

JÖRG NOWAK

MASSENSTREIKS IN DER GLOBALEN KRISE

**BRASILIEN UND INDIEN: WIDERSTAND GEGEN UNZUMUTBARE ARBEITS-
BEDINGUNGEN WÄCHST – GLEICHZEITIG NIMMT DIE REPRESSION ZU**

Auf die sinkenden Wachstumsraten nach der globalen Krise ab 2008 folgten in allen BRICS-Staaten große Streikwellen, die jedoch nur im Fall von China und Südafrika größere internationale Aufmerksamkeit erhalten haben. Ab dem Jahr 2011 häuften sich auch in Indien und Brasilien Massenstreiks – in beiden Ländern vor allem in jeweils einer Branche: In Indien war dies die Automobilindustrie, in Brasilien die Bauindustrie. Die oft gewaltsam verlaufenden Konflikte rührten daher, dass trotz zeitweiser hoher Wachstumsraten die Arbeitsbedingungen sehr belastend sind und die Löhne niedrig blieben. Es waren vor allem die schlechter bezahlten ArbeiterInnen, von denen die Initiative zu den Streiks ausging. Die Reaktionen der nationalen Regierungen zeigen, dass sich mit dem Aufstieg der BRICS-Staaten auch die sozialen Widersprüche in diesen Ländern verschärfen.

Die Arbeitskämpfe der letzten Jahre in Brasilien und Indien ähneln sich in mehrfacher Hinsicht: Zunächst handelt es sich hierbei häufig um von der Basis organisierte, illegale Streiks, bei denen die schlechter bezahlten ArbeiterInnen eine treibende Kraft waren. Zudem gab es in beiden Ländern heftige Repressionen gegen Streikende: In Brasilien wurde mehrfach die Nationalgarde auf Großbaustellen eingesetzt, in Indien saßen bis zum März 2015 147 ehemalige Beschäftigte des größten Autoherstellers Maruti Suzuki seit mehr als zwei Jahren ohne Verurteilung im Gefängnis.¹ Eine weitere Gemeinsamkeit ist, dass es sich bei beiden Branchen um männerdominierte Sektoren handelt. Große Unterschiede bestehen dagegen in den Organisationsformen: Die indischen FabrikarbeiterInnen organisieren sich überwiegend in Gewerkschaften. Besonders im Industriegürtel um New Delhi sind Besetzungen als Aktionsform inzwischen sehr verbreitet. In Brasilien verhandeln zwar Gewerkschaften über die Arbeitsbedingungen, die Streiks im Bausektor werden aber meist von den Beschäftigten selbst organisiert. Da Bauarbeiter in Brasilien in der Regel Wanderarbeiter sind, finden sie keine festen Organisationsformen jenseits der Gewerkschaften. Die Rotation der Arbeiter befördert aber eine schnelle Ausbreitung von Streiks im ganzen Land, da sich mit der Wanderarbeit ein weit gespanntes Netz von Kontakten etabliert hat.²

MASSENSTREIKS AUF BAUSTELLEN IN BRASILIEN

Den Hintergrund für die Massenstreiks auf brasilianischen Baustellen bildet das Programa de Aceleração do Cres-

cimento, kurz PAC genannt. In der ersten Phase dieses Wachstumsbeschleunigungsprogramms zur Industrialisierung (PAC 1) von 2007 bis 2010 wurden 150 Milliarden Euro investiert, davon gut die Hälfte in die Energieversorgung. Das Folgeprogramm (PAC 2) war mit einem Volumen von 500 Milliarden Euro gleich dreimal so hoch angesetzt. Finanziert wird der größte Teil der beiden PAC-Programme durch staatliche Betriebe wie den Erdölkonzern Petrobras und die brasilianische Entwicklungsbank BNDES. Mit dem Bau großer Wasserkraftwerke in den Amazonasgebieten soll die Stromversorgung sichergestellt werden. Darüber hinaus wird mit PAC auch die Verkehrsinfrastruktur gefördert: der Bau von Straßen, Eisenbahnlinien und die Schiffbarmachung von Flüssen. Ein weiteres Ziel von PAC ist die Industrialisierung durch den Bau von Raffinerien, Stahlwerken und petrochemischen Komplexen in Küstennähe. Dies betrifft vor allem Bundesstaaten wie Ceará und Pernambuco im Nordosten des Landes.

Zwischen 2004 und 2012 wuchs der Bausektor in Brasilien jedes Jahr um durchschnittlich fünf Prozent, am stärksten mit 11,6 Prozent im Jahr 2010; der Anteil des Bausektors an den produktiven Investitionen stieg von 36,3 Prozent im Jahr 2008 auf 43,8 Prozent im Jahr 2012.³ Im Jahr 2011 arbeiteten 7,8 Millionen Menschen auf dem Bau, das sind 8,4 Prozent aller Beschäftigten. Zwischen 1998 und 2008 nahm die Zahl der Bauarbeiter um 200.000 zu, was eine Steigerung von 26 Prozent bedeutet.⁴ Zwischen 2008 und 2011 stieg die Zahl der Beschäftigten im Bausektor noch einmal um 52 Prozent.

Allein im Jahr 2011 entstanden 177.000 neue Stellen – fast so viele wie zwischen 1998 und 2008.⁵ Diese enorme Steigerung der Beschäftigtenzahlen innerhalb kurzer Zeit sowie die in der Regel unzumutbaren Arbeitsbedingungen auf den Baustellen führten dann im Jahr 2011 zu einer Explosion von Konflikten.

DIE STREIKWELLE VON 2011 UND 2012

Die Streikwelle im Bausektor begann im Februar 2011 im nordöstlichen Bundesstaat Bahia auf mehreren kleineren Baustellen. An ihr beteiligten sich etwa 80.000 Arbeiter. Mitte März 2011 wurde auch eine Baustelle in Pecém bei Fortaleza (Ceará) von ihr erfasst. Hier hat der spanische Baukonzern Endesa, der größte private Energieversorger in Lateinamerika, mit Mitteln aus dem PAC-Programm eines der größten Wärmekraftwerke der Welt errichten lassen. Während des selbstorganisierten Streiks zerstörten die Arbeiter einen Teil ihrer Unterkünfte, die sie als menschenunwürdig empfanden. Später wurde der Streik von der zuständigen Gewerkschaft zu Verhandlungen genutzt.⁶ Dieses Muster wiederholte sich dann bei weiteren im Rahmen von PAC geförderten Bauprojekten.

Die Zerstörung von Teilen der Infrastruktur durch Brandstiftung gehört in Brasilien seit Jahrzehnten zum festen Protestrepertoire auf Baustellen. Bei der Streikwelle in den 2010er Jahren war jedoch neu, dass sich die Streiks in Windeseile auf ganz Brasilien ausdehnten. Dies wurde vor allem durch Mobiltelefone ermöglicht, ab 2012 zunehmend auch durch Facebook. So sprang der Streik in Pecém nach zwei Tagen auf die 3.800 Kilometer entfernte Baustelle in Jirau im Bundesstaat Rondônia im Amazonasgebiet über, wo 20.000 Arbeiter ein Wasserwerk errichteten. In Jirau waren die Zerstörungen der Infrastruktur besonders umfangreich, die Streikenden zündeten Omnibusse und Unterkünfte an und blockierten Straßen. Daraufhin setzte die Bundesregierung die 2004 von Präsident Lula gegründete Nationalgarde (Força Nacional), die dem brasilianischen Justizministerium untersteht, zur Unterdrückung des Streiks ein.

Kurz darauf traten auch 10.000 Arbeiter auf einer Baustelle in Santo Antonio in den Streik, die sich in derselben Region wie Jirau befindet und wo ebenfalls ein Wasserkraftwerk gebaut wird. Einige Tage später streikten etwa 35.000 Arbeiter auf zwei nebeneinander liegenden Großbaustellen in Suape im Bundesstaat Pernambuco, wo eine Raffinerie beziehungsweise ein petrochemischer Komplex entsteht. Damit kehrte die Streikwelle zurück an die Atlantikküste. Auch in Suape kam es zum Einsatz der Nationalgarde. Die Streiks dauerten im Durchschnitt zwischen zehn und 14 Tagen, in Jirau hielten die Unruhen sogar vom 15. März bis zum 11. April 2011 an. Da viele Unterkünfte verbrannt waren, gingen außerdem einige Tausend Arbeiter in Jirau zurück in ihre Heimatregionen.

Insgesamt streikten in Brasilien allein im Februar und März 2011 um die 180.000 Bauarbeiter, im gesamten Jahr 2011 waren es 580.000, im Jahr 2012 um die 500.000. Neben höheren Löhnen forderten sie an fast allen Orten bessere Urlaubsregelungen, Transportmittel und Unterkünfte sowie besseres Essen. In Jirau, wo einige Arbeiter an Malaria gestorben waren, beklagten sie darüber hinaus die mangelhafte medizinische Versorgung. Die für die Großbaustellen zuständigen Gewerkschaften konnten in der Regel Lohn erhöhungen zwischen neun und 13 Prozent aushandeln, bei einer Inflationsrate von 6,5 Prozent. Allerdings ist die Infla-

tionsrate in den Gegenden, wo sich die isolierten Baustellen befinden oder befanden, in der Regel höher als im Bundesdurchschnitt.

Im Laufe des Jahres 2011 wurde auf den meisten Großbaustellen wieder gestreikt, da die im Frühjahr getroffenen Lohn- und Urlaubsvereinbarungen von den Unternehmen nicht eingehalten wurden. In Suape kam es im Juli und August 2012 zu einem erneuten Aufstand, in dessen Verlauf das Management und GewerkschaftsvertreterInnen mit Steinen angegriffen und vertrieben wurden. Die größte Einzelbaustelle in Brasilien wird von einem Konsortium des Staatskonzerns Norte Energia betrieben. Dieses hatte erst im Laufe des Jahres 2011 damit begonnen, den Belo-Monte-Staudamm im Bundesstaat Pará zu errichten. Auch diese Baustelle liegt wie Jirau isoliert im Amazonasgebiet. Hier tobten ähnliche Auseinandersetzungen wie zuvor auf den anderen Baustellen. Wegen der miserablen Qualität des Essens kam es zu zahlreichen Vergiftungen, die Urlaubsregelungen waren noch restriktiver als auf anderen Baustellen: Statt alle drei gab es nur alle sechs Monate neun Tage Urlaub. Die ersten größeren Streiks im April und Mai 2012 wurden gerichtlich verboten, woraufhin sich im November 2012 die Proteste vom August wiederholten: Die Arbeiter setzten die Infrastruktur in Brand und verjagten Gewerkschaftsfunktionäre und Bosse mit Gewalt.

In Belo Monte kam hinzu, dass die streikenden Arbeiter Unterstützung durch die dort seit mehr als 20 Jahren aktiven Bewegungen gegen den Staudamm erhielten, etwa durch den Movimento Xingu Vivo para Sempre und den Movimento dos Atingidos por Barragens. Inzwischen wurden die Urlaubsregelungen in Belo Monte verändert, und die Infrastruktur hat sich erheblich verbessert. In Belo Monte wurden – unter Verweis auf wiederholte Besetzungen der Baustelle durch Indigene – per Sonderdekret der Präsidentin Dilma Rousseff 500 Beamte der Nationalgarde permanent stationiert. Die Nationalgarde war schon zuvor zur Niederschlagung von Streiks eingesetzt worden.

DIE AKTUELLE LAGE

Die Mobilisierungen im Bausektor dauerten auch in den Folgejahren an. 2013 und 2014 kam es zum Beispiel auf der Großbaustelle Comperj bei Rio de Janeiro und einer Baustelle in Pecém, wo der koreanische Konzerns POSCO ein Stahlwerk errichten lässt, zu größeren Konflikten. Mit der beeindruckenden Zahl von Streikenden auf den Baustellen überall im Land hat ein neues Subjekt unübersehbar die Bühne der Arbeitskämpfe in Brasilien betreten. Während sie zumindest im Südosten inzwischen relativ gut verdienen, erhalten Bauarbeiter in der übergroßen Mehrheit lediglich umgerechnet 300 bis 600 Euro im Monat (der Mindestlohn liegt bei etwa 300 Euro). Die Baubranche ist jedoch für viele Arbeiter, die vom Land kommen, der erste Anlaufpunkt in der Stadt oder in Stadtnähe, um eine Anstellung zu finden.

Dass die Kämpfe der Bauarbeiter im Zentrum des Streikgeschehens der letzten Jahre standen, ist auch symptomatisch für die Grenzen der sozialen Mobilität in Brasilien: Zwar konnten einige gut verdienende Arbeiter in den letzten 15 Jahren in die Mittelschicht aufsteigen. Auch die extreme Armut ging stark zurück. Trotzdem sind die Aufstiegsmöglichkeiten für die meisten ArbeiterInnen nach wie vor sehr begrenzt. 70 Prozent der brasilianischen Bevölkerung verdienen nach wie vor nicht mehr als maximal 600 Euro im Monat. Bei den Straßendemonstrationen im Sommer 2013 stellten

diese 70 Prozent indes nur schätzungsweise 15 Prozent der Demonstrierenden.⁷

Die Bundesregierung spielt eine Schlüsselrolle in den Streiks, da diese vor allem Bauprojekte betreffen, die mit öffentlichen Mitteln finanziert werden. Im Wahlkampf im Jahr 2014 waren der Staudamm in Belo Monte und die Industrieprojekte in Pecém bei Fortaleza zentrale Referenzpunkte für Dilma Rousseff. So absolvierte die Präsidentin mehrere medienwirksame Auftritte vor Bauarbeitern. Umgesetzt werden die Bauprojekte aber von großen privaten Konzernen wie Camargo Correa, Odebrecht und Andrade Gutierrez, die mit erheblichen Summen die Wahlkampagnen aller großen Parteien sponsern. So sorgt die Bundesregierung zwar nicht für die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften auf den Baustellen, schickt aber ausreichend Sicherheitskräfte im Fall von Streiks und Arbeiteraufständen.

Die großen Gewerkschaften spielen auf den PAC-Baustellen eine zwiespältige Rolle. Es ist kein Zufall, dass es immer wieder zu Streikaktionen und Protesten kommt, die sich auch gegen die Gewerkschaften richten, sei es gegen die linken, die Teil des Dachverbands CUT (Central Única dos Trabalhadores) sind, sei es gegen Mitglieder des rechten Pendantes Força Sindical. Auf den meisten dieser Baustellen sind Gewerkschaften des Dachverbandes Força Sindical formale Repräsentanten der Arbeiter. Besonders auf der Großbaustelle in Belo Monte wird die Gewerkschaft Sinta-pav-PA als Vertretung des Managements wahrgenommen. Hier kam es dann auch zum Dauerkonflikt mit zwei kleineren Gewerkschaften, die Bauarbeiter in anderen Bereichen organisieren, aber als einzige während der Streiks auf dem Baugelände präsent waren und sich um die Infrastruktur wie Flugblätter und Lautsprecherwagen, aber auch AnwältInnen gekümmert haben. Die Kritik der CUT an den andauernden Verletzungen des Arbeitsrechts in Belo Monte durch die Nationalgarde blieb sehr verhalten. Die CUT argumentiert häufig damit, dass sie in Belo Monte «nicht zuständig» sei, da sie die Arbeiter dort nicht vertrete.

STREIKS IN INDIENS AUTOMOBILFABRIKEN

Streiks in Indiens Autofabriken haben seit 2005 einen Aufschwung erlebt. Die Branche weist ein enormes Wachstum auf: Zwischen 2001 und 2012 hat sich die Zahl der in Indien produzierten Autos vervierfacht, von 1,3 auf 4,1 Millionen. Zugleich hat sich die Struktur der Arbeiterschaft stark verändert: Während in den 1990er Jahren in den Hauptwerken fast alle ArbeiterInnen festangestellt waren, stieg in den letzten 15 Jahren der Anteil an LeiharbeiterInnen, deren Lohn zwischen 20 und 50 Prozent des Lohns der Kernbelegschaft beträgt. Daher ging seit dem Jahr 2000 auch der Durchschnittslohn in der Branche zurück, bis 2011 sank er etwa um 20 Prozent.

Im Jahr 2005 haben LeiharbeiterInnen zum ersten Mal eine große Rolle im Streik bei Honda in Manesar südlich von New Delhi gespielt. Der Streik war auch deswegen ein Einschnitt, weil die Polizei damals eine Arbeiterdemonstration angriff und mehr als 800 TeilnehmerInnen verletzte. Zudem erhielt nur die Kernbelegschaft Lohnerhöhungen, ein erneuter Streik der LeiharbeiterInnen im Jahr 2006 wurde von der Gewerkschaft der Festangestellten ignoriert.⁸ Jedoch gelang es den Arbeitern des größten indischen Autoherstellers Maruti Suzuki in den Jahren 2011 und 2012, diese Spaltung zumindest ansatzweise aufzuheben.⁹ Maruti Suzuki hält in Indien in Bezug auf den Verkauf von PKW einen Marktanteil

von 40 Prozent. Der frühere Staatskonzern wurde im Jahr 2007 vom japanischen Konzern Suzuki übernommen. Maruti Suzuki erwirtschaftet 25 Prozent des Umsatzes der Mutterfirma Suzuki. Neben dem Stammwerk in Gurgaon südlich von New Delhi hat Maruti im Jahr 2007 eine zweite Fabrik in der «Industrial Model Town Manesar», einem neuen Industriegebiet, eröffnet. Dort waren nur 25 Prozent der 4.000 Arbeiter Festangestellte, und die Löhne waren niedriger als im Stammwerk. Der größte Teil der Belegschaft bestand aus 2.300 Leiharbeitern von etwa 60 Verleihbetrieben. Die Leiharbeiter wurden für jeweils sechs Monate eingestellt, mussten dann sechs Monate pausieren, um dann eventuell wieder einen neuen Vertrag zu erhalten. Aufgrund der hohen Arbeitsgeschwindigkeit, zu kurzen Pausen und der Schikanen der Vorarbeiter wollten die Arbeiter im zweiten Werk in Manesar eine eigene Gewerkschaft gründen. Das Management wollte ihnen jedoch den Eintritt in eine dem Management nahestehende Gewerkschaft aus dem alten Werk nahelegen. Dieser Konflikt mündete in einer spontan organisierten, etwa zweiwöchigen Besetzung des Werks im Juni 2011. Da die versprochene Anerkennung der Gewerkschaft nicht vorankam und die Werksleitung 1.000 Leiharbeiter ausgesperrt hatte, kam es im Oktober 2011 zu einer zweiten Besetzung des Werks, wieder für zwei Wochen. Dieses Mal wurden jedoch drei weitere Suzuki-Werke in der unmittelbaren Nachbarschaft für zwei Wochen besetzt, und die Beschäftigten von etwa 20 Zuliefererbetrieben traten für zwei Tage in einen Solidaritätsstreik. Bei beiden Besetzungen agierten Leiharbeiter und Kernbelegschaft gemeinsam, was bei einem Streik dieser Größenordnung ein Novum darstellte.

Die Anerkennung der Gewerkschaft Maruti Suzuki Workers Union (MSWU) erfolgte schließlich im März 2012. Das Management reagierte jedoch nicht auf deren Forderungen und entließ stattdessen im April und Mai 2012 eine Reihe missliebiger Arbeiter. Dies führte schließlich am 18. Juli 2012 zu einem Aufstand in der Fabrik: Ein Manager starb in den Flammen, weitere 50 leitende Angestellte wurden ins Krankenhaus eingeliefert. Nach dem Aufstand blieb die Fabrik für einen Monat geschlossen, 2.300 Arbeitern, darunter 500 Festangestellten, wurde gekündigt. Seit August 2012 sitzen 144 an dem Aufstand beteiligte Arbeiter und Gewerkschafter in Haft. Ihnen wird Mord vorgeworfen, allerdings hat es bis heute keinen Gerichtsprozess und keine Verurteilung gegeben. Seitdem sind auch in der Fabrik von Maruti in Manesar mehrere Hundert Polizisten permanent stationiert – ein Trend, der in den neuen Industriestaaten Schule zu machen scheint. Die Gewerkschaft MSWU hat ihre Aktivitäten nach der Verhaftung ihrer Führung fortgesetzt. Sie ist eine unabhängige Betriebsgewerkschaft, die mit anderen Gewerkschaften und sozialen Bewegungen kooperiert. Zu Beginn arbeitete die MSWU noch mit dem etablierten Gewerkschaftsbund AITUC (All-India Trade Union Congress) zusammen, bis sie den Eindruck gewann, dass AITUC zu viele Kompromisse hinter verschlossenen Türen aushandelt. Bei den Gewerkschaftswahlen im Jahr 2014 hat die MSWU in beiden Maruti-Fabriken die Mehrzahl der Sitze im Betriebsrat gewonnen, im Werk in Manesar waren es elf von zwölf Sitzen.

PATTSITUATION IN INDIENS AUTOINDUSTRIE

Der Aufstand bei Maruti hat wegen der Bedeutung des Konzerns die größte Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit bekommen. Allerdings war es bereits in früheren Jahren zu Tötungen von Managern durch ArbeiterInnen – so beim ita-

lienischen Autozulieferer Graziano im Jahr 2008, ebenfalls in der Nähe von New Delhi. Auch nach der Polizeirepression gegen die Maruti-Arbeiter blieb es unruhig in Indiens Industriegebieten. Im Sommer 2013 fand beim zweitgrößten Motorradhersteller Bajaj Motors in Pune ein 50-tägiger Streik statt, bei Toyota Kirloskar wurde im März und April 2014 für einen Monat gestreikt. Bei dem Autozulieferer Napino Auto Electronics haben ArbeiterInnen im April 2014 gleich drei Werke zeitgleich neun Tage lang besetzt, ebenso bei Shiram Pistons & Rings im Mai 2014. Nach Erstürmung der Fabriken durch die Polizei wurden viele Aufständische verhaftet. Beide Firmen versorgen auch deutsche Konzerne wie VW, Audi, Daimler-Benz und das Ford-Werk in Köln mit Autoteilen.

Auch wenn bei den Streiks und Besetzungen zum Teil Lohnerhöhungen erreicht werden können, ist die Situation in Indiens Autoindustrie insgesamt durch eine Art Pattsituation gekennzeichnet: Die ArbeiterInnen können nur kleine Verbesserungen durchsetzen und sind regelmäßig mit Kündigungen und Verhaftungen konfrontiert. Das Kapital dagegen kann nicht störungsfrei produzieren. Wie in Brasilien sind in der Autoindustrie die schlechter bezahlten ArbeiterInnen die treibende Kraft bei den Massenstreiks. Es kam in Indien bislang jedoch noch nicht zu landesweiten Streikwellen; in einigen Industrieregionen, besonders im Süden und Osten von Greater New Delhi, kann allerdings von einer permanenten Unruhe und Mobilisierung gesprochen werden. Inzwischen sind in einigen Industrieregionen sogenannte Workers Centres entstanden, in denen sich streikende Belegschaften koordinieren und gemeinsam mobilisieren können. Allmählich wird die lange dominierende Tendenz überwunden, dass jede Belegschaft für sich kämpft und die Gewerkschaften entlang der Zugehörigkeit zu parteigebundenen Gewerkschaftsverbänden miteinander konkurrieren.

AUFBRUCH, ABER NOCH KEINE ETAPPENSIEGE

Die Massenstreiks der letzten Jahre in Brasilien und Indien bilden einen international bisher wenig beachteten Teil der Revolten im Nachgang der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise. Die Investitionen in die neuen Wachstumsbranchen erfolgen mit der Erwartung der Unternehmen, dass niedrige Lohnniveaus beibehalten werden können. Die Arbeitenden hingegen verbinden mit hochtechnologischer Produktion die Erwartung, an den Profiten stärker beteiligt zu werden. Auch wenn in Brasilien wie in Indien die Durchschnittslöhne seit einigen Jahren steigen, sorgt die ungleiche Entwicklung weiter für Unzufriedenheit unter den ArbeiterInnen. Im indischen Automobilsektor sind die Reallöhne in den letzten 15 Jahren sogar gesunken, da immer mehr LeiharbeiterInnen eingesetzt werden. Dort sind die ArbeiterInnen auch stärker politisiert als auf den Großbaustellen in Brasilien. Im städtischen Umfeld der Autofabriken gibt es mehr Interaktion mit radikalen Studierenden und Beschäftigten aus anderen Branchen – die Großbaustellen sind dagegen räumlich in der Regel recht isoliert. Dies macht es für linke Gruppen schwierig, die ArbeiterInnen zu erreichen. Dagegen hat der Kontakt mit verschiedenen maoistischen und bolschewistischen Organisationen für die Entwicklung des Widerstands in der indischen Autoindustrie durchaus eine Rolle gespielt.

In Indien gab es eine vergleichbare Streikwelle zuletzt Ende der 1970er, in Brasilien zuletzt Ende der 1980er Jahre. Mit den militanten Kampfmethoden der Arbeitenden und ihrer massenhaften Mobilisierung geht jedoch auch eine Zunahme der Repression einher. In beiden Ländern wurden Spe-

zialeinsatzkräfte dauerhaft an den Arbeitsplätzen stationiert, und in Brasilien droht die Justiz mittlerweile Gewerkschaften im Fall von Streiks mit hohen Geldstrafen.

Mit dem Antritt neuer Regierungen – der zweiten, stärker an einer Austeritätsstrategie orientierten Regierung von Dilma Rousseff im Januar 2015 in Brasilien und der wirtschaftsfreundlichen Regierung der Bharatiya Janata Party (BJP) in Indien im Sommer 2014 – ist die Hoffnung auf Kompromisse, die den Arbeitenden eine größere Teilhabe ermöglichen würden, gesunken. Daher ist auch mit neuen Konflikten zu rechnen. In Brasilien meldeten sich kurz nach Antritt der neuen Regierung am 1. Januar 2015 bereits die ArbeiterInnen bei VW do Brasil zurück, die im Zentrum der historischen Streiks 1978/79 gestanden hatten: Durch einen elftägigen Streik und eine eintägige Blockade zentraler Verkehrswege konnten sie 3.000 geplante Entlassungen verhindern. Bei General Motors in Brasilien wurden im Februar 2015 ebenfalls mehrere Hundert geplante Entlassungen aufgrund eines Streiks wieder rückgängig gemacht.

Jörg Nowak, Politikwissenschaftler und Post-Doc-Fellow der Universität Kassel, forscht zu Massenstreiks in Indien und Brasilien. Veröffentlichungen: Politische Streiks im Europa der Krise (2012, hrsg. mit Alexander Gallas und Florian Wilde); Strikes and Workers' Movements in the 21st Century (2015, hrsg. mit Madhumita Dutta und Immanuel Ness).

1 Inzwischen wurden 77 Inhaftierte wieder freigelassen. **2** Die Informationen über die Streiks beruhen auf Medienberichten und – soweit nicht anders ausgewiesen – auf 60 Interviews, die ich in Indien zwischen Oktober 2013 und Januar 2014 geführt habe, sowie auf zwischen Juli und Oktober 2014 in Brasilien geführten Interviews. **3** Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos: Estudo Setorial da Construção 2012, Estudos pesquisa Nr. 65, Mai 2013, São Paulo 2013. **4** Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos: Cresce a Ocupação na Construção Civil, Boletim Trabalho e Construção, Nr. 1, September 2009, São Paulo 2009. **5** Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos: Estudo Setorial, S. 32. **6** Welche Gewerkschaft für welchen Sektor zuständig ist und das Recht hat, dort alle Beschäftigten zu vertreten, wird in Brasilien in Wahlen bestimmt. Per Gesetz werden bestimmte Sektoren definiert, zum Beispiel die Subsektoren Tiefbau, Leichtbau und spezialisierte Dienstleistungen auf dem Bau, für die es jeweils gesonderte Wahlen gibt. Nach dem bereits in den 1940er Jahren etablierten System der industriellen Beziehungen zahlen alle Beschäftigte in einem Sektor Mitgliedsbeiträge an diese Gewerkschaft (und an die Arbeitgeberverbände). Zusätzlich können ArbeiterInnen auch freiwillig Mitglied einer Gewerkschaft (*socios voluntarios*) werden. Dies ermöglicht im Prinzip einer Gewerkschaft in Brasilien, auch ohne aktive Mitglieder tätig zu sein, solange sie die Gewerkschaftswahlen in einem Sektor gewinnt. **7** Estaque, Elisio: *Rebeliões de classe média? Precariedade e movimentos sociais em Portugal e no Brasil* (2011–2013), in: *Revista Crítica de Ciências Sociais* 103, Mai 2014, S. 53–80. **8** Vgl. hierzu Wildcat: Gurgaon, Indien: Neue Stadt, neues Glück, neue Kämpfe?, Beilage zu *Wildcat* 82, 2008. Aufgrund der indischen Arbeitsgesetze dürfen Angehörige der Kernbelegschaft und LeiharbeiterInnen nicht in derselben Gewerkschaft Mitglied sein. **9** Beim Autohersteller Maruti Suzuki arbeiten nur Männer.

IMPRESSUM

STANDPUNKTE wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung und erscheint unregelmäßig V. i. S. d. P.: Henning Heine
Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · www.rosalux.de
ISSN 1867-3163 (Print), ISSN 1867-3171 (Internet)
Redaktionsschluss: März 2015
Lektorat: TEXT-ARBEIT, Berlin
Satz/Herstellung: MediaService GmbH Druck und Kommunikation
Gedruckt auf Circleoffset Premium White, 100% Recycling