Angestelltengewerkschaft die Arbeit eingestellt hatten. Im Tarifstreit waren sich die Gewerkschaften, die zwischen 18 und 22 Prozent Lohnerhöhung forderten, und die überwiegend in Bundesbesitz befindliche Fluggesellschaft, die durchschnittlich nur 14,8 Prozent bot, nicht einig geworden.

Der Streik, der vor allem die technische Betreuung und die Abfertigung der Maschinen blockierte, machte sichtbar, wie empfindlich entschlossene Minderheiten den Mechanismus eines Industriestaats zu stören vermögen. Wohl gelang es der Lufthansa, knapp ein Viertel des Flugbetriebs aufrechtzuerhalten. Doch das Gros der Passagiere wie Frachtkunden sah sich unversehens gezwungen, längst verwachsene Tugenden aus der Aufbauzeit zu entfalten.

Mehr denn je war Berlin eine Reise wert. „Es war wie Weihnachten", freute sich ein Sprecher der PanAm. Denn über die Hauptstadt, die von den Deutschen nicht angeflogen wird, ließen sich per PanAm, BEA oder Air France sämtliche westdeutschen Großflughäfen erreichen — zwar etwas zeitraubender, dafür aber oft preiswerter.

So kostet Hin- und Rückflug von München nach Hamburg bei der Lufthansa 350 Mark, dieselbe Tour mit der PanAm via Berlin der Subventionen wegen aber nur 303 Mark. Wohl bringt der Umweg rund eine Stunde Zeitverlust, doch auf dem Schienenweg ist diese Distanz nicht unter sieben Stunden zu bewältigen.

Die Bundesbahn freilich erwies sich wieder einmal als „krisenfestes Verkehrsmittel" — so Amtmann Paul Breuer von der Wuppertaler DB-Direktion. „TEE- und F-Züge in allen Richtungen sind seit Tagen wesentlich besser belegt", meldete die Bundesbahn-Hauptverwaltung in Frankfurt. Für das Mainzer Reisebüro Wagons-Lits/Cook war „seit Samstag der Teufel los, alles bucht um auf Schlafwagen". Und in Hamburg vermerkte Bahn-Sprecher Heinz Hoffmann: „Es war manchmal in den Fernzügen so voll, daß die Leute gleich im Speisewagen Platz nehmen mußten."

Fein raus fühlte sich die Stuttgarter Automobilfabrik Porsche, die für Dienstreisen des Managements neben einem Firmenflugzeug die eigenen Produkte einsetzte. Porsche-Sprecher Rico Steinmann: „Wir bauen ja schnelle Autos, und so haben wir den Streik nicht gespürt."

Flexibel wie die verprellten Fluggäste, suchte die Lufthansa das unvorhergesehene Ereignis zu bezwingen. Auf innerdeutschen Routen wurden Langstreckenmaschinen eingesetzt, die gerade nicht gewartet werden mußten; kleinere Flugzeuge bewegten sich zu ausländischen Häfen, wo die technische Kontrolle noch erledigt werden konnte.

Ähnlich verfuhr die „Condor", die Charter-Tochter der Lufthansa. Sie lieh sich Piloten und Personal von den Hanseaten aus und ließ die Maschinen im Ausland warten. Condor-Passagiere, fast ausschließlich Flugtouristen, wurden in den europäischen Hauptstädten abgesetzt und von dort per Bahn oder Bus nach Haus befördert. Neckermann-Urlauber, die aus Bangkok zurückkehrten, landeten in Amsterdam und wurden mit einer holländischen Chartermaschine nach Frankfurt transportiert, inklusive Verspätung.

Komfort-Einbußen hatten auch die Lufthansa-Passagiere hinzunehmen. In ungeheizten Maschinen, verhüllt mit Decken, wurden ihnen statt gepflegter Verpflegung trockene Kekse gereicht. Im Gästezimmer der PanAm in Frankfurt stauten sich erboste Fluggäste der Lufthansa, die umgebucht worden waren, aber die Koffer vermißten. „Ihr Gepäck", tröstete eine Stewardess, „war bereits an Bord der Maschine. Es kann aber wegen des Streiks nicht ausgeladen werden, wir senden es Ihnen nach."

Hinter den Schaltern, die von den ebenfalls streikenden Boden-Stewardessen verlassen worden waren, postierten sich höhere Verwaltungsangestellte, stellten Tickets für die improvisierten Flüge aus und hoben Koffer aufs Förderband. LH-Direktoren und Abteilungsleiter begaben sich in Frankfurt an die „Spülstraße" der ebenfalls bestreikten Lufthansa Service GmbH, warfen Tütchen mit Zukker, Pfeffer und Salz in die Mülleimer und packten Lunchpakete.

Der Einsatz aber wurde nicht belohnt. Mit zunehmender Streikdauer nahm die Zahl der Flugwilligen auch auf den Notdienst-Strecken rapide ab — teils, weil man dem Fahrplan nicht traute, teils aus Sorge um den technischen Zustand der Maschinen. Und als am Mittwochmorgen, 7.45 Uhr, der Flug LH 720 (Hannover—Frankfurt) zum erstenmal seit Streikbeginn wieder planmäßig abhob, saßen in der Boeing 727 nur dreizehn Passagiere, darunter sechs nicht zahlungspflichtige Condor-Angestellte.

Nicht minder verbissen, doch auch hier ohne nennenswerten Erfolg, stritt das Lufthansa-Management an der zweiten Front: gegen die Streikenden. „Als wir hier in Hannover den Streik ausriefen", erzählte ÖTV-Sekretär Erich Kraaywanger, „da war es zunächst recht schwierig, unsere organisierten Kollegen dafür zu gewinnen. Die wurden von den Führungskräften doch sehr stark beeinflußt."

Morgens zwischen sechs und neun schwärmten Abteilungsleiter aus und diskutierten vor den Betriebstoren mit den Streikenden. Arbeitswillige Meister riefen ihre Mitarbeiter zu Hause an, um sie auf die Luftwerften zu bewegen. Und in Hamburg fanden Arbeiter vor Streikbeginn neben dem Kasten mit den Zeiterfassungskarten einen Zettel: „Stempelkarten beim Gruppenleiter."

Dort wurden die Techniker dann, wie DAG-Funktionär Helmut Gärtner

sagt, „dazu vergattert, nicht zu streiken". Lufthansa-Personalchef Richard Bischof räumt ein: „Das ist 'ne effektive Panne gewesen, das ist völlig schiefgelaufen."

Per psychologischer Kriegsführung mühten sich die Hanseaten, die Moral der Ausständler zu erschüttern. Sie förderten Unterschriftensammlungen von Arbeitswilligen („Die Stimme der Vernunft, Jungens kommt bald wieder"), zitierten auf Flugblättern „Bild" („Lufthansa-Streik bricht zusammen"). Und sie behaupteten, der Streik wirke sich „wie eine normale Grippewelle aus". Dazu ÖTV-Funktionär Günter Sattler: „Ich möchte mal wissen, wann eine Grippewelle das Fliegen zum Erliegen gebracht hat."

Zwar waren viele der Organisierten, die vorletzten Donnerstag in einer ÖTV-Urabstimmung zu 95 Prozent für den Ausstand votiert hatten, vom Ernstfall überrascht: „Ich fühl' mich ziemlich unwohl", bekannte die hannoversche Passage-Arbeiterin Wittfeld, „ich habe auch nicht gedacht, daß wir wirklich streiken würden."

Wohl dämpfte bei anderen die innere Bindung an das prestigeträchtige Unternehmen die Streiklust: „Wenn die uns gerecht bezahlen", so ein Frankfurter Flugwart, „wollen wir alle wieder arbeiten. Das ist die Firma, die wir mit aufgebaut haben." Und ein Kollege aus Hannover: „Nichts gegen die Lufthansa, überhaupt nichts, es geht nur um Bezahlung."

Doch bis auf wenige, die im Laufe der letzten Woche zur Arbeitsfront überliefen, blieben die Ausständler standhaft. Moralischen Beistand leistete ihnen die „Vereinigung Cockpit", in der Piloten und Bordingenieure organisiert sind: „Wir werden ... zusätzliche Arbeiten, die uns zum Streikbrecher machen, nicht leisten. Das verstehen wir unter Solidarität." Und aktive Hilfe durch Passivität gewährte die akademische Linke.

Lufthansa-Versuche, den studentischen Schnelldienst der Frankfurter Universität für Bodendienste zu mobilisieren, wurden von Asta und Sozialdemokratischem Hochschulbund vereitelt: Es sei verwerflich, wenn „Studenten streikenden Arbeitern in den Rücken fallen".

Die Streiklage war denn auch ernster, als die Lufthansa-Spitzen wahrhaben wollten — vor allem im anfälligsten Betriebsbereich, der technischen Flugzeugkontrolle. Von 42 Technikern im LH-Stützpunkt Stuttgart beispielsweise waren 37 im Ausstand. Die gigantische Frankfurter Werfthalle, in die sich selbst der Eiffelturm ungeknickt einschieben ließe, wirkte menschenleer. „Wartung wird hier nicht gemacht", sagte ein Hansa-Ingenieur, „hier stehen schon 30 Vögel rum, darunter zwei Jumbos." Und er spottet: „Wir arbeiten halt im exklusiven Kreise."

Der optische Unterschied — leere Werkshallen, flugbereite Besatzungen — und das statistische Mißverhältnis — 3500 Streikende, 11 500 Arbeitswillige — markierten das Neuartige dieses Streiks: Ein Gesamtbetrieb lag brach, weil eine Minderheit mit unverzichtbarer Qualifikation die Arbeit verweigerte.

„Ein technisch so kompliziertes Gebäude ... ist leicht verwundbar", hatte die ÖTV vor der Urabstimmung triumphiert, „jeder Ausfall eines wichtigen Teilbereichs wirkt sich auf das Funktionieren des Ganzen aus."

14 000 Seiten umfaßt zum Beispiel das Betriebshandbuch einer Boeing 707. Und die meist aufwendigen Wartungsarbeiten, die täglich oder nach Flugstunden-Intervallen fällig werden, lassen sich nicht improvisieren. „Ich kann mir nicht vorstellen", schildert DAG-Sprecher Gärtner die Zwangslage, „daß die Lufthansa eine Maschine hoch gehen läßt, die technisch nicht o. k. ist."

So reichte es hin, den Flugbetrieb nachhaltig zu stören, als im Überholungsstützpunkt Hamburg — wo die Mechaniker-Crews zu einem großen Teil weiterarbeiteten — in der „Eri"-Abteilung (Elektronik, Radio, Instrumente) die für Kreiselinstrumente zuständige Gruppe komplett streikte, und im Wartungszentrum Frankfurt — vom LH-Vorstand Culmann als „Widerstandsnest" gekennzeichnet — die beiden Ingenieure im Ausstand waren, die in der „Isotopen-Kontrolle" zum Beispiel die Tragflächen auf Haarrisse untersuchen.

Zudem muß das Fluggerät auch dann, wenn es nicht gleich in die Luft gehen soll, ständig betreut werden. Spätestens nach acht Tagen müssen stehende Maschinen teilweise konserviert werden, nach 48 Stunden Liegezeit sind bereits gründliche Kontrollen notwendig, und alle 24 Stunden müssen die Jets von einem Schlepper umhergezogen werden, damit an den Reifen keine Unwucht entsteht.

„Die Zeit", sagte Hamburgs Triebwerks-Kontrollchef Heinz Garich, kurz nachdem sich Lufthansa-Vorstand und ÖTV zwecks Schlichtung zusammengesetzt hatten, „arbeitet leider für die Gewerkschaften."

ARBEITSKAMPF

PRESSE

Sportlicher Geist

Um zehn Uhr haben die organisierten Redakteure die Griffel hingelegt", verkündete das Management der amerikanischen Nachrichtenagentur „United Press International" (UPI) in Frankfurt. Zu diesem Zeitpunkt, am Mittwoch vorletzter Woche, traten Mittwoch letzter Woche, traten zum erstenmal in der Nachkriegsgeschichte der deutschen Presse Journalisten in einen längeren Streik.

Die Tarifpartner Deutsche Journalisten-Union (DJU) in der Industriegewerkschaft Druck und Papier und der Deutsche Journalisten-Verband (DJV) hatten für die UPI-Redakteure 15 Prozent mehr Gehalt gefordert.

Streikende UPI-Journalisten: „Unternehmerische Willkür"

Außerdem verlangten sie, daß davon nicht mehr als drei Prozent auf die übertariflichen Zahlungen angerechnet werden dürften.

Doch UPI-Deutschland-Manager Jack L. Hees lehnte ab. Die bisherige Regelung habe sich in „über zwanzig Jahren bewährt". Das Management müsse auch künftig die Entscheidungsfreiheit haben, ob sie mit der ausgehandelten Erhöhung die Effektivgehälter einzelner Redakteure aufstockt oder nicht.

„Damit ist", so erläuterte UPI-Betriebsratsvorsitzender Lukas Lissner, „die überwiegende Mehrheit von uns auf einen Gnadenerweis des Chefs angewiesen." Und IG-Druck-Vorstandsmitglied Eugen Stotz sprach schlicht von „unternehmerischer Willkür".

In der Frankfurter Zentrale hält Hees mit seinen beiden Chefredakteuren, vier Nichtorganisierten und zwei Streikbrechern aus der Schweiz und Großbritannien einen „normalen