

Lucky 13

von Ingo Woelke

Seitdem 1947 der erste Chevrolet die Werkshallen der GM Truck Assembly in Flint, Michigan verließ, ist eine ganze Menge geschehen. Nach goldenen Jahrzehnten der wirtschaftlichen Sicherheit ist in Flint als einem der bedeutendsten Automobilzentren, abseits von Arbeitslosigkeit und Kriminalität, nicht mehr viel geblieben.

General Motors unterhält, nachdem circa 85.000 Menschen ihre Arbeit verloren, nur noch ein einziges Werk in der stolzen Automobilstadt. Hier werden von Montag bis Donnerstag in zwei Schichten die imposanten und für deutsche Straßenverhältnisse leicht überdimensionierten Pick-up Trucks von Chevrolet und GMC zusammengebaut.

Und am 30. September 2010 gab es ausnahmsweise mal wieder etwas in dem Werk zu feiern, denn das 13 millionste Automobil lief unter großem medialen Interesse vom Band. Bei dem Pick-up Truck handelte es sich um einen gigantischen, schwarzen GMC Sierra Denali 3500HD mit Zwillingsreifen an der Hinterachse. Fortan wird dieses Fahrzeug aber nur noch bei seinem liebevollen Spitznamen *Lucky 13* benannt werden.



Das 13 millionste Automobil dieses General Motors Werks seit 1947 steht kurz vor dem Verlassen des Fließbandes.

Kurioserweise ist dieser Name mehr als passend, denn der freudestrahlende neue Besitzer dieses Trucks, James Stubbing, ist nicht nur leidenschaftlicher Black-Jack Spieler, sondern hat zuvor bereits zwölf Trucks aus dieser Fabrik gekauft, was diesen zu seiner persönlichen Nummer 13 macht. „Ich habe erst vor einer Woche von der Werksleitung Bescheid bekommen, dass mein Truck der 13 millionste ist und ich war echt baff.“ erzählt er mir während der Feierlichkeiten im Werk. „Das ist wirklich etwas ganz Besonderes.“

Auch der amtierende Bürgermeister Dayne Walling wird in seiner Grußrede, die er vor dem tiefschwarzen Truck, welcher gerade das Werkstor verließ, hält, nicht müde zu betonen, wie besonders dieser Tag für das Werk und die Stadt Flint ist. „Es besteht kein Zweifel, dass General Motors einer der führenden Konzerne des 21sten Jahrhunderts sein wird. Und es besteht auch kein Zweifel, dass General Motors eine führende Rolle in Flint spielen wird.“



Die Stubbings sind die neuen, stolzen Besitzer dieses GMC Sierra Denali 3500HD.

Zwar ist die Auftragslage für Pick-up Truck derzeit so gut wie nie und es wird über die Installation einer dritten Schicht und somit das Einstellen von Kolleginnen und Kollegen nachgedacht, doch im Hinblick auf die Gesamtsituation begleitet ein bitterer Beigeschmack diese Worte. Dafür sorgt nicht nur die marode Infrastruktur des Werks die ihren stumpfen Rost im spätherbstlichen Sonnenlicht als Kulisse stellt, sondern auch die Arbeiterinnen und Arbeiter selbst. Von ihnen glaubt niemand mehr an einen großen wirtschaftlichen Aufschwung.

„Selbst wenn wir hier eine dritte Schicht bekommen und meinetwegen 300 neue Kollegen in diesem Werk einstellen, so ist die Ironie, dass das alles Leute sein würden, die gerade durch die Werksschließung bei Pontiac ihren Job verloren haben.“ verrät mir der Kollege Bob Hooks. „Bei Pontiac sind vor kurzem 2.000 Leute entlassen worden. Unterm Strich würde also ein Minus von 1.700 bleiben.“

Auch Senator John Gleasons Rede hört sich in einer Stadt, in welcher Polizistinnen und Polizisten trotz höchster Mordrate in den USA alleine auf Streife gehen müssen, wie ein Griff zum letzten Strohalm an. „Die Erfolge der Vergangenheit zeigen, dass es mit Flint wieder bergauf gehen wird.“ Eine Phrase, auf dessen Überprüfung es die über 120.000 Menschen welche in den letzten Jahren die Stadt verlassen haben, nicht ankommen lassen wollten.



Nur wenige Kolleginnen und Kollegen haben für die Feierlichkeiten Pause bekommen. Das rot der T-Shirts soll übrigens keine politische Äußerung sein, sondern an gefallen Soldaten erinnern, wie Dana Rouse von der UAW am Beginn seiner Rede klarstellt.

Ebenso ist in den Gesichtern der bei diesem Fest wenig präsenten Arbeiterinnen und Arbeitern große Skepsis zu lesen. Gut erinnern sie sich an die vielen Kündigungen in der jungen Vergangenheit. „Denen wurde auf die Schulter getippt, dann wurden sie ins Büro gebeten und am nächsten Tag waren sie schon nicht mehr da. So schnell ging das.“ erinnert sich Bob Hooks.

„Denen wurde auf die Schulter getippt, dann wurden sie ins Büro gebeten und am nächsten Tag waren sie schon nicht mehr da. So schnell ging das.“ erinnert sich Bob Hooks.

Und was tut die Gewerkschaft? United Auto Workers (UAW) ist mit circa 390.000 aktiven Mitgliedern die größte Gewerkschaft der USA und blickt auf eine kämpferische Geschichte zurück. Und mit dem großen Streik von 1936 in Flint haben sie ein Stück amerikanische Arbeitergeschichte geschrieben.



Ein Chevrolet in US-Flaggen-Lackierung. Ein Projekt der Auszubildenden des Werkes.

Doch diese Tage sind lange vorbei. Heute scheint es für die Gewerkschaftsbosse nur noch Standortnationalismus zu gehen. So präsentierte der zuständige Gewerkschaftschef Dana Rouse auch

gleich einen weiteren Truck mit Speziallackierung in Stile einer amerikanischen Flagge und mit der gewerkschaftlichen Botschaft, dass man Freunde nicht Toyota fahren lasse. Und auf dem Parkplatz des gegenüber des Werkes liegenden UAW-Büros ist das abstellen von ausländischen Autos sogar verboten.

„Entscheidend ist die Zusammenarbeit von uns mit dem GM-Management.“ erklärt mir Dana Rouse. „Alles andere ist für uns nicht wichtig.“ Dabei scheint sein Tellerrand wirklich eng zu sein, denn auf meine Frage was er den Kolleginnen und Kollegen von der IG Metall rate schaut er mich verwirrt an und erkundigt sich wer oder was denn die IG Metall sei.

Die meisten Einschränkungen, wie die Verlängerung der Arbeitszeiten, die Kürzung von Pausen, die ersatzlose Streichung von geleisteten Überstunden oder die Schließung der Werkskantine, versucht er positiv, fast schon als Verbesserung zu verkaufen.



Die Verschmelzung zwischen UAW und GM scheint Praxis zu sein.

Dieses scheinen nur jene anders zu sehen, die wie Bob Hooks unter diesen Bedingungen arbeiten müssen und nicht zum offiziellen Fest eingeladen wurden. „Ich arbeite seit 32 Jahren in dieser Fabrik. Heute müssen wir unsere Ärmel weiter hochkrepeln als jemals zuvor. Aber was bleibt uns schon übrig?“