

Arbeiten im Londoner Untergrund (U-Bahn), Ende Juni 2020

Der englischsprachige Originalartikel ist zu lesen unter:

<https://letsgetrooted.wordpress.com/2020/07/07/lockdown-interviews-london-underground-worker/>

Wir haben einen bei der Londoner Metro arbeitenden Freund über die Situation auf der Arbeit während des Covid 19 – Lockdowns interviewt. Er ist auch Repräsentant (Vertrauensmann) der Gewerkschaft RMT (Rail, Maritime and Transport). Das Interview zeigt, dass kürzere Arbeitszeiten während des Lockdowns zumindest teilweise von den Arbeitern selbst erzwungen wurden. Wir können darüber hinaus sehen, dass die RMT eine gewerkschaftliche Basisstruktur für die Arbeiter bietet, aber ebenso als Ko-Management in das Transportnetz des Öffentlichen Nahverkehrs eingebunden ist.

Was passierte, als die Covid 19 – Pandemie in das öffentliche Bewusstsein eindrang? Wie sprachen deine Kollegen darüber? Was tat das Management hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit? Waren deine Kollegen zufrieden damit?

Am Anfang März wurde der Ehemann einer Fahrerin von uns positiv getestet. Wir fragten das Management, was es zu tun gedenke; die Antwort war lediglich: „Bis sie nicht selber positiv getestet ist, tun wir gar nichts!“. Darüber entwickelte sich ein Konflikt. Alle Gewerkschaftsrepräsentanten forderten seit Januar, als die Pandemie in China startete, persönliche Schutzausrüstungen und Gesundheits- und Sicherheitspläne vom Management.

War das in erster Linie eine Initiative der Gewerkschaftsvertreter oder auch der Arbeiter selbst?

Die Angestellten waren beunruhigt. Zunächst begannen sie wie gewöhnlich, die Repräsentanten aufzufordern, sich zu kümmern. Das Management brauchte bis Mitte Mai, um eine regelmäßige Versorgung mit Masken und Desinfektionsmittel usw. sicherzustellen.

Griff das Management in den Arbeitsprozess ein?

Das änderte sich tatsächlich, vor allem aufgrund des mangels an Personal. Zwischen 25 und 30% des Personals blieb der Arbeit aufgrund von typischen Symptomen fern. Die Passagierzahlen sanken um 95%, so dass sich die meisten Arbeiter fragten, was das alles soll. Je mehr Zeit ich auf der Arbeit verbringe, desto gefährlicher ist es für mich. Arbeiter verkürzten ihre Schichten auf vier bis fünf Stunden und gingen dann nach Hause. Fahrer kamen zur Arbeit, arbeiteten für dreieinhalb Stunden und gingen wieder. Sie nahmen keine Pausen, sie waren so wenig in Kontakt mit anderem Personal, wie möglich. In einem normalen Vollzeit- Schichtplan hast du vier Pausen in verschiedenen Stationen, wo du einen Haufen Leute triffst. So etwas ging gar nicht mehr. Das Personal auf den Bahnsteigen mussten seine normalen Aufgaben nicht mehr erfüllen, so wurden etwa die Eingänge zu den Bahnsteigen nicht mehr besetzt. Die Arbeit war leichter, weniger rote Signale und weniger Passagiere. Die Arbeit war weniger stressig und die Arbeitstage kürzer. Die Netzwerkmanager in den verschiedenen Stationen haben unterschiedlich darauf reagiert, dass die Leute früher die Arbeit verlassen haben. Einige Manager waren ansprechbar und zugänglich, andere nicht. Die Fünf-Stunden-Schicht wurde später im ganzen Transportnetz formal übernommen.

Sie konnten den normalen Fahrplan nicht aufrecht erhalten, weil so viele Leute krankgemeldet waren und die verbliebenen Arbeiter ihre Gesundheit nicht riskieren wollten. Sie hatten im März und April nur noch die Hälfte der Züge zur Verfügung. Anfangs versuchten sie noch, den Fahrplan aufrecht zu erhalten. Der Versuch glitt aber ins Chaos ab, da keine Ersatzfahrer an den Übergabepunkten zur Verfügung standen. Das provozierte eine Kettenreaktion, da in dem Fall jemand den Zug zurück ins Depot fahren musste. Vier Tage gab es das pure Chaos. Das führte zu Konflikten zwischen verschiedenen Stationen. Die Arbeiter in dem einen Depot dachten, dass die Arbeiter in dem anderen Depot nicht hart genug arbeiten würden. Manche beschwerten sich bei den Gewerkschaftsvertretern. Von

denen verlangten sie auch Desinfektionshandgel. Die Gewerkschaftsvertreter haben wirklich versucht, in Verhandlungen die Arbeitslast zwischen den Stationen gleichmäßig zu verteilen. Die unterschiedliche Arbeitsbelastung hat allerdings auch mit dem jeweiligen geographischen Standort zu tun.

Gut, so konnten sie den Fahrplan nicht mehr einhalten. Sie riefen einen Notfallfahrplan aus und dann einen „Covid 19“ – Fahrplan. Sie wollten die Züge alle vier Minuten fahren lassen. Das hätte längere Arbeitsschichten und vermehrten Kontakt zwischen den Kollegen bedeutet. Die Fahrer und die Gewerkschaft wies diesen Vorschlag zurück. Das Management schlug der Gewerkschaft vor, dass die Vertreter eine Woche zu Hause bleiben und Vorschläge für Überarbeitungen des Fahrplans erarbeiten könnten. Das Problem war, dass das Management jeden einzelnen der erarbeiteten Korrekturvorschläge zurückgewiesen hat. Sie versuchten, ihren Fahrplan durchzudrücken und wir haben den verweigert. Wir drohten ihnen mit einer Abstimmung, was zur Schlichtungskommission ACAS ging. Das schleppete sich hin. Im Ende blieb es für zwei Monate bei den Fünf Stunden – Schichten.

Galten die auch für die Reinigungskräfte?

Da das Management den Umfang der Reinigungsarbeiten erweitert hatte, wurde die Arbeitszeit dieser Kollegen nicht reduziert. Die von Fremdfirmen beschäftigten Reinigungskräfte bekamen durch den Druck der Gewerkschaft volle Lohnfortzahlung bei Krankheit. Normalerweise haben sie nur den gesetzlichen Anspruch (d.h., vier unbezahlte Tage). Das Argument war Gesundheit und Sicherheit: Wenn Leute nicht den vollen Lohn bekommen, kommen sie krank zur Arbeit.

Was passierte, als der offizielle Lockdown ausgerufen wurde?

Als der Lockdown startete, wurden Kollegen mit gesundheitlichen Risiken, also etwa Diabetes oder ein bestimmtes Lebensalter, bezahlt nach Hause geschickt. Das galt drei Monate. Nun sind die Leute zurück auf der Arbeit. In den letzten zwei, drei Wochen wurden alle angerufen und ihnen versichert, dass es nun wieder sicher auf der Arbeit ist. Keine Ahnung, wie sicher es wirklich für sie ist...

Wie haben deine Kollegen auf die Situation reagiert?

Einige hatten die Attitüde, dass sie in einem nationalen Notstand den Zugbetrieb aufrecht erhalten. Sie seien Schlüssel- Arbeiter! Sie wollten keinen betrieblichen Konflikt. Wir waren just mitten in unserer Lohntarifauseinandersetzung, die dann abgebrochen wurde. Wir wären für höhere Löhne in den Streik gegangen; das Unternehmen aber sagte, dass es seinen Vorschlag zurückziehen würde, wenn wir den nicht akzeptierten und das nächste Angebot aufgrund der Verluste durch Corona schlechter sein würde. Die Entscheidung, die Abstimmung abzubrechen und das Angebot des Unternehmens anzunehmen, wurde oben an der Gewerkschaftsspitze ohne Beteiligung der Arbeiter vor Ort getroffen. Die Tarifkommission, die ein demokratisches Gremium der Gewerkschaft sein soll, setzte die Entscheidung durch, aber sie besteht nur aus 12 Leuten, von denen nur einer bei der Londoner U-Bahn arbeitet. Unmittelbar zu Beginn der Krise veröffentlichte der Generalsekretär der Gewerkschaft eine Mitteilung, dass es sehr wichtig sei, dass nun alle mit der Regierung zusammenarbeiten.

Einige Kollegen waren richtig wütend über die Erpressung und den Lohnabschluss. Zusätzlich, dass es kaum Persönliche Schutzausrüstungen und keine zusätzlichen Waschgelegenheiten für uns gibt. Dass sie in den Kantinen und Warteräumen die geforderte Soziale Distanz ermöglichen, dauerte bis Mai.

Sie brauchten sechs, sieben Wochen, um Stühle aus den Essensräumen zu räumen! Wir mussten sie drängen, es können keine vier Stühle um einen Tisch herumstehen. Fahrer wurden ärgerlich und schrien die Manager an. Zum Beispiel war vor dem Tisch eines Managers, der die Leute zur Arbeit einteilt, eine Plexiglasscheibe montiert. Fahrer riefen: „Warum bekommst du diese Scheibe, während für uns nicht mal Masken da sind??“

Momentan ist die Stimmung schlecht, zum Teil wegen der Erpressung, aber auch weil sie Leute wieder zurück zur Arbeit zwingen, während Manager zu Hause arbeiten können. Diese Manager rufen

Leute zur Arbeit, die sich wegen Asthma zu isolieren versuchen, während die Manager Home Office machen. Das passierte alles so schnell, dass wir als Gewerkschaft kaum hinterherkommen. Wir versuchen, zu widersprechen, aber es braucht zwei Monate, bis du streiken kannst, wegen der ganzen rechtlichen Vorgaben, der Briefwahl usw.

Änderte sich euer Verhältnis zu den Fahrgästen, der Öffentlichkeit, während des Lockdowns?

Ja, da gab es viele Konflikte und auch Angst, speziell nachdem unsere Kollegin Belly Mujinga, die an der Viktoria- Station arbeitete, dort angespuckt, infiziert und später an Corona gestorben war. Das Personal war paranoid, dass sie attackiert werden könnten. Fahrgäste wurden aggressiver, weil nur alle 20 Minuten ein Zug kam und sie weiter zur Arbeit wollten.

Weißt du, wie die Schulschließungen die Kollegen beeinträchtigten?

Da sie als systemrelevant galten, wurde ihnen eine spezielle Schulbetreuung angeboten. Falls du keine Kinderbetreuung organisieren konntest, konntest du Sonderurlaub bekommen.

Wie viele Kollegen wurden insgesamt beurlaubt?

Ungefähr 7 000 von 30 000 Beschäftigten. Alle, die schon vor Corona längerfristig krank waren, wurden beurlaubt. Und viele im Back Office, die spezielle Projekte abgewickelt haben. Und Leute mit erhöhten Gesundheitsrisiken sowie Leute in der Ausbildung, da zur Zeit nur einer in der Fahrerkabine sein kann.

Gibt es bestimmte Änderungen, die das Management gerne nach Ende des Lockdowns beibehalten will?

Während der letzten Woche hat das Management Fahrer aufgefordert, Überstunden zu leisten. Momentan können U-Bahn- Fahrer keine Überstunden machen. Dir stehen zwei freie Tage in der Woche zu und du arbeitest 36 Stunden. Das besagt ein aktueller Tarifvertrag. Sie schlügen uns vor, dass Fahrer zusätzlich an ihren freien Tagen arbeiten sollten. Viele Fahrer sind nachwievor zu Hause und die Bedingung für die staatliche Rettung der (privatisierten) Londoner U-Bahn ist, dass der Fahrplan zu 100% eingehalten wird. So versuchen sie verzweifelt, alle Züge zum Rollen zu bringen. Zusätzlich versuchen sie, mehr Züge auf den Linien einzusetzen, um das Soziale Distanzieren zu erleichtern. Und sie strichen die Nachtzüge und versetzten die nachts arbeitenden Teilzeitkräfte auf Vollzeit- Tagschichten. Eine andere Bedingung des Rettungsschirmes ist, dass sie Geld sparen müssen. Die Streichung der Nachtzüge dient offensichtlich diesem Ziel.

Ab dem 14. Mai haben sie Leute zurück zur Arbeit gedrängt und zur Ableistung der alten Acht-, statt der Fünf Stunden – Schichten gedrängt. Nicht, weil die Regierung zu diesem Zeitpunkt die Soziale Distanzierungsmaßnahmen gelockert hat, sondern aufgrund der Bedingungen des Rettungsschirmes. Das Management meinte, wir sollten wieder voll arbeiten, um mehr Züge einsetzen zu können und somit den Passagieren das Soziale Distanzieren zu erleichtern. Einige Fahrer haben sich aufgrund ihrer Bedenken um Gesundheit und Sicherheit geweigert. Sie fühlen sich nicht sicher, weil Vollzeitarbeit heißt, dass du deine Pausen in überfüllten Räumen in verschiedenen Stationen verbringen musst.

30 – 40 Fahrer haben sich im Mai geweigert, zu den Acht Stunden – Schichten zurückzukehren. Aber das waren zu wenige, so dass das Management ihnen den Lohn kürzen konnte. Die Gewerkschaft ist immer rechtlich gebunden. Sie kann niemanden anweisen, die Arbeit aus allgemeinen Gesundheits- und Sicherheitsgründen zu verweigern. Die Vertrauensleute haben darüber hinaus zu dieser Frage unterschiedliche Einstellungen. Über die Hälfte sagt, es sei ok, wieder zurück zur normalen Arbeit zu kommen. Andere Kollegen sind sauer, aber zur gleichen Zeit wollen sie nicht, dass der Verkehr zum Erliegen kommt – was willst du in solch einer Situation tun?

Das Management benutzt den Rettungsschirm, um den kostenlosen Transport für Kinder zu streichen und für die Fahrgäste die Zuschläge für die Stoßzeiten zu erhöhen. Was werden sie sonst noch tun?

Sie haben zwei neue Regierungslakaien in den TfL- Aufsichtsrat gesetzt (= Transport for London, dem Bürgermeister unterstellte Aufsichtsbehörde für den öffentlichen Transport in London). Sie haben die Bahn ebenfalls unter den Rettungsschirm gestellt, alle privatisierten Eisenbahnen. Von der zweiten Märzwoche an hat die Regierung garantiert, dass die Firmen kein Geld verlieren werden. „Seht zu, dass die Züge laufen, wir werden alle Kosten tragen!“ Die Regierung hatte Angst, dass all die Firmen einfach ihre Lizzenzen zurückgeben würden. Mit dem TfL lassen sie es laufen bis zu dem Zeitpunkt, an dem der TfL Bankrott anmelden muss – so wird es eine News Story. Mit den privaten Firmen war es keine Story. TfL, also das staatliche Management, könnte als ein Desaster dargestellt werden. TfL ist groß und machtvoll, wie ein staatlicher Betrieb und sie wollen das nicht.

Sie haben nicht gesagt, was die anderen Bedingungen des Rettungsschirmes sind, sie haben nur gesagt, dass der TfL Geld einzusparen hat. Leute sind verängstigt und die, die während Corona wegen der Risiken beurlaubt waren, wollen nun zurück zur Arbeit, weil sie jetzt mehr Angst vor dem Verlust ihrer Arbeit als vor dem Risiko haben, zu erkranken. Es sind auch so aus, dass die Passagierzahlen bislang nicht zum Stand vor Corona zurückgekehrt sind.

Generell sprechen die Kollegen über die Situation beim TfL, seltener in einem weiteren sozialen Zusammenhang. Als Angestellte der TfL fühlen sich die Arbeiter ein bisschen von der Rezession abgeschirmt. Die U-Bahn ist in dem Sinne eine Insel, die Leute sprachen nicht über Streiks und haben vielleicht auch nichts von Streiks in anderen Betrieben oder Ländern mitbekommen.

Was wird der nächste Test sein, ob sich die Arbeiter nach dem Lockdown stärker oder schwächer fühlen?

Wir haben eine Liste von einem Dutzend Forderungen zu Gesundheit und Sicherheit und anderen mit Corona verbundenen Angelegenheiten aufgestellt. Wir haben dem Management gesagt, dass wir bei Nichterfüllung eine Abstimmung einleiten werden. Die Forderungen wurden im Rahmen von Branchentreffen über ZOOM erarbeitet. Bislang waren es monatliche Treffen. Normalerweise hat kaum jemand an dieses Treffen in irgendeinem Keller in der Station Kings Cross teilgenommen. Wo vorher vielleicht sechs Leute teilgenommen hatten, waren nun 70 – 80 Leute. Bei all dem großen Engagement wurde ein wöchentliches Treffen vereinbart. Viele Leute, die noch nie bei solchen Treffen gewesen waren, nahmen nun über ZOOM teil. Das war sehr hilfreich zum Informationsaustausch über das ganze Netzwerk. Die Charta mit den Forderungen wurde auch so aus verschiedenen Branchen heraus entwickelt. Sie wurde am 11.Juni überreicht.

Wie wurden die Black Lives Matter Proteste aufgenommen?

Sie waren kein großes Gesprächsthema. Ich weiß, dass bei den Demos ein paar mit RMT- Fahnen dabei waren. Beim TfL arbeitet ein Teil der weißen Arbeiterklasse, der sagt, dass er nicht hinter diesem Slogan steht, weil er die Hautfarbe in den Mittelpunkt stellt. Wir arbeiten ohne Zweifel auch mit Rassisten zusammen, aber sie sind so vorsichtig, das nicht laut zu äußern. Das würde sozial nicht akzeptiert werden.