Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 30 (1951)
Heft: 5

Artikel: Der Aufstieg einer amerikanischen Gewerkschaft
Autor: Rattner, Leo
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-336585

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LEO RATTNER

Der Aufstieg einer amerikanischen Gewerkschaft

In den letzten 15 Jahren ist in den Vereinigten Staaten eine neue und bedeutsame soziale Institution entstanden, die einen entscheidenden Einfluß auf das Leben von Millionen Menschen ausübt. Der Aufstieg der industriellen Gewerkschaften (Congress of Industrial Organizations – CIO) war eines der wichtigsten Ereignisse in der sozialen Geschichte des 20. Jahrhunderts. Es war ein Ereignis, dessen Konsequenzen noch nicht voll erkannt und noch nicht abzusehen sind. Gerade deshalb rechtfertigt es sich aber, das Wachstum einer industriellen Gewerkschaft detailliert zu beschreiben und gewisse Schlußfolgerungen über die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten zu ziehen.

Als repräsentatives Beispiel wurde die Vereinigte Automobilarbeitergewerkschaft (United Automobile Workers – UAW) gewählt. Diese Wahl basiert nicht nur auf dem Umstand, daß die UAW mit über 1 000 000 Mitgliedern die größte Gewerkschaft im Gesamtverband ist. Sie erklärt sich auch daraus, daß eine verhältnismäßig reiche Literatur gerade über diese Gewerkschaftsorganisation existiert, aus der vor allem eine jüngst erschienene Studie von Irving Howe und B. J. Widick empfehlenswert ist[1]. Und endlich ist die UAW auch deshalb charakteristisch, weil sich in ihr alle politischen, sozialen und wirtschaftlichen Probleme und Tendenzen mit verstärkter Intensität manifestieren, die für die andern Verbände der CIO ebenfalls gültig sind. Wenn man ein etwas abgegriffenes Schlagwort verwenden will, dann kann man die UAW als die *Avantgarde* der industriellen Gewerkschaftsbewegung in den Vereinigten Staaten bezeichnen.

*

Detroit ist die Automobilmetropole der Welt. Die gewaltigen Fabrikanlagen der «großen Drei» der Autoindustrie – Ford, General Motors und Chrysler – und zahlreiche kleinere Unternehmen, befinden sich entweder in der Stadt selbst oder in den Vororten. Mehrere Millionen Personenautomobile und Lastkraftwagen werden jährlich in diesen Fabriken erzeugt; mehr als in allen andern Produktionsstätten der Welt zusammen. Diese Leistung ist vor allem durch die vollkommene Mechanisierung des Produktionsprozesses ermöglicht worden. In Detroit wurde das «laufende Band» erfunden. Erstmals in Fords Fabriken angewendet, hat die «assembly line» sich bald auch in den übrigen Autofabriken eingebürgert und später auch andere Produktionszweige erobert.

Detroit ist daher das Symbol der zweiten industriellen Revolution – einer Revolution, die nicht von England, sondern von Nordamerika ausging. Mehr als jede andere amerikanische oder europäische Stadt symbolisiert es unser Zeitalter der Massenproduktion, der Spezialisierung. Nicht die gelernten Arbeiter sind hier dominierend. Sie bilden eine verschwindende Minderheit gegenüber der großen Armee der Ungelernten, die oft in wenigen Tagen oder Stunden für ihren «job» ausgebildet werden. Die wenigen Handgriffe, die der einzelne Arbeiter mit monotoner Regelmäßigkeit jahraus, jahrein aus-

---

[1] Irving Howe and B. J. Widick: «The UAW and Walter Reuther», Random House, Neuyork 1949.

führen muß, erfordern keine lange, kostspielige Lehrzeit. Auch der einfachste, unwissendste Mensch kann diese «Technik» rasch erlernen. Intelligenz ist nicht nur nicht notwendig, sondern oft sogar schädlich für den kontinuierlichen Verlauf des Produktionsprozesses, da der intelligente Proletarier erfahrungsgemäß die Eintönigkeit am laufenden Band nicht lange aushält und deshalb häufiger seinen Arbeitsplatz wechselt.

Das soll nicht besagen, daß die Mehrzahl der Autoarbeiter unintelligent ist. Aber es erklärt vielleicht den Umstand, daß zahlreiche Angehörige der armen und ärmsten Bevölkerungsschichten gerade in dieser Industrie Arbeit und Brot fanden. In den Autofabriken arbeiten Neger, zugewanderte Farmarbeiter und Emigranten aus allen europäischen Ländern zusammen. Sie fanden hier Arbeit, nicht weil die Unternehmer menschenfreundlicher waren als in andern Industrien, sondern weil sie sich gut für die genormte Massenproduktion eignen, weil sie zufrieden sind, wenn sie überhaupt arbeiten können. Wer keine andere Wahl hat, ist dankbar, wenn er in der «assembly line» unterkommt.

Die Heterogenität der Arbeiterschaft in den Autofabriken hat aber die Schwierigkeiten der gewerkschaftlichen Organisationsarbeit eher noch verstärkt. Die Zusammenarbeit am laufenden Band hat vielfach noch nicht zu einer Annäherung der verschiedenen Nationalitäten und zur Entwicklung eines Solidaritätsgefühls geführt. Der Südstaatler haßt immer noch die Neger, und die Neger sind mißtrauisch gegen die Weißen. Der katholische Pole hat wenig Sympathie für Protestanten und Juden übrig. Und der seit mehreren Generationen assimilierte Amerikaner ist geneigt, auf alle «Neuankömmlinge» herabzublicken und sie nicht als gleichberechtigte Kameraden, sondern nur als zweitrangige Mitmenschen zu akzeptieren.

Detroit repräsentiert daher nicht nur das industrielle Amerika. Es ist auch repräsentativ für die amerikanische Großstadt im allgemeinen. Hier werden alle Probleme und Konflikte Amerikas bis zu den extremsten Konsequenzen entwickelt. Es ist eine Stadt, in der sich alle rassischen, religiösen und wirtschaftlichen Konflikte manifestieren, die für das ganze Land charakteristisch sind. Aber es ist gleichzeitig auch die Stadt, in der die Versuche zur Lösung dieser Probleme weiter fortgeschritten sind als in zahlreichen andern Gegenden der Union.

*

In der Mitte der dreißiger Jahre wurde erstmals die Aufgabe ernsthaft in Angriff genommen, die Autoarbeiter gewerkschaftlich zu organisieren. Vorher existierte keine gewerkschaftliche Organisation von Bedeutung in der Industrie. Die American Federation of Labor (AFoL) beschränkte sich darauf, die wenigen gelernten Arbeiter zu organisieren und höhere Löhne für sie auszuhandeln. Die große Masse der Ungelernten wurde vollkommen vernachlässigt. Die AFoL-Bürokraten überließen sie ihrem Schicksal, das heißt der Gnade oder Ungnade der Manager, die eine diktatorische Kontrolle über die Arbeiterschaft ausübten.

Diese Situation änderte sich nach dem Beginn der großen Depression im Jahre 1929. Die andauernde Krise rüttelte die Arbeiter aus ihrer Passivität auf und machte sie rebellisch. Erstmals begannen die Arbeiter der Autoindustrie sich im Jahre 1934 zu vereinigen und nach Mitteln und Wegen zu suchen, um ihre wirtschaftliche Lage zu verbessern. Ihre Bestrebungen wurden durch die Annahme des sogenannten Wagner Acts in der ersten Roosevelt-Administration gefördert. Dieses Gesetz autorisierte kollektive Vertragsverhandlungen zwischen Gewerkschaften und Unternehmern und anerkannte die

Gewerkschaftsführer als bevollmächtigte Sprecher der Betriebsarbeiterschaft. Darüber hinaus kam es auch in der AFoL selbst zu einer Spaltung. Im Oktober 1935 legte John L. Lewis sein Amt als Vizepräsident dieser Organisation nieder und begann die Gründung des Congress of Industrial Organizations (CIO). Der neue Verband zeichnete sich gegenüber der AFoL dadurch aus, daß er sowohl gelernte als auch ungelernte Arbeiter organisierte und daß er bestrebt war, alle Arbeiter einer bestimmten Industrie in einer einzigen Gewerkschaft zusammenzufassen. Die Führer der CIO waren sich von Anfang an darüber klar, daß «big business» – die gewaltigen Kartelle und Trusts – nur «big labor», das heißt allumfassende Gewerkschaften als gleichberechtigten Verhandlungspartner akzeptieren würden.

Die Repräsentanten der Autoarbeiter ersuchten John L. Lewis, ihnen bei der Organisationsarbeit zu helfen. Lewis sagte zu. Aber die Autoarbeiter benötigten nicht nur rhetorische oder materielle Unterstützung, sondern vor allem geschulte Organisatoren. Hier konnte Lewis nicht sogleich aushelfen. Zwar war seine eigene Gewerkschaft der Bergarbeiter hundertprozentig organisiert. Aber die Organisatoren wurden immer noch im Verbande gebraucht, und außerdem hatten sie keine Erfahrung in bezug auf die Probleme der Autoindustrie.

In dieser Notlage fand der konservative John L. Lewis schließlich einen seltsamen Ausweg. Er ersuchte eine Anzahl radikaler Intellektueller, die Autoindustrie zu organisieren. Er berief militante Sozialisten, Kommunisten und Linksliberale. Nicht die politische Einstellung war wichtig, sondern die Fähigkeit, Organisationsarbeit zu leisten. Und daß diese Fähigkeit vorhanden war, sollten nicht nur die Arbeiter, sondern auch die Unternehmer in den kommenden Monaten und Jahren zur Genüge erfahren.

Die neuen Organisatoren führten eine neue Taktik ein: den Sitzstreik. In Europa war diese Art des Streiks schon seit langem bekannt. In den Vereinigten Staaten aber wurde sie erst in der Mitte der dreißiger Jahre populär. Anfänglich wurde der Sitzstreik nur sporadisch angewendet. Erst die Autogewerkschaft erkannte die Zweckmäßigkeit und Nützlichkeit dieser neuen Waffe. Die Streiktechnik wurde systematisch ausgebaut. Die Einführung des Sitzstreiks war eine revolutionäre Neuerung in der Geschichte der amerikanischen Arbeiterbewegung. Sie markierte zugleich auch eine Periode, in der die amerikanischen Arbeiter sich erstmals die revolutionären Ansichten und Methoden aneigneten, die das europäische Proletariat in einem jahrzehntelangen Kampf zwischen Kapital und Arbeit entwickelt hatte.

Im Zeitalter der Massenproduktion ist die moderne Fabrikanlage so organisiert, daß der Produktionsprozeß jederzeit unterbrochen werden kann, wenn ein paar Männer – die an strategisch wichtigen Plätzen konzentriert sind – ihre Arbeit einstellen. Dieser Umstand erleichterte es den Gewerkschaftsführern, sich für einen Sitzstreik zu entscheiden. Die Erfolgsmöglichkeit war größer und die Gefahr eines Zusammenstoßes mit der Polizei und Streikbrechern geringer geworden. In den Jahren 1935 bis 1937 kam es daher zu zahlreichen Sitzstreiks in der Autoindustrie, die von mehreren Tagen bis zu mehreren Monaten andauerten. Die großen Unternehmen wurden – eines nach dem andern – gezwungen, die Gewerkschaft anzuerkennen und ihren Arbeitern beträchtliche materielle Zugeständnisse zu machen. Einzig Ford widersetzte sich erfolgreich allen Bemühungen, die Arbeiterschaft in seinen Fabriken zu organisieren. Aber im Jahre 1941 mußte auch der alte Autokönig kapitulieren, als die Bundesregierung erklärte, daß die Firma keine Kriegsmaterialkontrakte erhalten werde, solange sie nicht die Bestimmungen des Wagner

Acts ausführe (das heißt in kollektive Vertragsverhandlungen mit der Gewerkschaft eintrete).

Selbstverständlich versuchten die Unternehmer, alles in ihrer Macht Liegende zu tun, um das Wachstum der Gewerkschaft zu verhindern. Spitzel wurden in die Gewerkschaftsversammlungen geschickt, um die Aktionspläne auszukundschaften und die Manager rechtzeitig zu warnen. Zahlreiche Organisatoren – darunter auch der jetzige Präsident der UAW, Walter Reuther – wurden von den Garden der Unternehmer blutig geschlagen. Jede der großen Autofirmen hatte ihre eigene bewaffnete Schutztruppe, die für «Ruhe und Sicherheit» in den Fabrikanlagen sorgen mußte. Ford allein soll in den dreißiger Jahren eine Privatarmee von 3000 Mann besoldet haben, deren hauptsächlichster Daseinszweck die Verhinderung jeder gewerkschaftlichen Aktivität war.

Daß alle diese Anstrengungen vergeblich waren, illustrieren einige statistische Angaben. 1935 zählte die UAW weniger als 30 000 Mitglieder. 1936 waren es bereits 150 000. Und 1942 – ein Jahr nach dem Eintritt Amerikas in den zweiten Weltkrieg – zählte die Gewerkschaft 1 200 000 zahlende Mitglieder. In den Nachkriegsjahren ist der Mitgliederbestand etwas zurückgegangen. Der neuesten Statistik zufolge aber hat die UAW immer noch mehr als eine Million Mitglieder und ist damit nicht nur die größte Gewerkschaft Amerikas, sondern auch eine der größten Arbeiterorganisationen der Welt.

*

Gegenwärtig ist Walter Reuther Präsident der UAW. Reuther wurde im Jahre 1942 auf diesen Posten berufen. Vorher war er Mitglied des Direktoriums der Automobilarbeitergewerkschaft und einer der erfolgreichsten Organisatoren, der mehrere Streiks gewinnen half. Reuther ist auch ein glänzender Redner und ein ausgezeichneter Debatter. Der heute etwas über 40 Jahre alte Gewerkschaftsführer gilt als «the bright young man» der amerikanischen Arbeiterbewegung, dem allgemein eine große Zukunft vorausgesagt wird.

Reuthers Vater war ein deutscher Emigrant. Er erzog seine Kinder in der Tradition der deutschen Sozialdemokratischen Partei, und drei seiner Söhne sind heute hauptamtliche Funktionäre der Automobilarbeitergewerkschaft. Walter Reuther selbst wurde im Jahre 1932 Mitglied der Sozialdemokratischen Partei Amerikas. Im Jahre 1938 gab er jedoch seine Mitgliedschaft in der Partei auf, um sich ganz seinen Aufgaben als Gewerkschaftsfunktionär widmen zu können. Die sozialdemokratischen Grundsätze hat Reuther niemals widerrufen.

In der Automobilarbeitergewerkschaft verfolgt die Reuther-Gruppe einen mittleren Kurs. Sie opponiert den Stalinisten, die die Gewerkschaft als Instrument für die Förderung der Außenpolitik Sowjetrußlands mißbrauchen wollen. Sie opponiert ebensosehr den konservativen Gewerkschaftern, die sich nur mit wirtschaftlichen Problemen befassen wollen. Von seinen sozialistischen Lehrjahren her weiß Reuther, daß Wirtschaft und Politik nicht zu trennen sind. Ohne ein bestimmtes parteipolitisches Programm zu verfolgen, sucht er daher einen Kurs einzuschlagen, den man am besten als «sozialreformerisch» charakterisieren kann.

Im Jahre 1949 wurden kurz nacheinander Attentate auf Walter Reuther und seinen Bruder Viktor Reuther – den Erziehungsdirektor der Gewerkschaft – verübt. Beide kamen mit schweren Verletzungen davon. Die Attentate sind bis heute noch nicht aufgeklärt worden. Gerüchte besagen, daß entweder die Kommunisten oder die Automobilindu-

striellen ihren schärfsten Gegner beseitigen wollten. Was an diesen Gerüchten wahr ist, kann der Schreibende nicht beurteilen. Aber sie sind symptomatisch für die klare, kompromißlose Haltung, die Reuther sowohl gegenüber den Vertretern des Monopolkapitalismus als auch gegenüber den Repräsentanten des Stalinismus bezogen hat.

*

Was hat die Automobilarbeitergewerkschaft für ihre Mitglieder geleistet? Eindrucksvoll sind vor allem die materiellen Gewinne. 1950 betrug der durchschnittliche Stundenlohn eines ungelernten Autoarbeiters 1,60 Dollar. Das war das Doppelte des Lohnes, den ein Arbeiter im Jahre 1935 – vor der Gründung der Gewerkschaft – erhielt. Die Gewerkschaft gewann ferner in den Nachkriegsjahren eine Pensionskasse, die gänzlich von den Unternehmern finanziert wird. Diese Pensionskasse gewährleistet allen nach der Erreichung des 65. Altersjahres in den Ruhestand tretenden Arbeitern eine monatliche Rente von 100 Dollar. Bahnbrechend war auch ein im Jahre 1950 abgeschlossenes Abkommen mit General Motors und andern Autofirmen, das eine gleitende Lohnskala vorsieht. Dieses Abkommen besagt, daß die Löhne aller Autoarbeiter jedes Jahr automatisch um 3 Cents pro Stunde gesteigert werden und daß weitere Zuschläge erfolgen, wenn die Lebenshaltungskosten sich verteuert haben. Auf Grund dieser Klausel gewannen die Autoarbeiter Ende 1950 kampflos eine Lohnerhöhung von 15 Cents pro Stunde, wodurch die seit dem Ausbruch des koreanischen Konfliktes erfolgten starken Preissteigerungen wenigstens teilweise ausgeglichen wurden.

Mindestens ebenso wichtig wie diese materiellen Gewinne ist die Arbeit der Gewerkschaft auf dem Gebiete der menschlichen Beziehungen. Nicht daß es der UAW gelungen wäre, das Problem des rassischen und religiösen Antagonismus zu lösen. Aber bedeutsame Fortschritte sind in den letzten Jahren erzielt worden. Eine großangelegte Erziehungs- und Aufklärungsarbeit beginnt Früchte zu tragen. Neger und Vertreter anderer Minderheiten sind heute im Direktorium der UAW vertreten. In Streiks wie in kollektiven Vertragsverhandlungen arbeiten die Führer aller Gruppen loyal zusammen. Die Gewerkschaft bekämpft entschieden jede Diskriminierung rassischer und religiöser Minderheiten. Kein lokaler oder nationaler Führer könnte sich lange auf seinem Posten halten, wenn er eine diskriminatorische Politik verfolgte oder begünstigte. Das besagt nicht, daß alle Gewerkschaftsführer oder der Großteil der Mitglieder frei von Vorurteilen seien. Wichtig ist jedoch, daß die Aufgabe einmal in Angriff genommen wurde, und die bisher erreichten Resultate zeigen, daß die Gewerkschaft auf dem richtigen Wege ist. Wie auf vielen andern Gebieten, so hat sich die UAW auch in der Lösung des Minderheitenproblems als bahnbrechender Pionier erwiesen.

Politisch unterstützt die Automobilarbeitergewerkschaft den linken Flügel der Demokratischen Partei. Ihre Führer waren entschiedene Vorkämpfer des Rooseveltschen New Deal und bejahen heute ebenso vorbehaltlos Präsident Trumans Fair Deal. In den letzten Jahren ist jedoch diese Bundesgenossenschaft auf wachsende Kritik gestoßen. Sowohl zahlreiche Führer der Gewerkschaft als auch die politisch geschulten Mitglieder stoßen sich daran, daß der Präsident zwar ein positives sozialreformerisches Programm postuliert, aber von den Mitgliedern seiner eigenen Partei an dessen Ausführung verhindert wird. Die Tatsache, daß – entgegen den Versprechungen Trumans – daß das gewerkschaftsfeindliche Taft-Hartley-Gesetz im mehrheitlich demokratischen 81. Kongreß nicht widerrufen wurde, hat diesen Kritikern neue, wirksame Argumente geliefert.

Damit sind wir bei dem zentralen Problem angelangt, dem heute nicht nur die UAW, sondern die gesamte organisierte Gewerkschaftsbewegung in den Vereinigten Staaten gegenübersteht. Zwei Wege stehen den Gewerkschaftsführern offen. Sie können weiterhin das Sprachrohr der wirtschaftlichen Forderungen der Arbeiterschaft bleiben und sich darauf beschränken, ökonomische Vorteile für ihre Gefolgschaft zu erkämpfen. Oder sie können die historische Erfahrung beherzigen, daß wirtschaftliche Gewinne durch politische Aktionen untermauert werden müssen. Die logische Konsequenz dieser Einsicht wäre die Gründung einer unabhängigen sozialistischen Arbeiterpartei.

Auch hier wird die Haltung der UAW-Führer einen entscheidenden Einfluß auf die Politik des Gesamtverbandes ausüben. Geht die Automobilarbeitergewerkschaft voran, dann werden auch andere Gewerkschaften folgen. Der Verband ist bisher vor dieser letzten, radikalen Lösung zurückgeschreckt. Aber Anzeichen sind vorhanden, daß die Idee einer unabhängigen Arbeiterpartei sich in der Gewerkschaft immer mehr durchsetzt. Am letztjährigen Kongreß der UAW – an dem über 1000 Delegierte teilnahmen – sprach unter andern auch der berühmte Soziologe Professor Lynd von der Columbia-Universität. Lynd befürwortete die Gründung einer amerikanischen Arbeiterpartei und sagte wörtlich: «Diese Partei wird aber keinen Cent wert sein, wenn sie nur versucht, die Demokratische Partei zu übernehmen, anstatt eine selbständige, unabhängige Politik zu betreiben.»

In einer Versammlung von Arbeiterführern und Linksliberalen in Neuyork erklärte Walter Reuther: «Wir müssen lernen, auf innenpolitischem Gebiete zusammenzuarbeiten, um endlich eine unabhängige Arbeiterpartei in Amerika aufbauen zu können... Das große Problem unserer Zeit ist die Organisation einer Gesellschaft, in der die wirtschaftliche Sicherheit des Einzelnen gewährleistet ist, ohne daß seine politische Freiheit beeinträchtigt wird.»

Den Worten sind bisher noch keine Taten gefolgt. Ob es in den nächsten Jahren zur Gründung einer Arbeiterpartei kommen wird, ist noch ungewiß. Sollte es aber jemals dazu kommen, dann wird die UAW bestimmt einen maßgebenden Einfluß auf die neue Partei ausüben. Walter Reuther hat einmal von der Automobilarbeitergewerkschaft gesagt: «Wir sind die Avantgarde in Amerika... Wir sind die Architekten der Zukunft.» Wohin wird diese Avantgarde die amerikanische Arbeiterschaft führen? Was werden diese Architekten bauen? Von den Antworten auf diese Fragen wird die künftige innenpolitische Entwicklung in den Vereinigten Staaten entscheidend beeinflußt werden.