Zeitschriften-Rundschau

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes**

Band (Jahr): **74 (1982)**

Heft 3

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zeitschriften-Rundschau

Otto Böni

Krise in der amerikanischen Automobilindustrie

Heft 2 der österreichischen gewerkschaftlichen Monatszeitschrift *«Arbeit und Wirtschaft»* (Wien) enthält eine äusserst informative Reportage über die Misere und den Zerfall der amerikanischen Automobilarbeiterstadt Detroit. Die Autorin, Marie Luise Kaltenegger, zeichnet ein erschütterndes Bild dieser einst blühenden Stadt. Jahrzehntelang war die Produktion bestimmt durch die Herstellung grosser, aufwendiger Personenwagen, die heute nicht mehr oder nur schwer abzusetzen sind. Die amerikanische Automobilindustrie hat es verpasst, rechtzeitig auf die Produktion kleinerer Autos umzustellen, die heute aus wirtschaftlichen Gründen gefragt sind. Die Konzerngewaltigen wollen allerdings dieses Versagen nicht eingestehen. Für sie sind die wahren Schuldigen die europäisch-japanische Schmutzkonkurrenz, die Gewerkschaften mit ihren masslosen Forderungen und vor allem die faulen und schlampigen Arbeiter. Seit 1978 sind Produktion und Absatz der amerikanischen Automobilindustrie um 35% zurückgegangen. Trotzdem hat man an den grossen Wagen festgehalten, bringen sie doch den Konzernen einen Gewinn von 1300 Dollar, während ein Kleinwagen nur einen solchen von 100 Dollar verspricht. Ja, man ist auf diesem Gebiet nicht einmal konkurrenzfähig, kostet doch ein japanischer Kleinwagen rund 1500 Dollar weniger als ein amerikanisches Modell. Dies führte auch im vergangenen Jahr zu gewaltigen Verlusten; so rechnet beispielsweise Ford mit einem Verlust von 900 Millionen Dollar. Die US-Konzerne wälzen diese Einbussen auf brutalste Weise auf ihre Beschäftigten ab. «Sie stellen sie auf die Strasse. Ohne Vorwarnung, ohne Abfertigung. Derzeit sind 329 000 Automobilarbeiter befristet oder unbefristet arbeitslos, das sind 40% der noch Mitte 1979 beschäftigten Arbeiter. Die Zulieferindustrie folgte dem vorgezeichneten Weg und schickte weitere 500 000 auf die Strasse».

In der Auto-Metropole Detroit sind gemäss Angaben der Stadtverwaltung 14,1% arbeitslos. Nach Angaben aus Gewerkschaftskreisen sind es mindestens 20%, und unter den schwarzen Bürgern beträgt die geschätzte Arbeitslosenrate 40%. Dies wiederum hat zur Folge, dass 28% der Haushalte von Inner-Detroit keinen Strom und kein Gas mehr geliefert bekommen, weil sie ihre Rechnungen nicht bezahlen konnten.

Der Beitrag von Marie Luise Kaltenegger enthält noch mehr konkrete Zahlen und auch einen Bericht über die Krisenstimmung innerhalb der amerikanischen Automobilarbeitergewerkschaft, die bei fallenden Mitgliederzahlen der Unternehmerwillkür immer mehr ausgesetzt ist.

«Wenn ein Werk geschlossen wird, geht dies ungemein problemlos vor sich. Eine Stunde vor Schichtende wird den Beschäftigten mitgeteilt, dass das soeben die letzte Schicht war. Die Gewerkschaftsleitung erfährt es hinterher, und nur im seltensten Fall von der Betriebsleitung».