

Kapital und Arbeiterklasse bei FIAT: Ein Mittelpunkt im internationalen Zyklus

Romano Alquati

Referat auf dem Seminar über die Klassenzusammensetzung
im Zentrum Giovanni Frankovich in Florenz am 30. April / 1. Mai 1967

Dieser Text wurde auf einem Kongress im Zentrum Frankovich vorgetragen und zirkulierte danach anonym in kleiner Auflage; dennoch ist er bekannter, als man annehmen sollte. Ich veröffentliche ihn hiermit noch einmal, weil er viele recht wesentliche Sachen enthält, die auf die vorhergehenden Untersuchungserfahrungen bei FIAT, in den QUADERNI ROSSI und in CLASSE OPERAIA zurückgehen. Im Grunde genommen fügt er dem wenig hinzu: das Neue in dem Text besteht meiner Ansicht nach im Vordringen zum Kern, vor allem im ersten Teil über den FIAT-Zyklus. Er ist einer der seltenen Anlässe, in denen wir einige Bruchstücke unserer Ausarbeitung über das große multinationale Turiner Unternehmen veröffentlichen, das wir nun auch als solches bezeichnen (Der Begriff kam nach Italien mit dem Buch von Sweezy über das Monopolkapital, hatte sich damals aber noch nicht sehr verbreitet).

Das Ungleichgewicht zwischen den beiden Teilen springt ins Auge: einige Abschnitte (am Anfang) sind ziemlich ausgeführt, wenn auch in den Grenzen, die ein Kongress setzt, während die letzteren nur Andeutungen enthalten, nicht viel mehr als Stichworte. Dieser Teil nimmt die entstehende Realität des Multis auf als umfassende Ebene der historischen Entwicklung der kapitalistischen Akkumulation, und mir scheint, dass in ihm das Fehlen einer Analyse der Gesellschaft, der gesellschaftlichen Reproduktion, des Staates und des politischen Systems schwerer wiegt als in dem vorhergehenden.

Wir bewegen uns deshalb zwischen Lohn und Profit, ohne die zentrale Bedeutung der Rente im italienischen kapitalistischen System zu erfassen und damit auch nicht des Finanzkapitals als Verknüpfung von Rente und Profit, von öffentlichem und privatem Sektor, wovon FIAT in seinem Verhältnis zum politischen System der wichtigste Knotenpunkt war: ohne zu sehen, wie und warum die Arbeiterklasse auf einer anderen Stufe als in den 60er Jahren zur eigenen Neuzusammensetzung neigt. Dennoch stieß das Referat mit dem wenigen, das es enthält, auf Interesse: es war und kann noch immer ein Bezugspunkt sein für diejenigen, der danach viel weiter gegangen ist, in strukturell verschiedenen Knotenpunkten und Sektoren. Aber zu all dem reifen neue und mehr befriedigende Dinge heran, als das, was wir in jenen Jahren gemacht haben.

Vorbemerkung, die Romano Alquati seinem Text in dem Sammelband *Sulla FIAT e altri scritti*, Milano 1974 (Feltrinelli) vorangestellt hat.

Einige Charakteristika des Metallsektors

Eine erste, auf der Hand liegende Betrachtung zum Verständnis der *Kooperation* bei FIAT, so wie sie von der *konkreten Arbeit* bestimmt wird: der Metallsektor ist der einzige, in dem sowohl das den *kapitalistischen Produktionsformen* entsprechende *Produktionsmittel* – die Maschinerie – hergestellt wird (von einigen nicht maßgebenden Ausnahmen abgesehen im Werkzeug- und Anlagenbau in besonderen Abteilungen anderer Produktionssektoren, deren Arbeiter tarifvertraglich diesen Sektoren zugeordnet werden), als auch die zum Konsum bestimmten Waren. Daraus folgt u.a., dass schon innerhalb der Produktionszyklen eines Metallbetriebs, innerhalb ihrer *Kooperation*, eine sehr umfassende Kombination des kollektiven Arbeiters stattfindet, in der die Arbeitsteilung Charakteristika aufweist, die man allgemein nur in der *gesellschaftlichen Arbeitsteilung* findet. Denn es ist eine Kooperation zwischen völlig unterschiedlichen Ebenen von Arbeitskraft und mit *abgegrenzten/besonderen Funktionen* im Arbeitsprozess, was im Allgemeinen nur in der Arbeitsteilung auf der Ebene einer *Gesellschaft* stattfindet.

Gerade deshalb können die Metallbetriebe Momente des Zyklus auslagern und auf das gesellschaftliche Produktionsgefüge verteilen: wie die *Zuarbeitsfunktionen*, die Knotenpunkte des gesellschaftlichen Gefüges kapitalistischer Akkumulation darstellen. Auch wenn sie innerhalb des Betriebs bleiben, funktionieren sie immer als *Knotenpunkte* des gesamten Akkumulationszyklus des gesellschaftlichen Kapitals.

Die *Sektoren* der Produktion und die *Berufsgruppen* der Lohnarbeit werden im Allgemeinen *warenkundlich* unterschieden (d.h. nach den Bedürfnissen, die die gegebene Ware aufgrund ihres Gebrauchswerts befriedigt). So gehen zumindest die Unternehmer als auch die Gewerkschaften vor. Dennoch gibt es Produktionssektoren und gewerkschaftliche Berufsgruppen, in denen noch ein *technologisches* Kriterium überwiegt.

Ein Produktionssektor wird durch die in ihm angewandte *Technologie* zur Veränderung des Arbeitsgegenstandes definiert. Aber die Art der Technologie wird vor allem vom Material des Arbeitsgegenstandes bestimmt. Den *Metallsektor* definieren die Handbücher folglich als technologischen Sektor, weil man hier Metalle heiß und kalt bearbeitet, umformt und absant.

Der größte Teil der dauerhaften Konsumgüter besteht aus Metall und Metalllegierungen. Der allergrößte Teil der Produktionsmittel (zumindest bis zum Beginn der *Kybernetisierung*) besteht aus Metall und Metalllegierungen. Dies hat dazu geführt, dass seit den Zeiten der Manufaktur (und trotz der wachsenden Komplexität der Betriebe und Zyklen und trotz der Abzweigung und Spezialisierung von Funktionen) dieselbe Art von Technologie dazu dient, sowohl die Produktionsmittel als auch verschiedene Konsumgüter herzustellen.

Aufgrund dieses Ausnahmecharakters haben sich diese beiden Produktionstypen in einer direkteren Abhängigkeit voneinander entwickelt; so konnte sich ein Teil des gesamten Akkumulationsprozesses innerhalb des Sektors abspielen ohne über den Markt zu gehen. Und ebenfalls aufgrund dieses Ausnahmecharakters hat der Metallsektor in der Geschichte des Kapitals eine vorwärtstreibende Funktion gehabt, insbesondere für die Mechanisierung der Arbeit. Er hat die *Entwicklung der Großindustrie* auf gesellschaftlicher Ebene vorangetrieben, lange bevor er zum führenden Sektor in der Herstellung von dauerhaften Konsumgütern wurde.

Der Metallsektor umfasst daher nicht nur den größten Teil der Arbeiterklasse, sondern auch den allergrößten Teil der *Fabrikarbeiter*. Folgende drei Bedingungen haben dazu geführt, dass er von Anfang an als Motor des Industrialisierungs- und Mechanisierungsprozesses und damit als gesellschaftlicher Motor für das Anwachsen der Arbeiterklasse gewirkt hat:

- die außergewöhnliche *Komplexität* und Form der *Kooperation*,
- die Massenproduktion und die Konzentrationsprozesse,
- seine Rolle als strategischer Knotenpunkt im gesellschaftlichen Gefüge.

Diese Merkmale verleihen den Kämpfen der Metallarbeiter objektiv eine besondere politische Bedeutung. Und das erklärt auch, warum diese Kategorie von Lohnarbeitern noch nicht in warenkundliche Sektoren zerlegt wurde.

Diese vorwärtstreibende Rolle hat der Metallsektor nach wie vor inne, denn er produziert noch heute die *Maschinerie*. Aber diese Funktion hat er heute noch entschiedener auf internationaler Ebene: in jenen Ländern, in denen die sogenannten ersten Industrialisierungsprozesse auf der Tagesordnung stehen (also der Übergang zur Mechanisierung der Basisindustrie); zudem in jenen, die mitten im Prozess der Industrialisierung stehen und für die Metallindustrie Absatzmarkt und zuweilen auch Produktionsstandort sind. In diesen Ländern spielt der *Metallsektor* die Rolle des Gehirns und Motors, des Antriebs und der Kontrolle der Industrialisierung, des Wachstums und der Vergesellschaftung des Kapitals und innerhalb davon der Arbeitskraft, egal ob er, wie in wenigen Fällen, von diesen Ländern selbst geleitet wird, oder ob er von den kapitalistisch weiterentwickelten Ländern *ferngesteuert* wird oder ob die *Maschinen* aus diesen Ländern eingeführt werden.

FIAT ist so betrachtet nicht nur ein typisches Unternehmen des Metallsektors, sondern mit der Konjunktur von 1964 schließt eine Periode der FIAT-Geschichte ab, die man, wie wir sehen werden, die *Periode der forcierten Mechanisierung* nennen kann, entsprechend den oben erwähnten vorwärtstreibenden Merkmalen des *Metallsektors*.

Charakteristika der »Aggregations«-Industrie

Mit Ausnahme einiger Arbeitsprozesse wie z.B. Zieherei, Heiß- und Kaltwalzen und den integralen Zyklen der Schmelzgießerei, also eisenverarbeitende (siderurgische) Arbeitsprozessen, – die in Bezug auf den Gesamtzyklus bis hin zum produktiven Konsum nur *Bearbeitungsstufen* sind, die Halbfertigprodukte herstellen, die dann als Rohstoffe in andere Arbeitsprozesse eingehen – zeichnet sich der Produktionszyklus im Metallsektor, gerade weil sein Arbeitsgegenstand *metallisch* ist, vor allem durch eine starke *Diskontinuität* aus. Die Bestandteile seines Arbeitsgegenstandes sind starr; er wächst durch fortlaufendes Zusammenfügen, durch *Aggregation* von Teilen, von denen jedes einzelne in parallelen Bearbeitungszyklen getrennt bearbeitet und dann zu komplexeren Teilen zusammengefügt wird. Diese sind ihrerseits wieder Teile von *Baugruppen*, die anschließend *montiert* oder *zusammengefügt* werden, so dass erst am Ende die Ware ihren geforderten Gebrauchswert erhält. Hier gibt es wenig zur Marx'schen Analyse der Kooperation in der Manufaktur hinzuzufügen, in der man auch per Aggregation vorging. Nur die Merkmale der Struktur der Kooperation sind herauszuarbeiten: die hauptsächliche Anstrengung des Unternehmers geht dahin, die Zyklen der Aggregationsindustrie so flüssig wie möglich zu machen, um ihnen dadurch eine relative Kontinuität zu geben. Zu diesem Zweck werden die vier grundlegenden Operationen der Aggregationsindustrie des Metallsektors (*Montage, mechanische Arbeitsprozesse entlang der Linie, Zuarbeiten* und *tertiäre Arbeiten*) immer wieder aufgespalten, neu verteilt und anders zusammengesetzt.

Eine wichtige Folge ist (und die Montagearbeiten spielen dabei eine große Rolle), dass die Aggregationsindustrie die mit dem höchsten *Fall-out* ist: noch höher die elektronische Industrie, was dann eine maximale Proliferation zur Folge hat.

Die Proliferation entwickelt sich zuallererst aufgrund der Leichtigkeit, mit der man – da es ein nichtkontinuierlicher Zyklus ist – die Bearbeitungs- und Produktionsstufen von einfachen oder komplexen Einzelteilen, von Aggregaten oder Zubehörteilen, usw. aufspalten kann, also die (im allgemeinen mechanischen und Montage-)Arbeitsprozesse von Einzelteilen desselben Produkts, deren Stufenleiter den Gesamtzyklus bestimmt.

Etwas anderes ist die Proliferation aufgrund der Tatsache, dass um den Primärzyklus herum *Zuarbeits-* oder *tertiäre* Gewerbe entsprechend den Abstufungen der indirekten Arbeit existieren.

Das erste Merkmal macht die Metallindustrie zu einer Industrie, die schon als solche weitere Industrialisierungen auslöst; ebenso das zweite. Und deswegen steht die Metallindustrie heute im Zentrum der Forderungen der Reformisten, die sich auch in dieser Hinsicht darüber klar werden, dass sie der Schlüssel zur Industrialisierung der kapitalistisch unterentwickelten Gebiete ist, in denen die Vorindustrialisierung bereits begonnen hat.

Die *Konzentration* riesiger Arbeitermassen in denselben Hallen oder im Verhältnis zu den Kommunikationsmitteln sehr begrenzten Gebieten, ist ein weiteres Merkmal der mechanischen Arbeitsprozesse (wo bereits in der Herstellung der Einzelteile nicht-maschinisierbare Montagearbeiten fortbestehen), der Montage der Baugruppen und der Endmontage. Diese Massen werden in denselben Hallen unmittelbar mit großen Kernen von Zuarbeitern und tertiären Arbeitern zusammengebracht, was immer Prozesse von Neuzusammensetzung der Klasse begünstigt (und hilfreich ist für eine subjektive Vereinigung ihrer Bewegungen in Richtung der politischen Organisation). Auch vom Arbeiterstandpunkt aus gibt es im Metallsektor mehr *kumulativste Effekte*...

FIAT fährt von Anfang an zweigleisig.

Das erste ist das Auto. Heute reden alle von der tragenden Rolle der Automobilproduktion und niemand bestreitet dies mehr: all die linken Kritiken am nationalen und piemontesischen Plan wollen diese Triebkraft des Autos, der alles untergeordnet ist, lediglich ausbauen.

Aber Volkswirtschaftler (von der Art Leonardis) und Gewerkschaftler erfassen in der Regel nur den Aspekt des Autos als *Konsumgut* im neokapitalistischen System. In den QUADERNI ROSSI hatten wir auch vom anderen Aspekt geredet: von der *Komplexität* dieses Konsumguts, das aus einer riesigen Anzahl von *Positionen* (d.h. Aggregationen von Einzelteilen) besteht und somit Behältnis einer großen Mehrwertmasse ist, die sich in diesem Konsum realisiert.

In der Geschichte von FIAT ist das Auto sowohl Produktionsmittel, als auch Konsumgut, als auch Kriegsgerät. In allen drei Gestalten war das Auto tragender Sektor, weil es als erstes Produkt großer *Komplexität* sofort

ausreichend hohe Produktionsziffern erreichte (dank des Exports und Lieferungen an das Militär), so dass FIAT nicht nur Mehrwert abpressen und realisieren, sowie wachsenden Profit und Macht anhäufen konnte, sondern sich dadurch auch in die Lage versetzt sah, die Serienproduktion auszuweiten, die Arbeit also weiter zu mechanisieren und die indirekt produktive Arbeit in einem für Italien außergewöhnlichen Maßstab weiterzuentwickeln: Konstruktion, Planung und Koordination von mechanisierten Anlagen: der *Maschinerie* (sowie der Wartung, Ausrüstung usw.), was von Anfang an – da nur zum Teil im eigenen Betrieb produziert wurde – die internationale Ebene des FIAT-Zyklus ausmachte.

Die *Mechanisierung* der Autoproduktion ermöglicht auch die Aufspaltung und Vereinfachung von Montagearbeiten am Band und die ersten Spezialisierungen der Maschinerie der Linien.

Dies erlaubt es von Anfang an, Massen von Proletariern vom Land *in die Fabrik, in die Produktion einzuführen*; zuerst aus dem Bezirk, dann aus der Region, dann aus anderen nördlichen Regionen und schließlich aus dem Süden. Denn dieser Prozess, der auch heute noch weitergeht, vollzieht sich in einem kontinuierlichen Kampf, er ist auch der *Übergang* von proletarischen Massen *zur Arbeiterklasse*.

Das Auto in seinen drei Gestalten bringt also durch die Mechanisierung die neue direkt produktive Arbeit mit der anwachsenden indirekt produktiven Arbeit zusammen, die auf der Grundlage der oben beschriebenen Merkmale des Metallsektors Zubringer- und tertiäre Arbeiten sind. Dieser Prozess verläuft historisch außerhalb der engen Grenzen des Betriebs auf *gesellschaftlicher* und *internationaler* Ebene. Fasst man so die tragende Rolle des Autos präziser, kommt etwas ganz anderes heraus als Kritik der *Konsumgesellschaft!*

Das zweite Gleis von fiat sind die Verbrennungsmotoren. Den Verbrennungsmotoren schreiben viele Historiker des Kapitals, zusammen mit der elektrischen Energie, die sogenannte *Zweite Industrielle Revolution* zu. Die Verbrennungsmotoren geben ihrerseits kurbeln die Industrialisierung und die Mechanisierung der Arbeit auf gesellschaftlicher Ebene an, in erster Linie durch die Produktion von Zugmaschinen und die Motorisierung der *Maschinerie* in verschiedenen Sektoren der *Großindustrie*; an zweiter Stelle durch die Motorisierung des Transportwesens und die beschleunigte Mechanisierung der Transportarbeit, der Marx eine *produktive Funktion* auch auf Gebrauchswertebene zuweist (wenn es sich um den Transport von variablem oder konstantem Kapital innerhalb des Produktionsprozesses handelt). Aus gesellschaftlicher Sicht verringert die Motorisierung des Waren- und Arbeitskräftetransports die Zirkulationszeit und die Kosten, die auf dem Profit lasten; wir reden hier nicht von den ökologischen und städtebaulichen Veränderungen, die von der Motorisierung des Transportwesens ausgehen, die funktional für den Profit ist.

Weil fiat sowie überhaupt Italien immer relativ wenig Maschinerie produzierte, hat fiat eine weitere Antriebsfunktion für die Akkumulation auf gesellschaftlicher Ebene; eine Funktion, die sie heute immer stärker gegenüber den kapitalistisch unterentwickelten Ländern ausübt. Diese Länder kaufen nämlich die Transportmittel: vor allem Lkw und Erdbewegungsmaschinen werden von den Entwicklungsländern *produktiv* konsumiert, die sich damit eine gewisse Mindest-Infrastruktur aufbauen.

Der Akkumulationszyklus von FIAT wirkt in viele Sektoren hinein

Der Verbrennungsmotor wurde von FIAT als eigenständige Ware für die industrielle Produktion selbst hergestellt, für die Motorisierung der Maschinerie: so wie heute noch immer die *Gasturbinen*.

Aber was die Transportmittel betrifft, so hat dieser nicht nur den Wagen und die Kutsche motorisiert, sondern auch das Schiff, den Zug, den Omnibus und die Flugzeuge und er hat allgemein die *PS* in das Baugewerbe und in die Landwirtschaft (Traktoren) eingeführt.

Deshalb entsteht FIAT als *polysektoraler* Betrieb und bleibt dies auch, denn auf der Produktion von Motoren entstehen andere Sektoren, die warenkundlich nichts mit dem Auto zu tun haben und auch *technologisch völlig verschieden vom Metallsektor* sind.

Sobald auch diese Sektoren die Serienproduktion entwickeln, ergibt sich also eine breite innere Gliederung der Produktionszyklen dieser unterschiedlichen Waren – mit den Zuarbeits- und tertiären Funktionen, die oft proportional zur Anhäufung mehrerer Produktionszyklen wachsen. Folglich wächst die Komplexität der Kooperation, denn auch die anderen Sektoren breiten sich über die Betriebs- und Ländergrenzen hinweg aus.

Ihnen schließt sich ein noch größerer Bereich von Zuarbeit und tertiärer Arbeit an; die internationale gesellschaftliche Bedeutung der indirekten Arbeit nimmt zu. Auf der Grundlage unterschiedlicher Bereiche von Serienproduktion, auf unterschiedlichen Produktionsstufen und Mechanisierungsebenen weitet sich diese auch innerhalb von FIAT aus. Und mit der Ausweitung der indirekten Arbeit, zunächst der Zuarbeit, dann der tertiären Arbeit, wächst das Ausmaß dieser Funktionen an, sie werden mechanisiert, vermasst und konzentriert.

Die Kooperation und der internationale Zyklus von FIAT im ökonomischen Zyklus, der mit der Konjunktur von 1964 zu Ende ging

Für einen Rückblick auf die *Kooperation* als Vergesellschaftung der *Arbeit als Kapital* und für die Akkumulation des Kapitals genügt es, die letzten 15 Jahre zu untersuchen. Die Perioden der kapitalistischen Seite der Medaille stimmen mit denen der Arbeiterseite nicht überein, sie gehen ihnen um ein paar Jahre voraus und bilden das objektive Terrain, von dem ausgehend die Arbeiterklasse, nachdem sie wieder neue *Angriffskraft* erlangt hat, in Kampfbewegungen eine weitergehende Neuzusammensetzung auf dem neuen Niveau der Klassenbeziehung anstrebt. Die kapitalistische Periode geht von '51 bis '61, die der neuen Arbeiterkämpfe von '57 bis '66.

Das *Vorausgehen* der Unternehmerinitiative ist scheinbar: sie bewegt sich auf politisch-institutioneller Ebene massiv in viele Richtungen, sowohl gegenüber der Wirtschaftspolitik der Regierung wie gegenüber der politischen Kontrolle, gegenüber der Arbeiterbewegung, usw.. Und sie reiht sich international in den Kalten Krieg ein, als Vorwand für einen internationalen Angriff auf die Linke der Arbeiterbewegung und auf die kommunistischen Parteien, der auch durch die Benutzung der Innovationen für eine Offensive ohnegleichen gegen die politische und gewerkschaftliche Organisierung umgesetzt wurde. Das haben wir bereits in mehreren Artikeln in CLASSE OPERAIA in den letzten Jahren gesagt. Aber wir haben insbesondere gesagt, dass der Unternehmer FIAT damit den italienischen Unternehmern vorangehen und sie in eine massive und umfassende defensive Antwort führen wollte gegen die Arbeiterkämpfe der Nachkriegszeit und gegen die politische Ebene, die diese erreichen mit dem außergewöhnlichen Gebrauch, den die Arbeiterklasse von der *Partei in der Fabrik* macht und dabei auch die Gewerkschaft in der Fabrik instrumentalisiert.

Kommen wir zum *technologischen Sprung* bei FIAT in den 50er Jahren. Es handelt sich um einen *großen Sprung*, das heißt um einen authentischen Prozess *technologischer Innovation* und nicht nur um eine rein technische Innovation, denn er beschließt eine lange Periode, die bereits in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg beginnt, praktisch mit der Aufnahme der Produktion im neuen Werk *Lingotto* und dem starken nationalen Wirtschaftsaufschwung zu Beginn des Faschismus Anfang der 20er Jahre. So wie damals der Unternehmer auf die nationalen und internationalen Kämpfe von 1917-23 mit einem großen Sprung in der Mechanisierung der Arbeit und der Unterordnung der lebendigen unter die tote akkumulierte Arbeit antwortete (ein Sprung, den der Unternehmer bereits seit der Roten Woche und dem Streik von 1915 geplant hatte), so gab es in den 50er Jahren einen weiteren Sprung technologischer Innovation, der von starken *Entwicklungsinvestitionen* in der Schlüsselindustrie gekennzeichnet ist im Gefolge eines hohen politischen Niveaus der Kämpfe.

Dieser *große Sprung* auf technologischer und politischer Ebene war seit einiger Zeit fällig: in den Jahren '37-'38 existierten in Italien die Voraussetzungen für die Entwicklung des nationalen Auto-Markts und FIAT hatte bereits den Boden für eine Wende in der Wirtschaftspolitik und die unumgängliche Demokratisierung des Regimes bereitet. Dann erzwang die internationale Situation die Wende zur Aufrüstung. Das neue Werk *Mirafiori* (das während des Krieges eingeweiht wird und FIAT bis 1942 mit Kriegsproduktion zu fabelhaften internationalen Profiten verhilft) war eigentlich für die Massenproduktion von Kleinwagen für den Binnenmarkt vorgesehen. Dies findet dann erst in den 50er Jahren statt mit dem berühmten *demokratischen Kleinwagen*, der in der Arbeitskammer entworfen wird... also erst in den 50er Jahren eröffnet *Mirafiori* wirklich die *neue Zeit*: die Zeit der Massenproduktion des Volksautos.

Für den FIAT-Zyklus bedeutete dies einen großen Sprung in der Mechanisierung der Arbeit. Den Anfang dieser Periode markiert die Einführung der Förderbänder und der automatischen Transferstraßen. Es ist die Phase der *forcierten Mechanisierung*. Die Innovationen konzentrieren sich vorwiegend auf die Werkstätten im FIAT-Werk, wo die *mechanischen Arbeitsprozesse* ausgeführt werden und wo sich vor allen Dingen der Typ von

Maschinenarbeitern konzentriert und massiert, von dem in der Schlüsselindustrie des gesellschaftlichen Unternehmens die Stoßkraft der Nachkriegskämpfe ausging. Das Auto wird zum tragenden Sektor, und innerhalb von FIAT hat die Autoproduktion Vorrang gegenüber den Betriebsteilen, die andere Waren herstellen.

Wie bereits gesagt, bringt die Entwicklung der Produktivität und der Mechanisierung der Autoproduktion an den verschiedenen Linien für die innere Gliederung im Metallsektor und bei FIAT eine sehr starke Entwicklung mit sich, entsprechend dem proportionalen Verhältnissen zwischen den verschiedenen produktiven Funktionen der Arbeitskraft:

- a) des Imports von Rohstoffen seitens der Zulieferindustrien von FIAT, speziell der Stahlerzeuger;
- b) eine sehr starke Erhöhung der Produktion von Halbfertig- und Teilprodukten in den kleinen Industrien der Region und des Landes;
- c) eine sehr starke Erhöhung der Produktion von Zubehörteilen und *Aggregaten* in der inländischen Zulieferindustrie, die zum größten Teil in der Lombardei angesiedelt sind;
- d) eine verhältnismäßig starke Erhöhung der Zuarbeit innerhalb, aber vor allem außerhalb von FIAT, ein großer Teil davon in den kapitalistisch weiter entwickelten westlichen Ländern;
- e) ein verhältnismäßig noch stärkerer Anstieg der produktiven tertiären Arbeit, vor allem der Planung, inner- und außerhalb von FIAT, besonders in den Ländern, die bereits die tertiäre Produktion monopolisiert haben, also vor allem in den USA.

Dieses Bild zeigt uns bereits die neue internationale Struktur des wirklichen FIAT-Zyklus. Der direkt von FIAT gelenkte Zyklus ist nur ein relativ immer kleinerer Teil seines realen Zyklus.

Der externe Teil besteht nicht nur aus Zulieferern und Unterlieferanten von Montageteilen und Zubehör (überwiegend aus Italien). Der *externe* Teil setzt sich zusammen aus: einerseits Zulieferern und vor allem Unterlieferanten von Roh- und Hilfsrohstoffen, die vorwiegend in den kapitalistisch unterentwickelten Ländern (aber nicht nur dort) angesiedelt sind; andererseits *externen* Unternehmen, die Zulieferer und Unterlieferanten sind von Zuträger- und vor allem tertiären Arbeiten, die jedoch in den kapitalistisch am weitesten entwickelten Ländern angesiedelt sind, denn nur dort hat eine sehr starke Erhöhung der Produktivität die Mechanisierung so weit getrieben, dass auch diese Produktionen mechanisiert und industrialisiert werden konnten – mit starker Senkung der Kosten und einer Konkurrenzfähigkeit, die sich proportional zur weltweiten Entwicklung des Kapitals erhöht. FIAT leitet also direkt als Schlüsselindustrie der italienischen Volkswirtschaft (mit seinen italienischen Zulieferern und Unterlieferanten) nur den *mittleren Punkt* seines wirklichen Akkumulationszyklus.

Wenn man die internationale Ebene von FIAT erfassen will, kann man sich nicht auf die Zuliefererindustrien, Unterlieferanten und direkten FIAT-Importe beschränken, sondern muss auch die Exporte betrachten: Warenexporte und Kapitalexporte.

Die italienische Außenpolitik ist tatsächlich sehr stark von den Transfers und den Waren- und Kapitalexporten von FIAT bestimmt worden.

Die Zulieferer und Unterlieferanten

A) Die Rohstoffe

Bis auf ein paar Erze, Kohle und Hilfsrohstoffe (für die Eisenhütten und Gießereien) importiert FIAT keine mineralischen Rohstoffe direkt. Es kauft sie bereits umgewandelt von der eisen- und metallverarbeitenden Industrie und zum großen Teil von der Staatsindustrie, die mit ihm bei geteilten Kosten zusammenarbeitet. Die nationale Eisen- und Stahlindustrie besorgt ihrerseits ihre Roh- und Hilfsrohstoffe nur zu einem begrenzten Teil aus den wirtschaftlich unterentwickelten Ländern (besonders Afrika und Lateinamerika), sie kauft auch in den USA, viel kauft sie aber auch von den europäischen sozialistischen Ländern. Schließlich kommt noch die Rolle der »Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl« (Montanunion) hinzu, vor allem wegen des hohen produktiven Konsums von Eisenschrott, den die Zulieferindustrie von FIAT und FIAT selbst in seinen Eisenhütten hat.

Ein anderes Material, das eine ziemliche Rolle beim Automobilbau spielt, ist das *Gummi*. Die Industrien, die *Reifen* an FIAT liefern, sind bekannt: CEAT, PIRELLI, MICHELIN. In dieser Reihenfolge ist FIAT auch an all diesen Firmen beteiligt. Es sind alles *internationale* Unternehmen: sie importieren Kautschuk vor allem von asiatischen Plantagen (bekannt sind die MICHELIN-Plantagen in Südvietnam). Aber in diesen Gegenden haben sie nicht nur Plantagen, sondern auch Verarbeitungswerke.

Und zusammen mit dem Gummi (das immer häufiger synthetisch hergestellt wird) kommen auch *Kunststoffe* in den Autozyklus, die man heute zum allergrößten Teil aus den bei der Erdölraffinierung anfallenden Rückständen gewinnt. Die Zulieferer der Plastikmaterialien sind eng an FIAT gebunden: sie sind national und international. Es sind dieselben großen Erdölgesellschaften und -kartelle, an denen FIAT schon wegen der Benzinpreise interessiert ist. Die weltweite Bedeutung der Erdölfördergebiete ist wohlbekannt.

Dies sind die grundlegenden Rohstoffe und Hilfsrohstoffe des realen Zyklus des internationalen FIAT-Konzerns. Es handelt sich um *strategische Rohstoffe*. Wir wissen, wie ihre Ausbeutung vor sich geht: einerseits die internationale oligopolistische Konkurrenz, andererseits die verschiedenen – auch militärischen – Abkommen. Je nach dem Entwicklungsstand der Herkunftsländer der Rohstoffe fügen sich diese Industrien dort unterschiedlich ein. In den kapitalistisch rückständigsten Ländern sind es Inseln, die eine eng begrenzte lokale Arbeiterklasse beschäftigen und sich *nicht ausweiten* (also keine Proliferation); sie haben keine kumulativen Wirkungen, vor allem weil die Ertragsanteile sehr niedrig sind und an parasitäre Schichten gezahlt werden. Aber in den Ländern *mittleren* Entwicklungsstandes (besonders in den *sozialistischen Ländern*, die im allgemeinen auf diesem Niveau sind), erreichen sie eine gewisse Proliferation und Entwicklung von Verarbeitungsindustrien, was auch durch die AGIP- und ENI-Politik des *unlauteren* Wettbewerbs unterstützt wird.

B) Die Zulieferer der Einzelteile und Halbfertigprodukte

Die einfachsten sind zum großen Teil in der Turiner Gegend angesiedelt. Diese Art von Produktion proliferiert am meisten und hat sich satellitenartig verbreitet. Erst in der Region und in der Stadt sowie im Stadtgürtel von Turin, dann in angrenzenden Regionen bis zu den Randgebieten der Lombardei und Venetiens, der Toskana und hin zu einigen Kleinbetrieben im Centro-Sud. Diesen Zulieferern gegenüber hat FIAT die bekannte Politik angewandt, sie mit der EWG und den Lohnkämpfen erpresst, um sie zu Kostensenkungen zu zwingen. Tatsächlich hat die geringe Vereinheitlichung und folglich auch Austauschbarkeit keine Produktion in konkurrenzfähigem Maßstab erlaubt. Um Druck auf die Preise ausüben und die Produktionspläne durchziehen zu können, auch wenn es Arbeiterkämpfe gibt, lässt sich FIAT jedes Halbfertigprodukt gleichzeitig von mehreren Zulieferern liefern und verringert so die Stückzahl jedes einzelnen. Dieser ganze Teil des Zyklus wird heute einem gewaltigen Veränderungsprozess unterzogen und stärker an die internationalen Entwicklungen angebunden: er wird weiter rationalisiert, aber nicht sterben. Die *Mechanisierung des großen Sprungs* hat sich auch hier sehr stark ausgewirkt: es gibt Klitschen mit einem automatischen Transfersystem, das Tausende von Teilen in der Minute macht; Klitschen für wichtige Zuarbeitgänge; Klitschen, die riesige Serien herstellen und noch größer werden müssen, weil sie im Zuge der Vereinheitlichung der Teile und der Konzentration und Integration der Betriebe für mehrere große Fabriken produzieren.

C) Die Zulieferer der »komplexen Aggregate« und der »Ausstattung«

Diese Industrien sind meist in Italien und zu einem guten Teil in der Mailänder Gegend angesiedelt, insbesondere die Produktion von elektromagnetischen Teilen. Im Allgemeinen sind es mittlere und kleinere und ein paar größere Betriebe, die dann ihrerseits wieder einen ganzen internationalen Zyklus von Zulieferern und Unterlieferanten haben und ihrerseits Motor weiterer Proliferationen sind.

Dieser Gruppe der FIAT-Zulieferer ist in den letzten Jahren ein großes Problem der Umorganisation in internationalem Maßstab erwachsen, die bereits in dem Zeitraum begonnen hat, mit dem wir uns beschäftigen und die mit der Konjunktur ihren großen Sprung gemacht hat.

Schon in den 50er Jahren ist die internationale Verflechtung und Abhängigkeit von den kapitalistisch weiter entwickelten Ebenen (und beispielsweise der EWG von den USA) für diese Zulieferer stark angestiegen. Dies gilt

für ihre Planungen und ihre Maschinerie, besonders bei der leichten Elektromechanik, aus der sich damals auch in Italien der Kern einer elektronischen Industrie entwickelte. Die diffuse Ausbreitung dieser Zulieferer hat zur Industrialisierung der Randgebiete des nördlichen Industriedreiecks und sogar von Kernen im Süden von Rom beigetragen.

D) Die Zulieferer der Hilfsfunktionen

Hier machen wir einen Sprung. Wir haben gesagt, dass es für die Metallbetriebe typisch ist, dass sie einen großen Teil der Maschinerie *in Eigenregie* herstellen und sich um die technische Innovation und Instandhaltung selbst kümmern. Dadurch realisieren sie eine enge, unmittelbare und umfassende Kooperation zwischen den Arbeitern an den Produktionslinien und den *Zuarbeitern*, besonders denen, die mit technischen Innovationen und dem Bau von neuen Maschinen beschäftigt sind. Es ist überflüssig, zu sagen, dass wir bereits hier die Figur des *Technikers* finden (der schon in der Manufaktur mit dem ersten Ansatz kapitalistischer Arbeitsteilung entsteht) und es ist überflüssig zu sagen, dass mit dem Anwachsen der Akkumulation die ansteigende Zuarbeit immer enger mit der produktiven tertiären Arbeit verschmolzen wurde und also nicht nur mit den höchsten Stufen der Produktionslinien und deren wachsender Mechanisierung (Verhältnis der Zuarbeiter zu den *direkten* Maschinenarbeitern, und in kleinerem Maß auch zu den Montagearbeitern). Diese enge Beziehung war von Anfang an nur auf internationaler Ebene möglich, gerade weil sie nur in den weitesten entwickelten Ländern mit der *tertiären* Arbeit verbunden war, und besonders mit der entwickelten Wissenschaft (im Sinne von *angewandter Forschung*) auch für die Technologien der Metallverarbeitung. Dies um so mehr, als es um Anwendungen in *industriellem Maßstab* geht und nicht um die handwerkliche Produktion des Sputnik oder von Rennwagen! FIAT kaufte von Anfang an seine Maschinerie (d.h. die in der Maschinerie vergegenständlichte hochproduktive Zuarbeit und tertiäre Arbeit) von den kapitalistisch am weitesten entwickelten Ländern. Diese Tendenz hat mit den zyklischen Sprüngen sowohl absolut als auch prozentual zugenommen. Vor allem hat die Abhängigkeit der Zuarbeit von der tertiären Arbeit zugenommen: der Zuarbeit als Vermittlung zwischen den Produktionslinien und der Anwendung der wissenschaftlichen Erfindungen.

Die Unterschiede zwischen einer Arbeitsmaschine, einer Werkzeugmaschine, einer Maschine *zweiter, dritter* oder *vierter* Ordnung sind bekannt: es sind Unterschiede funktioneller Art in der globalen Struktur der Kooperation, die untereinander vom Gesetz der proportionalen Verhältnisse zwischen den Stufenleitern bezüglich der Arbeitsprozesse der primären (operativen) Linie und der Hilfslinie, und der Hilfslinie der Hilfslinien usw. reguliert werden. Sie ordnen sich auch entsprechend ihrer unterschiedlichen Mechanisierungsgrade der in ihnen vergegenständlichten Arbeit ein: von den universellen zu den Sondermaschinen, zu den Komplexen, den Transfersystemen, den Kreisförderern, den automatischen kontinuierlichen Linien usw., aber nur aufgrund der Notwendigkeit, proportionale Beziehungen herzustellen, benutzt man heute in bestimmten Funktionen die *einen* und in *anderen* Funktionen die anderen. Nun war die nationale Produktion von Werkzeugmaschinen (also der Maschinen, mit denen die Arbeitsmaschinen hergestellt werden) und Arbeitsmaschinen nie sehr hoch. FIAT importiert den größten Teil. Bei italienischen Firmen dieser Branche werden relativ einfache spezielle automatische oder halbautomatische Maschinen in Auftrag gegeben. Diese Firmen sind klein, arbeiten auf halb-handwerklichem Niveau mit hohen Kosten und niedriger Produktivität, nutzen kaum die angewandte Forschung und geben mit Ausnahme von OLIVETTI OMO in San Bernardo in der Regel den größten Teil ihrer Entwurfs- und tertiären Arbeit in Auftrag. FIAT lässt den größten Teil der Arbeitsmaschinen von spezialisierten, vor allem amerikanischen Firmen, herstellen; bei CIMAT, MORANDO usw. werden automatische Maschinen bestellt, die von *US-Technikern* entworfen wurden in Verbindung mit der Vergegenständlichung der Arbeit der Maschinenarbeiter an den Linien von Mirafiori oder Lingotto; andere baut FIAT selbst.

Einen kleinen Unterschied gibt es bei den Maschinen dritter Ordnung, die bis vor kurzem aus handwerklicher Produktion stammen konnten, denn die Mechanisierung der Zuarbeitsfunktionen war bei FIAT relativ gering; man konnte sich mit einer sehr niedrigen Produktivität leicht in Turin und seinem Gürtel in den Handwerksklitschen der Hilfsproduktion behaupten. Diese Art Maschinen werden in der Regel in den sozialistischen Ländern unter den besonderen Bedingungen einer geplanten Entwicklung in großer Stückzahl und sehr billig hergestellt.

E) Die Zulieferer der tertiären Arbeit

Hier wiederholen wir uns. FIAT selbst hat nur einen relativ bescheidenen Anteil an tertiärer Arbeit; diese ist vorwiegend in den USA, England, BRD, Frankreich und Schweden konzentriert (ein kleiner Teil auch in der Schweiz, Polen, CSSR und DDR). Wie bereits gesagt, hat FIAT in diesen Jahren vor allem die mechanischen Arbeiten an der Linie mechanisiert und dann versucht, den ganzen Zyklus neu zu organisieren, indem es ihn *kontinuierlich* an die fortgeschrittensten Niveaus dieser *forcierten Mechanisierung* angeschlossen und durch die Automatisierung vieler mechanischer Arbeitsvorgänge integrierte: das Verhältnis zwischen den Produktionslinien und der tertiären Arbeit war deswegen vorrangig, während sich die Zuarbeit wenig verändert hat.

Viel stärker als die anderen Arbeiten ist im realen, internationalen und gesellschaftlichen Zyklus von FIAT die tertiäre Arbeit gewachsen. Um besser zu verstehen, dass die Linien von FIAT und die Zuarbeitsfunktionen innerhalb der Fabrik als *Mittelpunkt* funktionieren, müssen wir kurz die Verteilung und Gliederung der FIAT-Märkte betrachten. So sehen wir, wie FIAT die Verbindung zwischen der Vorindustrialisierung, dem Take-off und danach der Industrialisierung bestimmter Länder und dem weiteren Anwachsen der Akkumulation, Industrialisierung und Mechanisierung der tertiären Arbeit vor allem in den USA *vermittelt*. Was ich über die Zulieferer gesagt habe, gilt nicht nur für den Autosektor, sondern für alle FIAT-Bereiche, im Luftfahrtbereich sogar noch deutlicher. dasselbe gilt auch für die FIAT-Märkte.

In die kapitalistisch unterentwickelten Länder exportiert FIAT vergegenständlichte Arbeit in Form von:

- Erdbewegungsmaschinen und Spezialanlagen, Lkw (auch für den militärischen Gebrauch) zum Großteil als Gebrauchsgüter für das Baugewerbe und Infrastrukturmaßnahmen, Dieselmotoren und Gasturbinen;
- öffentliche Transportmittel für Straße und Schiene;
- einige Jagdflugzeuge G-91;
- Autos und davon abgeleitete Produkte;
- Methoden und Patente, Lizenzen und Verfahren.

Lebendige Arbeit in Form von:

- Technikern und Beratern, einigen spezialisierten Zuarbeitern;
- tertiären Arbeitern, vor allem für die internationale Entwicklung der Verkaufsfilialen und für den Kundendienst.

In den *Entwicklungsländern auf Industrialisierungskurs* hat FIAT seinen größten Markt; aber mehr als um den Export von Waren geht es um den Export und Transfer von Kapital, von vergegenständlichter Arbeit auf allen Ebenen. Also nicht nur Lkw und Traktoren für die Entwicklung der Infrastruktur, Autos und andere Personentransportmittel, sondern (vor allem um hohe Zollschranken zu umgehen usw.) mehr oder weniger mechanisierte Produktionslinien für die Herstellung von Autos und Traktoren. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um die Montage von Teilen, die in Turin hergestellt werden; aber auch viele Einzelteile werden manchmal vor Ort hergestellt.

FIAT exportiert auch Schiffsmotoren, Gasturbinen und die üblichen G-91. FIAT exportiert hierher viel mehr lebendige Arbeit: Techniker und tertiäre Arbeiter.

Die kapitalistisch weiter entwickelten Länder sind der größte Markt für die FIAT-Autos, besonders die Länder der EWG. Aber im Gefolge von internationalen Integrationsprozessen vor allem in der Luftfahrtindustrie, werden auch Einzelteile exportiert. FIAT produziert einen großen Teil des F-104-Jägers der NATO. Aber nicht nur für die NATO: es ist wenig bekannt, dass FIAT in Turin eine ganze Reihe von Einzelteilen für die französische *Caravelle* produziert. Der Austausch von lebendiger Arbeit mit diesen Ländern geht zu Lasten von FIAT: zahlreiche Techniker – vor allem aus den USA – arbeiten bei FIAT und seinen Unterlieferanten, auch in Funktion des *kapitalistischen Kommandos*.

An diesem Punkt unseres statistischen Querschnitts durch die kapitalistische Gliederung des FIAT-Zyklus können wir die *Außenpolitik* von FIAT besser verstehen (die tatsächlich *intermediär* ist): nicht nur aufgeschlossen

gegenüber den sozialistischen Ländern, sondern auch den Entwicklungsländern jeglicher Einflussphäre gegenüber immer aufgeschlossen und paternalistisch. Dieser internationale Reformismus eines gesellschaftlichen Kapitals, der FIAT-Außenpolitik begünstigt auch immer die USA, die in ihren hochindustrialisierten tertiären Produktionen dank des neokolonialistischen Reformismus von FIAT Mehrwert absaugen und realisieren können. FIAT produziert sowohl die G-91, die jetzt Guinea bombardieren, oder bildet die südafrikanischen Piloten aus, wie es morgen Lkw, Busse und Züge des ersten oder zweiten Fünfjahresplans des ehemals portugiesischen, zukünftigen sozialistischen Guinea produzieren und exportieren wird!

Internationale Gliederung der Arbeitskraft

Wir haben in diesem Vortrag zu sehr auf dem internationalen Zyklus beharrt und es ist jetzt nicht möglich, direkt und ebenso eingehend zu sehen, welche Arbeitskräfte auf den verschiedenen Ebenen vereint kooperieren, so dass wir zumindest diskutieren könnten, wie sich diese Arbeitskraft (*als Gliederung des Kapitals*) bewegt, indem wir uns Techniken aus den *kapitalistischen Sozialwissenschaften* bedienen (von Ökologie, Wirtschaftsgeografie und Raumplanung bis hin zur Soziologie selbst, so wie sie heute zu einer einzigen *Planungswissenschaft* vereinheitlicht werden). Einiges wird schon aus dem bisher Gesagten klar.

Der große technologische Sprung in den 50er Jahren hat durch (*horizontale und vertikale*) Bewegungen eine innere Struktur der Arbeitskraft hervorgebracht, die in erweiterem Maßstab reproduziert und entlang der verschiedenen technologischen Entwicklungsebenen im kapitalistischen Akkumulationszyklus vorwärts getrieben wurde.

Auf die Prozesse der Ausdifferenzierung der Bauern in entgegengesetzte Klassen in bestimmten Gebieten von Asien, Afrika und Lateinamerika oder Ozeanien hatte FIAT keinen großen Einfluss. Wir wissen, welche Rolle die *Inseln* relativen Wohlstands spielen, was die Rohstoffindustrien meistens sind: eine ambivalente Rolle, weil einerseits eine *privilegierte* Minderheit von Eingeborenen proletarisiert, in den Gummiplantagen konzentriert und noch in der Form des Mehrwertraubes ausgebeutet wird; andererseits geht dem Industrialisierungsprozess die *Verstädterung* dieser Proletariatsmassen voraus, die von der weltweiten Industrialisierung verursacht und vorangetrieben wird. FIAT bewirkt mit seinem Antriebsschub mehr in den Entwicklungsländern, wo das Proletariat in Dienstleistung und Transportwesen konzentriert ist und Kerne der Arbeiterklasse bereits in kleinen Verarbeitungsindustrien arbeiten.

In einigen Ländern mit *beginnender Industrialisierung*, vor allem unter sozialistischer Führung, ist FIAT oft einer der wichtigsten Hebel für den Eintritt der Arbeitskraft in die Produktion und löst damit eine starke kumulative und proliferative Expansion aus. Es formiert sich eine Arbeiterklasse, die überwiegend aus Massen besteht, die Montagearbeiten und bereits weitgehend mechanisierte Arbeiten ausführen, kombiniert auch vor Ort mit Kernen von Zuarbeitern und tertiären Arbeitern – entsprechend dem Gliederungsmodell der Arbeitskraft, wie es in Italien funktioniert hat und noch heute funktioniert.

Zwischen diesen Ländern liegt in der Tat Italien. FIAT war in jeder Hinsicht *Motor* des italienischen Wirtschaftswunders mit seinem *technologischen Sprung*, der sich unter seinen zahllosen Zulieferern und Unterlieferanten verbreitet hat, die zwischen '51 und '61 ihre Produktivität und ihre Beschäftigten erhöht haben. FIAT war also der Motor eines quantitativen Wachstums der italienischen Arbeiterklasse *als Kapital*: Zehntausende von neuen Arbeitern sind in den FIAT-Werken beschäftigt, noch weit mehr in den Zulieferbetrieben und Hunderttausende arbeiten indirekt für FIAT. Es kam zu territorialen Bewegungen, Wanderungsbewegungen proletarisierter Bauern innerhalb und zwischen den Regionen, und vertikalen Bewegungen durch neue Formen von Qualifizierung der Arbeitskraft.

Die *Eisen- und Stahlkomplexe* und die *Petrochemiekomplexe* im Süden sind entstanden, mit Klasseninseln, die sich dennoch nach und nach mit den Kämpfen des lokalen Proletariats verbunden und ihnen so ein Zentrum gegeben haben.

Es gab einen Druck zur Industrialisierung des Transportwesens, zur langsamen Umwandlung der Häfen in Fabriken, zur Entwicklung der Verstädterung, wodurch die Industrialisierung des Baugewerbes eingeleitet wird, usw..

Es gab die satellitenartige Ausweitung oder die direkte oder indirekte Proliferation von verarbeitenden Industrien in unmittelbar an das Industriedreieck [Mailand-Turin-Genoa] angrenzende Gebiete. Es gab die Verbreitung und weitere Konzentration von Investitionen und neuen Werken, massiv innerhalb des Dreiecks und vor allem in Turin und in Mailand, verbunden mit massiver Einwanderung zuerst aus dem Norden, dann aus dem Centro-Sud.

In Turin und seinem Hinterland waren die Auswirkungen viel direkter: das Anwachsen der Arbeiterklasse durch die eingewanderten Massen, die in das gesamte soziale Gewebe der *Fabrikstadt* eindringen, bis sie es zum Platzen bringen und damit die erste massive Dezentralisierung der Industrie auslösen. Die drei anderen »Triebwagen« (OLIVETTI, RIV und MICHELIN) sind Zulieferer von FIAT. Über die 100 000 Arbeiter in den FIAT-Werken in Turin bezieht der *externe* Teil des FIAT-Zyklus über 200 000 Fabrikarbeiter in seine gesellschaftlich gegliederte Maschinerie ein und kontrolliert sie. Es geht hier nicht darum, wie sich die neuen und verschiedenen funktionalen Massen verschiedenster Qualifikation mit der angewachsenen Arbeitskraft in den FIAT-Werken und im gesellschaftlichen Gefüge der Fabrikstadt verbunden haben.

Wir erinnern nur daran, dass sich, da der FIAT-Chef und seine kapitalistische *Kommando*-Spitze (als Fernsteuerung – *telecomando*) in Turin sitzen, in den gehobenen Dienstleistungen eine Masse von unproduktiven tertiären Arbeitern anhäuft, konzentriert und vermasst, deren Arbeit an der Schwelle zur Industrialisierung steht.

In den kapitalistisch weiter entwickelten Ländern und besonders in den USA hat der *große Sprung* dazu beigetragen, die indirekt produktive Arbeit der *Techniker* auszuweiten. Es ist also absurd, die Struktur der Arbeitskraft in den USA zu betrachten, ohne diese produktiven tertiären Arbeiter auf die ganze Masse von produktiver Zuarbeit und direkt produktiver Arbeit an den Produktionslinien zu beziehen, die überall auf der Welt die Waren des Kapitals herstellen, egal ob seine Funktionäre privat oder staatlich beschäftigt sind oder welche politische Herrschaftsform dieser Länder haben.

Und weil wir somit auf die internationale Ebene zurückgekehrt sind, müssen wir die zentrale Debatte eröffnen, indem wir zumindest stichwortartig einige Themen angeben, (über die Analyse der Bewegungen der Arbeitskraft für das Kapital), d.h. den Diskurs über die *Verwertung auf internationaler Ebene* der internationalen Akkumulation des Kapitals, über die internationale Produktion des Mehrwerts durch die internationale Arbeiterklasse.

Dies erfordert auch eine theoretische Ausarbeitung: z.B. wie sieht das Verhältnis zwischen einfacher Arbeit und komplizierter, potenzierte Arbeit im internationalen Maßstab aus, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Niveaus an Technologie und Produktivität; und wie sehen diesbezüglich die verschiedenen Lohnniveaus real aus, im Verhältnis zu den Produktions- und Reproduktionskosten der Arbeitskraft in den verschiedenen Gegenden und den besonderen lokalen Arbeitsmärkten, unter Berücksichtigung der kollektiven und individuellen Qualifikation.

Die Unterschiede in den Entwicklungsebenen werden im Gesamtverwertungsprozess angeglichen und vereinheitlicht. Die verschiedenen Stufen der objektiven [vergegenständlichten] Arbeit (auch wenn wir das lokale Moment des Zwangs zum Mehrwert abtrennen, bestimmen sie einen unterschiedlichen *Austausch* mit der lebendigen Arbeit, die sie bewegt, so dass es an den rückständigsten Punkten der Vergegenständlichung und Akkumulation so scheinen kann, dass es noch der Arbeiter ist, der die Maschinen benutzt und nicht umgekehrt), sind nur Teil eines immer weiter vermittelten globalen gesellschaftlichen Austauschs zwischen lebendiger Arbeit und international integrierter toter Arbeit, die jene auspresst und kontrolliert. Jedenfalls wird dieser Prozess von seinem Zentrum aus geleitet, in welchem der gesamte Mehrwert zusammenfließt, oder von wo aus zumindest sein Abfluss in eine Reihe von dezentralen Zentren kapitalistischen Kommandos kontrolliert wird. Und von beiden aus fließt er dann als vergegenständlichte Arbeit, als akkumuliertes Kapital zurück, um die angewachsene Masse lebendiger Arbeit weiter zu potenzieren, die gesellschaftlich den relativen Mehrwert produziert.

Die internationale Ebene zeigt, wie die Konzentration des Profits Konzentration der Macht, des Despotismus und des Kommandos des Kapitals ist.

Genauso wird in unserem Fall das ganze System des kapitalistischen Kommandos, die Organisation, Planung und Kontrolle des Profits vom Turiner Machtzentrum *ferngesteuert*, das die technologische Innovation lenkt und den bürokratischen Apparat steuert, der die Arbeiterklasse in der Fabrik und in der Gesellschaft kontrollieren soll, dort, wo die Mehrwertabpressung auf den FIAT-Zyklus einwirkt, außerhalb der nationalen Grenzen.

So wird also nicht nur die *nicht bezahlte Kooperation* der international vereinigten Arbeiterklasse (deren Bewe-

gungen sich tendenziell auf internationaler Ebene vergesellschaften) durch die Produktivität vermehrt, die die Wissenschaft international akkumuliert mit der Vergegenständlichung des internationalen Austauschs zwischen den verschiedenen Teilen der *lebendigen Arbeit*, nur vermittelt durch die Maschinerie; sondern es wird vor allem der Prozess verstärkt, für den das international vereinigte Kapital die gesellschaftlichen Bewegungen der *Arbeiterklasse* als seine Produktivkraft nutzt und kontrolliert, solange diese auf den verschiedenen Ebenen bis hin zur Tarifverhandlung gespalten und zersplittert ist, und in der überwiegenden Mehrheit ihrer Kampfbewegungen nicht *als solche* politisch organisiert ist.

Einige Bemerkungen über die Kampfbewegungen der »Arbeiterklasse von FIAT« gegen die Arbeit

Es geht hier um den Zeitraum von '57 bis '66.

Wir haben bereits gesagt, dass der *große Sprung*, geleitet vom kollektiven Unternehmer FIAT ein neues Terrain bereitet hat, auf dem die Arbeiterklasse dann mit offensiven Kampfwellen wieder zum Angriff übergeht und versucht, auf breiterer Ebene ihre politische Neuzusammensetzung zu zurückzuerobern. Und wir haben wiederholt gesagt, dass die subjektive Dimension des politischen *Vereinigungs*prozesses der Klasse und der Kampfbewegungen das Problem der Taktik, das Problem der politischen Partei der Arbeiterklasse, auf die Tagesordnung setzt.

In CLASSE OPERAIA haben wir diese Analyse für die Situation in den Turiner FIAT-Werken schon gemacht. Und nach der hier begonnenen Analyse der internationalen Gliederung des FIAT-Kapitals müssen wir zumindest versuchen, die Debatte über die Neuzusammensetzung der Kampfbewegungen gegen die Arbeit und ihrer politischen Ebene ebenfalls im internationalen Maßstab zu führen, auch wenn wir sie auf den Bereich beschränken, den der große FIAT-Sprung eindeutig beeinflusst hat.

Eine gewisse politische, subjektive *Vereinigung* auf internationaler Ebene wurde erst von der Dritten Internationale zu Zeiten Lenins platonisch auf die Tagesordnung gesetzt. Genau damals zur Zeit der Oktoberrevolution hatte es einen Prozess von *Neuzusammensetzung* der Arbeiterklasse im Weltmaßstab und des internationalen Proletariats (im wissenschaftlichen Sinne dieses Wortes) gegeben und er hatte sich gerade in der Arbeiterlinken dieser Epoche und besonders in den kommunistischen Parteien ausgedrückt. Wir wissen alle von der kapitalistischen Gegenoffensive und der reformistischen Rolle, die man der internationalen kommunistischen Strömung dann gab. Aber was ist auf der Ebene der Arbeiterklasse übrig von dieser ursprünglichen *Zusammensetzung* von Kampf- bewegungen? Welchen Einfluss hatten diese großen Blöcke der Klasse, die die Erfahrung der Partei gemacht hatten? Mehr denn je müssen wir heute herauszufinden versuchen, welche Tendenz zur Neuzusammensetzung auf internationaler Ebene es gibt und welche *Konvergenzen* und *Homogenisierungsprozesse* des Kampfs sich auf dieser Ebene identifizieren und erkennen kann, die sich relativ spontan äußern. Wir müssen das Problem der subjektiven *politischen Vereinigung* dieser konvergierenden Bewegungen stellen. Es hat keinen Sinn, die Arbeiterklasse der reichen Länder anzuklagen, dass sie mit dem Imperialismus auf Kosten der Bauern in den armen Ländern einen Kompromiss eingehe und sich ins Bett des von den notwendigerweise reformistischen Gewerkschaften geführten ökonomischen Kampfs gelegt habe. Wir müssen uns vielmehr das Problem stellen, dass es keine revolutionären Parteien der Arbeiterklasse gibt, aber einen internationalen Arbeitergebrauch der historischen Parteien im Westen; weil umgekehrt dort, wo die Kampfbewegungen mit den großen Proletarisierungsbewegungen verbunden sind, das Problem der Partei lokal gelöst worden ist.

Einige Leute versuchen, auf der subjektiven Ebene den Grad an *Internationalismus* der FIAT-Arbeiter zu erforschen und zu messen, indem sie einige interviewen; nun sollte man sich daran erinnern, dass die einzigen beiden Male in letzter Zeit, in denen die demokratische Arbeiterbewegung symbolische Arbeitsniederlegungen als Äußerung internationaler Solidarität ausgerufen hat (für Kuba und für Spanien), die FIAT-Arbeiter die Arbeit einmütig niedergelegt haben – im allgemeinen weit über die symbolischen zehn Minuten hinaus - und dies in eine zeitweise Blockade der Produktion umgewandelt haben. Was sie übrigens auch bei FINSIDER in Genua gemacht haben, wo sie spontan den ganzen Tag streikten... Und dies hat uns vor allem gezeigt, wie die einfache Möglichkeit, die Arbeit niederzulegen, kurzfristig *Nein zur Arbeit* zu sagen (was uns auch symbolisch mit dem Problem internationaler politischer Klasseninitiative verbindet), bereits ausreicht, die Basiskader und diejenigen, die wir Fabrikkommunisten nennen, mit einem nie gekannten Elan zu mobilisieren. Weil die demokratische Solidarität aus der –

gezwungenermaßen – zu symbolischen Aktionen aufgerufen wird, schlagartig von den Arbeitern von innen her in Arbeitsniederlegungen umgedreht werden kann.

Auch hier sollten wir auf einen anderen Prozess, ein anderes Problem zurückkommen: die *internationale Neuzusammensetzung der Klasse* durch ihre relativ *spontanen Bewegungen* in den kapitalistisch entwickelten Ländern. Auch bei einer quantitativen Untersuchung der weltweiten Arbeiter- und Proletarierkämpfe (und der proletarierten Bauern) würde sich einer offenkundiger tendenzieller *Homogenisierungsprozess* ergeben – auch jenseits der Entwicklungsunterschiede im internationalen Maßstab.

Ein weiteres Thema ist ihr objektives Zusammenfließen im Kampf gegen das gesellschaftliche Kapital auf internationaler Ebene: diese Debatte muss von den Gefahren und Leichtfertigkeiten befreit werden.

Jetzt zum Einfluss von FIAT auf diese Bewegungen:

A) als Einwirkung der Klassenkerne, die direkt von FIAT in den verschiedenen Bereichen des Weltkapitals ausgebeutet werden. Als Beispiel genüge hier der Kampf bei FIAT/Argentinien und seine Rolle in den Kampfbewegungen der Klasse und des Proletariats in diesem Schlüsselband des Kampfs gegen das gesellschaftliche Kapital in Lateinamerika.

B) als Fingerzeig, den die politische Ebene des Kampfs bei FIAT innerhalb der Arbeiterkonzentration im *Dreieck* der internationalen Klasse und dem Proletariat geben kann (jedoch durch die – hier nicht zu unterdrückende Vermittlung – ihre subjektiven Organisationen, mit dem Problem der Parteien auf den verschiedenen Ebenen und der internationalen kommunistischen Strömung), durch die berühmte internationale Strategie und in Zukunft durch deren entschlossene Umsetzung in die internationale Äußerung der Taktik.

Diese Anweisungen sind mehr oder weniger dieselben, die auch den subjektiven Kräften der nationalen Arbeiterklasse in Italien gegeben werden. Hier muss natürlich tiefer geschürft werden, um die politische Ebene des Kampfs in der Turiner Konzentration von FIAT zu sehen und welchen Komplex von Problemen und Beziehungen von Klasse und Partei wir vorfinden; die Anweisungen für eine internationale Strategie der subjektiven, politischen Vereinigung der Bewegungen sind dann eine andere Sache sind.

Welche politische Ebene hat also der Kampf bei FIAT und welcher Art sind die Beziehungen zwischen Klasse und Partei in der Periode von '57-'66? Der Anarcho-Syndikalismus hat eine positive Rolle gespielt, wenn es darum ging, die Kämpfe auszulösen, dann eine sehr negative, wenn die Kämpfe die ökonomische Ebene überwinden und die politische Ebene angingen. Die von der Linken beherrschte PSI (diese Linke ging danach in die PSIUP) war fast noch anarcho-syndikalistischer als es nun die FIM der Turiner cisl ist: jedenfalls versuchte sie, die PCI auf dem Arbeiterterrain links zu überholen. Die Turiner PCI blieb bis zum Kongress von '63 fest auf dem *italienischen Weg zum Sozialismus*. Welche Rolle spielten in jenen Jahren die kommunistischen Kader und die Fabrikkommunisten und welche Schlacht lieferten sie sich in der Partei und in der Gewerkschaft zwischen '57-58 und dem Kongress von '63? Der Kongress von '63 ordnete die PCI an der Spitze direkt der CGIL unter und dämpfte sehr stark den Gegensatz zwischen den Anarcho-Syndikalisten, die die Parteilinke ausmachen, und den Führern Stalin'scher Prägung.

Für den Prozess der *Vermassung* und *Homogenisierung* der Bewegungen des italienischen Teils der Arbeiterklasse, hat diejenige des Dreiecks und besonders die in der Turiner und Mailänder Region eine Avantgarderolle gespielt. Eine Analyse der territorialen und sektoralen Verteilung der Kämpfe, und besonders der Kämpfe *gegen die Arbeit* im Jahrzehnt '57-68 findet einen Hochpunkt bei den Metallarbeitern und in den Gebieten großer Arbeiterkonzentration von Turin und Mailand.

Genau deswegen hatten sie eine nivellierende und homogenisierende Funktion für die Arbeiterklasse und für viele unproduktive Lohnabhängige, die in diesen Jahren gegen das Kapital gekämpft haben, eine Funktion, die mit dem Kampfpotential in der Konjunktur und im Wiederaufschwung zunahm. Eine authentische *Neuzusammensetzung*, gegen die die Antwort der Unternehmer noch immer zielt, um sie zu kontrollieren und zu bekämpfen.

Aus der Nähe kann man etwas besser sehen, wie sich die Kampfbewegungen in der Turiner Region *zusammengesetzt* haben: als *Kampf gegen die Arbeit* haben sie sich auf FIAT gestützt. Die defensiven Kämpfe in den Tälern gegen die Demontage einer Industrie, in der große Teile der übrig gebliebenen Stärke der *Partei in der Fabrik* auf regionaler Ebene konzentriert waren (kleine Gießereien, Mechanikerwerkstätten, Textilindustrie), wurden im

Kampf besiegt, aber nicht immer. Ihre Kampfkraft war stark genug, den Unternehmer von bereits gefällten Entscheidungen abzuhalten.

Es waren jedoch isolierte Kämpfe, die nur durch den Protest der Partei auf institutioneller Ebene vereint wurden.

Schwachpunkte der Kämpfe sind gerade die Gebiete ländlicher Abwanderung zwischen den Industrieregionen. Etwas weiter entwickelt ist die politische Ebene des Kampfs in den traditionellen peripheren Zentren. Noch weiter entwickelt in den bereits vorhandenen städtischen Polen mit überregionaler Verbindung, in denen die Massen zusammengeströmt sind. Die Situation ist nicht anders an den kleinen Polen, wohin die neuen Generationen des Landproletariats gegangen sind, um sich in der Fabrik mit den alten Generationen zu verbinden, die in der Nachkriegszeit ihre politischen Schlüsselerfahrungen gemacht haben. In Turin haben die größten Massen, die aus der Region, aus dem übrigen Norden und aus dem Süden eingewandert sind, mit ihrem Eintritt in die Fabrik in diesen andauernden Kämpfen den politischen Sprung zur Arbeiterklasse gemacht. Nicht nur die Ausweitung der Stadt Manchester'schen Typs und die neue Struktur der Arbeitskraft wurde von der Arbeiterklasse in ihren Kämpfen *gegen die Arbeit* benutzt, sondern sofort danach war der höchste politische Punkt der Kämpfe in der Region gerade der neue Turiner Stadtgürtel: der der ersten Dezentralisierung und satellitenartigen Ausbreitung der alten für den Metallsektor als Motor wirkenden Fabriken.

Wir wollen hier nicht tiefer in dieses Gewebe des Kampfs gegen die Arbeit einzudringen und das Wie und Warum des Verhältnisses zwischen Klasse und Partei auf diesen verschiedenen politischen Ebenen der Kämpfe betrachten. Was ich unterstreichen will und wo ich die Terminologie der Raumplaner auch für den *Kampf gegen die Arbeit* verwende, ist folgendes: Es ist zwar richtig, die Gliederung der Arbeitskraft an die zweite Stelle zu setzen, aber es ist falsch, sie in einem anmaßenden *Subjektivismus* vollkommen verschwinden zu lassen. Da sie Gewicht hat und auch auf die höchste Ebene der politischen Bewegungen einwirkt, muss man sich mit ihr auseinandersetzen, um in einer gegebenen Phase des Klassenkampfes festzustellen, wie sie tatsächlich Gewicht hatte, wie sie der Unternehmer benutzt hat, wie sie die Arbeiter benutzt haben; wie sie subjektiv überwunden oder nicht überwunden wurde durch Prozesse politischer Vereinigung, die über die *politische* Ebene der Fabrik ablaufen; so dass wir dahin kommen, auf nationaler und internationaler Ebene eine strategische Linie zu entwerfen. Spannen wir nicht den Karren vor die Ochsen!

Die gegenwärtige Unternehmertaktik. Jetzt ist die Initiative auf Seiten des Unternehmers (1967)

Der kollektive Unternehmer FIAT, der politische Kopf der italienischen Unternehmerschaft, hat nicht abgewartet, bis sich die Angriffskraft der italienischen Arbeiterklasse zum äußersten entwickelt, um den ganzen kapitalistischen Block zu einer massiven Gegenoffensive führen; er hat nicht einmal den Tarifkampf von '62 abgewartet. Die tendenziellen Linien der Neuzusammensetzung der Klasse waren schon 1961 bei FIAT und auf nationaler Ebene erkennbar. Als ihm 1962 der FIAT-Streik, der Kampf auf der *Piazza Statuto* und die großen Kämpfe in allen Sektoren und im ganzen Land diese Linien heftig ins Gesicht schleudern, hatte der Unternehmer sie bereits vorausgesehen und zog bereits seine Fäden für eine Gegenoffensive in gesellschaftlichem Maßstab und auf allen Ebenen. Dies sah man bereits 1963 mit der Abschwächung des Wirtschaftswunders und in den Interviews, in denen Agnelli die ersten Massenentlassungen bei FIAT androhte. Noch besser sah man es, als die ersten Gerüchte über eine Umstrukturierung bei RIV umgingen. Dann kam der konjunkturelle Angriff, und wir wissen, wie er ausging.

1963 geht die Initiative bei FIAT auf den Unternehmer über, und das gleiche passiert auf nationaler Ebene. 1963 beginnt eine Periode, in der sich die Unternehmerantwort voll entfaltet. Wir erinnern daran, dass diese Periode im Vergleich zu der der Arbeiteroffensiven verschoben ist. Diese Antwort ist zeitlich gegliedert geplant; wir möchten sie in der Fabrik erfassen.

Auf kurze Sicht ist die Antwort konjunkturell. Bekannte Geschichten. Wir haben bereits wiederholt gesagt, was in der Produktion bei FIAT und auch in den externen Betrieben des FIAT-Zyklus in der Periode des konjunkturellen Angriffs geschieht.

Kein großer technologischer Sprung, nicht einmal mittelfristig. Der Zusammenstoß mit der Arbeiterklasse wird auch wegen der Passivität der Arbeiter verschoben. Es findet eine fortschreitende technische Anpassung statt, die die Mechanisierung der Linien leicht vorantreibt. Einige organisatorische Umstrukturierungen mit vielen

Verlagerungen und internen Versetzungen der ständig neu verteilten Arbeitskraft sollen einerseits die innere Organisation der Arbeiter als *Nicht-Arbeit* zerbrechen und gleichzeitig spätere Mechanisierungen vorbereiten, die nun über die mechanischen Arbeitsprozesse hinaus auch andere Teile des Zyklus betreffen (Montage der Aggregate, Blechbearbeitung, Lackiererei, chemische und thermische Arbeitsprozesse usw.).

Die größte Neuerung besteht darin, dass nun auch die Zuarbeit mechanisiert und umorganisiert wird, ausgehend vom Werkzeugbau bis hin zur Herstellung der Gussformen. Die Gelegenheit dazu bietet der 850: das Auto der Konjunktur. Diese technische Anpassung, die auf eine größere Flexibilität der Transferstraßen zielt mit zerlegbaren und ersetzbaren Stationen, findet man an allen Produktionslinien, auch bei den Lkw.

Dies sind vor allem auch die Jahre, in denen FIAT sein ausländisches Handelsnetz ausbaut und ein internationales Kundendienstnetz auf die Beine stellt, mit Ersatzteilverkauf und Werkstätten in der ganzen Welt; dies geschieht gleichzeitig mit einer bedeutenden Reorganisation der Filialen und der *Ricambi di Torino* (Ersatzteilzentrale), ein Prozess, der erst mit dem neuen Werk FIAT *Ricambi di Rivalta* abgeschlossen sein wird.

Der konjunkturelle Angriff erhöht in der Fabrik wieder die Profitspannen, indem die Ausbeutung verschärft und intensiviert wird. Die Produktion wird sich erhöhen trotz der relativ niedrigen Investitionen, aber der unterirdische Kampf um die qualitativen und nicht nur die quantitativen Aspekte der Produktivität geht weiter.

Mit dem konjunkturellen Angriff kommen 1962 werden auch die Linien einer geplanten mittelfristigen Antwort sichtbar. Die für 1967 vorgesehene Verdoppelung der Produktion wird bereits 1965 erreicht. Der Plan des Unternehmers fällt mit der Programmplanung zusammen, und die Programmplanung qualifiziert sich gerade als kapitalistische Antwort, als potenziertes kapitalistisches Kommando, als Despotismus, als weitere Konzentration der politischen Macht, die sich auf die neuen Profitebenen im internationalen Maßstab stützt.

Diese Zwischenperiode, die seit 1962 vom kollektiven Unternehmer FIAT in die Wege geleitet wurde, wird zu Beginn der 70er Jahre abgeschlossen sein; aber es einige klarere Tendenzen werden sichtbar und setzen sich durch, die ihre Wurzeln bereits in der vorherigen Periode haben.

Müssten wir dieser Periode ein Etikett geben, so würden wir sie die *Periode der Kybernetisierung* der Mehrwertabpressung bei FIAT nennen.

Die Elektronik war mit den Rechnern der ersten und zweiten Generation bereits in den 50er Jahren mit dem *großen Sprung* bei FIAT eingeführt worden. Dennoch wird erst jetzt die Kybernetik vom Unternehmer FIAT (auf allen Ebenen) dazu benutzt, ein neues und umfassendes System (nach amerikanischem Modell) kapillarer Kontrolle aufzubauen, das vom kapitalistischen Kommandozentrum ausgeht und den gesamten Produktionszyklus des Autos direkt, kontinuierlich und alltäglich beherrscht. Man schafft insbesondere ein umfassendes und integriertes System, das vom Zentrum aus die Arbeitsrhythmen gliedert und plant. Es ist von großer politischer Bedeutung, dass bereits heute große Teile des Arbeitsprozesses bei Mirafiori und zum Teil auch schon in anderen Abteilungen, wie z.B. den Ersatzteilen usw., so geregelt werden.

Dieser Kybernetisierungsprozess hat also große politische Bedeutung, aber für sich allein macht er noch keinen *technologischen Sprung* aus: er bereitet ihn allerdings vor! Auch weil er bereits heute die zentrale Festlegung der Zeiten bei Mirafiori erlaubt, und folglich in allen Zuliefer- und Untertierlieferanten-Industrien, die nach den Anlieferungserfordernissen der Mirafiori-Linien, und gewöhnlich der *Aggregate- und Endmontage kontinuierlich* geplant werden.

Dieser *Kybernetisierungsprozess* ist quasi die innere Seite jenes Anwachsens des Despotismus im kapitalistischen Plan: der Planung, der Programmierung. Nicht zufällig ist das Rivalta-Projekt die Vermittlung von beidem.

Diese Kybernetisierung reiht sich ein in den großen Sprung, den die Elektronik auf internationaler Ebene und vor allem in den USA macht.

Auf technologischer Ebene bereitet der mittelfristige Plan etwas vor, was meiner Ansicht nach zum nächsten *großen Sprung* in der zweiten Hälfte der 70er Jahre werden kann: die *forcierte Mechanisierung der Zuarbeiten*. Das ist eine Folge der starken Entwicklung der Automatisierung der flexiblen oder sogar universellen Maschinen neuer Art dank der numerischen Steuerung. Der Prozess ist bereits heute im Gange und bringt Umstrukturierungen, Konzentrationen, Integrationen und Zusammenschlüsse auf nationaler und internationaler Ebene mit sich, die bereits dazu beitragen, die Kooperation in der Fabrikstadt Turin in dem Moment zu verändern, in dem sie sich im Gefolge dieses geplanten Prozesses in eine Stadtregion im eigentlichen Sinne verwandelt. Ein großer Teil der Turiner (aber auch Mailänder) Metallindustrie wird davon betroffen sein.

Die *Mechanisierung der Zuarbeit* wird entsprechend die Anzahl der traditionellen Zuarbeiter verringern, die teilweise in die diesbezüglichen *Klitschen* übernommen werden. Sie wird auch die tertiäre Arbeit im FIAT-Zyklus und in seinen direkt geleiteten Unternehmen und Werken erhöhen. Dies wird bedeutende Auswirkungen auf die Gliederung der Klasse auf internationaler Ebene haben und vor allem auf nationaler und städtisch-regionaler Ebene in Turin: sie wird die Frage nach neuen Kampfformen aufwerfen, bzw. wirft sie bereits auf, durch die – auf dem vom Unternehmer vorbereiteten neuen Terrain – die *politische Neuzusammensetzung* erobert werden kann.

Da die Neuplanung von Autos und im allgemeinen aller FIAT-Produktionen begrenzt ist und international von der oligopolistischen Konkurrenz geregelt wird, wird es wohl kaum zu einer solch forcierten Mechanisierung der *Montage* kommen. Das gilt trotz des Prozesses von Ausgliederung und Dezentralisierung der Montagelinien und -arbeiten für Pkw, Traktoren und Lkw in ausländische FIAT-Werke, besonders in erst vor kurzem industrialisierte Länder. Die Montage wird Mirafiori beherrschen; die Eisenhütten werden alle nach Carmagnola verlegt werden. Die mechanischen spanabhebenden Arbeiten nach Rivalta, die Stanz- und Schneidarbeiten werden zusammen mit den chemischen und thermischen Arbeitsprozessen in Mirafiori bleiben. Hier wird die technologische Anpassung voranschreiten. Lingotto wird bald nur noch Lager sein. Auch der Lkw-Zyklus wird umorganisiert: das Werk SPA-STURA wird erweitert werden und STIMA aufnehmen. Das Werk für die großen Motoren wird in Turin die großen Werkzeugmaschinen, die weniger großen Motoren und die Turbinen (in Lizenz von MERCEDES und GENERAL MOTORS) entwickeln; aber die größeren Motoren werden im neuen Werk in Triest hergestellt werden, an dem die IRI zur Hälfte beteiligt ist. Am stärksten international integriert, wird die Flugzeugproduktion wachsen, wahrscheinlich werden Einzelteile für die *Concorde* produziert werden.

All diese Veränderungen sind unmittelbar Teil einer Reorganisation auf internationaler Ebene. Zwei Aspekte wollen wir noch betonen: internationale Integration des Kapitals und territoriale Neuverteilung.

Wir wollen uns hier nicht mit der Betrachtung der Veränderungen aufhalten, die der Plan von Rivalta für alle *externen* Arbeitsprozesse von FIAT und die Zulieferindustrien mit sich bringt.

Der internationale Integrationsprozess ist jetzt offensichtlich, da er gesellschaftlich bereits auf allen Ebenen weit fortgeschritten ist. Er begann während des Wirtschaftswunders und machte in der Konjunktur einen Sprung: das wurde jedem klar beim ersten Vertrag zwischen RIV und SKF und danach mit oge, schließlich mit der internationalen Integration der leichten und schweren Elektromechanik, bis zum heutigen Tag, da die gesamte Zuliefer- und Nebenindustrie von FIAT darin einbezogen ist. Wer Automobilausstellungen besucht, wird auch Stände der Kleinbetriebe finden, an denen (mit internationalen Verträgen, Konzentrationen und Zusammenschlüssen) spezialisierte und vereinheitlichte Produkte vorgestellt werden, die für einen größeren und internationalen Markt bestimmt sind. Wo ihr früher Dialekt reden hörtet, hört ihr jetzt Deutsch, Englisch und Französisch oder auch Russisch, und umgekehrt findet ihr unter deutschen, englischen oder französischen Etiketten den Kleinunternehmer von gestern, der noch immer Dialekt spricht... Aber das meiste wird noch kommen und kommt schon, was die *Herstellung* betrifft, mit der Entwicklung der Industrie im Dreieck und der Entwicklung der produktiven tertiären Funktionen in jenen berühmten weiter entwickelten Ländern.

An diesem Prozess sind die Aspekte *territorialer Neuverteilung* der produktiven Momente und Funktionen beachtenswert.

Auch hier ist heute die internationale Ebene entscheidend. Beschränken wir uns auf Europa. Im Laufe dieser Jahre sind die traditionellen Industrieregionen in die Krise geraten und sind auf dem Weg der Erneuerung. Die Entwicklungsinvestitionen wurden dezentralisiert und in benachbarten Regionen neu konzentriert. Während Nordwest-England, das Ruhrgebiet und Lothringen veraltet sind, werden neue und massivere Entwicklungsinvestitionen vorgenommen im Großraum London, im berühmten Elsass-Lothringen und durch Proliferation in Süddeutschland und im Rhôneal. Dieser Prozess wird weitergehen: das Ruhrgebiet, Lothringen und teilweise Paris werden erneuert, aber die Rhein- und Rhône-Achsen werden industrialisiert.

Wie alle wissen, geht auch Italien (und jetzt erst recht) diesen Weg, der die nationalen Spitzen stärkt, indem es die Stockungskosten und die Konkurrenzfähigkeit durch die betriebliche Effizienz vorzieht. Die gesellschaftliche und die Dezentralisierung werden danach kommen. Das Projekt Rivalta, der Pieraccini-Plan und alle regionalen Pläne, die mehr oder weniger bereits ausgearbeitet sind, zeigen das makroskopisch.

Die Entwicklungsinvestitionen werden sich wieder und in immer stärkerem Maße im Dreieck konzentrieren und in besonderer Weise um Mailand und Turin herum, auch wenn es eine weitere Proliferation der Leicht-

industrie in den benachbarten Regionen geben wird. Es wird einige neue Industriepole im Süden geben, aber sicher nicht den angekündigten massiven Aufbruch der FINMECCANICA [Luftfahrtkonzern] in den Süden. Sektoral gesehen werden gerade die Metallarbeiter im Dreieck und besonders in der Stadtregion Turin sowohl absolut wie relativ weiter zunehmen und dann über 60 Prozent der Arbeitskraft ausmachen!

Turin wird seine Tertiarisierung vervollständigen und zur *Metropole* gemäß den Definitionen der Wirtschaftsgeografie werden. Aber viele seiner Industrien, vor allem die Schlüsselindustrien mit FIAT an der Spitze werden weiterhin bedeutende Werke im Stadtzentrum haben. Viele der heutigen Werke werden in den ersten oder zweiten Stadtgürtel ausgelagert werden; dies wird auch ohne vollständige Zerschlagung die alte Struktur mit der seit Jahrzehnten für den Arbeiterkampf in Turin typischen Beziehung zwischen Fabrik und den Arbeiterwohnvierteln der *Barriera* in die Krise bringen. Die Dezentralisierung der Industrie schleppt die Wohnstruktur mit, jetzt in den ersten, später in den zweiten Stadtgürtel: sie verschleppt das städtische Gebilde und verändert die gesamte Struktur der Stadtregion mit den fransen- und kronenförmigen Auswucherungen entlang der Ausbreitungsachsen in die Täler hinein. Dies reproduziert auf neuer regionaler Ebene die Merkmale der Fabrikstadt des alten Manchester'schen Turin. An diese neue ökologische Struktur und die neuen Formen von *diffuser Konzentration*, verbunden mit der Verbreitung von neuen Transportmitteln und der Motorisierung des Transportwesens, wird sich auch die *politische Neuzusammensetzung* der Arbeiterklasse anpassen müssen.

Auf lange Sicht schließlich wird das Abkommen zwischen FIAT und der UDSSR zum Brückenkopf für eine umfassende Integration, die (wahrscheinlich) nicht auf den Automobilsektor beschränkt bleiben wird.

Langfristig wird FIAT stark den Luftfahrtsektor als internationalen Sektor entwickeln und sich in zunehmendem Maße auch an der Raumfahrt beteiligen. Schon heute ist FIAT daran sehr interessiert, aber wahrscheinlich wird der nächste Schritt ein Abkommen mit der UDSSR über die gemeinsame Hubschrauber-Produktion sein. Im Automobilsektor bleibt jedoch weiterhin, bzw. noch stärker als bisher, das europäische Kartell und das Abkommen mit einem großen amerikanischen Unternehmen, GENERAL MOTORS, bestimmend.

Im Laufe der Jahre wird es für FIAT zu einer Sättigung des Binnenmarktes kommen, was das Unternehmen dazu zwingen wird, zum ersten Mal von Ausweitungsinvestitionen zu intensiven Investitionen überzugehen. Aber die Zukunft sind die neuen Märkte im Osten und in den *Entwicklungsländern*, wo die Verlagerung und der Export von FIAT-Kapital dazu beitragen werden, dass aus afrikanischen oder asiatischen Massen auf lange Sicht eine Arbeiterklasse *entsteht*. Das Abkommen zwischen FIAT und der UDSSR ist eine Etappe: So wird FIAT zu einem *Mittelpunkt* für das internationale gesellschaftliche Kapital.

Die mittelfristige Perspektive des Verhältnisses zwischen Klasse und Partei bei FIAT

1967 beginnt bei FIAT eine neue Phase des Arbeiterkampfes. Wir müssen etwas näher auf die *taktische* Ebene eingehen, um zumindest so viel zu sagen: die Antwort des Unternehmers (die die ganzen Planungsprozesse als innere und äußere Kontrolle im Verhältnis Fabrik-Gesellschaft umfasst, die wir die *Kybernetisierung* der Fabrik genannt haben), zeigt schon eine mögliche neue Gestalt, die von den Arbeitern benutzt werden kann und lässt bereits voraussehen, auf welchem Terrain sich der neue Kampf abspielen wird. Dieser Kampf lässt sich um so mehr voraussehen, als die Klasse in Turin nicht geschlagen ist und ihr Potential nicht vollständig eingesetzt und geäußert hat, auch nicht '66.

Inzwischen entwickeln sich wichtige Dinge. Das Abkommen zwischen FIAT und der UDSSR geht von der Planung der Maschinen für *Togliattigrad* zu deren Produktion über: das bedeutet Ausdehnung der Zuarbeitsindustrien und des gesamten Sektors der Werkzeug- und anderen Maschinen und ihrer Zulieferer. Diese Maschinen werden nur teilweise direkt bei FIAT hergestellt, zum größten Teil werden sie von den traditionellen Zulieferern in Fabriken außerhalb produziert. Dies wird einen nie gesehenen Hunger nach qualifizierten Arbeitskräften erzeugen und breiten Schichten der Arbeitskraft eine wachsende Verhandlungsmacht geben, die zwar relativ stark *gewerkschaftlich organisiert*, aber dennoch aus den Händen zu gleiten drohen (man erinnere sich, dass die CIMAT-Arbeiter 1961 auf einfacher gewerkschaftlicher Ebene die *Selbstverwaltung* gefordert hatten!). Diese Arbeiter machen den größten Teil der PCI-Mitglieder aus. Die Gewerkschaft hatte in der Konjunktur Spannen für besondere Lohnforderungen, so war die *Sonderlohngruppe für Monatslöhner* genau für diese Arbeiter gedacht. Es

muss verhindert werden, dass sie mit solchen isolierenden und privilegierenden Zugeständnissen wieder so kanalisiert werden wie schon 1961 auf der Linie der *modernen Gewerkschaft* bei FIAT, OLIVETTI und MICHELIN. Die kommunistischen Anreißer der Werkstatt 30 hatten mit ihren spontanen Kämpfen von '60 und '61 genau diese Spaltung zurückweisen wollen!

Bei den Massenproduktionen hat FIAT noch stärker als in der Vergangenheit wieder Masseneinstellungen vorgenommen: im Laufe von 20 Monaten sind mehr als 20000 neue Arbeiter eingestellt worden. Damit wurde der konjunkturelle Einstellungsstopp wett gemacht und die Belegschaftszahlen mit Steigerungsraten, die zu den höchsten der FIAT-Geschichte zählen, auf neue Ebenen gehoben. Dies hat nichts zu tun mit dem Abkommen zwischen FIAT und der UDSSR: Massen von Einwanderern werden wieder herbei strömen und sich im neuen regionalen Gefüge der Fabrikstadt verteilen. Auch für diese Masse, die in die Arbeitprozesse der Groß- und Größtserien eintreten und damit den Übergang zur Arbeiterklasse vollziehen, werden sich die Tarifbedingungen sehr schnell zum Besseren wenden. Die sektoralen Mängel, die Stockungen, die Verkehrsmittel, die Schulen, der Städtebau und die öffentlichen Dienstleistungen, die die Kosten der Zusammenballung erhöhen, interessieren uns hier nicht: sie haben in den letzten Jahren immer zu einem *Anstieg der Löhne* und nie zu *Streikbrecherei* oder *Passivität* geführt. Angesichts dieser riesigen Stoßtruppen sah die Gewerkschaft ihre ohnehin spärlichen Möglichkeiten wieder schwinden. Das Verhältnis der jungen Aktivisten zur PCI und zur PSIUP verschlechterte sich nach dem Tarifikampf bereits wieder. In dieser Situation können wir vorhersehen, dass sich jene spontanen Kämpfe weiter ausbreiten werden, die wir '63/'64 flüchtig gesehen haben. Tatsächlich ist der unterirdische Kampf bei FIAT im Gange, das zeigen nicht nur die Streiks neulich in den Eisenhütten und in Materferro (und die erste Arbeitsniederlegung in einem Walzwerk von Rivalta!), sondern vor allem grundlegende Sachen wie die spontan organisierte massenhafte Verweigerung der Überstunden einem Unternehmer gegenüber, der bereits jetzt das verzweifelte Bedürfnis nach Überstunden hat! Die neu Angeworbenen bei FIAT gehören schon jetzt zu den kämpferischsten. Die Dezentralisierung in Rivalta am Fuß der Berge bedeutet, dass einige tausend *Barott* [Leute aus den Bergen] der schlimmsten Sorte, die die Region zu bieten hat, in die Fabrik kommen. Aber die Mailänder Erfahrung (wo diese Dezentralisierung in die Vendée-artigen Gegenden und die Regionalisierung bereits ein Jahrzehnt vor Turin abgelaufen sind) sagt uns, dass auf lange Sicht auch der *Barott* zur Arbeiterklasse wird, wenn die Stimmung kämpferisch ist, was sie ja war und wahrscheinlich auch weiterhin sein wird.

Aus dieser Sicht bekämpfen wir die Art von Pessimismus über die Situation der Klasse, wie er sich an der Basis der Arbeiterbewegung und vor allem in der Kommunistischen Partei in der kurzen Ebbe nach dem Tarifabschluss breit macht. Wenn überhaupt Pessimismus angebracht ist, dann gegenüber den politischen Führungen der Arbeiterparteien, der PCI und der PSIUP.

Angesichts des Unternehmerplans, der umfassenden Gliederung der Unternehmerantwort, und vor allem angesichts der greifbaren Anzeichen, dass dieser Plan unweigerlich eine ganze Reihe von positiven Möglichkeiten für einen weiteren Arbeiterangriff auf politischem Terrain bieten würde – angesichts all dessen wussten die Arbeiterbewegung und die Arbeiterparteien nichts Besseres zu tun, als dem Pieraccini-Plan und den Regionalplänen in den verschiedenen beratenden Gesprächen anzukreiden, dass sie zu einer weiteren Konzentration der Investitionen führen. Sie haben sich damit zu Verteidigern der geopfert Gebiete gemacht und heulen über diese Opfer. Sie fordern eine *breitere Streuung der Investitionen* über das ganze Territorium, wobei sie nicht einmal selbst wissen, was das heißen soll, und was von anderen dann gleich wieder dementiert wird, die sich für die Wiederaufnahme der Politik der Zentren aussprechen. Bei allen Regionalplänen fordern sie die öffentliche Kontrolle, die die *Investitionen umstellen* soll in Richtung auf eine *kapillare territoriale Verbreitung*. Und nur der Protest der Provinzen, Regionen und Abwanderungsgebiete geht weiter. Stattdessen gilt es, die *politische Führung* der Kämpfe anzukurbeln und gerade die neuen Möglichkeiten der fortgeschrittenen Punkte zu ihrem Hebel zu machen. Das Verhältnis zwischen Partei und Fabrik in dieser Perspektive auszugleichen, ist auch der größte Beitrag, den wir in einem strategischen Gebiet wie Turin für den internationalen Klassenkampf und seine politische Vereinheitlichung leisten können. ■#