



THOUGHT FACTORY 4

RLS South Asia working paper series Delhi 2011

Am Ende der Werkbank

Arbeits-und Lebensverhältnisse
in der indischen Automobilindustrie
am Beispiel Gurgaons (bei Delhi)

PETER GRAUMANN

Thought – Factory 04

RLS South Asia Working Paper Series – 2011

Peter Graumann

Am Ende der Werkbank

**Arbeits- und Lebensverhältnisse
in der indischen Automobilindustrie
am Beispiel Gurgaons (bei Delhi)**

Peter Graumann

Kontakt: peter.graumann@gmx.de

Impressum:

RLS - Centre for International Co-operation

C-15, 2nd Floor, Safdarjung Development Area (Market)

New Delhi 110 016, INDIA

Phone: +91 (0)11 -49 20 46 00, Fax: +91 (0)11- 49 20 46 99

Website: www.rosalux-southasia.org

Der regionale Repräsentant der Rosa Luxemburg Stiftung
für Südasien, Dr. Carsten Krinn, ist zu erreichen unter:

Email: krinn@rosalux.de

Die Stiftung in Deutschland erreichen Sie unter:

Rosa Luxemburg Stiftung, Berlin

Franz-Mehring-Platz 1

10243 Berlin, DEUTSCHLAND

Umschlag: Abhay Salve, Ahmedabad, Lektorat: Jakob Littmann, Micha Steinwachs

Thought Factory [θɔ:t fæktəri]: ist eine Serie von Arbeitspapieren der Rosa Luxemburg Stiftung für Südasien, die zum besseren Verständnis der Region und ihrer spezifischen Themenkomplexe beitragen soll.

Die Beiträge geben die Meinung ihrer jeweiligen Autoren wieder und stehen auch für uns, und unserem Verständnis nach, zur Diskussion.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungen	
VORWORT	5
I. EINFÜHRUNG	6
II. ENTWICKLUNG DER AUTOINDUSTRIE	8
2.1. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	9
2.2. Internationale Konzerne und Sonderwirtschaftszonen	10
2.3. Automobilzentren in Indien	10
III. DIE ARBEITS- UND LEBENSVERHÄLTNISSE DER ARBEITER	12
3.1. Gesellschaftlicher Hintergrund	12
3.2. Soziale Verhältnisse	14
3.3. Arbeitsbedingungen	15
IV. AKTUELLE ARBEITSKÄMPFE	18
4.1. Politische Situation	18
4.2. Gewerkschaften in der Autoindustrie	19
4.3. Unorganisierter Widerstand	21
4.4. Politische Auseinandersetzungen	22
V. PERSPEKTIVEN	24
VI. SCHLUSSFOLGERUNGEN	26
LITERATURVERZEICHNIS	27
Bücher, Zeitschriften:.....	27
Internetquellen:	28
Zeitungsartikel:	29
Research Report, Survey:.....	29
Sonstiges:	30

Abkürzungen

AIRF: All India Railwaymen's Federation

AITUC: All India Trade Union Congress

ASSOCHAM: Associated Chambers of Commerce and Industry

BJP: Bharatiya Janata Party

BMS: Bharatiya Mazdoor Sangh

BPO: business process outsourcing

CGT: Confédération Général du Travail

CII: Confederation of Indian Industries

CITU: Centre of Indian Trade Unions

CPI: Communist Party of India

CPI(M): Communist Party of India (Marxist),
teils auch CPM abgekürzt

CTU: Central Trade Union

CTUO: Central Trade Union Organisation

EPZ: Export Process Zone

FES: Friedrich Ebert-Stiftung

FICCI: Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry

HMS: Hind Mazdoor Sabha

IGB: Internationaler Gewerkschaftsbund (International Trade Union Confederation, ITUC)

ILO: International Labour Organisation

ILO-SRO: International Labour Organisation – Subregional Office

IMF: International Metalworkers Federation

INTUC: Indian National Trade Union Congress

ITES: IT enabled services

ITF: International Transport Workers' Federation

ITPF: IT Professionals' Forum

ITUC: International Trade Union Confederation (Internationaler Gewerkschaftsbund, IGB)

KPO: knowledge process outsourcing

MNC: Multinational Company

NTUI: New Trade Union Initiative

PSU: public sector undertaking

SARTUC: South Asian Regional Trade Union Council

SEIU: Service Employees International Union.

SEWA: Self Employed Women's Association

SEZ: special economic zone

UNI: Union Network International

UNITES Pro: Union for the Information Technology Enabled Services Professionals

UTUC: United Trade Union Congress

WBITS: West Bengal IT Services Association (teils auch nur ITSA)

WFTU: World Federation of Trade Unions

Vorwort

Der Text von Peter Graumann setzt unsere Bemühungen fort, einen besseren Einblick in die indische Arbeiter- und Gewerkschaftslandschaft zu erhalten. Texte von Florian Höllen zu den linken Gewerkschaften im Allgemeinen und von René Schultens zur NTUI im speziellen, haben hier wichtige Vorarbeiten geleistet.

Die fordistische Wirtschaftsentwicklung Mitte des 20. Jahrhunderts führte langfristig u. a. zu einer breiten Automobilisierung der westlichen Welt. Die Teilung der Werkschritte und die Industrialisierung der Fabrikation ermöglichte es nun auch breiteren Bevölkerungsgruppen den Luxusartikel Auto zu besitzen. Nach wie vor gilt der Absatz an Automobilen als ein zentraler Indikator für den Wohlstand einer Gesellschaft. So wird die relativ junge Entwicklung der indischen Automobilindustrie als Erfolgsgeschichte gehandelt - stetig steigende Absatzzahlen, eine Sparte, die von der internationalen Finanzkrise unberührt bleibt, hohe Attraktivität für ausländische Investor_innen, ein vielseitig gelobter „Boom“. Hier läuft die Automobilisierung einer Gesellschaft parallel mit der Entstehung einer neuen Mittelschicht. Nebeneffekt für die prekär Beschäftigten: schwierige Umstände hinsichtlich der Organisation der Arbeiter_innen und gewachsene Abhängigkeit vom industriellen Arbeitsplatz sorgen dafür, dass die Werktätigen unwürdige Lebensumstände weitgehend akzeptieren.

Mit seinem detaillierten Blick hinter die Kulissen der indischen Industriestadt Gurgaon, problematisiert Peter Graumann die andere Seite des indischen Wirtschaftserfolgs. Den Fokus besonders auf die Organisationskraft der Arbeiterinnen und Arbeiter in Gewerkschaften legend, schildert er in seinem Beitrag die Lebens- und Arbeitsverhältnisse der in den Fabriken der Automobilindustrie arbeitenden Menschen.

Peter war einer der ersten Praktikanten der Rosa-Luxemburg-Stiftung in Delhi im Herbst 2010 und hat uns u. a. beim praktischen Aufbau unseres Offices sehr unterstützt.

New Delhi, im November 2011

Dr. Carsten Krinn

(Regionaler Repräsentant der RLS in Südasien)

I. Einführung

„In Indien kennt das Autogeschäft keine Krise“¹, titelte „die Welt“ Ende 2008, während allerorts die Alarmglocken läuteten und die Krisenstimmung in der Autoindustrie nicht schlimmer sein konnte. Der weltweite Fahrzeugbau versank 2008/09 in der tiefsten Krise seit Ende des 2. Weltkrieges.² Die internationale Produktion nahm in allen Bereichen der Automobilindustrie ab.

Die Schlagzeile der „Welt“ ist keine Falschmeldung. Sowohl in Indien, als auch in anderen Schwellenländern (insbesondere China), wuchsen die Absatzzahlen auch während der Krise.³ Nicht nur die 'einheimischen' Kleinwagen und Industriefahrzeuge verkaufen sich massenweise, sondern auch die Luxusfahrzeuge ausländischer Hersteller finden einen kontinuierlich wachsenden Absatzmarkt in Indien. Ein bedeutender Grund, warum deutsche Automobilhersteller wie Daimler schon zu Beginn 2010 ein Ende der Krise prognostizierten und ihre Produktion in allen Bereichen wieder stark ankurbelten. Ende des Jahres teilten sich Daimler und BMW die Marktführung in der Luxusklasse.⁴ Das bedeutet für BMW einen Marktanteil von ca. 40% im indischen Luxussegment.

Als der Absatzmarkt in Deutschland einbrach, versuchte die Bundesregierung mit der »Abwrackprämie« die Wirtschaft wieder anzukurbeln. Der Versuch scheiterte, denn mit dem Bonus wurden hauptsächlich ausländische Kleinwagen gekauft.⁵ Jedoch konnten die deutschen Hersteller ihre Absatzzahlen wieder steigern, da in Asien die Nachfrage anstieg. Dass sich unter anderem Indien zu einem großen Automarkt entwickeln würde, zeichnete sich früh ab. So entwarf die indische Regierung bereits 2006 einen 'Masterplan'⁶, nach dem die eigene Autoindustrie ihr Volumen in 10 Jahren verdoppeln sollte. Die bisherigen Wachstumszahlen bestätigen die Prognosen.

Wer profitiert von dieser Entwicklung? Gibt es neben den Erfolgsmeldungen der Industrie auch ähnliche Meldungen für die Beschäftigten in diesem Sektor?

¹ Vgl. die Welt: In Indien kennt das Autogeschäft keine Krise.

² Vgl. Wolf (2010): Ungepflügte Strukturen.

³ Vgl. TOI: Indian car market growth. Für die Jahreswende 2008/09 wird zwar ein gemäßigtes Wachstum in Indien festgestellt, der Markt erholt sich aber schnell.

⁴ Vgl. TOI: BMW India launches X1.

⁵ Vgl. Handelsblatt: Abwrackprämien-Bilanz.

⁶ Vgl. Draft Automotive Mission Plan 2006-2016. S.14f.

Ein Blick auf die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in der Autoindustrie zeigt, dass die Erfolge der Branche keine Wirkung zeigen. Die Zustände in den indischen Fabriken lassen sich in keiner Weise mit westeuropäischen Standards vergleichen. Die Arbeits- und Lebensverhältnisse sind auf einem erstaunlich niedrigen Niveau, obwohl die Gewerkschaften traditionell im industriellen Sektor stark vertreten sind. Dem sich daraus ergebenden Widerspruch, soll in diesem Arbeitspapier nachgegangen werden. Zusätzlich wird die Frage gestellt, ob sich diese Verhältnisse verbessern lassen können. Aufbauend auf eine kurze Geschichte des Automobils in Indien, wird im Hauptteil auf die Lage der Arbeiter eingegangen und verschiedene Aspekte des Arbeitskampfes angesprochen.

Die Industriestadt Gurgaon wird oft als Beispiel für die erfolgreiche Entwicklung Indiens dargestellt. Die missliche Lage der Arbeiter zu schildern, bleibt in den Erfolgsmeldungen aus. Eingeklemmt zwischen Moderne, Wirtschaftswachstum und 'westlichen Standards', finden sie sich in einer sozialen Warteposition mit wenig Aussicht auf Verbesserung.

Das folgende Arbeitspapier steht thematisch in einer Reihe mit den vorhergehenden Analysen über die indischen Gewerkschaften. Dem Vergleich linker Dachverbände von Florian Höllen, sowie von René Schultens lebensnaher Arbeitsbeschreibung des relativ jungen Gewerkschaftsverbandes NTUI.⁷

⁷ Vgl. Höllen, Florian (2010) Die indischen Gewerkschaften der Linken, in: Online Publikationen der Rosa-Luxemburg-Stiftung, *Thought Factory 01*, Berlin/Pune.

Vgl. Schultens, René (2011) Unity – Democracy – Militancy. Eine Kurzstudie über den indischen Gewerkschaftsdachverband New Trade Union Initiative (NTUI), in: Online Publikationen der Rosa-Luxemburg-Stiftung, *Thought Factory 02*, Berlin/Delhi.

II. Entwicklung der Autoindustrie

Jamshedji Tata war der erste Inder, der 1904 ein eigenes Automobil besaß. Er gilt als der Vater der indischen Industrialisierung. Durch seine unternehmerischen Tätigkeiten legte er den Grundstein für die Tata-Group, zu der auch Tata-Motors gehört – heute der größte indische Automobilhersteller mit einer Jahresbilanz 2008 von ca. 500.000 verkauften Fahrzeugen.⁸ Lange waren motorisierte Fahrzeuge eine Seltenheit auf indischen Straßen, der Hauptverkehr bewegte sich auf dem schnell wachsenden Schienennetz. Indiens Automobilindustrie begann sich erst in den 1940er Jahren zu entwickeln. In den 1970er und 1980er Jahren dehnte sich die Branche weiter aus, wobei das Privatauto auch zu dieser Zeit noch ein seltenes Luxusgut darstellte. Ebenfalls in den 1980er Jahren ließ die indische Regierung erstmals Partnerschaften mit japanischen Autoherstellern zu. Die wirkliche Expansion des Automarktes begann nach den 1990er Jahren. Indien entwickelte sich nicht nur zu einem Land mit einer großen Herstellerindustrie, sondern entfaltete auch eine rasant anwachsende Nachfrage an privaten Fahrzeugen. Spätestens nach der Jahrtausendwende fanden sich alle *big players* der Autoindustrie in Indien ein.⁹

Die Verkehrsstruktur in Indien unterscheidet sich in vielerlei Hinsicht von den hochindustrialisierten Ländern. Die Länder des gesamten südasiatischen Subkontinents werden in Abgrenzung zum 'Westen' auf Englisch als *low motorized countries* (LMCs) bezeichnet. Der Verkehr, insbesondere in den urbanen Ballungsräumen, ist häufig noch eine bunte Mischung aus *motorized and non-motorized vehicles* (MV und NMV). Der prozentuale Anteil an motorisierten Fahrzeugen in indischen Städten ist vergleichsweise gering. Die meisten Fahrzeuge sind *two- and three-wheelers*. Erst seit den letzten Jahrzehnten verändert der PKW das Straßenbild und verdrängt zunehmend die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Im nationalen Städtevergleich fahren auf Delhis Straßen mit Abstand mehr Autos als in jeder anderen Stadt.¹⁰ Trotzdem sind es höchstens 20% der dortigen Bevölkerung, die sich ein *motorized vehicle* leisten können. Die Trendwende in der Stadt zeigt sich in einer jährlichen Zuwachsrate von 8-9% neuer PKWs. Mittlerweile sind in Delhi für die Jahre 2007/08 1,73 Millionen Autos angemeldet.¹¹

⁸ Vgl. de.wikipedia.org/wiki/Jamshedji_Tata (Stichwort: Jamshedji Tata). Tata Motors verkaufte 291.993 Nutzfahrzeuge und 214.428 PKWs. Vgl. Tata Annual Report S. 10.

⁹ Vgl. BBC News: Timeline: India's automotive industry.

¹⁰ Vgl. Tiwari (1999): Sustainable Urban Transport. S. 53-56.

¹¹ Bei einer Einwohnerzahl von 16, 9 Mio. Vgl. Economic Survey of Delhi.

Der wachsende Individualverkehr, der in großen Ballungsgebieten täglich zu kilometerlangen Staus führt, spiegelt die allgemeine Tendenz zu mehr Mobilität wider.¹² Innerhalb der neuen und schnell wachsenden Industriestädte wie Gurgaon (vgl. Kapitel 2.4) findet keine nachhaltige Anpassung der Infrastruktur statt und die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖVM) können dem Ansturm kaum Stand halten.

2.1. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Seit der Unabhängigkeit 1947 entwickelte sich die Wirtschaft in Indien entlang des »Mittleren Weges«.¹³ Der Staat regulierte im weiteren Sinn die Wirtschaft Indiens und steuerte die *nachholende Industrialisierung* des Landes. Die Politik der dominierenden Kongresspartei prägte die gelenkte Volkswirtschaft in den Jahrzehnten nach der Unabhängigkeit. Neben der innerstaatlichen Regulierung schottete sich Indien nach außen ab und die heimische Wirtschaft blieb von der Weltwirtschaft getrennt. In den 1980er Jahren begann sich die indische Wirtschaftspolitik dem 'Westen' zu öffnen. Die indische Wirtschaftskrise 1989-91, die mit einer möglichen Zahlungsunfähigkeit des Staates verbunden war,¹⁴ markiert den grundsätzlichen Einschnitt.¹⁵

Unmittelbar nach bzw. während der Wirtschaftskrise diktierte der Internationale Währungsfond (IWF) der indischen Regierung, ihre Wirtschaft zu liberalisieren. Für bestimmte Wirtschaftsbereiche und für geographisch festgelegte Zonen (sogenannte Sonderwirtschaftszonen, siehe Kapitel 2.3) wurden mittels Gesetzen die Rahmenbedingungen neu festgelegt. Ein Großteil des steigenden Bruttoinlandsproduktes in dieser Periode und des zunehmenden Ex- und Imports lässt sich darauf zurückführen. Der Liberalisierung des Marktes folgte eine Liberalisierung der Arbeitsgesetze. Die Folgen für die Arbeitnehmer wurden dabei kaum beachtet.¹⁶

¹² Unabhängig davon, ist die Möglichkeit zu mehr Mobilität, meines Erachtens, ein fortschrittliches Element.

¹³ Die Bezeichnung "Mittlere Weg" geht auf die politische Platzierung Indiens zwischen den Blockmächten des Kalten Krieges zurück. Der „Mittlere Weg“ stellt die staatsgesteuerten Entwicklungsbemühungen Indiens dar die im Wesentlichen von der Kongresspartei getragen wurden. Vgl. Gottschlich / Rüssel: Globalisierungsprozess in Indien. S. 2-5.

¹⁴ Vgl. Gey/Jobelius/Tenbusch: Indien. S. 6.

¹⁵ Vgl. Gottschlich / Rüssel: Globalisierungsprozess in Indien. S. 1-5 und Müller / Rauch: Indiens Weg zur Wirtschaftsmacht. S. 7-9.

¹⁶ Vgl. Sen: Trade and FDI Related Reforms. S. 13f. und S. 17.

2.2. *Internationale Konzerne und Sonderwirtschaftszonen*

Sonderwirtschaftszonen, sogenannte *Special Economic Zones* (SEZs), sind, wie der Name sagt, geographisch abgetrennte Gebiete, die eigenen (speziellen) wirtschaftlichen und rechtlichen Bedingungen unterliegen. Die indische Regierung verkündete im April 2000, solche Zonen einzurichten, 2005 wurde der *SEZ Act* erlassen. Insbesondere fallen in diesen Zonen die Zölle und Steuern für Unternehmen weg, Im- und Exporte werden erleichtert und das Arbeitsrecht zu Gunsten der Unternehmen reformiert. Hinter diesen Erlässen steht die Hoffnung der Regierung, durch die SEZs die eigene Industrialisierung und Urbanisierung anzukurbeln und vor allem die Exportrate zu steigern. Gleichzeitig sollen mit diesen Begünstigungen mehr internationale Firmen und Finanzen an die eigene Wirtschaft gebunden werden. Der erhoffte Erfolg¹⁷ fiel bisher aber gemäßigt aus. Nur wenige indische Großunternehmen profitierten von den SEZs, für internationale Konzerne wird der Standort Indien attraktiver.¹⁸ Für die Zuliefererindustrie der Unternehmen in diesen Wirtschaftszonen gelten aber die Sonderbehandlungen meistens schon nicht mehr. Ein Grund, warum die nationalen Wirtschaftsbedingungen durch SEZs nur marginal beeinflusst werden. Trotz dieser Entwicklung entgegen die Steuerungsvorstellungen der indischen Regierung, hält diese an den bestehenden SEZs fest und unterstützt die Etablierung neuer.

2.3. *Automobilzentren in Indien*

In Indien gibt es drei Autoindustriezentren. In Chennai, Gurgaon und Pune haben sich große Industriehubs mit nationalen und internationalen Automobilunternehmen als auch deren Zuliefererindustrien niedergelassen. Diese *hubs* zeichnen sich vor allem durch die enorme Konzentration an Industrieunternehmen und wirtschaftlichen Sonderbedingungen aus. Die sogenannte *supply chain*¹⁹ entsteht an einem Ort und es müssen keine Produktionsteile von einem Industrieort zum nächsten transportiert werden. Spätestens seit der Marktliberalisierung wurde in Indien die Autoindustrie zu einer wirtschaftlichen Hauptbranche mit einem zweistelligen Wachstumsdurchschnitt und einem großen Anteil am BIP (4,14%²⁰). Im gesamten Sektor sind 450.000

¹⁷ Es wurden deutlich weniger neue Arbeitsplätze geschaffen als erwartet. Eine enorme Exportsteigerung ist ebenfalls nicht nachzuweisen. Vgl. *ohne Autor*: factfile: The experience Shrivastava: The Problem [SEZ] und *ohne Autor*: factfile. with SEZs.

¹⁸ Vgl. Shrivastava: The Problem [SEZ] und *ohne Autor*: factfile.

¹⁹ Supply chain = Lieferkette. Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Supply-Chain-Management> (Stichwort: Supply-Chain-Management).

²⁰ Für das Quartal 2009-2010, vgl. India in Business.

Menschen direkt und zusätzlich 10.000.000 indirekt angestellt.²¹ Im gesamten Sekundärsektor sind ca. 9% in der Autoindustrie angestellt.²²

Die Entwicklung in Gurgaon ist beispielhaft für das indische Wirtschaftswachstum und Sinnbild für »India Shining«²³ als Hoffnung auf eine bessere Zukunft. Innerhalb weniger Jahrzehnte ist Gurgaon von einem kleinen Dorf mit wenigen Tausend Einwohnern zu einer 1,4 Millionenstadt gewachsen. Die Fabrikhallen und Callcenter bepflanzen nun das Ackerland. Im Zentrum der Stadt stehen die Luxusapartments der neureichen Mittelschicht. Dort werden die 'Erfolgsgeschichten' des Wirtschaftswachstums greifbar. Der Wohlstand zeigt sich in modernen Wohnanlagen, Shoppingmalls und verkehrsberuhigten Straßen. Die Welt dieser »*gated communities*« ist bewusst nach außen abgetrennt und wird per Wachpersonal vor unerwünschten Besuchern, selbst Bewohnern der eigenen Stadt, geschützt.

Dem rasanten Zuwachs an Stadtbewohnern und Industrie kann die Stadtentwicklung aber nicht überall Schritt halten. Die Infrastruktur hinkt der Expansion hinterher, die Wasser- und Stromversorgung ist überlastet, die Straßen nicht für so viel Verkehr ausgelegt und die öffentlichen Verkehrsmittel reichen nicht aus. Nur wenige Menschen können solche 'Mängel' durch finanziellen Aufwand kompensieren, die Mehrheit muss sie wie schlechtes Wetter hinnehmen.

Ein vielspuriger Highway durchtrennt die Stadt. Dort stehen die einen täglich im Stau, die anderen müssen ihn auf ihrem Weg zur Arbeit überqueren. Dieses Bild zeigt, dass die Kapazitäten der Stadt an ihre Grenzen stoßen. Das trifft auch für den Wohnraum zu. Während die reiche Mittel- und Oberschicht im Zentrum von Gurgaon genügend Platz für ihre Häuser findet, fehlt es an Wohnflächen für die Arbeiter. Meistens an den Rand gedrängt oder in Slums zwischen den Industriezonen, befinden sich 'Notlösungen', die vorübergehend toleriert werden.²⁴

So ist Gurgaon eine Stadt mit vielen Gesichtern. Eine Stadt mit einem sauberen, geordneten und *schönen* Kern, gesäumt von hohen Apartmenthäusern und luxuriösen Malls, der in einen Gürtel von Callcenter-Hochhäusern eingebunden ist. An den Rändern befinden sich gigantische Industrieareale, am Reisbrett gezeichnet und die endlosen Reihen der Wohnbaracken für die Unterschicht. Und dies alles ist nur 45 Minuten mit der neuen U-Bahnlinie vom weitläufigen indischen Regierungsviertel entfernt.

²¹ Vgl. Draft Automotive Mission Plan 2006-2016. S. 8-15 und A Citizens' Committee: Lathicharge on the HMSI Workers. S. 8.

²² Vgl. Hauff: ökonomische Entwicklung. S. 175 und CIA: the World Factbook: India.

²³ „India Shining“ war der 2003 verbreitete Wahlspruch der damals regierenden rechts-konservativen, hindunationalistischen Partei Bharatiya Janata Party (BJP). Ökonomischer Erfolg und internationales Ansehen sollten dadurch zum Ausdruck gebracht werden. Die enormen Werbekosten dieses Slogans wurden durch Steuergelder gedeckt und führten zu heftigen politischen Kontroversen. Vgl. en.wikipedia.org/wiki/India_Shining (Sitzwort: India Shining).

²⁴ Vgl. Wildcat #82 Beilage: 1. die Stadt.

III. Die Arbeits- und Lebensverhältnisse der Arbeiter

Die offiziellen Zahlen sprechen von ca. 200.000 Industriearbeitern in Gurgaon. Alternative Schätzungen gehen jedoch von einer höheren Anzahl aus, demnach arbeiten dort mindestens 300.000 Menschen. Besonders Arbeitsmigranten tauchen in den offiziellen Zahlen nicht auf. Das hängt auch mit der Tatsache zusammen, dass ihnen schlichtweg die *Identity Card* (ID) verweigert wird. Am Beschäftigungsanteil gemessen, bildet die Autoindustrie den zweitgrößten Sektor (nach der Textilindustrie) mit 19,2% der Beschäftigten, was in etwa 57.600 Arbeitern entspricht.²⁵ Dass man den Arbeitern ihre 'Identität' verwehrt, führt zu grundlegenden Problemen. So abgeschoben in ein 'Schattendasein', ist der Kontakt mit den Arbeitern schwierig. Die Migrationsarbeiter sind für die Öffentlichkeit nicht nur in einer gewissen Art 'unsichtbar', sondern auch 'illegal'. Diese Belastungen erschweren oft jegliche politische Aktivität der Betroffenen.

Neben persönlichen Gesprächen²⁶ mit Arbeitern, Gewerkschaftlern und politischen Aktivisten in Delhi, Gurgaon, Hyderabad und Faridabad²⁷, wurde insbesondere das Research Paper²⁸ vom Indian Social Institute (ISI) und der Society for Labour & Development (SLD) über „Labour and Development in Gurgaon“ herangezogen, um einen tieferen Einblick in die Arbeits- und Lebensverhältnisse der Arbeiter von Gurgaon zu erlangen.

3.1. Gesellschaftlicher Hintergrund

Die ehemalige Landbevölkerung wurde von der Urbanisierung geschluckt. Im günstigen Fall konnte sie ihr Land gewinnbringend verkaufen. Die eigentlichen Gewinner des Umwandlungsprozesses von Farm- in Industrie- bzw. Bauland sind sie nicht. In Gurgaon wie in vielen anderen entstehenden Industriezentren wurde die Landbevölkerung übergangen. Immobilienriesen wie DLF nutzten die günstige

²⁵ Vgl. Gurgaon: How the Other Half Lives. S. 23 und 41.

²⁶ Persönliche Gespräche werden nicht in die Zitation mit aufgenommen oder in Fußnoten nachgewiesen. Somit dienen Quellenangaben in den folgenden Kapiteln oft „nur“ als Ergänzungen und es müssen auch keine Namen von der Redaktion geändert werden.

²⁷ Faridabad liegt genauso wie Gurgaon südlich von Delhi im Bundesstaat Haryana. Faridabad ist die „ältere“ Industriestadt mit nahezu gleichviel Einwohner wie Gurgaon (ca. 1 Mio.) jedoch sind hier eher die Zuliefererindustrien zu finden. Genauso wenig gibt es einen „luxuriösen“ Stadtkern wie in Gurgaon.

²⁸ Vgl. Gurgaon: How the Other Half Lives.

Gelegenheit, um große Flächen an zusammenhängendem Bauland nahe der Hauptstadt zu erwerben. Regierungsministerien wie HUDA oder HSIIDC²⁹ organisierten von staatlicher Seite die Urbanisierung.³⁰

Aus vielen ärmeren Bundesstaaten und angrenzenden Ländern³¹ wandern massenweise Menschen nach Gurgaon in der Hoffnung ihrer finanziellen Not zu entfliehen. Für die ehemalige Landbevölkerung, die mit der Industrialisierung nicht Schritt halten konnte, hatte dies eine hohe Arbeitslosigkeit zur Folge.³²

Die traditionellen Zugehörigkeiten zu einer Kaste, Volksgruppe oder Religion verlieren an Bedeutung, da sie in ihrer Notlage zusammengedrängt werden und in den Arbeitersiedlungen auf engem Raum miteinander leben müssen. Positiv daran ist, dass sich die bestehenden gesellschaftlichen Grenzen innerhalb der Arbeiterschaft zunehmend abbauen und unter den Arbeitern ein stärkeres Klassenbewusstsein entsteht. Dies findet jedoch nur innerhalb der Siedlung statt. Denn trotz der 'oberflächlichen' Einheitlichkeit stehen die Arbeitsmigranten in dieser Gruppe weiterhin am unteren Ende. Nicht nur als Arbeiter müssen sie mit Diskriminierungen rechnen, sondern auch durch ihren Migrationshintergrund. Obwohl der Bedarf an Arbeitskräften kontinuierlich steigt, gibt es nicht für jeden einen Job in den Autowerken. Wenn überhaupt, können die Arbeitssuchenden erst nach einer abgeschlossenen Grundausbildung auf eine Anstellung hoffen. Die 'offizielle Grundausbildung'³³ besteht aus 10 Jahren Grundschule (*primary education*) plus zwei Jahre an einer berufsvorbereitenden Schule, dem Industrial Training Institute (ITI), in Indien als das »10+2 Schulsystem« bekannt. Erst dann beginnt eine einjährige 'Einarbeitungsphase' in der Fabrik. In diesem ersten Jahr ist der Druck auf die jungen Arbeiter sehr intensiv, da jeder kleine Fehler eine sofortige Kündigung bedeuten könnte. Was für die Arbeiter bedeutet, sie werden sprichwörtlich 'Rausgeworfen', selten erhalten sie dann noch ihren ausstehenden Lohn.

Inwiefern sich das Personalbüro an die Einstellungsbestimmungen hält, ist schwer festzustellen. Umfragen des Indian Social Institute (ISI) und der Society for Labour & Development (SLD) haben ergeben, dass nur ca. 6% der gesamten Industriearbeiter in Gurgaon eine 12-jährige Schullaufbahn absolviert haben. Vor

²⁹ HUDA: Hyderabad Urban Development Authority, HSIIDC: Haryana State Industrial and Infrastructure Development Corporation, beides sind bundesstaatliche Ministerien (für Haryana, Bundesstaat südlich von Delhi, Gurgaon und Faridabad gehören zu diesem BS) zur Planung, Entwicklung und Strukturierung von Infrastruktur, Urbanisierung, Industrialisierung...

³⁰ Vgl. Gurgaon: How the Other Half Lives. S. 12-25 und Wildcat #82 Beilage: 1. 3. Landnahme.

³¹ Bundesstaaten: Bihar, Orissa, Uttar Pradesh, Jharkhand und West Bengal, angrenzende Staaten: Nepal und Bangladesh; vgl. Gurgaon: How the Other Half Lives. S. 23.

³² Vgl. Gurgaon: How the Other Half Lives. S. 23-25.

³³ Bei verschiedenen Treffen mit Gewerkschaftern wurden übereinstimmende Aussagen diesbezüglich gemacht, eine „offizielle Grundausbildung“ gibt es aber in dieser Form meines Erachtens nicht.

allem in kleineren Fabriken und in der Zuliefererindustrie ist die Praxis verbreitet, dass Arbeiter ohne spezielle Bildung eingestellt werden. Falls überhaupt ein Arbeitsvertrag ausgestellt wird, sieht dieser entsprechend schlechter aus. Es ist aber auch die Praxis geläufig, dass neu eingestellte Arbeiter von Mitarbeitern eingelernt werden und man dann nicht auf die offiziellen Bildungskriterien besteht.³⁴

Steht man vor den Fabriktoren fällt ein entscheidender Aspekt der sozialen Zusammensetzung auf: die Arbeiter sind junge Menschen. Über die Hälfte sind 25 Jahre oder jünger.³⁵ In der Autoindustrie arbeiten zudem fast ausschließlich Männer.

3.2. Soziale Verhältnisse

Die 'Demarkationslinie' in Gurgaon ist der National Highway 8. Hinter der breiten und schwer befahrenen Autobahn, die viele Arbeiter auf ihrem Arbeitsweg zu Fuß überqueren müssen, befinden sich endlose Arbeitersiedlungen. Doch gewöhnlich sind die Blicke auf die Skyline auf der anderen Seite gerichtet.

Die Wohnsituation ist ein wichtiger Teil der sozialen Verhältnisse der Arbeiter. Wohnraum und Infrastruktur verdeutlichen die schweren Bedingungen, mit denen die Arbeiter täglich zu kämpfen haben.

Als ich die Arbeitersiedlungen zum ersten Mal betrat, erfasste mich ein bedrückendes Gefühl der Enge. Unglaublich gedrängte Räume müssen sich die Arbeiter und ihre Familien teilen. Viele Probleme in den Siedlungen sind damit verknüpft. Die meisten Arbeiterhäuser sind mehrstöckige, langgezogene Wohnblöcke, in denen sich unzählige kleine Zimmer aneinander und übereinander reihen. Auf jeder Etage sind höchstens zwei bis vier Toiletten, die sich die Bewohner teilen, richtige Waschräume gibt es nicht, gekocht wird im eigenen Zimmer. Diese sind ca. 10m² groß. Entweder wohnt die ganze Familie oder vier bis acht Arbeiter in einem Raum. Ventilatoren sind eine Seltenheit. Die Hitze kann in den engen Zimmern unerträglich werden. Sobald es das Wetter zulässt, schlafen viele auf der Dachterrasse, falls es eine gibt. In den Sommermonaten kommt es oft zu stundenlangen Stromausfällen (u.a. Dank der vielen klimatisierten Malls und Luxusapartments). Die Wasserversorgung ist schlecht. Die Abwasserversorgung noch viel schlechter. Auf den engen Gassen sammelt sich das Abflusswasser, meistens laufen die kleinen Rinnen am Straßengraben über. Die Straßen werden dadurch zu Holperpisten. Nicht, dass sie jemals gut gewesen wären. Die wenigen sanitären Anlagen sind in einem miserablen Zustand. Oft finden sich am

³⁴ Vgl. Gurgaon: How the Other Half Lives. S. 29f.

³⁵ Vgl. Gurgaon: How the Other half Lives. S. 27.

Straßenrand, in Ecken und Gassen oder hinter den Häusern Müllhalden. Die Entsorgung ist mehr oder weniger den Anwohnern überlassen. Der Gestank ist fürchterlich. Die Regenmonate im Sommer sind extrem belastend, weil es in den Siedlungen zu Überschwemmungen kommt.

Offiziell gibt es die Arbeitersiedlungen gar nicht, sie werden nur als informelle Niederlassungen geduldet. Sie sind keine Slums im Sinne von Wellblechhütten oder Zeltdörfern, solche Bilder sieht man dort zum Glück nur selten. Jedoch leben viele Menschen die als *construction workers* auf den zahlreichen Baustellen arbeiten in solchen Behausungen.

Der »*Landlord*« ist die entscheidende Person vor Ort. Seine autoritäre Stellung in der Arbeitersiedlung ist erschreckend. Sein Interesse an den Einrichtungen oder der Instandhaltung der Häuser gering, für ihn zählt nur die Miete. Einen Mieternachweis gibt es nicht, auch nicht wenn die Arbeiter über eine offizielle ID verfügen.³⁶ Doppelt bedrückt (ohne ID und ohne Mietnachweis), als Mieter und Stadtbewohner, ist der Spielraum gering, die untragbaren Zustände anzufechten. So nehmen die Bewohner viele der schlechten hygienischen Verhältnisse hin, obwohl die gesundheitlichen Gefahren hoch sind. Zudem gibt es kaum Möglichkeiten, um dem Alltag zu entfliehen, der private Rückzugsraum ist sehr eingeschränkt und Plätze für soziale Ausgleichsmöglichkeiten, wie Park- oder Sportanlagen sind selten in unmittelbarer Nähe zu finden. Geschweige denn, dass hinreichend Zeit vorhanden ist, diese auch zu nutzen.

3.3. Arbeitsbedingungen

Beschreibungen und Berichte über Arbeitsbedingungen sind sehr unterschiedlich. Die Arbeiter kritisieren mit derselben Hingabe das Management wie dieses seine kontinuierlichen Fortschritte hinsichtlich der Arbeitsbedingungen betont (natürlich werden wirtschaftliche und technische Fortschritte vom Management noch deutlicher hervorgehoben). In einem Konferenzzimmer der Sona Group³⁷ hängen schön eingerahmt die *safety-, healthy- und training policies*. Direkt hinter dem Fabriktor steht ein riesiges Motivationsplakat für die Arbeiter. Etwas verdeckter hängt die Tafel mit den letzten unfallfreien Tagen: es sind knapp drei Wochen.

Die Gegensätzlichkeit des Managements und der Arbeiter mag groß sein, viel größer aber sind die Unterschiede zwischen Festangestellten und Zeitarbeitern, zwischen Fabriken mit Gewerkschaften und ohne anerkannte Gewerkschaften,

³⁶ Vgl. Gurgaon: How the Other Half Lives. S. 32f.

³⁷ „Sona Group“ produziert als globales Unternehmen Autoteile für diverse Autohersteller und hat seit ca. 20 Jahren einen Standort in Gurgaon.

zwischen registrierten Arbeitern und unregistrierten Arbeitern. Die Trennlinien verlaufen quer durch die Fabrik. Oft finden sich am selben Fließband Arbeiter mit ganz anderen Bedingungen, obwohl sie dieselbe Arbeit ausführen.

In den Fabriken gibt es unterschiedliche 'Arbeitertypen', die sich allerdings nicht immer ganz klar voneinander trennen lassen:

Die festangestellten Arbeiter (*regular worker*) in einer Fabrik mit anerkannter Gewerkschaft befinden sich in einer relativ guten Position. In den Fabriken wird in der Regel eine Drei-Takt-Schicht geführt, d.h. 8 Stunden Arbeit minus Pausen. Das Management stellt Arbeitskleidung, es werden finanzielle und soziale Absicherungen gewährleistet und feste Löhne gezahlt. Vergleicht man die dortigen Arbeiter und mit anderen indischen Industriearbeitern, dann stehen die Beschäftigten in der Autoindustrie nicht schlecht da. Nur trifft die Festanstellung auf die wenigsten Beschäftigten der Autoindustrie zu, denn anerkannte Gewerkschaften gibt es nur wenige (vgl. Kapitel 4.2) und es werden immer weniger Arbeiter fest angestellt. Momentan sind ca. 20% der Beschäftigten *regular workers*. In der Sona Fabrik wurde beispielsweise 1997 der letzte Festangestellte eingestellt.

Die Zeitarbeit (*contract work*) funktioniert ähnlich wie in Deutschland. Gewöhnlich bekommen die Arbeiter nur einen Vertrag für sechs Monate, ihr Gehalt entspricht etwa $\frac{1}{4}$ von dem der Festangestellten,³⁸ Arbeits- und Schutzkleidung werden nur unzureichend bereitgestellt und auf bezahlte Urlaubstage haben die Arbeiter selten Ansprüche. Viele Zeitarbeiter sind schon seit 5-10 Jahren in derselben Fabrik angestellt. Dennoch sind die Arbeiter darauf angewiesen, jedes halbe Jahr auf eine weitere Anstellung zu hoffen, denn ihnen wird nur ein Vertrag für 6 Monate ausgestellt. Fristlose Kündigungen sind vom Management ohne Schwierigkeiten durchzusetzen, ihre Anwendung keine Seltenheit.

Der Druck auf die Arbeiter ist enorm. Eigentlich kann es sich kein Zeitarbeiter leisten, sein Einkommensverhältnis für längere Zeit auszusetzen. Durch die kurze Vertragsdauer von 6 Monaten ist das Management nicht verpflichtet, Sozialversicherungen für den Arbeitnehmer zu zahlen. Aus eigener Tasche kann der Arbeiter nicht genügend Geld für seine soziale Absicherung aufbringen. Denn am Monatsende bleibt nicht viel, was man für Krisenzeiten auf die hohe Kante legen könnte. Oft wird am Monatsende das letzte Geld zur Familie aufs Dorf geschickt. So leben die Zeitarbeiter in einer permanenten Zwangslage.

In vielen Teilen der Autoindustrie, insbesondere in der Zulieferungskette, finden sich kleinere Betriebe die auch Arbeiter ohne offiziellen Vertrag einstellen. Wie weit

³⁸ Festangestellte Arbeiter bekommen zwischen 15,000 und teilweise bis zu 30,000 Rs (ca. 250 bzw. 500 Euro), Zeitarbeiter bekommen oft deutlich weniger als 4000 Rs im Monat (ca. 60 Euro), der offizielle Mindestlohn in Haryana für einen 8h Arbeitstag liegt für Maschinenführern bei 4490 Rs und für Hilfsarbeiter bei 3840 Rs (75 bzw. 64 Euro). Die monatlichen Mindestausgaben der Arbeiter liegen bei 6500 Rs (108 Euro). Angewendeter Wechselkurs 1 Euro = 60 Rs. Vgl. Gurgaon: How the Other Half Lives. S. 43f, 50 und Wildcat #82 Beilage: 2. 2. Beispiele Löhne und Preise.

diese Praxis ausgeprägt ist und wie stark sich unter solchen Voraussetzungen die Bedingungen für die Arbeitnehmer verschlechtern, lässt sich nur schwer feststellen. Die Dunkelziffer dürfte aber groß sein.

Tendenziell stimmen Papier (schriftliche Vereinbarungen, Gesetze etc.) und Praxis nicht überein. So differieren Arbeitszeiten, verlängert auf bis zu 12 und mehr Stunden, die Pausen, die selten eingehalten werden, Produktionszahlen, die kontinuierlich gesteigert werden, Kantinenessen, das an Qualität verliert, der 'gute Umgangston', der zu psychischen und physischen Gewalt führt, Sanitäreinrichtungen, deren es zu wenige gibt und die selten gesäubert werden, ein Arbeitsschutz, dessen Vorrichtungen oder Ausrüstung nicht bereitgestellt wird oder eine Entlohnung, die verspätet ausgezahlt wird, bei der die Lohnzuschläge verweigert werden oder unsinnige und unbegründete Kürzungen angewendet wurden. Eine Aufzählung die sich problemlos weiterführen ließe.

Die Betriebe der internationalen Automobilindustrie loben ihren technischen Standard, ihre Produktivität und Kompatibilität mit 'westlichen' Standards.³⁹ Auf den ersten Blick unterscheiden sich ihre Produktionsstätten auch nicht von denen im 'Westen'. Sowohl in Mettingen (bei Stuttgart) als auch in Gurgaon stehen oft dieselben grünen Maschinen. Der zweite Blick zeigt, dass die indischen Arbeiter von den Produktionsverhältnissen am Neckar allerdings nur träumen können.

³⁹ Was für die Hauptfabriken der großen internationalen Konzerne auch zutreffen mag, jedoch reicht die verlängerte Werkbank bis in die Hinterhöfe der Arbeitersiedlungen wo in kleinen Familienbetrieben Einzelteile unter ganz anderen Bedingungen hergestellt werden.

IV. Aktuelle Arbeitskämpfe

Auch in Indien werden die Arbeits- und Lebensverhältnisse der Arbeiter thematisiert. Nur finden sich demgemäß relativ wenige Stimmen, die sich kontinuierlich für die Interessen der Arbeiter einsetzen. Die Gewerkschaften sind erwartungsgemäß die Interessensvertreter der Arbeiter. Obwohl die meisten Gewerkschaften in Indien mit politischen Parteien verbunden sind⁴⁰, finden sich bei den Parteien wenig permanente Fürsprecher für die Arbeiter. Neben einer Darstellung der Gewerkschaftsarbeit in der Autoindustrie werden auch alternative Protestformen ohne Gewerkschaftsunterstützung angesprochen. Unter anderem die unabhängige Arbeiterzeitung *Faridabad Majdoor Samachar*.

4.1. Politische Situation

Die unterschiedlichen Rahmenbedingungen für Festangestellte und Zeitarbeiter machen die politische Lage der Arbeiter undurchsichtig. Die rechtlichen Absicherungen für Festangestellte sind dabei nicht unwichtig. Das indische Arbeitsrecht ist durchaus arbeiternehmerfreundlich konzipiert.⁴¹ Die Wurzeln dafür reichen bis in die britische Kolonialzeit zurück. Auch finden sich die Anfänge der indischen Gewerkschaftsbewegung in eben jener Zeit⁴² und so wirkten sie auch auf das traditionelle Arbeitsrecht ein.⁴³ Seit den letzten 10 Jahren wird verstärkt eine Reform der Arbeitsrechte gefordert.⁴⁴ Ohne in juristische Details zu verfallen, ist aber nach wie vor die Einhaltung der Gesetze eine Schlüsselfrage. Für die Unternehmerseite bietet sich ein weiter Spielraum für Gesetzesinterpretationen, die Arbeitnehmer jedoch können nur mühsam ihre Rechte einfordern. Ohne rechtlichen Beistand oder Erfahrungen im Umgang mit juristischen Behörden ist es für den Arbeiter nahezu aussichtslos.

Um den Anforderungen der Globalisierung und den neuen Marktverhältnissen gerecht zu werden, wird vom Management auf eine Flexibilisierung und

⁴⁰ Vgl. Höllen (2010) und Schultens (2011).

⁴¹ Vgl. Datta und Sil: Labour Law Reform in India. S. 1.

⁴² Die älteste indische Gewerkschaft All Indian Trade Union (AITUC) wurde 1920 gegründet.

⁴³ Vgl. Legal India: Labour Law in India.

⁴⁴ Vgl. exemplarisch: Basu: why India needs a labour law reform.

Reduzierung des Arbeitsrechtes gedrängt. Ein Ergebnis dieser Forderung zeigt sich im Umgang mit dem wirtschaftlichen *slowdown* um Dezember 2008 / Januar 2009 in Indien.⁴⁵ Es wurden in diesem Zeitraum 2,42% der Angestellten in der gesamten indischen Automobilindustrie entlassen, 0,77% der Festangestellten und 12,37% der Zeitarbeiter.⁴⁶

Die indische Regierung bestätigt die Haltung des Managements. Deutlich wird dies bei der Registrierungsprozedur für Gewerkschaften. In den seltensten Fällen gelingt es den Gewerkschaften ihre Ansprüche geltend zu machen wobei die staatlichen Hindernisse voll ausgeschöpft werden.⁴⁷

Einzig bei medienwirksamen Protesten, wie beispielsweise die gewaltsamen Auseinandersetzungen nach Aussperrungen in den Honda Werken in Gurgaon 2005, finden sich in der linken Parteienlandschaft selbsternannte Freunde der Arbeiter. Bei den Protesten kam es zu massiven Polizeieinsätzen. Im 'Nachspiel' schalteten sich auch politische Parteien in die Ereignisse ein und unterstützten die Forderungen der Arbeiter.⁴⁸

4.2. Gewerkschaften in der Autoindustrie

Der industrielle Sektor war und ist in Indien ein gut organisierter Bereich.⁴⁹ Die Autoindustrie spielte zwar lange Zeit eine untergeordnete Rolle innerhalb des industriellen Sektors, trotzdem sind dort die Gewerkschaften schon seit mehreren Jahrzehnten (ca. 1980 in Gurgaon) aktiv. So haben sich einige Gewerkschaften in der Autoindustrie etablieren können. Jedoch gibt es in vielen kleinen oder neuen Fabriken keine Gewerkschaften.

Die Registrierung der *plant level trade union* ist das zentrale Problem für Gewerkschaften. In vielen Betrieben kämpfen die Arbeiter für eine organisierte Struktur, die offizielle Anerkennung wird ihnen aber nicht zugestanden. Verschiedene Faktoren bedingen rechtlich die Registrierung einer Gewerkschaft:

- a) Es müssen mindestens 100 Arbeiter oder 10% der Beschäftigten einer gewerkschaftlichen Organisation zustimmen.

⁴⁵ Der Wirtschaftsrückgang betrifft hauptsächlich die exportorientierten Wirtschaftsbereiche, die Autoindustrie nimmt dabei einen großen Stellenwert ein und verzeichnet für die Jahreswende 2008/09 einen Rückgang von 7,05% der *capacity utilisation* (Betriebsauslastung). Vgl. Report on Economic Slowdown. S. 16.

⁴⁶ Vgl. Report on Economic Slowdown. S. 14, Tabelle 5.

⁴⁷ So werden Anträge der Gewerkschaften verspätet bearbeitet oder gar mit unzureichenden Begründungen zurückgewiesen.

⁴⁸ Vgl. A Citizens' Committee: Lathicharge on the HMSI Workers.

⁴⁹ Vgl. Höllen (2010): indische Gewerkschaften. S.23.

- b) Es muss eine *Constitution* verfasst werden, die für die Ausrichtung der Gewerkschaft bindend ist.
- c) Der Antrag für eine Registrierung muss an das zuständige *Labour Office* gestellt werden, wobei die offizielle Bearbeitungsfrist bei 3-4 Monaten liegt.

Wird der Antrag dem *Labour Office* übergeben, so informiert dieses umgehend das betreffende Management über die Vorgänge in ihrer Fabrik. Die grundsätzlichen Anforderungen sind nicht hoch, jedoch gibt es in den rund 1000 Fabriken in Gurgaon nur ca. 50-60 registrierte Gewerkschaften.⁵⁰ Wie kann das sein?

Die Behörden zögern die Bearbeitung heraus, während das Management versucht, die Angestellten zu beeinflussen oder im ungünstigsten Fall eine *yellow union* bildet. Nicht nur die bürokratischen Schwierigkeiten werden von den Gewerkschaftern beklagt, auch der vehemente Widerstand des Managements. Oft werden die sich organisierenden Arbeiter mit allen Mitteln an ihrer gewerkschaftlichen Arbeit gehindert, es kommt zu Drohungen und Aussperrungen, bis hin zu Gewaltanwendungen und initiierten Gerichtsverfahren gegen Arbeiterführer, damit die Registrierung verhindert wird.

Erstaunlicherweise funktioniert oft die Konfliktlösung zwischen Management und Arbeitern mit registrierter Gewerkschaft besser. Diese Gewerkschaften sind jedoch an ihre *Constitution* gebunden und diese kann schon Jahrzehnte zurückliegen. Daher sind die Gewerkschaften in der Regel nur für Festarbeiter zugänglich, eine nachträgliche Änderung könnte die ganze Registrierung gefährden. Da sich aber die Belegschaftszusammensetzung in den meisten Fabriken in den letzten Jahren veränderte (siehe Kapitel 3. 3.), können sie mittlerweile nur noch einen Bruchteil der eigentlichen Arbeiter vertreten. Wenn die Gewerkschaften Verbesserungen in den Fabriken durchsetzen können, gelten sie zunächst nur für die *regular workers*. Verbesserungen für die *contract workers* sind für die Gewerkschaften unter diesen Umständen noch viel schwieriger zu erkämpfen. Trotzdem können in Fabriken mit Gewerkschaften nachhaltige Verbesserungen durchgesetzt werden. Die Unterschiede zwischen Fabriken mit und ohne Gewerkschaft sind vor allem im Lohnverhältnis und im Arbeitsschutz (sowohl Sozialversicherungen als auch angewandter Arbeitsschutz am Arbeitsplatz) festzustellen. Ein ebenfalls wichtiger Punkt ist, dass die Gewerkschafter als Mittelmänner bei Konflikten zwischen den Arbeitern und dem Management, Arbeitsvorstehern oder auch bei Konflikten unter Arbeitern respektiert werden.

Eine weitere Verbesserung durch registrierte Gewerkschaften ist, dass vom Zeitpunkt der Registrierung an ein offizieller *workers council* eingerichtet werden kann, der aus sieben Gewerkschaftsmitgliedern der Belegschaft besteht. Jedes Jahr werden dessen Mitglieder von der Belegschaft gewählt und sie vertreten als Vollzeitgewerkschafter die Interessen der Arbeiter bei Fortzahlung des gleichen

⁵⁰ Zahlen für die gesamte Stadt.

Grundlohnes. Der *workers council* ist per Gesetz abgesichert und muss vom Management akzeptiert werden.

Das Hauptproblem ist und bleibt aber der Kampf um die Anerkennung als offizielle Gewerkschaft. Dieser Kampf muss in jeder Fabrik ums Neue gekämpft werden und einzig die Erfahrungen in früheren Kämpfen können untereinander geteilt werden, nicht aber die Erfolge.

In Gurgaon ist der Gewerkschaftsverband AITUC⁵¹ am aktivsten und ca. die Hälfte der registrierten Gewerkschaften sind mit AITUC affiliert.

Unter den Gewerkschaftsmitgliedern finden sich hauptsächlich *regular workers*. Zeitarbeiter sind weniger gut organisiert. Einerseits wegen der oben beschriebenen veralteten *Constitutions*, aber auch aus ihrer eigenen Situation heraus. Ihre Bindung an den Arbeitsplatz ist lose, die Angst selbigen zu verlieren hoch. Die Motivation für politische Arbeit ist unter ihnen daher gering.

4.3. Unorganisierter Widerstand

Auch wenn die Gewerkschaften um eine Organisation der Zeitarbeiter bemüht sind, ist ihr Aktionsradius beschränkt. Ein Grund dafür ist, dass seitens der einfachen Arbeiter leicht Misstrauen gegenüber den bessergestellten Gewerkschaftsfunktionären (da i.d.R. festangestellte Arbeiter) entstehen kann und andererseits, dass das Management politische Aktivisten in Führungspositionen stark bedrängt. Eine naheliegende Reaktion der politisch aktiven Arbeiter gegen die Spaltungsversuche durch das Management ist der Verzicht auf Führungspersonen. Bei spontanen und kleineren Protesten kann diese Strategie durchaus erfolgreich sein. Die Aktionsform ist aber eigentlich immer auf die Fabrik bezogen und geht nicht über das Werkstor hinaus. Um auf Übergriffe⁵² des Managements zu reagieren oder um verweigerten Lohn einzufordern, ist diese Protestform ein geeignetes Druckmittel. Bei längeren Arbeitskämpfen für Lohnerhöhungen, bessere Arbeitsverträge oder gegen Aussperrungen usw. kann solch eine eher spontane Protestform aber nicht stand halten.

Einen ähnlichen Ansatz verfolgen auch die Herausgeber der Arbeiterzeitung *Faridabad Majdoor Samachar* (FMS). Diese Zeitung versteht sich als Sprachrohr der nicht institutionell organisierten Arbeiter bzw. als Art Selbstorganisation und als Zeitung von Arbeitern für Arbeiter. Die Zeitung wird seit 1982 von einer kleinen Gruppe herausgegeben. Die monatlichen Ausgaben werden in Delhi, Faridabad und Gurgaon vor den Fabrikatoren, an Bahnhöfen oder zentralen Orten an Interessenten

⁵¹ Vgl. Höllen (2010): indische Gewerkschaften. S. 13 und 36-39.

⁵² Vgl. Gurgaon: How the Other Half Lives. S47f. In der Studie von ISI und SLD wurden in fünf Fabriken von Übergriffen berichtet: 78% „nur“ verbale Übergriff und in 28% auch physisch.

unentgeltlich verteilt. Die Auflage ist von vormals 1000 auf mittlerweile 7000 angestiegen. Der Inhalt besteht einerseits aus Berichten von Arbeitern über ihre Erfahrungen am Arbeitsplatz, mit Behörden oder der Familie Zuhause, die bei Gesprächen und Diskussionen mit Arbeitern gesammelt werden. Ein zweiter Teil befasst sich mit einer allgemeineren Gesellschafts- und Kapitalismuskritik. Ihr Ansatzpunkt ist eine Kritik an der hierarchischen Gesellschaftsform, also auch eine Kritik an den etablierten Gewerkschaften. Die Aktivisten um die FMS setzen auf Selbstorganisation ohne wirkliche Organisation. Die Arbeiterberichte sollen ein solidarisches Gemeinschaftsgefühl fördern. Daneben bietet die FMS in verschiedenen Orten, an denen sie ihre Zeitung verteilen, Räume für Interessenten an, um sich dort ohne Zwang zu treffen, um zu diskutieren, auszuruhen, sich austauschen oder um einfach nur einen Tee zu trinken.⁵³

4.4. Politische Auseinandersetzungen

Die Arbeiter beschreiben ihre Situation oft als aussichtslos und ohnmächtig gegenüber dem Management. Die Angst, ihren Arbeitsplatz zu verlieren, verschärft ihre hilflose Lage zusätzlich. Als Einzelperson können sich die Arbeiter kaum gegen die Verhältnisse wehren. Spontane Arbeitsniederlegungen und kleinere Proteste gegen das Management erhalten momentan höchstens den *status quo*. Ihre Forderung nach einer abgesicherten Arbeiterorganisation ist grundlegend für einen weiteren Arbeiterkampf. Das Management reagiert äußerst empfindlich auf organisierten Widerstand. Unter solchen Umständen sieht sich die Unternehmensleitung durchaus auch gezwungen dem Druck der Arbeiter nachzugeben. Daher wird jeder möglichen Protestform entgegen gearbeitet. Wenn dem Management die entscheidenden Akteure bekannt sind, versuchen sie diese zu neutralisieren, entweder mit Bestechung oder mit Disqualifizierung. Die Entscheidung, politisch aktiv zu werden ist für die Arbeiter häufig mit Gefahren verbunden. Es kommt immer wieder zu Bedrohungen, Übergriffen oder Entlassungen. Bei größeren Protesten schreckt das Management auch nicht davor zurück, der Belegschaft den Zugang zur Fabrik zu verweigern. So werden die betriebseigenen Transportmittel eingestellt oder der Werksschutz lässt nur 'ausgewählte' Personen passieren.

Die Gewerkschaftsarbeit in den Fabriken ist zudem viel mehr als 'nur' Verhandlungen über gerechten Lohn und sichere Arbeitsbedingungen. Die Gewerkschaften treten als Anwalt für die Arbeiter auf, indem sie über Arbeitsrechte und -gesetze informieren. In vielen Fällen begleiten Gewerkschafter auch juristische Auseinandersetzungen. Eine allgemeine Aufklärung über ihre Rechte ist oft ein

⁵³ Vgl. Ramaswami: Towards Autonomous Transformations. S. 202-210 und FMS "website".

entscheidender Fortschritt für die Arbeiter. Auch versuchen die Gewerkschaften, ihre Mitglieder bei weiteren Themen wie Bildung, Erziehung, Gesundheit oder Finanzfragen zu unterstützen. Die Herausforderungen an die Gewerkschaften bestehen insbesondere in einer Gleichstellung von *regular* und *contract workers*. Denn es finden auch Konflikte zwischen *regular* und *contract workers* statt bzw. die etablierten Gewerkschaften versuchen, die wilden Streiks der *contract workers* zu bremsen oder ihren Widerstand für ihre Zwecke zu vereinnahmen, was sich leider schnell kontraproduktiv auf die Motivation der *contract workers* zum Arbeitskampf und das Vertrauen in die Gewerkschaften auswirken kann.

Eine andere, ebenfalls spontane Protestform wird von den Frauen und Kindern bzw. Jugendlichen in den Arbeitersiedlungen geführt. Unzureichende Wasserversorgung, schlechte und übertriebene Nahrungsmittel oder verspätete öffentliche Verkehrsmittel (ÖVM) lassen den Zorn der Betroffenen in kleineren Wutausbrüchen, Rangeleien mit Polizisten oder Straßenblockaden entweichen. Weder sind sie organisiert, noch von langer Dauer oder mit politischen Forderungen verbunden. Sie sind Ausdruck der angestauten Wut und der permanenten Belastung, unter der die Arbeiterfamilien leiden. Bereits kleine weitere Schikanen, die ihrem Alltag hinzugefügt werden, können Existenz bedrohende Auswirkungen haben.⁵⁴

⁵⁴ Eine (chronologische) Auflistung von Protesten und Konflikten in Gurgaon findet sich bei GurgaonWorkersNews, eine selbstorganisierte Arbeiterplattform in Gurgaon.

V. Perspektiven

Die Lage der Arbeiter in der indischen Autoindustrie ist erschreckend. Die politischen Fortschritte halten mit der technischen Entwicklung nicht mit. Vielmehr verschlechtern sich zunehmend die Arbeitsverhältnisse der Arbeiter. In den letzten Jahren wurden die hinfälligen Bedingungen in den Fabriken verschärft und die noch relativ guten Arbeitsplätze und -bedingungen der Festangestellten nach und nach zurückgenommen. Für viele Beschäftigte steht die eigene Existenz auf dem Spiel und eine Niederlage im Arbeitskampf ist nicht leicht hinzunehmen.

Die in Deutschland geführte Diskussion über ein bedingungsloses Grundeinkommen unterstreicht die Notwendigkeit dieser Forderung, wenn man einen Blick nach Indien wirft. Eine Kernaussage, warum ein abgesichertes Grundeinkommen gefordert wird, ist, dass für jeden Menschen ein Mindestmaß an sozialer Teilhabe geschaffen und gewährleistet werden muss, um eine selbstbestimmtere Teilnahme an der Gesellschaft zu ermöglichen.⁵⁵ Für ein politisches Engagement, für radikale Ideen und Projekte muss ein Minimum an Gestaltungsfreiheit der Gegenwart vorhanden sein, um die Zukunft zu verändern. Oder in anderen Worten ausgedrückt, wenn die Gegenwart nicht einmal gesichert ist, warum dann über die Zukunft nachdenken?⁵⁶

Die Frage, warum so viele Arbeiter unter solchen auszehrenden und unterbezahlten Arbeitsverhältnissen weiterhin Tag für Tag pünktlich zur Arbeit erscheinen, lässt sich teilweise damit beantworten, dass sie Tag für Tag auf den schlechten Lohn angewiesen sind. Es bietet sich für viele Zeitarbeiter keine wirkliche Perspektive, zumindest nicht auf dem Arbeitsmarkt.

Und trotzdem finden sich die Arbeiter nicht mit ihrer Lage ab. Eine wichtige Erfahrung, die ich bei den Arbeitern machen konnte, ist die Solidarität und die Stärke kollektiven Handelns. Die kleinen Erfolge in den Auseinandersetzungen mit dem Management sind für die Arbeiter sehr wichtig, ihre Wirkung hinterlässt bei den Arbeitern deutliche Spuren. Wenn der spontane Unmut mit politischen Forderungen verbunden wird, können die Arbeiter eine wichtige Lücke im Arbeitskampf schließen, die von den Gewerkschaften nicht geleistet werden kann.

Das permanente Blockieren der Gewerkschaftsarbeit zeigt auch die Angst des Managements vor organisierten Arbeitern. Etablierte Gewerkschaften verbessern die Arbeitsverhältnisse in den Fabriken, in denen sie aktiv arbeiten dürfen. Auch

⁵⁵ Vgl. Kipping: Im Dienste des Citoyen. S. 2.

⁵⁶ Vgl. Bourdieu: Prekarität ist überall.

wenn die Gewerkschaften oft nur den *regular workers* zugänglich sind, verändert sich das gesamte Arbeitsklima. Trotzdem sollten gerade die Gewerkschaften mit stärkerem Nachdruck die Differenzen zwischen den Arbeitern abbauen und sich nicht auf ihrem Status als 'Festarbeitergewerkschaft' ausruhen.

VI. Schlussfolgerungen

Seit der Marktliberalisierung und vor allem in den letzten 10 Jahren hat sich die indische Wirtschaft und Gesellschaft stark verändert. Indien gilt als eine der großen Wirtschaftsmächte der Zukunft. Die neue Mittelschicht in Indien ist konsumorientiert und beeindruckt von ‚westlichen‘ Lebensstilen.⁵⁷ Einen Luxus, den sie sich durch den wirtschaftlichen Erfolg leisten können. PKW's aller Preisklassen auf Indiens Straßen sind ein Indikator für den Reichtum der ‚neuen Mittelschicht‘. Der Motor hinter dem rasanten Wirtschaftswachstum ist, verkürzt gesagt, nicht nur die gesteigerte Kaufkraft in Indien, sondern auch die billige Arbeitskraft. Die Gewinne werden aber nicht bis nach unten durchgereicht. Die Ausbeutung der indischen Arbeiter wird noch verschärft, da sie sich durchaus bewusst sind, für welchen Wohlstand sie täglich schufteten müssen, aber niemals selbst dorthin gelangen können. Die Arbeiter können gar nicht so viel arbeiten, um sich selbst ein solches Auto zu kaufen, das sie produzieren. Die rasante Weiterentwicklung der Mobilität in Indien wird oft mit einer Verbesserung der Lebensqualität und einer allgemeinen Wohlstandssteigerung verbunden. Es ist aber nur ein kleiner Teil der indischen Bevölkerung, dem letztlich dieser Fortschritt zugute kommt.

Die Liberalisierung hat weitere Probleme für die Arbeiter zur Folge. Obwohl die indische Autoindustrie gestärkt aus der letzten Krise hervor gegangen ist, bleiben viele negative Veränderungen zurück. Der Gewinn wurde zu einem Großteil auf dem Rücken der Arbeiter ausgetragen. Die Umstellung auf Zeitarbeit, die Produktionssteigerung, Lohnkürzungen, vernachlässigter Arbeitsschutz und gekürzte Sozialausgaben sind negative Auswirkungen, die die Arbeiter zu tragen haben.

Die indische Autoindustrie ist in der westlichen Wahrnehmung hauptsächlich als Erfolgsmodell oder als Gegenspieler vertreten. Diese Narrative beinhalten selten, worauf der Erfolg gestützt ist. Nach den Arbeitsverhältnissen in den indischen Fabriken wird nicht gefragt. Dass in Indien und in Europa Probleme wie Zeitarbeit oder die Forderungen nach einem gerechten Grundlohn diskutiert werden, ist nicht Teil der öffentlichen Wahrnehmung. Dabei könnte ein gegenseitiges Lernen im Arbeiterkampf für beide Seiten von Nutzen sein. Insbesondere wenn die europäischen und indischen Arbeiter für denselben Autokonzern arbeiten.

⁵⁷ Vgl. die Zeit: Karriere und Tradition in Indien.

Literaturverzeichnis

Bücher, Zeitschriften

- Bourdieu, Pierre** - 1998: Prekarität ist überall. In: Gegenfeuer. Wortmeldungen im Dienste des Widerstands gegen die neoliberale Invasion. Konstanz. S. 96-102. <http://www.labournet.de/diskussion/arbeit/realpolitik/prekaer/bourdieu.pdf> (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Datta, R. C. / Sil, Milly** - 2007: Contemporary Issues on Labour Law Reforms in India. An Overview. In: ATLMRI Discussion Paper No.5/2007. Mumbai. http://atlmri.com/userfiles/file/RCD_MILLI.pdf (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Gey, Peter / Jobelius, Matthias / Tenbusch, Renate** - 2007: Indien. Herausforderungen auf dem Weg zur Weltmacht. In: Friedrich Ebert Stiftung (FES)-Kompass 2020. Bonn. <http://www.fes.de/kompass2020/pdf/Indien.pdf> (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Hauff, Michael von** – 2009: Indiens ökonomische Entwicklung. In: Der Bürger im Staat. Bd. 3/4 - 2009. Stuttgart. S. 174-179. http://www.buergerimstaat.de/34_09/indien.pdf (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Müller, Harald / Rauch, Carsten** - 2008: Indiens Weg zur Wirtschaftsmacht. In: Aus Politik und Zeitgeschichte (ApuZ): Indien. Bd. 22/2008. S. 7-13.
- Ohne Autor** - 2008: Factfile. SEZs: frequently asked questions. In: Seminar: Special Economic Zones. Bd. 582, Kpt. 2, Feb. 2008. New Delhi. <http://www.india-seminar.com/> (Ausgabe im Verzeichnis abrufbar, letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Ramaswami, Shankar** - 2006: Towards Autonomous Transformations: Themes and Activities of a Radical Proletarian Newspaper in North India. In: Mathur, Asharani: the Indian Media: Illusion, Delusion and Reality, Essays in Honour of Prem Bhatia. New Delhi. S. 202-210. http://www.docstoc.com/docs/document-preview.aspx?doc_id=20345575 (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Sen, Gitanjali** - 2010: Trade and FDI Related Reforms in the States, 1991-2007. The Case of Maharashtra. New Delhi.
- Shrivastava, Aseem** - 2008: The Problem [SEZ]. In: Seminar: Special Economic Zones. Bd. 582, Kpt. 1, Feb. 2008. New Delhi. <http://www.india-seminar.com/> (Ausgabe im Verzeichnis abrufbar, letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Tiwari, Geetam** - 1999: Towards a sustainable urban transport system: planning for non-motorized vehicles in cities. In: Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific, No. 68 "Urban Transport in the Asian and Pacific Region", p. 49-66.

http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TPTS_pubs/TxBulletin_68/bulletin68_c.pdf (letzter Zugriff: 03.02.2011).

Wildcat #82 Beilage - 2008: „Gurgaon, Indien:“, Neue Stadt, neues Glück, neue Kämpfe? Herbst 2008.

<http://gurgaonworkersnewsgerman.wordpress.com/> (letzter Zugriff: 03.02.2011).

Internetquellen

Basu, Kaushik - 2005: Why India needs a labour law reform. In: BBC News.

http://news.bbc.co.uk/2/hi/south_asia/4103554.stm (letzter Zugriff: 03.02.2011).

BBC News - 2007: Timeline: India's automotive industry. In:

<http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/2/hi/business/6478685.stm> (letzter Zugriff: 03.02.2011).

CIA: the World Factbook: India. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/in.html> (letzter Zugriff: 03.02.2011).

Gottschlich, Pierre / Rösel, Jakob - 2010: Kritiker, Gegner, Nutznießer: Die Rahmenbedingungen des ökonomischen Globalisierungsprozesses in Indien. In: suedasien.info: Analysen: Wirtschaft & Soziales – Indien.

<http://www.suedasien.info/analysen/2848> (letzter Zugriff: 03.02.2011).

Legal India - 2009: Labour Law in India. <http://www.legalindia.in/labour-law-in-india> (letzter Zugriff: 03.02.2011).

India in Business: Govt. of India: Industry & Services – Auto Industry.

<http://indiainbusiness.nic.in/industry-infrastructure/industrial-sectors/automobile.htm> (letzter Zugriff: 03.02.2011).

Kipping, Katja - 2010: Im Dienste des Citoyen, nicht des Bourgeois. Ziele eines emanzipatorischen Gundeinkommens. In: RLS-Standpunkte 40/2010.

http://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Standpunkte/Standpunkte_40-2010.pdf (letzter Zugriff: 03.02.2011).

Trading-house.net - 11.01.2011: Indiens Luxusautomarkt – Deutsche Autobauer lassen die Sektkorken knallen. <http://www.trading-house.net/news/indiens-luxusautomarkt-deutsche-autobauer-lassen-die-sektkorken-knallen-21839335.html> (letzter Zugriff: 03.02.2011).

Wolf, Winfried - 2010: Ungepflügte Strukturen. Die Weltautoindustrie in der

Branchenkrise. In: http://labournet.de/branchen/auto/int/wwolf_weltauto.pdf (letzter Zugriff: 03.02.2011).

Begrifflichkeiten die mit Wikipedia zitiert wurden finden sich ausschließlich in den betreffenden Fußnoten.

Zeitungsartikel

- Handelsblatt**, 17.08.2009: Abwrackprämien-Bilanz: Ausländer profitieren.
<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/abwrackpraemien-bilanz-auslaender-profitieren;2445509> (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Times of India (TOI)**, 12.01.2011: Indian car market growth second fastest globally.
<http://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/Indian-car-market-growth-second-fastest-globally/articleshow/7263229.cms> (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Times of India (TOI)**, 23.12.2010: BMW India launches Rs 29.9 lakh 'X1' SUV.
<http://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/BMW-India-launches-Rs-299-lakh-X1-SUV/articleshow/7152076.cms> (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Die Welt**, 3.11.2008: In Indien kennt das Autogeschäft keine Krise.
<http://www.welt.de/motor/article2651956/In-Indien-kennt-das-Autogeschaeft-keine-Krise.html> (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Die Zeit**, 22.04.2010: Groll, Tina: Zwischen Karriere und Tradition in Indien.
<http://www.zeit.de/karriere/beruf/2010-04/delhi-indien> (letzter Zugriff: 03.02.2011).

Research Report, Survey

- A Citizens' Committee Enquiry Report** - 2005: Lathicharge on the HMSI Workers on July 25, 2005 in Gurgaon.
<http://www.labourfile.org/superAdmin/Document/80/Fact%20Finding%20Report-Final.pdf> (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Govt. of India, Ministry of Heavy Industries & Public Enterprises**: Draft Automotive Mission Plan 2006-2016.
http://www.dhi.nic.in/draft_automotive_mission_plan.pdf (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Govt. of India, Ministry of Labour & Employment** - 2009: Report on Effect of Economic Slowdown on Employment in India (October-December 2008).
http://labourbureau.gov.in/Report_on_EOFEMP_Jan09.pdf (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- Govt. of NCT of Delhi** - 2010: Economic Survey of Delhi 2008-2009. Chapter 12 – Transport.
http://www.delhi.gov.in/wps/wcm/connect/DoIT_Planning/planning/economic+survey+of+delhi/content+2008-09/transport (letzter Zugriff: 03.02.2011).
- The Indian Social Institute (ISI) and Society for Labour & Development (SLD)** - 2009: Gurgaon: How the Other Half Lives. A Report on Labour and Development in Gurgaon. November 2009. New Delhi.
- Tata Motors** - 2009: 64th Annual Report 2008 – 2009.
http://ir.tatamotors.com/performance/a_reports/pdf/2009/Annual-Report-2009.pdf

Sonstiges

Höllén, Florian (2010) : Die indischen Gewerkschaften der Linken. Ein aktueller Überblick mit thematischen Schwerpunkten. In: Online Publikationen der Rosa-Luxemburg-Stiftung, *Thought Factory*, Vol.01, Berlin/Pune.

Schultens, René (2011): Unity – Democracy – Militancy. Eine Kurzstudie über den indischen Gewerkschaftsdachverband New Trade Union Initiative (NTUI), in: Online Publikationen der Rosa-Luxemburg-Stiftung, *Thought Factory 02* , Berlin/Delhi.

Film-Dokumentation: I am Gurgaon. The new urban India. VPRO - 2009: Tegenlicht. 28.09.2009. <http://tegenlicht.vpro.nl/backlight/i-am-gurgaon.html> (letzter Zugriff: 03.02.2011).

Dokumentation des niederländischen öffentlich-rechtlichen Rundfunksenders VPRO (ähnlich ARTE) über das „moderne“ Gurgaon, die Stadtentwicklung, die gated communities und das Leben der Mittelschicht in der Stadt.

Film-Dokumentation: Die Strategie der Strohhalme. Proletarische Unruhen im Industriegürtel von Delhi. KanalB. Ausgabe Nr. 35. 15.03.2010. http://kanalb.org/edition.php?play_id=88&modul=Edition&clipId=88 (letzter Zugriff: 03.02.2011).

Dokumentation des unabhängigen, alternativen Videokollektiv KanalB aus Berlin über die Arbeiter und unterschiedliche Arbeitskämpfe in den Industriestädten um Delhi (speziell Gurgaon und Faridabad) mit dem Schwerpunkt zu alternativen Wegen abseits der „institutionellen Politik“ und hin zur hierarchielosen Selbstorganisation.

Faridabad Majdoor Samachar (FMS): Postadresse/Kontakt: Majdoor Library, Autopin Jhuggi, N. I. T. Faridabad – 121001, India. E-Mail: baatein1@yahoo.co.uk. Internet (von Freunden/Unterstützern gehostet): <http://faridabadmajdoorsamachar.blogspot.com/> (letzter Zugriff: 03.02.2011).

GurgaonWorkersNews: <http://gurgaonworkersnews.wordpress.com/> (letzter Zugriff: 03.02.2011).



Climate Change and India. Analysis of Political Economy and Impact, (2013), Daanish Books, Delhi.

With Contributions by: **Soumya Dutta, Soumitra Ghosh, Shankar Gopalakrishnan, C.R. Bijoy and Hadida Yasmin**

With this book the five authors expand the field of research on climate change in India beyond the usual elaboration of international talks on the topic and the perils of global warming's impact on nature. Rather, the work stresses the interconnection of global warming as a natural phenomenon with political and economic decisions, problematizing their impact on the people living in India.

Höllén, Florian (2010): Die indischen Gewerkschaften der Linken. Ein aktueller Überblick mit thematischen Schwerpunkten, in: *Thought Factory – RLS South Asian Working Paper Series*, No.1, Berlin/Pune.

The debut product of RLS's South Asian Working Paper Series is an introduction by Florian Höllén to the broad range of trade unionism in India. Based on an elaboration of scientific research and personal encounters with leading trade unions, the author examines the unions' work of organising workers from the organised and unorganised sectors. The paper also provides contact information of several trade unions in India.

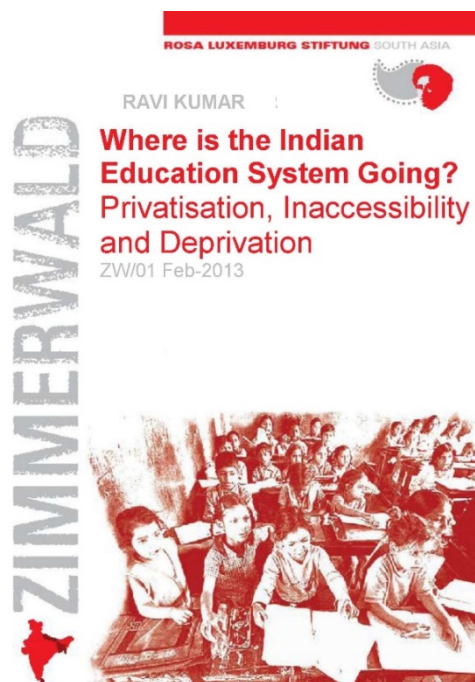


Schultens, Rene (2011): Unity – Democracy – Militancy. Eine Kurzstudie über den indischen Gewerkschaftsdachverband New Trade Union Initiative, in: *Thought Factory – RLS South Asian Working Paper Series*, No.2, Berlin/Delhi.

Emphasising the need for a non-partisan organisation of workers in India, an umbrella organisation was formed in 2001: the “New Trade Union Initiative” (NTUI). Rene Schultens, in his German paper, examines this entity. He stresses the reasons for its formation and shares an inside view on their political work.

Neelsen, John P. (2011): Demokratischer Aufbruch in Südasien. Bürgerliche Herrschaft in peripheren Gesellschaftsformationen, in: *Thought Factory – RLS South Asian Working Paper Series*, No.3, Delhi.

With a provocative tongue, John P. Neelsen narrates the story of the emergence of democracy in South Asia. Examining the term of democracy in general, he deconstructs its initial notion of being pacifist and, in line with a liberal economy, an ideal framework for economic development. Putting it into the context of societal differences in the global periphery, the article challenges Marx's and modernist's assumption of a universally similar emergence of societal and economic development. *The paper is provided in German*



Kumar, Ravi (2013): Where is the Indian education system going? Privatisation, Inaccessibility and Deprivation, in: *Zimmerwald*, No.01, Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin/Delhi

“Privatisation remains the Mantra across Educational Levels”. In his paper, published in RLS’s Zimmerwald Series, Ravi Kumar evaluates significant data to show how education policies in India serve private capital and finalise the exclusion of the poor from the educational system.

Chennai Declaration

The Chennai Declaration was formulated by the All India Forum for Right to Education (AIFRTE) at a conference held in 2012. It challenges the neo-liberal policies of privatisation of the educational system in India and fights for the reclamation of knowledge as a public good. This paper is a good read and an important piece in the struggle for a de-commercialisation of education.

A second edition is soon to be printed

