

«Das Band frisst Menschen und spuckt Autos aus», hatte mir ein Werkstudent gesagt, der selbst lange Zeit am Band gearbeitet hatte. Wie das gemeint war, sollte ich bald erfahren. Alle anderthalb Minuten rollt ein fertiger Wagen vom Band. Ich bin am letzten Bandabschnitt eingesetzt, muss kleinere Lackfehler ausbessern, die es an jedem Wagen noch gibt. «Da ist weiter nichts dabei», denke ich anfangs, als ich sehe, wie langsam das Band vorwärts kriecht.

Eine Frau arbeitet mich ein. Sie ist schon vier Jahre am Band und verrichtet ihre Arbeit «wie im Schlaf», so sagt sie selbst. Ihre Gesichtszüge sind verhärtet wie bei einem Mann.

Linke Wagentür öffnen. Scharniersäule nachstreichen. Das abgeschliffene Scharnier neu streichen. Griff für die Kühlerhaube herausziehen. (Er klemmt oft.) Kühlerhaube aufklappen. Wagennummer mit Lack auslegen. Rechte Wagentür wie bei der linken. Kofferraum öffnen und nach eventuellen Lackfehlern suchen. Zusätzlich noch auf sonstige Lackfehler achten, die bei sorgfältiger Prüfung immer zu finden sind. Mit zwei Pinseln arbeiten. Der große für die Scharniersäule, die von der Wagentür halb verdeckt ist und an die man schlecht herankommt; der kleine für feinste Lackfehler zum Auslegen, was besonders viel Zeit in Anspruch nimmt. Außerdem immer wieder zu den Lacktöpfen zurücklaufen, Pinsel säubern und Farbtöpfe wechseln, weil die Wagen auf dem Band in kunterbunter Reihe erscheinen. Zusätzlich auf die Laufzettel der Wagen meine Kontrollnummer vermerken.

Noch arbeiten wir zu zweit. Ich begreife nicht, wie die Frau allein damit fertig geworden ist. Nach zwei Tagen Einarbeiten wird die Frau zum Wagenwaschen versetzt. Damit ist sie nicht einverstanden. Sie fürchtet um ihre Hände, die vom Benzin ausgelaugt werden. Aber danach fragt keiner. Der Meister geht ihr aus dem Weg.

Ich frage sie, ob sie sich nicht an einen Vertrauensmann wenden kann, aber von dessen Existenz weiß sie nichts.

Allein werde ich mit der Arbeit nicht fertig. Ich übersehe kleine Lackschäden, aber man ist nachsichtig. «Mit der Zeit haut das schon noch hin.»

Punkt 15.10 Uhr ruckt das Band an. Nach drei Stunden bin ich selbst nur noch Band. Ich spüre die fließende Bewegung des Bandes wie einen Sog in mir.

Wenn das Band einmal einen Augenblick

stillsteht, ist das wie eine Erlösung. Aber umso heftiger, so scheint es, setzt es sich danach wieder in Gang. Wie um die verlorene Zeit aufzuholen.

Die Bandarbeit ist wie das Schwimmen gegen einen starken Strom. Man kann ein Stück dagegen anschwimmen. Das ist erforderlich, wenn man einmal zur Toilette muss oder im Automaten gegenüber einen Becher Cola oder heißen Kaffee ziehen will. Drei, vier Wagen kann man vorarbeiten. Dann wird man unweigerlich wieder abgetrieben.

Günter Walraff schreibt engagierte **dokumentarische Literatur**. Als Arbeiter und als Redakteur schlich er sich in Betriebe ein, um aus erster Quelle über Missstände berichten zu können. Selber Sohn eines **Fließbandarbeiters** war er nach einer Buchhändlerlehre als Arbeiter in Industriebetrieben tätig. Er schrieb zuerst für eine Gewerkschaftszeitung, später wurde er Redakteur bei linkspolitischen Illustrierten. Wegen seiner Reportagen wurde er bespitzelt und mehrmals verklagt, zeitweise musste er deswegen seinen Wohnsitz in die Niederlande verlegen. 1977 schlich sich Walraff in die **Bild-Redaktion** in Hannover ein, um über die Praktiken des Sensationsblattes berichten zu können. 1983 verkleidete sich Walraff **als türkischer Arbeiter Ali** und hielt diese Rolle zwei Jahre lang durch. Er arbeitete so als unterbezahlte Hilfskraft bei McDonald's, verrichtete Schwerstarbeit auf einer Großbaustelle und verdingte sich in einer Leiharbeiter-Kolonie, wo er bei AKW-Reinigungen eingesetzt wurde und so gefährlich hohen Strahlendosen ausgesetzt war. Auch erlebte er hautnah, wie türkische Gastarbeiter beschimpft, bedroht und nicht akzeptiert wurden.

J., vom Band nebenan, 49 Jahre alt, erinnert sich an frühere Zeiten: «Da ging es noch gemütlicher am Band zu. Wo früher an einem Band drei Fertigmacher waren, sind heute an zwei Bändern vier. Hin und wieder kommt einer mit der Stoppuhr und beobachtet uns heimlich. Aber den kenne ich schon. Dann weiß ich: bald wird wieder jemand eingespart, oder es kommt Arbeit dazu.» Aber J. beklagt sich nicht. «Man gewöhnt sich daran. Hauptsache, ich bin noch gesund. Und jede Woche ein paar Flaschen Bier.»

Jeden Tag nach Schichtende, 23.40 Uhr, setzt er noch ein paar Überstunden dran und kehrt mit zwei anderen unseren Hallenabschnitt aus. Ich bin nach acht Stunden erledigt. Die Frühschicht soll besser sein, hat man mir gesagt. «Man gewöhnt sich mit der Zeit an alles.»

Wer am Band mein Meister ist, weiß ich noch

nicht. Es kam einmal jemand vorbei - an seinem hellbraunen Kittel ein Schildchen: «Meister soundso» - und fragte nach meinem Namen. Er sagte: «Ich weiß, Sie sind neu. Ich komme jeden Tag hier mal vorbei. Falls Sie was haben sollten, fragen Sie nur.» Von ihm erfahre ich auch, dass ich «Fertigmacher» werden soll. Was das ist, erfahre ich nicht. Und wie man so etwas wird und wie lange es dauert, verrät er auch nicht.

Die vor mir am Band arbeiten und die hinter mir, kenne ich nicht. Ich weiß auch nicht, was sie tun. Manchmal begegnen wir uns am Band im gleichen Wagen. Sie sind mit der Montage an ihrem Abschnitt nicht fertig geworden und in mein Revier abgetrieben - oder umgekehrt. Dann sind wir uns gegenseitig im Weg. Da schlägt mir einer eine Wagentür ins Kreuz, oder ich beschüttele einen mit Lack. Entschuldigt wird sich hier nicht. Jeder ist so mit seinen Handgriffen in Anspruch genommen, dass er den andern übersieht.

Das Zermürbende am Band ist das ewig Eintönige, das Nichthaltmachenkönnen, das Ausgeliefertsein. Die Zeit vergeht quälend langsam, weil sie nicht ausgefüllt ist. Sie erscheint leer, weil nichts geschieht, was mit dem wirklichen Leben zu tun hat,

Ungefähr alle zehn Minuten ein Blick auf die Hallenuhr. Wenn wenigstens jede Stunde das Band für wenige Minuten stillstände, man hätte etwas, worauf man hinarbeiten könnte. Die Zeit von 6.40 Uhr bis zur Mittagspause 12.00 Uhr und von 12.30 Uhr bis Schichtende 15.10 Uhr ist zu lang.

Eine Gewöhnung an die Fließarbeit tritt auch nach den ersten vier Wochen nicht ein. Nach Schichtschluss bin ich jedesmal erledigt. In dem voll gepfropften Arbeiterbus schlafe ich fast im Stehen ein. Selbst das sonst nicht zu bremsende Temperament der italienischen Arbeiter ist jetzt versiegt. Kein sprudelnder Redeschwall ist zu hören. Die Fracht Menschen im Bus ist stumm und apathisch.

Zu Hause brauche ich Stunden, um mich von der Arbeit auf die Freizeit umzustellen. Acht Stunden lang war ich Rädchen im Getriebe Band, jetzt will ich endlich wieder Mensch sein. Aber wenn ich nach drei Stunden halbwegs wieder zu mir gekommen bin, ist es zu spät, noch etwas mit dem «Feierabend» anzufangen.

Die zwei Stunden von 19.00 bis 21.00 Uhr bedeuten auch nur ein Atemschöpfen, um für die Schicht am nächsten Morgen wieder fit zu sein. Den Schlaf von 21 bis 5 Uhr brauche ich dazu. Ich stumpfe bei der monotonen Arbeit mehr und

mehr ab. Vielleicht ist das die Gewöhnung. Eingespannt in den Rhythmus der wechselnden Schichten, bin ich nur noch für die Arbeit da. Essen, trinken, schlafen zur Erhaltung der Arbeitskraft. Was darüber hinausreicht, ist Luxus, den man sich bei dieser Arbeit nicht oft leisten kann. Einige Male sind größere Gruppen von Schülern und Studenten an unserem Bandabschnitt vorbeigeführt worden. Sie haben an einer Werkbesichtigung teilgenommen. Mir ist der Zusammenhang des Produktionsablaufs fremd. Ich weiß, dass in der Y-Halle Tausende von Arbeitern beschäftigt sind. Wo und wie sie eingesetzt sind, weiß ich nicht. Ich weiß nicht einmal, was unmittelbar vor mir am Band geschieht. Durch Zufall habe ich jetzt denjenigen kennen gelernt, von dem ein Teil meiner Arbeit abhängig ist. Er arbeitet am Band 30 bis 50 Meter vor mir und notiert auf den Laufzetteln der Wagen Lackschäden, die ich ausbessern muss. Er ist stolz darauf, dass er nicht mehr zur «Produktion» gehört, sondern zur «Inspektion». Er muss die Wagen auf vier Bändern gleichzeitig kontrollieren. Er meint: «Praktisch ist das einfach nicht zu schaffen.» Darum übersieht er auch so viele Lackschäden, nach denen ich dann noch suchen muss, obwohl das seine Aufgabe wäre.

