



## Wütend im Wilden Westen

### Organisierung im logistischen Hinterhof Londons – von Angry Workers\*

In: express 7/2020

Die Gruppe Angry Workers of the World arbeitet seit sechs Jahren in den Suburbs Westlondons. Sie hat ein Solidaritäts-Netzwerk aufgebaut, eine ArbeiterInnenzeitung herausgegeben und in einem Dutzend verschiedener Warenlager und Fabriken gearbeitet. Mit ihrem englischsprachigen Buch »Class Power On Zero-Hours« (etwa: Klassenmacht bei Null-Stunden-Verträgen) wollen sie ihre Erfahrungen auswerten und politische Vorschläge machen. Dabei geht es um die unabhängige Organisierung von ArbeiterInnen. Die »Angry Workers« schöpfen aus Traditionen der operaistischen militanten Befragung, der syndikalistischen Solidaritätsnetzwerke und des gewerkschaftlichen Organizing. Über ihre unmittelbaren Erfahrungen hinaus -reflektieren die Angry Workers die -aktuellen Debatten zu Neuer Klassenpolitik, Organizing und den sozial-demokratischen Tendenzen in Großbritannien. Im Rahmen unserer Auseinandersetzung mit dem Logistik-Sektor haben wir sie nach ihrer Online-Veranstaltung mit labournet.tv im Mai 2020 (<https://de.labournet.tv/buchvorstellung-angryworkers>) um eine Stellungnahme gebeten, warum ihre Intervention ausgerechnet in Westlondon und ausgerechnet im Logistik-Sektor stattfand und -findet. Als kleiner Appetithappen auf das umfangreiche englischsprachige Buch folgt hier die Schilderung aus erster Hand.

Wir sind 2014 aus politischen Gründen in einen industriellen und logistisch bedeutenden Außenbezirk von London gezogen. Dieser Entscheidung waren Diskussionen mit GenossInnen von *Wildcat* vorangegangen. Wir haben zusammen über verschiedene Aspekte der modernen Logistik diskutiert, die Hoffnung auf eine neue Offensive von ArbeiterInnenkämpfen machen. Seit den 1970ern wurden Zulieferketten dazu benutzt, alte industrielle Bastionen der ArbeiterInnenmacht räumlich in kleinere Einheiten zu zerlegen. Seit rund zwei Jahrzehnten sehen wir in Europa und den USA eine Konzentration von Beschäftigten in großen -Zulieferbetrieben, Warenlagern und Transportunternehmen. Diese Logistikzentren sind global verbunden, häufig arbeiten dort MigrantInnen mit Erfahrungen aus aller Welt. Zudem ist die Logistik oft direkt mit der Produktion verbunden. So organisiert DHL zum Beispiel den internen Teiletransport in vielen Autofabriken. An die Stelle von qualifizierten Berufsgruppen des alten Transportwesens, wie z.B. LokführerInnen oder HafentarbeiterInnen, die zwar gewerkschaftlich gut organisiert waren, aber deren Kämpfe oft auf ihre Gruppe beschränkt blieben, treten Logistik-ArbeiterInnen. Diese haben zwar eine Bandbreite von Qualifikationen, vom Staplerfahren bis zur Verwendung von Computern, entwickeln aber oft keinen Berufsstolz, der sie von anderen ArbeiterInnen unterscheiden würde. Nicht nur die Form der Arbeit ähnelt sich, auch die Bedingungen und Probleme teilen sie mit vielen anderen: prekäre Verträge, Stückzahlstress, Wochenendarbeit, Kontrolle der ArbeiterInnen und ihrer Leistung durch digitale Technologie. Was die Beschäftigten individuell ersetzbar und verletzlich macht, gibt ihnen kollektiv eine größere Macht. Dies

bestätigte sich durch die ersten Streiks bei Walmart in den USA, die Mobilisierungen bei Amazon und die Kämpfe der migrantischen LogistikerInnen in Italien.

Wir entschließen uns, in den Westen zu gehen. Der sogenannte ›Western Corridor‹ umfasst Europas größten Flughafen Heathrow sowie Logistik- und Industriegebiete entlang der zwei westlichen Autobahnen, die ins Zentrum von London führen. Hier werden rund 60 Prozent der in London konsumierten Lebensmittel umgeladen, verpackt oder verarbeitet. Die meisten der rund 200.000 ArbeiterInnen stammen entweder aus Osteuropa oder vom indischen Subkontinent. Als politisches Kollektiv haben wir uns Jobs in den größeren Betrieben besorgt, um dort unabhängige Aktivitäten zu organisieren, ein Solidaritätsnetzwerk gestartet und eine lokale ArbeiterInnenzeitung herausgebracht.

Wir haben versucht, die Treffpunkte des Solidaritätsnetzwerks örtlich möglichst eng an die größeren Industriezonen anzubinden, weil Solidaritätsnetzwerke sonst oft Gefahr laufen, zur Einzelfallbetreuung zu werden. Wir gingen davon aus, dass wir zunächst einzelne ArbeiterInnen treffen und unterstützen werden, über sie aber auch die Möglichkeit besteht, den Kreis auszuweiten. Unter anderem haben wir wöchentliche Treffen bei McDonalds oder in indischen Tee-Cafés organisiert. Wir haben vor allem LKW-Fahrer aus dem Punjab unterstützt, die als neue MigrantInnen von Unternehmern aus ›ihrer Community‹ ausgebeutet wurden. Viele dieser Bosse, die selbst in den 1950ern als MigrantInnen nach Großbritannien gekommen waren, haben sich als Vermieter oder Lokalpolitiker hochgearbeitet und nutzen nun ›die Community‹ und die Abhängigkeit der Neuankömmlinge aus. Der Kontakt mit diesen ArbeiterInnen von kleinen Transportunternehmen hat uns Kontakte in die größeren Unternehmen verschafft, z.B. zu LKW-Fahrern beim weltweit zweitgrößten Airline-Catering Unternehmen Alpha LSG am -Flughafen Heathrow. Dass zwischen den Beschäftigten des Catering-Unternehmens und denen des Flughafens enge Verbindungen bestehen, zeigte der lokale Streik bei Gate Gourmet im Jahr 2004. Nachdem BandarbeiterInnen, vor allem aus dem Punjab, von LeiharbeiterInnen aus Osteuropa ersetzt werden sollten, kam es zu einem wilden Streik, der sich bis an die Kofferbänder am Flughafen ausbreitete und den Flugbetrieb lahmlegte. Die Gewerkschaft T&G (2007 mit der Gewerkschaft Amicus fusioniert zu *Unite*) blies den wilden Streik ab, und die Frauen von Gate Gourmet wurden ausgesperrt. Dieses Beispiel zeigt, dass in der Logistik nicht nur Sachen, sondern auch Kampferfahrungen und ArbeiterInnen selbst zirkulieren.

Wie die Logistik mit dem produktiven Apparat der Lebensmittelindustrie verbunden ist, lässt sich am Beispiel des Unternehmen Wealmoors erkennen, wo einige GenossInnen und Familienmitglieder arbeiteten. Wealmoor beliefert die größeren Supermarktketten mit Obst und Gemüse. Wealmoor besitzt eigene Plantagen in Indien und Lateinamerika und wird von 14.000 Vertrags-Landwirten auf dem afrikanischen Kontinent beliefert. Die Waren kommen in Passagiermaschinen in Heathrow an, die Flugcontainer werden in einem lokalen Warenlager entladen. Dort gibt es auch Fließbänder, an denen Gemüse und Obst zugeschnitten und verpackt wird. In Westlondon stehen vor allem Arbeiterinnen aus Sri Lanka und Gujarat an den Bändern. Für ihr Fami-lienvisum benötigen sie den Nachweis, dass ihr Jahreseinkommen über dem Mindestlohn liegt. Dies macht sie leichter erpressbar und abhängig von Überstunden.

Ein weiteres Thema sind die Arbeitszeiten: Neben Wealmoor befindet sich ein Großlager von Sainsbury's, einer der größten Supermarktketten in Großbritannien, wo drei GenossInnen als Leiharbeitskräfte beschäftigt waren. Das Lager wird vom Logistikunternehmen Wincanton betrieben. Dort werden Waren von Zulieferern auf 200 lokale Supermärkte verteilt. Wir haben mit 200 anderen ZeitarbeiterInnen auf Basis sogenannter Nullstunden-Verträge gearbeitet, d.h. Schichten werden erst zwei Stunden vor Arbeitsbeginn bestätigt. Falls sich deine Produktivitätsrate im unteren Viertel befindet, kannst du davon ausgehen, dass dir in der kommenden Woche Schichten gestrichen werden. Die Produktivitätsrate wird auf Bildschirmen im Lager angezeigt und durch Textmeldungen täglich auf dein persönliches Handy geschickt.

An diesem Punkt ist es angebracht, ein paar Worte zur Frage der Automatisierung zu verlieren. In den 1990ern gingen sogenannte Experten davon aus, dass die meisten Lagerjobs

auf Grund ihrer geringen Qualifikation automatisiert und dadurch verloren gehen werden. Tatsächlich ist die Anzahl der LogistikarbeiterInnen enorm angestiegen, selbst nach der Finanzkrise 2008. Moderne Technologie wird vor allem dazu gebraucht, Informationen zu verarbeiten, z.B. zum Lagerbestand, und um uns als ArbeiterInnen zu kontrollieren, während wir Paletten hinter uns herziehen, die so viel wiegen können wie ein Kleinwagen. Unsere Löhne sind niedrig, warum soll der Unternehmer das Risiko eingehen, in teurere Maschinerie zu investieren? Im Warenlager von Sainsbury's waren die Festangestellten durch eine Gewerkschaft vertreten. Zwei GenossInnen sind als einzige ZeitarbeiterInnen der Gewerkschaft beigetreten, aber deren VertreterInnen interessierten sich nicht für uns. Sie sind zufrieden damit, dass die Festangestellten rund 30 Prozent mehr verdienen als die LeiharbeiterInnen, jedes Jahr eine dreiprozentige Lohnerhöhung bekommen und ihre Mitgliedsbeiträge zahlen. Wir entschlossen uns daher, Treffen mit den LeiharbeitskollegInnen zu organisieren, um einen kollektiven Slow-Down, also Arbeiten nach Vorschrift, zu organisieren. Unsere Forderungen waren gleicher Lohn und garantierte Schichten. Die meisten LeiharbeiterInnen nahmen an der Aktion teil. Die Leihfirma erhöhte den Lohn um ein paar Pence und machte Versprechungen, aber wir drei GenossInnen wurden gefeuert.

Für uns war es wichtig, die Erfahrungen mit dem Soli-Netzwerk und den Aktionen am Arbeitsplatz mit anderen zu teilen und unsere politischen Positionen zu Brexit, Nationalismus oder über die Notwendigkeit einer ArbeiterInnenrevolution zu diskutieren. Unsere Zeitung *WorkersWildWest* verteilten wir vor verschiedenen Betrieben, an Zufahrtsstraßen zu Industriegebieten und Arbeitsämtern. Es ging uns auch darum, die Zulieferketten und das Potential für Organisation entlang dieser Ketten aufzuzeigen. So berichteten wir von Lohnkämpfen in den Gewächshäusern in Spanien, in denen das Gemüse angepflanzt wird, das in Lebensmittelfabriken wie denen von Bakkavor weiterverarbeitet wird. Bakkavor selbst stellt Convenience-Produkte für alle Supermarktketten her, die diese als ihre eigenen Produkte ausgeben. GenossInnen bei Bakkavor versuchten, die Frauen am Band für eine Lohn-kampagne zu gewinnen. Bisher hatte die Gewerkschaft wenig für die BandarbeiterInnen getan, sie verdienten auch nach 15 Jahren Gewerkschaftszugehörigkeit kaum mehr als den Mindestlohn. Da viele der ArbeiterInnen aus Indien stammen und der Staat einen Jahreslohn oberhalb des Mindestlohns als Bedingung dafür verlangt, dass Familienangehörige zuziehen dürfen, sind die Frauen auf Überstunden angewiesen und leichter erpressbar. Oft sind es »technische« Probleme in der Logistikkette, die eine potenzielle Macht aufzeigen. In einer der lokalen Bakkavor-Fabriken werden 80 Prozent des in Südengland verkonsumierten Hummus hergestellt – ein zweitägiger Produktionsstopp auf Grund von Maschinenstörungen sorgte dafür, dass sich die Hummus-Regale der meisten Supermärkte leerten und die liberale Presse eine landesweite Hummus-Krise ausrief. Ähnliche Situationen entstanden, als drei belgische Werke für die in der Getränkeherstellung oder Konservierung von Lebensmitteln benötigte Kohlendioxidherstellung wegen ungeplanter Wartungsarbeiten stillstanden und Brauereien und Hühnerschlachthöfe in Großbritannien deswegen dichtmachen mussten. Während der ersten Wochen der Corona-Krise kam es zu Engpässen, da die Zulieferketten zur Kostensenkung immer überspannt sind. Wir diskutierten dies mit den KollegInnen als ein Zeichen dafür, dass unsere Aktionen größere Auswirkungen haben können, als uns bewusst ist.

\* *Die Angry Workers of the World sind eine in Westlondon aktive Gruppe, die kürzlich das Buch 'Class Power on Zero-Hours' herausgegeben hat. Nähere Infos unter: [www.classpower.net](http://www.classpower.net) und [angryworkersworld.wordpress.com](http://angryworkersworld.wordpress.com).*

**express** im Netz und Bezug unter: [www.express-afp.info](http://www.express-afp.info)  
Email: [express-afp@online.de](mailto:express-afp@online.de)

**express** / AFP e.V., Niddastraße 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

*Bankverbindung* für Spenden und Zahlungen:  
AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12