

Michael Schumann

*Zum Krisenbewußtsein der Arbeiter**

I.

Als Offe Anfang der 70er Jahre behauptete, »eine Million Arbeitslose kann das System nicht überstehen«, so war das, wie wir heute wissen, eine Fehlprognose. Sie war zudem letztlich nur eine Vermutung, denn damals wie heute verfügen wir eben nicht über das, was im Soziologen-Jargon die »Theorie des Konstitutionsprozesses des Arbeiterbewußtseins« heißt. Wir können heute die vorfindlichen Formen des Arbeiterbewußtseins recht zutreffend beschreiben, wir können die Wirkung einzelner Einflußfaktoren auf das Bewußtsein benennen - etwa den Zusammenhang von Arbeitserfahrung und Arbeitsbewußtsein -, aber es liegt keine überzeugende Bewußtseinstheorie vor, die den Zusammenhang von gesellschaftlichem Sein und Bewußtsein (auch unter Berücksichtigung dessen, was wir über die innersubjektiven-psychischen Verarbeitungsformen des gesellschaftlichen Seins wissen) so genau bestimmen kann, daß die Wirkung gesellschaftlicher Prozesse wie der gegenwärtigen Krise angemessen bestimmt oder gar vorhergesagt werden könnte. Eine solche Theorie wäre aber erforderlich, soll der Versuch einer Prognose über Entwicklungstendenzen des Arbeiterbewußtseins mehr als eine wie immer intelligente Spekulation sein. Freilich darf nicht verschwiegen werden: Offes Vermutung wurde damals von vielen von uns geteilt. Wir selbst hatten im SOFI die Septemberstreiks 1969 interpretiert als das selbstbewußte Einklagen eines Lohnnachschlags, der sich über ein insgesamt gestiegenes Anspruchsniveau begründete. Es schien evident, daß sich bei den Arbeitern im rigideren Festhalten an den eigenen Interessen eine dauerhafte, verbindliche Forderungshaltung ausdrückte. Aus der damaligen Sicht mußte das für die Zukunft heißen: entschiedener Widerstand bei Interessenverletzungen. Zwei Millionen Arbeitslose, Lohnabbau, Reduzierung der sozialen Leistungen: Zu Beginn der 70er Jahre hätten wir solche gravierenden Beeinträchtigungen für undenkbar gehalten ohne ein Höchstmaß an politischer und sozialer Virulenz.

Heute sind wir gleich in zweifacher Hinsicht gescheitert. Offenkundig ist zum einen: Die Stabilität des Systems in der Dimension der Ökonomie wurde damals bei weitem überschätzt; denn erinnern wir uns: Auch wen das Wirtschaftswunder nicht blind davor gemacht hatte, daß die Gesellschaft deswegen trotzdem eine kapitalistische blieb, konnte doch annehmen, daß durch die neuen Instrumente staatlicher Wirtschaftspolitik die innere Widersprüchlichkeit des Spätkapitalismus nicht mehr als »traditionelle« Wirtschaftskrise, sondern in anderen Formen aufbrechen würde. Das Faktum der gegenwärtigen Wirtschaftskrise wie auch die wirtschafts-theoretische und -politische Unsicherheit über Lösungen belehren uns eines Besseren über die Steuerbarkeit des Wirtschaftssystems.

Zum anderen ist aber heute gleichermaßen offenkundig, daß die Stabilität des Systems i.S. seiner Integrationskraft unterschätzt wurde. Auch ohne Dauer-Wirtschaftswunder hatte

*) Referat auf der Jahrestagung der IG Metall für die pädagogischen Mitarbeiter der zentralen Bildungsstätten am 15.12.1982.

das System erhebliche Möglichkeiten, die aufbrechenden Konflikte so zu kanalisieren, daß keine nennenswerte dezidiert antikapitalistische politische Strömung in der Arbeiterschaft entstand und keine »andere Republik« gefordert wurde. Ob als Hoffen auf das Erstarken von klassenkämpferischem Bewußtsein oder als Angst vor der Radikalisierung: Krisenerfahrungen dieser Art sind bisher nicht augenfällig. Obwohl wir seit 1974/75 mit einer Arbeitslosenquote von über 1 Million zu Recht von einer Krise des ökonomischen Systems sprechen, sind dramatische Legitimationsverluste und kollektive Instabilität im politisch-gesellschaftlichen Bewußtsein der Arbeiter bisher nicht typisch geworden. Der Regierungswechsel etwa war politisch-institutionell begründet und nicht Folge eines radikalen Zusammenbruchs politischer System-Loyalität.

In der wissenschaftlichen Diskussion - und wenn ich es richtig sehe auch in der politischen - herrscht heute große Unsicherheit schon bei der Frage, wie denn überhaupt die Krisenerfahrungen von den Arbeitern bewußtseinsmäßig verarbeitet werden. Einen prognostischen Blick in die Zukunft bei den voraussehbaren 3 Millionen Arbeitslosen und weiteren Verschlechterungen der materiellen Lebensbedingungen wagt eigentlich keiner mehr.

In dieser Situation scheint es mir wichtig, zunächst einmal das wenige, was wir an einigermaßen verlässlicher Empirie - jenseits von Meinungsumfragen - über die Wahrnehmung der gegenwärtigen Krise durch die Arbeiter haben, hier mitzuteilen. Daran anschließend werde ich einige Problempunkte zu umreißen versuchen, die sich im Krisenbewußtsein der Arbeiter für gewerkschaftliche Politik abzeichnen.

Die Auswahl der beiden Untersuchungen, auf die ich mich bei der Vorstellung empirischer Ergebnisse stützte - die Studie »Rationalisierung, Krise, Arbeiter«¹, die sogenannte Wertstudie, die wir in den Jahren zwischen 1975 und 1980 durchführten, und die Folgestudie zu »Industriearbeit und Arbeiterbewußtsein«, »Rationalisierung und Arbeiterverhalten«², mit der wir gerade gegenwärtig in der Feldphase stecken - begründet sich im dadurch möglichen Zeitvergleich. Aus den Differenzen zwischen der alten und der neuen Studie lassen sich am ehesten Entwicklungstendenzen der Krisenwahrnehmung erkennen.

In der Wertstudie befragten wir 1977/78 Schiffbauer, Schweißer und Rohrschlosser in der Phase einer ersten akuten Zuspitzung der *Branchenkrise »Schiffbau«*: die Wertarbeiter machten gerade die Erfahrung von Entlassungen, Kurzarbeit, Überstundenabbau und Lohnverlust; in einem Untersuchungsbetrieb, Werft (A), wurde die Betriebsstilllegung erwogen, für den anderen, Werft (B), stand breiter Belegschaftsabbau ins Haus; beide Unternehmen liegen zudem in einem regionalen Umfeld, das durch eine Wertabhängigkeit und eine überdurchschnittlich hohe Arbeitslosenrate geprägt ist - bei damals insgesamt 1 Million Arbeitslosen in der Bundesrepublik. Das heißt, unsere Befragten machten gerade jene Krisenerfahrungen, die heute für zunehmend mehr Arbeiter typisch werden, in einem freilich noch weniger dramatisch krisengeprägten gesamtwirtschaftlichen Umfeld.

Aus unserer neuen Untersuchung nehme ich die Ergebnisse einer Befragung auf, die wir vor 1 1/2 Monaten, also Ende Oktober 1982 mit gewerkschaftlich aktiven Facharbeitern und Bandarbeitern in einem *Automobilwerk* durchgeführt haben. Nur als Stichworte zur Krisenerfahrung dieser Arbeiter: die stagnierende Automobilindustrie insgesamt, Belegschaftsabbau von 7000 Beschäftigten in den letzten drei Jahren unter anderem durch Verlegung ganzer Betriebsteile in andere Werke des In- und Auslandes; Kurzarbeit, Überstundenabbau; das Werk als *der* Arbeitgeber der Region; insgesamt fast 2 Millionen Arbeitslose in der Bundesrepublik. Das heißt, Krisenerfahrungen, wie sie heute viele Arbeiter machen. Ich kann hier wohl darauf verzichten, auf die vielen Beschränkungen im einzelnen einzuge-

hen, die dieser Vergleich natürlich hat und die über die variable »Zeit« hinaus Unterschiede begründen. Wegen der Vorläufigkeit der Auswertung unserer neuen, gerade erst erhobenen Ergebnisse muß ich zudem auf jeden Zahlenvergleich verzichten; allerdings ist die Befragung auch in beiden Studien nicht auf quantifizierende Beweisführungen angelegt: Die 134 Interviews in den Werftbetrieben und die 31 im Automobilwerk waren intensiv geführte, mehrstündige Gespräche, die auf die Ermittlung komplexer Bewußtseinsstrukturen abzielen und nicht auf Abfragen von punktuellen Einstellungen.

II.

Bei der folgenden Gegenüberstellung von Ergebnissen der Werftstudie mit denen der neuen Untersuchung unterscheide ich fünf Aspekte des Krisenbewußtseins:

1. Die Wahrnehmung der allgemeinen Beschäftigungslage, d.h. die Beschäftigungsperspektive der Arbeiter in der Krisensituation;
2. Die Wahrnehmung innerbetrieblicher, krisenbedingter Veränderungen;
3. Die Forderungshaltung in der Krisensituation, d.h. die Verfechtung oder Rücknahme der eigenen Ansprüche;
4. Die Vorstellungen über Krisenursachen und Krisenerklärungen;
5. Die Vorstellungen von Krisenlösungen.

1. Die Beschäftigungsperspektive

Typisch für die Mehrzahl der Werftarbeiter war, daß trotz ihrer objektiv durchaus dramatischen Krisenbetroffenheit die materiellen Bedingungen der eigenen Existenz noch nicht als bedroht galten. Man hoffte darauf, ohne gravierende Verschlechterung der Lebensbedingungen weiterhin »durchzukommen«. Diese Hoffnung erklärt sich insbesondere daraus, daß die Werftarbeiter die Krisensituation weitgehend als eine sektorale begriffen - die eine Million Arbeitslose hinderten sie nicht, das gesamtökonomische Umfeld 1977/78 als weitgehend funktionierend zu begreifen.

Die grundlegende Erschütterung der Betriebs- und Branchenperspektive der Werftarbeiter wurde also nicht auf die gesamte Ökonomie verlängert. Gerade umgekehrt: Da andere Wirtschaftszweige noch zu prosperieren schienen, stand dieses »heile« Umfeld für Ausweichmöglichkeiten ebenso wie für gesicherte soziale Hilfestellung im Ernstfall. Die Mehrheit der Werftarbeiter erwartete, erneut Arbeit zu finden. Und selbst wenn im Fall der Entlassung eine Phase der Arbeitslosigkeit nicht ausgeschlossen wurde, hatte diese Vorstellung auch noch keine katastrophische, existenzbedrohende Dimension. »Auch als Arbeitsloser leben zu können« war denkbar, die Erfahrung der Werftkrise hatte 1977/78 das Vertrauen in die Stabilität und das Funktionieren der sozialen Sicherungen nicht erschüttert. Dabei stützte sich die Haltung »man fällt auch als Arbeitsloser nicht ins Bodenlose« neben den gesellschaftlichen Absicherungen häufig auch darauf, nicht ausschließlich auf das eigene Arbeitseinkommen angewiesen zu sein. Im Notfall könnten familiäre Hilfen und Einnahmen aus dem informellen Sektor ein zusätzliches individuelles Auffangnetz bilden. Bei den Werftarbeitern eröffnet also die Krisenwahrnehmung nicht den Begriffshorizont politisch-sozialen Zerfalls und materiellen Elends - sie hat nichts gemein mit jenem, in der

Weltwirtschaftskrise 1929 typischen Krisenbewußtsein des generellen gesellschaftlichen Zusammenbruchs.

Wie sieht das 1982 bei den Automobil-Arbeitern aus? Der zentrale Unterschied zu den Werftarbeitern liegt darin, daß die Automobilarbeiter die Krise zwar auch als eine der eigenen Branche verstehen, gleichzeitig aber darüber hinaus als eine gesamtökonomische, die sich nicht zuletzt in der besonderen Bedeutung der Automobilindustrie für die allgemeine Wirtschaft der Bundesrepublik begründet. Dabei gilt ihnen die Strukturkrise Automobilindustrie innerbetrieblich noch einmal durch die Konzernstrategie zugespitzt. Auch als Antwort auf die Krise betreibt der Konzern im Stammwerk forcierte Rationalisierung und umfassende Betriebsauslagerungen. Die Arbeitsplätze der Arbeiter im Stammwerk erscheinen hochgradig gefährdet, selbst der Stammarbeiter könne in Zukunft von Entlassungen betroffen werden.

In dieser Situation - Krisenerscheinungen im Werk, in der Branche, in der Gesamtwirtschaft und besondere regionale Betroffenheit - gilt die Beschäftigungsperspektive durchweg gefährdeter als bei den Werftarbeitern. Die für die Werftarbeiter noch typische Position, »wer arbeiten will, der bekommt auch Arbeit«, findet sich bei den Automobil-Arbeitern kaum noch: Wer von ihnen seinen Arbeitsplatz verliert, sieht nur noch wenig Chancen, anderswo unterzukommen. Allenfalls die Facharbeiter rechnen sich noch Beschäftigungschancen in anderen Betrieben aus.

Diese verschärfte Bedrohung und die größere Nähe einer möglichen eigenen Arbeitslosigkeit baut übrigens deutlich Vorurteilsstrukturen ab: Waren 1978 für viele Werftarbeiter »Arbeitslose« immer noch *auch* »Arbeitsscheue«, so setzt sich bei den Automobil-Arbeitern die richtige Beurteilung des nicht individuell, sondern ökonomisch-gesellschaftlich zu verantwortenden Ausschlusses von Arbeit mehrheitlich durch.

Nach unseren Befunden ist diese Destruktion von Vorurteilen allerdings nicht verallgemeinerbar. Wenn man sich selbst nicht betroffen sieht, reicht der Tatbestand von Millionen von Arbeitslosen nicht aus, Vorurteile zu zerstören. So ist etwa bei Arbeitern in einem großen Chemiekonzern, in dem wir Ende 1981 ebenfalls Befragungen durchführten und die in der allgemeinen Krise ausschließlich eine »der anderen« sehen, die Schuldzuweisung an die Arbeitslosen deutlich schärfer ausgeprägt als bei den Werftarbeitern; ihr Bild von einer »Krise der anderen« korrespondiert eng mit der vorurteilshaften Vorstellung vom letztlich nur arbeitsunwilligen Arbeitslosen.

In der Krisenwahrnehmung durch die Werftarbeiter 1978 und die Automobil-Arbeiter 1982 lassen sich also deutliche Differenzen festhalten: Zum einen gilt heute die Krisensituation als verallgemeinert, erscheint nicht mehr nur als eine des Betriebes und der Branche, sondern der Gesamtökonomie; zum anderen sieht man dadurch zugleich das sektorale Ausweichen erschwert, die Beschäftigungsperspektive ist umfassend gefährdet.

Aber auch für die Automobil-Arbeiter bedeutet diese Krisenwahrnehmung keineswegs eine generelle Zusammenbruchsperspektive. Ähnlich wie bei den Werftarbeitern und unberührt durch die zwischenzeitliche Ausdünnung des Netzes sozialer Absicherungen sehen auch sie sich bisher letztlich nicht existentiell gefährdet. Das politisch-gesellschaftliche System erscheint nach wie vor stabil und weitgehend unberührt von den ökonomischen Schwierigkeiten: Statt eines Katastrophenbewußtseins dominiert die Vorstellung von vorübergehend schwierigen Zeiten, verbunden aber mit der berechtigt erscheinenden Hoffnung auf eine bessere Zukunft. Die Krisenwahrnehmung bleibt auch bei den Automobil-Arbei-

tern nur *ein* Segment von politisch-gesellschaftlichem Bewußtsein und gewinnt nicht das Gewicht einer alles dominierenden Einflußgröße.

2. Die Wahrnehmung innerbetrieblicher, krisenbedingter Veränderungen

Schon bei den Werftarbeitern zeigte sich, daß Einschätzungen etwa der Art, daß Krise durchweg gleichzusetzen sei mit Arbeitsintensivierung und verstärkter interner Konkurrenz, differenziert werden müssen, wenn man die realen Verhältnisse erfassen will.

Die beiden Werften verhielten sich ganz unterschiedlich zur Krise: Die eine erwog, wie gesagt, die Betriebsschließung und praktizierte vorübergehend einen eher »beschäftigungstherapeutischen« Arbeitseinsatz bei sehr reduzierten Leistungsanforderungen, die andere versuchte, durch gezielte Auftrags-, Umstrukturierungs- und auch Leistungs politik die Krise aktiv zu bewältigen. Entsprechend waren auch die Erfahrungen und Reaktionen der Arbeiter sehr unterschiedlich.

Die massive Krisenzuspitzung in A. im Sinne einer wahrscheinlichen Stilllegung machte die Sorge um den Arbeitsplatz als kollektive Betroffenheit bewußt, der man sich durch individuelle Anpassungsleistungen und überhaupt als einzelner nicht mehr entziehen vermochte. Diese Krisenerfahrung reduzierte gleichzeitig jene Ängste, etwa durch eine Beteiligung an Protesten die persönliche Gefahrsituation zu verschärfen und negative Sanktionen des Betriebes auf sich zu lenken. Obwohl sich die Werftarbeiter von kollektiven Kampfaktionen auch keine großen Erfolge zur Krisenlösung versprochen - worauf ich noch zu sprechen komme -, war doch deutlich, daß ein internes Konkurrenzbewußtsein diese Belegschaft an gemeinsam getragenen Aktionen nicht hindern würde.

Anders in der offensiv agierenden Werft B: Hier wurde die Krise als zunehmende Disziplinierung und erhöhter Leistungsdruck erfahren, doch dahinter sah man einen realistischen Versuch betrieblicher Krisenlösung, zumindest für die Mehrheit der Belegschaft die weitere Beschäftigung zu sichern. Und entsprechend herrschte die Einstellung vor, durch individuelle Anpassung zu den Übrigbleibenden zu gehören, d.h. die eigene Entlassungsgefahr reduzieren zu können. Dies förderte deutlich die Konkurrenz untereinander und erschwerte solidarischeres Verhalten und kollektive Aktionsbereitschaft.

Die Krisenpolitik im Automobilkonzern ist ähnlich oder gar schärfer als in Werft B. Weil in der Automobilproduktion die Rücknahme der Kapazitäten anders erfolgen kann als im Schiffbau, kann in dem Automobilwerk die Krise gleichzeitig mit reduziertem Personaleinsatz und forcierter Leistungs politik beantwortet werden.

Freilich: Im Automobilwerk ist die Wirkung dieser Politik durchaus widersprüchlich: Während die Facharbeiter und andere Mitglieder der Stammanschaften Strategien des Arbeitsverhaltens ausbilden, sich durch Wohlverhalten und besondere Leistungsbereitschaft individuelle Konkurrenzvorteile zu sichern, haben die Bandarbeiter hierfür kaum Spielräume und Ansatzpunkte. Zum einen ist ihre Arbeitsleistung bereits soweit entindividualisiert und einwandfreie Funktionserfüllung bereits soweit Normalität, daß man sich damit nicht profilieren kann; zum anderen läßt die rigorose Versetzungspolitik und das kurzfristige Hin- und Hergeworfensein von einem Bereich in den anderen vielen Bandarbeitern heute noch weniger Möglichkeit, sich positiv bei Vorgesetzten in Szene zu setzen und damit besondere »Rechte« zu erwerben. Das heißt, sie haben zumeist gar keine Chance, sich in der internen Konkurrenz gegenüber anderen Beschäftigten Vorteile zu erkämpfen. Diese Er-

fahrung, daß mit individuellem Konkurrenzverhalten der eigene Arbeitsplatz nicht zu sichern ist, stärkt das Wissen um kollektive Betroffenheit und das Bewußtsein, daß allein in solidarischem Verhalten Lösungsmöglichkeiten zu finden sind - oder führt zur Resignation, wenn die kollektive Lösung unpraktikabel erscheint.

Während also bei den Werftarbeitern entsprechend der jeweiligen Krisenpolitik der Unternehmen auch die innerbetrieblichen Auswirkungen und deren Rezeption zwischen den beiden Belegschaften unterschiedlich ausfielen, ist bei Automobil-Arbeitern *innerhalb* derselben Belegschaft durch die Differenzen in der Betroffenheit eine recht gegensätzliche Reaktion festzustellen: Erhöhtes internes Konkurrenzbewußtsein versus gestärktes Solidaritätsbewußtsein, interne Segmentierung versus Überwindung der Arbeitsplatzkonkurrenz.

3. Die Forderungshaltung in der Krisensituation

Die Erwartung, bei den Arbeitern hätte sich der einmal erreichte Besitzstand als Anspruchshaltung derart verfestigt, daß deren Nichterfüllung zentrale politische Legitimationen zerbrechen ließe und die dadurch gestützten gesellschaftlichen Verhältnisse in Frage stellen würde, erfüllte sich bei den Werft-Arbeitern nicht. Wo der materielle Status - etwa beim Lohn und bei den Arbeitsbedingungen - durch die Krise bedroht ist, scheint weniger eine kritische Wendung der Ansprüche gegen die Realität denn eine stillschweigende Anpassung nach unten typisch zu sein. Dies erklärt sich am ehesten durch die Relativierung der erfahrenen Verschlechterung: Vor der historischen Vorsituation der Klasse, der individuellen Lage in Kriegs- und Nachkriegszeit und auch vor der definitiv schlechteren Situation anderer Gruppen erscheinen die krisenbedingten Einschränkungen immer noch verkraftbar.

Diese Einschätzung gilt gleichermaßen für die Automobil-Arbeiter. Wie bei den Werftarbeitern werden erhöhte Anpassungs- und verringerte Widerstandsbereitschaft unmittelbar begründet mit dem expliziten Hinweis auf die Erfahrung schlechterer Zeiten sowie auf den Zwang, auch unter verschlechterten Konditionen letztlich dennoch auf den Verkauf der eigenen Arbeitskraft angewiesen zu sein.

Ob diese Ansprüche beliebig reduzierbar sind oder doch eine untere Grenze haben, jenseits derer die bisherigen Legitimationsmuster zerreißen und eindeutiger Widerstand formuliert wird, läßt sich auch nach unseren Gesprächen mit den Automobil-Arbeitern nicht verläßlich klären. Da aber von den Arbeiten entsprechend ihrem Topoi »es trifft immer den kleinen Mann am härtesten« die klassenspezifische Verteilung der Krisenlasten durchaus registriert wird, ist diese Anspruchsreduktion keineswegs widerspruchsfrei: Mit ihr wächst das Bewußtsein gesellschaftlicher Benachteiligung und die darin begründete Gesellschaftskritik. Daß die Arbeiter bisher *viele* hingenommen haben, heißt keineswegs, daß sie *alles* ohne Widerstand schlucken werden.

4. Krisenerklärungen

Bei den Werftarbeitern bündelten sich ihre Kriseninterpretationen trotz oft erstaunlichen Facettenreichtums im einzelnen nur selten zu konsistenten Erklärungsmustern. Vorstellungen vom quasi-natürlichen Zwangscharakter von Krisen im Rhythmus der Bewegungen

von Ebbe und Flut kombinierten sich mit ökonomischen Argumenten in der Logik der Marktwirtschaft bzw. in ausdrücklichem Verweis auf Kapitalinteressen, in deren Durchsetzung Krisen zwangsläufig angelegt seien.

Von den Werftarbeitern wurde auf diese so grundverschiedenen Krisenerklärungen mit einer gewissen Beliebigkeit zurückgegriffen, und nicht selten vertrat ein- und dieselbe Person sich inhaltlich widersprechende Argumentationen. Demgegenüber scheint nun nach unseren neuen Ergebnissen die Verbreitung und Zuspitzung der Krise in den letzten vier Jahren erkennbare Wirkungen auf das Bewußtsein zu zeigen: Für die Mehrzahl der Automobil-Arbeiter steht nicht mehr in Frage, daß die Krisenverursachung im »kapitalistischen« Wirtschaften zu suchen ist. In Verarbeitung der Krisenerfahrung ist die kritische Einsicht in das »marktwirtschaftliche« System deutlich gewachsen. Die spezifische Situation des untersuchten Automobilkonzerns hat diese Einsicht sicher forciert: Den Betriebsstillegungen und Verlagerungen und den internen Verschiebungen der Belegschaft ist der Stempel eines multinationalen Konzerns überdeutlich aufgedrückt, der eben nicht allgemeine, auch die Beschäftigten einbeziehende Interessen, sondern Kapitalinteressen verfolgt. Und auch die Branchensituation insgesamt mit ihrem selbstmörderischen Konkurrenzkampf, der selbst dann Kapazitätserweiterung im Einzelkonzern fordert, wenn der Markt insgesamt stagniert, hat in der Krise System-Einsichten verbreitert: Hier bestimmt nicht ein Naturgeschehen das Wirtschaften, es kann sich auch nicht um ein Marktgeschehen der freien, gleichen Kräfte in durchaus sozialer Absicht handeln, sondern hier tragen Kapitalinteressen rigoros ihre Kämpfe aus und produzieren damit eine Krise, die sie für ihre Interessendurchsetzung wiederum nutzen.

Dieses deutliche Mehr an Einsicht in die Systembedingungen bei den Automobil-Arbeitern mag, wie gesagt, unserer Auswahl der Befragten und den Besonderheiten des untersuchten Konzerns sowie der Automobilindustrie geschuldet sein: Meine These ist aber, daß heute generell bei den Arbeitern durch die Länge und Schärfe der Krise kapitalistisches Wirtschaften weitgehend zur zentralen Krisenerklärung geworden ist. Die Vorstellung von der neutralen, über den einzelnen Interessen angesiedelten und einem Gemeinwohl verpflichteten sozialen Marktwirtschaft scheint mir durch die Krisenerfahrungen erheblich angeknackt zu sein - was aber nicht heißt, daß damit Kapitalismus als eine besondere Form der Produktion erkannt wäre und die Vorstellung einer anderen Möglichkeit der gesellschaftlichen Regelung der Produktion Raum greifen würde. Das bestehende Gesellschaftssystem wird nach wie vor als gleichsam natürliches und dabei alternativloses begriffen.

5. Krisenlösungen

Auch die Vorstellungen von Krisenlösungen waren bei der Mehrheit der Werftarbeiter recht unsicher. Im Vordergrund standen Überlegungen in Richtung marktwirtschaftlicher Lösungsansätze. Das hieß für die Werftarbeiter sowohl Aktivitäten zur Förderung der Konkurrenzfähigkeit der Unternehmen wie eine Beschäftigungspolitik durch vermehrte Staatsaufträge. Die Vorstellungen der Werftarbeiter waren hier oft in erkennbarer Nähe zu der sozialliberalen Wirtschaftspolitik der 70er Jahre, soweit diese pro-marktwirtschaftliche Maßnahmen wie Steuernachlässe, Investitionshilfen und Subventionen noch mit Elementen der Vollbeschäftigungspolitik durch Erhöhung der staatlichen Nachfrage, das heißt Staatsaufträgen, und durch Arbeitsbeschaffungsprogramme zu verbinden suchte.

Systemkritische Ansätze zur Krisenlösung wurden nur von einer kleinen Minderheit von Werftarbeitern vorgetragen. Sie forderten vor allem einen gezielten staatlichen Einfluß auf die Entscheidungen der Unternehmen und höhere Unternehmensabgaben zur Finanzierung staatlicher Maßnahmen. Staatliche Auflagen sollten zum Abbau der Arbeitslosigkeit beitragen. Vereinzelt wurde auch die Forderung nach Verstaatlichung aufgegriffen als Möglichkeit zur Veränderung gesellschaftlicher Strukturen und Machtverhältnisse.

Ebenfalls eine Minderheit der Werftarbeiter bezog autoritär-nationalistische Staatshandlungen in ihre Überlegungen zur Krisenlösung ein: Die Disziplinierung von Arbeitsunwilligen, die Ausweisung ausländischer Arbeiter, die Einstellung der Entwicklungshilfe und der EG-Zahlungen, die Abschottung des Inlandmarktes gegen billige Importwaren und insgesamt Protektionismus wurden von ihnen als wichtige Ansatzpunkte hervorgehoben.

Aktivitäten der Belegschaft selbst und des Betriebsrates wurden für eine Krisenlösung ebenfalls nur von Minderheiten für möglich gehalten, und wenn man überhaupt Kampfaktionen forderte, dann war ihr Adressat nicht das eigene Unternehmen, sondern der Staat, auf den man damit Druck ausüben wollte. Dies versprachen sich die Werftarbeiter auch am ehesten von Einlassungen der IG Metall zur Krisenlösung: Den Staat zwingen zur Branchenhilfestellung.

Die Vorstellungen der Mehrheit der Werftarbeiter zur Überwindung der Werftkrise bewegten sich also fast durchweg im Rahmen des gesellschaftlichen Status quo und hoben ab auf Konsenslösungen. In der Zusammenarbeit von Unternehmen, Staat und den eigenen Interessenvertretungen sollten systemkonforme Maßnahmen verwirklicht werden, die zwar staatliche Eingriffe in den Wirtschaftsprozess einschließen, aber doch an der Logik des Marktes weitgehend festhalten. Diese Perspektive wurde von vielen nicht einmal als Klassenkompromiß begriffen: Die involvierten Interessen erschienen als weitgehend harmonisierbar. Eine unterschwellig kritische Dimension war am ehesten in der Skepsis zu finden, mit der die Chancen von Lösungsmöglichkeiten beurteilt wurden. Dennoch: Für eine Branchenkrise erschien eine über den Sozialstaat vermittelte Lösung noch denkbar und realistisch.

Die Vorstellungen der Automobil-Arbeiter von Krisenlösungen sind in einer Beziehung sehr ähnlich denen der Werftarbeiter: Auch für sie gilt jenes unsichere Suchen nach erfolgversprechenden Maßnahmen. Mit der gewachsenen Einsicht bei den Verursachungsgründen der Krise korrespondieren bei ihnen keineswegs anti-kapitalistische Lösungsperspektiven. Umgekehrt: Obwohl die Ratlosigkeit noch deutlich gewachsen ist, bleiben auch bei den Automobil-Arbeitern Vorstellungen von Systemüberwindung als Antwort und Konsequenz auf die Krise als eine des kapitalistischen Systems nahezu völlig ausgeklammert. Freilich werden von den Automobil-Arbeitern die Akzente für mögliche Krisenlösungen anders gesetzt als bei den Werftarbeitern; mehr als die eingetretene gesamtwirtschaftliche Krisenzuspitzung führen wohl die branchenspezifische Krisenbetroffenheit und die veränderte politische Konstellation zu einer anderen Akzentsetzung.

Von der Institution des Staates wird nicht so viel erwartet wie bei den Werftarbeitern. Man fordert - ebenfalls durchaus marktwirtschaftskonform - Beschäftigungsprogramme und Arbeitszeitverkürzungen als flankierende Maßnahmen zur Ankurbelung privater Nachfrage und zur Vergrößerung des Arbeitsplatzangebots. Davon erhofft man sich zwar eine gewisse Verbesserung der betrieblichen und Branchen-Situation, nicht aber eine Überwindung der Branchenkrise.

Das Schwergewicht der Überlegung zielt eher ab auf Einflußnahmen auf das eigene Unter-

nehmen: Der Betriebsrat und die Gewerkschaft sollen - wenn nötig unterstützt durch kollektive Aktionen der Belegschaft - im Werk für den Erhalt des Status quo streiten: gegen weitere, arbeitsplatzvernichtende Rationalisierung, gegen weitere Betriebsauslagerungen in andere Werke mit entsprechendem Arbeitsplatzabbau, gegen weiteren Personalabbau als Reaktion auf Produktionsrückgang. Dabei geraten auch das Mitbestimmungsgesetz und das Betriebsverfassungsgesetz - d.h. indirekt auch staatliche Gesetzgebung - ins Blickfeld: Ihr Ausbau müßte effektivere Intervention in die Planungs- und Entscheidungsprozesse des Unternehmens ermöglichen. Die Automobil-Arbeiter berücksichtigen also implizit die doppelte Bestimmtheit der Krise des »eigenen« Betriebs: Die gesamtwirtschaftlichen Probleme werden dem Staat überantwortet, die konzern-spezifische krisenverschärfende Betriebspolitik kann zum Gegenstand auch eigener Aktivitäten werden, während die Werftarbeiter hier kaum Chancen sahen.

Doch insgesamt ist auch die Stoßrichtung der Automobil-Arbeiter höchst defensiv. Die Systemveränderung oder auch nur Einfluß auf ökonomische Grundentscheidungen werden nicht mehrheitlich gefordert, sondern nur Abmilderung und Begrenzung der sozialen Negativ-Folgen: einerseits seien weiterreichende Handlungsperspektiven zur Krisenlösung nicht erkennbar, andererseits habe die Krise die Macht der Unternehmer gestärkt und die eigene geschwächt. Die gegenwärtige Möglichkeit zur kollektiven Aktion wird wegen der internen Konkurrenz um die Arbeitsplätze eher skeptisch gesehen. Diese Einschätzung ist durchaus praxisrelevant: Zwar sieht man grundsätzlich Ansatzpunkte, bei entsprechendem Einsatz auf der Betriebsebene etwas im eigenen Interesse bewegen zu können, doch zweifelt man an der Solidarität für solche Aktionen.

III.

Soweit also zum Vergleich 1977/78 - Werftarbeiter, 1982 - Automobilarbeiter. Es scheint mir wichtig, ein Ergebnis noch einmal hervorzuheben und durch einige zusätzliche Beispiele zu konkretisieren: Ohne politischen Eingriff gibt es bisher trotz der Zuspitzung der ökonomischen Krise und der Verbreitung der Betroffenheiten keine Vereinheitlichung des Krisenbewußtseins und Krisenverhaltens der Arbeiter, sondern umgekehrt wachsende Uneinheitlichkeit entsprechend differenter Betroffenheit. Die Differenzen in der Arbeiterschaft aus der Zeit der Hochkonjunktur werden durch neue abgelöst. Meines Erachtens müssen bei Politik-Überlegungen zumindest 4 Szenarien unterschieden werden, denen - oberhalb aller individuellen Unterschiede - bestimmte Formen des Krisenverhaltens zuzuordnen sind. Hierzu nur kurz einige Beispiele und grobe Interpretationen:

1. Szenario »Chemie-Konzern«,

d.h. keine unmittelbare Krisenbetroffenheit, weil im Unternehmen selbst die Krise bisher nicht angekommen ist. Das Krisenbewußtsein ist gerade gekennzeichnet durch die Zurückweisung von Betroffenheit. Der gesichert erscheinende Arbeitsplatzbesitz wird gegenüber den Nicht-Arbeitsplatzbesitzern vor den Werktoen gerechtfertigt durch die eigene Leistung und den dadurch erworbenen Anspruch. D.h. Marginalisierung der Draußen-Stehenden. Das Vorurteil über Arbeitslosigkeit als selbstverschuldete stabilisiert diese Deutung. Die Forderung nach Opferbereitschaft als Beitrag zur Krisenlösung egal welcher Art wird bei diesen Beschäftigtengruppen nur geringe Unterstützung erwarten können. Dieser po-

tentielle oder schon manifeste Betriebssegoismus kann schnell in Korporatismus übergehen, mit dem Herr Kohl weniger Probleme haben dürfte als die Gewerkschaften.

2. Szenario »Maschinenbaubetrieb«

Starke unmittelbare Krisenbetroffenheit, der Betrieb kann unter den gegebenen Rahmenbedingungen nur noch in verringertem Umfang weiterbestehen. Die Betriebspolitik umfaßt Rationalisierung, Leistungssteigerung, Sozialleistungsabbau, Teilstilllegungen, Entlassungen. Für den einzelnen Betroffenen erhöhen Anpassung, individuelles Wohlergehen und besondere Leistungsbereitschaft die Chance, den Status quo erhalten zu können oder gar zum Krisengewinnler zu werden. Entsolidarisierungstendenzen als Folge wachsender interner Konkurrenz. Der Stärkere (Facharbeiter, Stamarbeiter) sucht seine Chance auf Kosten des Schwächeren (Randarbeiter, Ausländer, Frauen). Eine Abwehrfront gegen die Unternehmenspolitik ist kaum noch zu erreichen. Im zugespitzten Fall übernehmen Teile der Belegschaft die offizielle Betriebspolitik des »lieber einige gehen als alle« nicht nur stillschweigend, sondern offensiv. Die Spaltung der Belegschaft wird handgreiflich, ein Teil soll die Krisenlasten allein tragen. Der selektive Korporatismus zersetzt die Interessenvertretung. Der Unternehmer setzt sich mit »teile und herrsche« voll durch, auch die im Betrieb verbleibenden Arbeiter müssen große Opfer bringen. Von den Belegschaftsteilen, die sich aus Einsicht und Solidarität oder als negativ Betroffene wehren, wächst der Druck nach einem Gegenkonzept, das aber realisierbar sein muß, um die Spaltungspolitik durchkreuzen zu können.

3. Szenario »Werft«

Krisenbetroffenheit in Form geplanter bzw. realisierter Werksstilllegung. Die kollektive Betroffenheit erzwingt kollektive Reaktionsformen und läßt individuelle Lösungsstrategien obsolet werden. Hohe Aktionsbereitschaft oberhalb traditioneller Fraktionierung (Arbeiter und Angestellte, Facharbeiter und Ungelernte, Stamarbeiter und Randarbeiter, deutsche und ausländische Arbeiter, Männer und Frauen); unter Umständen neue lokale und regionale Aktionszusammenschlüsse. Radikalisierung als Antwort auf unzureichende Lösungsangebote der zuständigen Institutionen. *Aber:* Jedwedes Lösungskonzept hat gute Chancen, akzeptiert zu werden, wenn es nur plausibel eine möglicherweise nur vorübergehende Sicherung von Arbeitsplätzen verspricht. Aus Mangel an Handlungsalternativen werden Opfer gebracht, die an die Substanz gehen und auch bei den Tarifverträgen nicht halt machen. Kollektive Errungenschaften können nicht mehr verteidigt werden, die Schutzfunktion der Gewerkschaft wird de facto in Frage gestellt.

4. Szenario »Stingl-Sozialamt«

Krisenbetroffenheit in der Form von Arbeitslosigkeit. Das Krisenverhalten jener, die aus dem Beschäftigungssystem ausgeschieden wurden und zunehmend geringere Möglichkeiten haben, wieder zurückzukehren, ist entsprechend der Vereinzelung und Chancenlosigkeit mehrheitlich angesiedelt zwischen Rebellion und Apathie. Aber je massenhafter dieses Schicksal wird, umso größer wird die Wahrscheinlichkeit - siehe Frankfurter Arbeitslosenkongreß -, daß auch hier ein Zusammenschluß in Solidargemeinschaften mit oder ohne die Gewerkschaften vorgenommen wird. Die Bereitschaft zu kollektivem Widerstand - auch gegen den weiteren Abbau des Status quo - wächst, und Lösungen werden entschiedener

verlangt. Freiwillige Beiträge zu solchen Lösungen bzw. Opfer können von dieser Gruppe mangels Masse kaum erwartet werden. Wenn es nicht zu einer Form der Interessenvertretung kommt, die die Beschäftigten und Arbeitslosen umgreift, können Lösungen gefordert werden, die die Interessen der Arbeitslosen gegen Teile der Beschäftigten durchsetzen wollen (Ausländer raus, Frauen zurück an den Herd).

Kennzeichnend ist also gegenwärtig ein Nebeneinander gänzlich unterschiedlicher Krisenbetroffenheiten und entsprechender Verhaltenspotentiale. Dabei hat sich in den vergangenen vier Jahren rein quantitativ der Schwerpunkt von Formen der »Nicht-Betroffenheit« zu jenen der »Betroffenheit« verlagert; damit sind die Gewichtungen innerhalb des Gesamtspektrums verschoben. Die Differenzen innerhalb dieses Spektrums haben aber zugenommen und enthalten vermehrte Sprengkraft.

IV.

Abschließen möchte ich nun mit drei generellen Thesen zum Krisenbewußtsein der Arbeiter und - aus meiner Sicht - mit den dadurch bestimmten Problemen aktueller Gewerkschaftspolitik.

1. Die Krise zersetzt die Strukturen der Arbeiterklasse aus der Hochkonjunktur und die entsprechende Politik. Dieser Prozeß ist aber aus sich heraus rein negativ: Eine fortschreitende Zersplitterung. Korporatismus einerseits, der die punktuelle Verteidigung des Status quo auch auf Kosten anderer betreibt, Marginalisierung breiterer Schichten andererseits sind das Ergebnis.

An diesen Prozeß kann eine konservative Krisenpolitik anknüpfen, indem sie einen Teil gegen den anderen ausspielt. Erscheint der Blüm'sche Verzichtappell für die Arbeiter im gut florierenden Maschinenbaubetrieb als reine Zumutung, so sind die Arbed-Beschäftigten zu viel weitergehenden materiellen Opfern bereit, wenn damit auch nur ein Hoffnungsschimmer für den Erhalt der Arbeitsplätze eingehandelt werden kann. Ob die neue Regierung versuchen wird, zumindest Teile der Gewerkschaftsbewegung in ihre Politik einzubinden, ist ebenso wenig abzusehen wie die Möglichkeit des englischen Weges, d.h. an den Gewerkschaften vorbei und weit unterhalb der gewerkschaftlichen Forderungslinien den Konsens mit den Beschäftigten über Opfer- und Leistungsappelle zu suchen. Populistische Politikansätze dürften bisher nur bei jenen Minderheiten verfangen, denen das Wasser bereits so weit am Halse steht, daß sie kaum noch für den Kampf um den Status quo zu gewinnen sind, sondern den Opfergang noch als das kleinere Übel gegenüber dem gänzlichen Zusammenbruch ihrer Beschäftigungsperspektive ansehen. Aber: Das kann durch die weitere Entwicklung ja auch eine Massenbasis erhalten.

2. Mit der Krisenerfahrung sind, wie ich aufzuzeigen versuchte, Bewußtseinsveränderungen festzustellen, auf die Gewerkschaftspolitik auch positiv aufbauen kann. Gerade gewerkschaftliche Bildungsarbeit hat ja in den letzten 25 Jahren viel Mühe und Schweiß auch darauf verwendet, der Harmonisierung und Systemverschleierung als Folge der Wirtschaftswundererfahrung entgegenzuwirken; und gängige Interpretationen sowie falsche Hoffnungen, die Klassengesellschaft sei ein Relikt der Vergangenheit, zu destruieren. Hier hat die reale Entwicklung der letzten Jahre viel Arbeit abgenommen.

Dabei ist bisher nicht das politisch-gesellschaftliche System ins Blickfeld geraten und in Le-

gitimationsverzug gekommen. Durch das Funktionieren der Gesellschaft, d.h. durch die tagtäglich erfahrene Normalität in der Sphäre außerhalb der Betriebe wird umgekehrt die Wahrnehmung der ökonomischen Instabilität eher relativiert. Aber das *Wirtschaftssystem* hat mit seiner Funktionsfähigkeit erheblich an Kredit eingebüßt und ist in seinem Interessenbezug transparenter geworden. Bewußter ist heute vielen Arbeitern,

- daß »Wachstum und Effizienz« System-Imperative sind, die nicht unbedingt den Beschäftigteninteressen und dem Gemeinwohl dienen;
- daß betriebliche Rationalität eben nicht identisch zu sein braucht mit gesellschaftlicher, sondern umgekehrt gesamtgesellschaftlich oft als Unvernunft gelten muß.

Für die Gewerkschaften heißt dies veränderte Bewußtsein zunächst vor allem, daß mit der erhöhten Systemsensibilität auch neue Anforderungen gestellt werden. Noch als Ergebnis der Wertstudie konnte man sagen: Die Arbeiter wollen vor allem Interpretationshilfen, um sich die Krise erklären zu können, sich wenigstens auszukennen. Überspitzt gesagt ist heute Interpretation weniger gefragt: Um die Probleme des Wirtschaftssystems weiß man, heute beginnt die Ratlosigkeit bei der Lösung. Der Erwartungsdruck auf die Gewerkschaften ist immens gewachsen, eine realistische Krisen-Lösungsperspektive aufzuzeigen und zu praktizieren.

3. Dieser erhöhte Lösungsdruck enthält eine große Gefahr. Bleiben Lösungsversuche der Gewerkschaften aus, so können rechte Positionen an Gewicht gewinnen. Am deutlichsten wird m.E. das Problem bei der Frage nach der Zukunft der ausländischen Arbeiter und ihrer Familien. Selbst wenn die Ausländerfeindlichkeit bei den Arbeitern sich dem kleinbürgerlichen Ethnozentrismus-Syndrom »Am deutschen Wesen soll die Welt genesen« nicht fügt, weil durchaus Brechungen eingetreten sind durch die Erfahrungen guter Zusammenarbeit und gemeinsamer Aktionen mit ausländischen Kollegen, so werden Lösungsangebote dieser Provenienz dennoch wieder gefährlicher: 1000 Türken raus aus dem Betrieb, und die Deutschen haben Arbeitsplätze!

Auf andere Weise bestimmt sich bei Arbed der Lösungsdruck die Situation: Das möglicherweise gänzlich sinnlose Lohnopfer wird von den Betroffenen gebracht nur in der Hoffnung auf jenen Strohalm, der den Untergehenden doch noch vorm Ertrinken retten könnte, obwohl alle Fakten dagegenstehen.

Durchaus sinnvolle Teilkonzepte werden heute hoffnungslos mit Erwartungen überfrachtet. Dies gilt etwa für die Überlegungen in Richtung »alternative Produktion«. In vielen Diskussionen - gerade auch außerhalb der Gewerkschaften - fungieren solche Konzepte heute - darüber sollten wir uns nicht täuschen, auch wenn uns solche Ansätze höchst sympathisch sein mögen - als Zauberformeln, die sich schnell als solche entlarven, wenn es ernst wird und sie den Beweis ihrer Funktionstüchtigkeit für den Erhalt von Arbeitsplätzen erbringen müssen. Ähnlich sieht es aus mit Betriebsübernahmen, für die es heute mangels anderer Lösungen zunehmend leichter wird, Betroffene zu mobilisieren, für die es aber nach wie vor extrem schwer bleibt, sie als tragfähige Lösung zu stabilisieren.

Weil der große Wurf, d.h. die andere Gesellschaft, kaum einem Arbeiter möglich oder, durch Beispiele geschreckt, wünschenswert erscheint, alle systemimmanenten Lösungen aber widersprüchlich bleiben und ihre Erfolge gleichermaßen begrenzt wie ungesichert erscheinen, ist ein beachtliches Vakuum entstanden, das bei der Mehrheit zu Ratlosigkeit führt, bei Minderheiten aber auch gänzlich unakzeptablen Lösungen Vorschub leistet.

Eine gewerkschaftliche Politik, die dieses Vakuum zu füllen versucht, dürfte sich mit der bloßen Verwaltung des Status quo - ohne ja damit Einbrüche verhindern zu können - nicht

beschränken. Sie dürfte sicherlich auch keine maximalistische Politik sein. Denn viele Beschäftigte sind heute zu einem eigenen Beitrag zur Krisenlösung bereit; außerdem werden heute Lösungsvorschläge sehr viel kritischer nach ihrer Machbarkeit und ihren Erfolgsaussichten abgeklopft. Ich sage damit wohl nichts Neues: Die Konzipierung einer Gewerkschaftspolitik, die diesen neuen subjektiven wie objektiven Anforderungen genügen soll, ist über die Maßen schwer. Wichtig erscheint mir deswegen die Betonung eines der hier referierten Ergebnisse: Eine realistische gewerkschaftliche Politik, die längerfristige Perspektiven zur gesellschaftlichen Umgestaltung sichtbar verknüpft mit den tagespolitischen Positionen, kann auf jene gestärkte Skepsis rechnen, mit der heute das Wirtschaftssystem von Arbeitern beobachtet wird. Selbstverständliches ist nicht mehr selbstverständlich - darin liegen durchaus offensiv zu nutzende Ansatzpunkte für Gewerkschaftspolitik.

Anmerkungen

- 1 Rationalisierung, Krise, Arbeiter, M. Schumann, E. Einemann, C. Siebel-Rebell, K.P. Witte-
mann, Frankfurt 1982.
- 2 Rationalisierung und Arbeiterverhalten, H. Kern, M. Schumann, laufendes Forschungsvorhaben.

Weitere Aufsätze zum Thema

Hans-Joachim Giegel, Widersprüche zwischen gewerkschaftlicher Interessenvertretung und dem Alltagsbewußtsein von Industriearbeitern, PROKLA 46

H. Bents/B. Geissler/E. Neumann, Krisenreaktion und gewerkschaftliche Interessenvertretung, PROKLA 46

AG Demoskopie, Konjunktur, individuelle Betroffenheit und Zukunftsperspektiven der Lohnabhängigen, PROKLA 46