

Arbeiterpolitik

INFORMATIONSBRIEFE DER GRUPPE ARBEITERPOLITIK

STREIKS DER LOKFÜHRER UND DES FAHRPERSONALS

Vom Arbeitskampf zur politischen Kraftprobe

Der Arbeitskampf des Fahrpersonals bei der Bahn für einen eigenständigen Tarifvertrag, für eine angemessene Lohnerhöhung und für eine Verbesserung der Schicht- und Arbeitsbedingungen ist zu einer politischen Auseinandersetzung geworden, wie sie die Bundesrepublik seit 1990 nicht erlebt hat. Die Gründe dafür sind vielfältig:

1. Die Bahn bildet seit jeher einen Lebensnerv der kapitalistischen Wirtschaft, ohne den die Industrieproduktion über kurz oder lang zum Erliegen kommen würde. Ein Streik bei der Bahn – ob im öffentlichen Eigentum oder privatisiert – muss daher den bürgerlichen Staat auf den Plan rufen, dessen Funktion es ist, die Rahmenbedingungen der Profitwirtschaft zu sichern und aufrechtzuerhalten.

Bisher intervenierte die Bundesregierung noch nicht offen; der Konflikt müsse zwischen den Tarifpartnern geregelt werden. Doch hinter den Kulissen, über den Aufsichtsrat und durch öffentliche Erklärungen der Koalitionsparteien gegen die Forderung nach einem eigenständigen Tarifvertrag, stützt die Regierung den Bahnvorstand gegen die GDL. Im Falle eines länger anhaltenden Streiks würde die Regierung ihre »Zurückhaltung« aufgeben müssen.

2. Die Privatisierung der Bundesbahn stellt nach der Abwicklung der volkseigenen Industrie der DDR das größte Privatisierungsprojekt der Bundesregierung dar. Transnet und die GDBA unterstützen das Privatisierungsprojekt. Sie haben sich mit ihrer tarifpolitischen Zurückhaltung und Unterordnung zu einer wichtigen Kraft beim geplanten Börsengang machen lassen. Das eigenständige Auftreten des Fahrpersonals ist Sand im Getriebe der politisch immer stärker ins Wanken kommenden Börsenpläne. Ob von den Akteuren und Funktionären der Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) beabsichtigt oder nicht, ihr Streik steht auch

im Gegensatz zu der seit Jahren von der Bundesregierung und den Länderregierungen betriebenen Privatisierungs- und Sozialabbaupolitik.

3. Mit dem eigenständigen Auftreten des in der GDL organisierten Fahrpersonals wurde nicht mehr nur in Worten, sondern praktisch eine gewerkschaftliche Grundsatzfrage auf die Tagesordnung gestellt: Wie sollten sich Gewerkschaften angesichts der Offensive von Arbeitgeberverbänden und Bundesregierung verhalten? Ist es nicht an der Zeit, statt mit Zugeständnissen und der Preisgabe tariflicher Leistungen mit einer konsequenten gewerkschaftlichen Gegenwehr zu reagieren?

Als die GDL sich mit der Forderung nach einem eigenständigen Tarifvertrag aus der Gängelung des Bahnvorstandes und seiner Co-Manager von Transnet zu lösen versuchte, ahnte wohl kein Beteiligter, welche Gegenkräfte sie damit auf den Plan rufen würden. Hinter der unnachgiebigen Haltung des Bahnvorstandes standen nicht allein wirtschaftliche Überlegungen. Sonst wäre der Konflikt viel eher durch Zugeständnisse beendet worden. Hinter der DB AG stand eine Front aus Arbeitgeberverbänden, Bundesregierung und Gewerkschaftsspitzen, deren politische Interessen der Bahnvorstand zu berücksichtigen hatte.

Über den Aufsichtsrat versuchte diese Front von Kapital, Kabinett und Transnet-Vorstand den Kurs von Mehdorn gegenüber der GDL zu stützen. Motto: »*Wer sich den von den Co-Managern ausgehandelten Tarifverträgen und Vereinbarungen nicht unterwerfen will, der muss ausgeschaltet werden.*« Der Bahnvorstand versuchte der GDL das Recht auf eine eigenständige gewerkschaftliche Interessenvertretung streitig zu machen – mit allen Mitteln. Denn er wusste, es ging bei dieser Auseinandersetzung auch um die Existenzbe-

rechti gung der GDL. Sollte ihr jegliches Zugeständnis verwehrt werden können, dann hätte sie neben der »mächtigen« (mitgliederstarken, aber zahmen) Transnet keine Funktion. Die Rebellion des Fahrpersonals gegen die von Gewerkschaftsboss Hansen mit der DB AG ausgehandelten Tarifverschlechterungen der letzten Jahre wäre niedergeschlagen.

Während Transnet-Funktionäre versuchten, Stimmung in der Belegschaft gegen die GDL zu schüren, ordnete der Bahnvorstand einseitig und damit widerrechtlich Notdienste an. Bei Nichtbefolgung drohte er mit Verwarnungen und Entlassungen. Doch Stimmungsmache und Einschüchterungsversuche fruchteten nicht. Im Gegenteil, seit Beginn der Tarifauseinandersetzung haben Über- und Eintritte zur und in die GDL sprunghaft zugenommen. Bei der Berliner S-Bahn beispielsweise waren 400 der 800 Zugführer in der GDL organisiert, heute sind es 670 KollegInnen.

Angriff auf das Streikrecht

Nachdem die DB AG versucht hatte, bei verschiedenen Arbeitsgerichten per einstweiliger Verfügung das Streikrecht auszuhelben, wurde aus dem Tarifkampf auch eine Auseinandersetzung um das Streikrecht. Auch wenn das Verbot von Arbeitskämpfmaßnahmen im Fern- und Güterverkehr inzwischen vom übergeordneten Landesarbeitsgericht wieder aufgehoben wurde, die politische Auseinandersetzung darüber ist damit nicht beendet. Zeitungsschlagzeilen und ganzseitige Anzeigen der DB AG, basierend auf Verdrehungen, Halb- und Unwahrheiten, zeichneten ein Bild von Kriminellen und Terroristen, die die Bahnkunden und die ganze Nation in Geiselschaft nahmen. (Das alles geschieht in einer Rechtsordnung, in der das Recht auf Eigentum dem Kapital die alleinige Entscheidung über Investitionen und Betriebs-schließungen sichert, ohne Rücksicht auf die Dauerfolgen für die Menschen ganzer Regionen.)

Damit wird die propagandistische Grundlage gelegt, um Berufsgruppen und Belegschaften das Streikrecht abzuspochen, wenn sie für die Gesamtwirtschaft eine wichtige Funktion ausfüllen. Nicht nur die GDL, alle Gewerkschaften sind von den Angriffen auf das Streikrecht betroffen.

Der Protest aus den Vorständen der DGB-Gewerkschaften gegen das Urteil der Chemnitzer Arbeitsrichter blieb verhalten und verbal. Das Vertrauen in die Rechtsprechung und den Rechtsstaat, der in letzter Zeit immer rasanter ausgehöhlt wird, ersetzt die Mobilisierung gegen derartige Urteile. Aber an der Basis, vor allem unter Mitgliedern der unteren Funktionärsschichten, sorgten die richterlichen Streikverbote für Besorgnis und Unruhe. Die Aufmerksamkeit für den Arbeitskampf des Fahrpersonals wuchs, die Solidarität nahm zu.

Die »Informationsbriefe« und weitere Broschüren und Bücher der GFSA e.V. werden in folgenden Buchhandlungen angeboten:

● **Berlin-West:** »Schwarze Risse«, Gneisenastraße 2a ● **Berlin-Ost:** »Der kleine Buchladen«, Weydinger Straße 14 – 16 ● **Bonn:** »Buchladen 46«, Kaiserstraße 46 ● **Braunschweig:** »Guten Morgen Buchladen«, Bülltenweg 87 ● **Bremen:** »Buchladen in der Neustadt«, Lahnstraße 65b ● **Essen:** »Heinrich-Heine-Buchhandlung«, Viehofer Platz 8 ● **Frankfurt/Main:** »Haus der Bücher« Peter Naacher, Ziegelhüttenweg 27 / »Uni-Buch«, Studentenhaus, Jügelstraße 1 ● **Göttingen:** Buchhandlung »Rote Straße«, Nicolaikirchhof 7 ● **Halle:** Infoladen »Verein Kellnerstraße e.V.«, Kellnerstraße 10a ● **Hamburg:** »Heinrich-Heine-Buchhandlung«, Schlüterstraße 1 / »Schwarzmarkt«, Kleiner Schäferkamp 46 / Buchhandlung »Nautilus«, Bahrenfelder Str.: Zeisehallen / Buchhandlung »Osterstraße«, Osterstraße ● **Hanau:** »Buchladen am Freiheitsplatz«, Am Freiheitsplatz 6 ● **Hannover:** »Internationalismus-Buchladen«, Engelbosteler Damm 10 ● **Kassel:** »Gestochen scharf«, Elfbuchenstraße 18 ● **Kiel:** »Zapata« Buchladen, Jungfernstieg 27 ● **Lüneburg:** »F. Delbanco«, Bessemerstraße 3 ● **Mönchengladbach:** »prolibri« Buchladen, Regentenstr. 120 ● **Siegen:** Buchhandlung »Bücherkiste«, Bismarckstraße 3

Die »Verteidiger« des Flächentarifvertrages: Propaganda kontra Tatsachen

»Wer die Axt anlegt an die Tarifeinheit in Unternehmen, der legt die Axt an den sozialen Frieden im Betrieb«, erklärte der DGB-Vorsitzende Michael Sommer auf dem Gewerkschaftstag der IG Metall. Berthold Huber blies ins gleiche Horn. Auf dem ver.di-Kongress hatte sich bereits Frank Bsirske ähnlich geäußert: »Sie nutzen ihre exponierte Stellung, kündigen der Mehrheit die Solidarität auf, reißen tiefe Gräben in den Belegschaften. Wenn (...) ver.di beispielsweise für den Einzelhandel oder für den öffentlichen Dienst 31 Prozent Lohn-erhöhung fordern würde, erklärte man uns wahrscheinlich entweder zu Volksfeinden oder schlicht für wahnsinnig. Nur, so mag sich sonst einer sagen, was für viele unrealistisch ist, muss es ja vielleicht nicht für wenige sein.«

Den gewerkschaftlichen »Verteidigern« des Flächentarifvertrages gegenüber der GDL schlossen sich die Bundeskanzlerin, die Koalitionsparteien und die Vertreter der Deutschen Industrie und der Arbeitgeberverbände an. Anton Börner, Präsident des Bundesverbandes des Deutschen Groß- und Außenhandels beispielsweise, warf der GDL vor, »die Lokführer zu missbrauchen, um die Deutsche Bahn zu erpressen«. Wenn sie sich durchsetze, drohten »Tarifverträge ihren befriedenden Charakter« zu verlieren. Die Folgen wären »ein Tarifchaos mit giftiger Stimmung« und »die Gefahr ständiger Arbeitskämpfe«. (jw, 29.10.07)

INHALT HEFT Nr. 4 / 30.11.2007 JG. 48

| | |
|--|----|
| Streiks der Lokführer und des Fahrpersonals | |
| Vom Arbeitskampf zur politischen Kraftprobe | 1 |
| Brief aus Leipzig | |
| Was bewegt das Fahrpersonal? | 5 |
| Freitag, 27. Oktober 2007 | |
| Offener Brief eines Lokführers an Mehdorn | 6 |
| GDL kontra Transnet | |
| Wir müssen die Eisenbahner sehen, nicht nur ihre Organisationen | 8 |
| Tarifkonflikt und Bahnprivatisierung | |
| Raub des öffentlichen Eigentums mit Unterstützung von Gewerkschaftsvorständen | 11 |
| Vor 85 Jahren | |
| Zum Streik der Eisenbahner 1922 | 14 |
| ver.di-Gremium lädt Eisenbahner ein | |
| Bericht von einer Veranstaltung in Hamburg | 20 |
| Kassel | |
| Gewerkschafter-Diskussion in Kassel | 22 |
| Bremen | |
| Protest alarmiert Gewerkschaftsführungen | 24 |

Arbeiterpolitik

Herausgeber und verantwortlicher Redakteur: W. Müller
Herstellung und Vertrieb: GFSA – Gesellschaft zur Förderung des Studiums der Geschichte der Arbeiterbewegung e.V.

Alle Zuschriften nur an diese Adresse:

»GFSA e.V. · Postfach 106426 · D-20043 Hamburg «
Internet: www.arbeiterpolitik.de · E-mail: arpo.berlin@gmx.de

Arbeitgeberverbände und DGB-Gewerkschaften – mit immerhin noch über sechs Millionen Mitgliedern – vereint gegen die kleine Gewerkschaft der Lokführer, um den einheitlichen Tarifvertrag zu verteidigen? Dreister lässt sich die Wirklichkeit nicht auf den Kopf stellen. Es waren die Arbeitgeberverbände und Firmenleitungen, die mit Ausgliederungen einzelne Beschäftigtengruppen aus den Branchen- und Firmentarifverträge herausgebrochen haben, mit dem Ziel, Reinigungskräfte, Küchenpersonal usw. nur noch zu den Bedingungen des allgemeinen Arbeitsmarktes und nicht nach dem Branchentarif bezahlen zu müssen. Bei VW, dem wohl am besten gewerkschaftlich organisierten Autohersteller, sorgen konzerneigene Leiharbeitsfirmen dafür, dass ein Teil der Beschäftigten 20 oder 30 Prozent unter dem VW-Tariflohn schuftet.

Die Gewerkschaften konnten das nicht verhindern, weil sie der Auseinandersetzung in diesen Fragen aus dem Wege gegangen sind. Tarifverträge, in denen Neueingestellte weit unter dem bisherigen Tariflöhnen arbeiten müssen, wurden mittlerweile zur Regel in vielen Bereichen (z.B. bei der Post, mit der Einführung von ERA in vielen Metallbetrieben oder durch die Tarifrechtsreform im öffentlichen Dienst): Besitzstandswahrung für Altbeschäftigte, um den sozialen Frieden nicht aufs Spiel zu setzen, und Neueinstellungen mit erheblich niedrigeren Tarifen. Unterschiedlichste Bezahlung für die gleiche Arbeit – durch zahlreiche, in den letzten Jahren abgeschlossene Tarifverträge ist das möglich geworden.

Die Arbeitgeber selbst versuchten und versuchen mit Klein- oder Kleinstorganisationen eine gewerkschaftliche Interessenvertretung und die Tarife auszuhebeln, wie Siemens mit der AUB und jetzt die PIN AG mit der von ihr initiierten und finanzierten »Gewerkschaft«. Wer so dreist lügt, versucht seine wahren Absichten zu verbergen. Bei ihrem gemeinsamen Kampf gegen die GDL geht es weder um die Verteidigung abgeschlossener Tarifverträge noch um eine einheitliche Interessenvertretung im Betrieb. »Was die viel geschmähte deutsche Tariflandschaft wert ist, was Jürgen Peters und Berthold Huber, Frank Bsirske und Hubertus Schmoldt für den Standort Deutschland leisten, erkennen viele erst jetzt, wenn andere am Zug sind. Jetzt dämmt es auch diesen Leuten, wie die Alternative zu IG Metall und ver.di aussieht: Arbeitskämpfe jederzeit, von kleinen Cliques angezettelt, Chaos in den Betrieben und massive Schäden für die deutschen Unternehmen.« (Kommentar aus der Frankfurter Rundschau)

Es geht den »Verteidigern« des Flächentarifvertrages nur darum, die Ansprüche und Forderungen des Fahrpersonals bei der Bahn abzuwehren, weil die Kolleginnen und Kollegen sich nicht der Standort- und Verzichtslogik beugen wollen. Wie rasch der Versuch, die gewerkschaftlichen Möglichkeiten zu nutzen, in eine politische Kraftprobe umschlägt, belegen die letzten Wochen bei der Bahn. (War es schon eine politische Kraftprobe, oder deutete sie sich an, war sie noch im Embryonalstadium? Noch blieb es bei der Sympathie der Massen. Linke waren erst dabei, Unterschriftensammlungen in Gang zu bringen. Wollte die Regierung es also nicht zu einer Kraftprobe kommen lassen?)

Breite Sympathie für das Fahrpersonal

Auch nach den wochenlangen Auseinandersetzungen zeigen die Meinungsumfragen: Eine Mehrheit in der Bevölkerung hält die Anliegen der Lokomotivführer – des Fahrpersonals

überhaupt – und ihre Kampfmaßnahmen für berechtigt. Die Sympathie für das Fahrpersonal ist nicht nur dem Wissen um deren Arbeitsbedingungen und Entlohnung geschuldet. Die eng begrenzte Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit der GDL hätte gegen die Propaganda des Bahnvorstandes und der Medien allein nichts ausrichten können. Die Sympathie für die GDL resultiert aus der Unzufriedenheit mit der eigenen Lebens- und Arbeitssituation nach dem Motto: »*Endlich mal einer, der es denen da oben zeigt und nicht sofort klein beigibt.*«

Unter der Überschrift »*Ein Denktzettel für Mehdorn*« schreibt die Berliner Zeitung am 17.11.2007: »*Fragt man die Berliner nach den Gründen für ihre verständnisvolle Haltung, so sagen 87 Prozent, es sei gut, wenn sich die Angestellten wehren. ... Insgesamt 74 Prozent sind der Ansicht, dass Bahnchef Hartmut Mehdorn den Protest der Lokführer verdient habe. ... Und 72 Prozent der Hauptstädter stimmen der Aussage zu: Ich kann die Lokführer gut verstehen, vom so genannten Aufschwung habe ich persönlich nichts bemerkt.*«

Eine Verlängerung der Arbeitszeit bei stagnierenden oder sinkenden Löhnen, eine Zunahme der Arbeitshetze bis an den Rand des Erträglichen und Möglichen, das gehört zur täglichen Erfahrung für einen immer größer werdenden Teil der arbeitenden Menschen. Hinzu kommen die Beschlüsse von Regierung und Parlament, die in der Bevölkerung auf Ablehnung stoßen und deren materielle Folgen momentan besonders spürbar werden – Stichwort ALG II oder Rente erst ab 67. Die Agenda 2010 ist nicht die Ursache für die Absenkung des allgemeinen Lohnniveaus. Sie hat aber diese Entwicklung flankiert und beschleunigt, sie gab den Unternehmen eine Waffe in die Hand: Die Erpressung mit der drohenden Arbeitslosigkeit und dem Sturz ins soziale Abseits und Elend. Die Hartz-Reformen sind zum Inbegriff dieser Ängste geworden.

Insbesondere für die SPD drückt sich die allgemeine Unzufriedenheit in drastisch sinkenden Umfrageergebnissen aus. Mit kosmetischen Korrekturen (Verlängerung von ALG I für Ältere) versucht sie dem entgegenzuwirken. Vor einem Jahr wurde die Koalition von den Vertretern der Wirtschaft gelobt. Entscheidend sei nicht das finanzielle Resultat der Rente mit 67, sondern dass die große Koalition die Kraft aufgebracht habe, ein Sozialgesetz gegen den Willen der überwiegenden Mehrheit durchzuboxen. Sie fürchten jetzt, dass die Koalition, insbesondere die SPD, diese Kraft nicht mehr aufbringt. Das Regierungsgeschäft beim Sozialabbau wird schwieriger, die öffentlichen Kontroversen zwischen Union und SPD nehmen zu.

Gewerkschaftsvorstände in der Zwickmühle

Das wäre eine Situation, in der es den Gewerkschaften leicht fallen müsste, die Mitgliedschaft für die immer wieder verlangten Korrekturen bei Hartz IV, gegen die Rente mit 67 oder für einen Mindestlohn zu mobilisieren. Aber ohne den Druck von unten werden die Vorstände und Apparate ihren bisherigen Kurs nicht korrigieren. Sie setzen weiter auf die Unterstützung der großen Koalition, in der sie mit Hilfe der SPD ihre Interessen einbringen wollen; sie setzen weiter auf eine sozialpartnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Unternehmerlager.

Die Unzufriedenheit, die sich in den hohen Sympathiewerten für die GDL ausdrückt, ist zugleich auch eine Unzufriedenheit mit den Resultaten gewerkschaftlicher Interes-

sen- und Tarifpolitik der letzten Jahre. Das belegen zahlreiche Beispiele der jüngsten Zeit, beispielsweise der Übertritt von 150 Mitarbeitern der Münchener U-Bahn von ver.di zur GDL oder die Anzeigenaktion von über 2000 PolizistInnen in Bremen (siehe Korrespondenz S. 24).

Trotz einer Zunahme der Arbeitskämpfe (BSH, Gate Gourmet, Telekom und momentan im Einzelhandel), die Unzufriedenheit hat noch nicht zu einem breiteren Aufbegehren und zu eigenständigem Handeln geführt. Sie findet aber ihren Niederschlag in den breiten Sympathiewerten für die GDL – in Stellungnahmen für das Fahrpersonal, in Veranstaltungen für und mit den Streikenden, in praktischer Unterstützung des Arbeitskampfes. Hansen, Huber, Bsirske, Schmoldt usw. wollen verhindern, dass sich dieses »Aufwachen« in den eigenen Reihen niederschlägt.

Die breite Sympathie ist der wichtigste Verbündete der GDL gegen die Front ihrer Gegner. Die fürchten auf der einen Seite das positive Beispiel, sollte der Arbeitskampf mit einem Erfolg oder Teilerfolg enden – und in einem Abschluss über der von Transnet vorgegebenen Marke sähen viele sicherlich einen Erfolg. Auf der anderen Seite besteht die Gefahr, dass ein längerer und verschärfter Arbeitskampf zu einem Katalysator der weit verbreiteten Unzufriedenheit wird und auch in anderen Bereichen und Branchen zu Unruhe und Konflikten führt.

Befürchtungen der GDL-Führung wegen möglicher politischer Konfrontation

Der Bahnvorstand hatte deshalb versucht mit einem neuen »Angebot« den Konflikt beizulegen und es nicht erneut zu einem flächendeckenden Streik kommen zu lassen. Das »Angebot« erwies sich als die sechste Variante der DB-Mogelpackung. Das hat der GDL-Vorstand auf seiner Pressekonferenz am 26. November auch so benannt. Doch entgegen früheren Ankündigungen beschloss er trotzdem die Aufnahme von Verhandlungen, gekoppelt mit der erneuten Aufforderung zu substantiellen Zugeständnissen und der Drohung mit neuen Streiks.

Im Beschluss des Hauptvorstandes und der Tarifkommission drücken sich Befürchtungen um eine Verschärfung der politischen Konfrontation aus, bei der es dann um »alles oder nichts« geht. Die Hoffnung, der Druck auf den Bahnvorstand könne diesen nach der signalisierten Gesprächsbereitschaft (am 26.11.) zu weiteren Zugeständnissen veranlassen, kann sich sehr schnell als Illusion erweisen.

»Es stellt sich die Frage: Wer oder was treibt Mehdorn? Die Antwort lautet: Mehdorn wird längst von der Bundesregierung gelenkt. Seine Fehlleistungen in jüngerer Zeit und seine Niederlage beim Projekt »integrierter Börsengang« waren zu manifest, als dass er allein den derzeitigen Konfrontationskurs bestimmen könnte. Die Bundesregierung und die Unternehmerverbände BDI und DIHK sehen sich derzeit ganz nah vor ihrem langfristig angepeilten Ziel: der Zerschlagung der Bahn in Form der Umsetzung des Holdingsmodells, dessen Kern die Trennung von (staatlichem) Fahrweg und (zu privatisierendem) Transportbereich ist. Nachdem das Projekt integrierter Börsengangs durch eine erfolgreiche Kampagne und durch die Entscheidung des SPD-Parteitag Ende Oktober in Hamburg gescheitert ist, wird derzeit klammheimlich dieses Trennungsmodell, das auch von der FDP und von der Führung der Grünen unterstützt wird, vorangetrieben. Aus Sicht der Bundeskanzlerin

Die Gewerkschaft Deutscher Lokführer

1867 wurde der Verein Deutscher Lokomotivführer gegründet, der 1937 von den Nazis verboten wurde. Er gilt als Vorläufer der GDL.

Heute kommt die Mehrheit der GDL-Mitglieder aus den neuen Bundesländern; 95 Prozent der Lokomotivführer der DDR schlossen sich der GDL an. Am 24. Januar 1990 wurde die GDL in der damaligen DDR wieder gegründet und am 29. Januar 1991 schlossen sich GDL West und Ost zu einer gesamtdeutschen Gewerkschaft zusammen.

Heute gehören ihr 75 Prozent aller Lokführer an, vermehrt auch Zugbegleiter und Gastromitarbeiter. Durch diese Entwicklung wurde der GDL der Charakter einer Beamtenorganisation genommen. Diese GDL-Mitgliedschaft will sich nicht mit dem Gleichklang Konzern/Gewerkschaft, der von Transnet (DGB-Gewerkschaft, einst GdED) verkörpert wird, abfinden. Das ist zugleich einer der Hauptgründe für die aktuell relativ vielen Übertritte aus der Transnet zur GDL. Unter diesem Druck von unten ist es der GDL unmöglich, sich der »Tarifgemeinschaft« Transnet/GDBA erneut zu unterwerfen.

Es ist nicht zu erwarten, dass es in Kürze zu einer einheitlichen starken Bahngewerkschaft kommt, was von den Beschäftigten sicherlich begrüßt würde. Die Kolleginnen und Kollegen, die erkannt haben, dass es zur Zurückdrängung der Konkurrenz unter den Lohabhängigen **zuerst auf das gemeinsame Handeln** ankommt, stehen vor einer grundlegenden Aufgabe: Sie müssen über die Organisationsgrenzen hinweg zusammenfinden, um in den Gewerkschaften politische Orientierung geben zu können. ■

und des Bundesfinanzministeriums benötigt man zur Umsetzung dieses Modells nicht einmal eine Entscheidung des Bundestags. Es genüge hierfür eine entsprechende »Umorganisation« innerhalb der Deutschen Bahn AG und entsprechende Beschlüsse des Bahnvorstands und des Aufsichtsrats.« (Winfried Wolf, Kommentar vom 27.11.2007)

Auch Transnet-Chef Norbert Hansen tritt in dieser Situation als Hardliner gegenüber der GDL auf. Seine Drohung mit Nachforderungen und möglichen Arbeitskämpfen seitens der Transnet soll den Bahnvorstand in seiner unnachgiebigen Haltung bestärken. Die heißt: Keinen eigenständigen Tarifvertrag für die GDL und keine Zugeständnisse, die substantiell über dem Transnet-Abschluss liegen. Das deckt sich mit den Interessen auch in den Vorständen der übrigen DGB-Gewerkschaften.

Ein Erfolg des Fahrpersonals liegt im Interesse aller Lohnabhängigen. Wir müssen uns mit unseren begrenzten Kräften dafür einsetzen, dass auch von den Mitgliedern der DGB-Gewerkschaften der Sympathie mit dem Arbeitskampf der GDL politisch Ausdruck verliehen wird. A., B. 27.11.07 ■



■ BRIEF AUS LEIPZIG

Was bewegt das Fahrpersonal?

Warum ließ und lässt sich das Fahrpersonal in besonderer Weise durch die GDL organisieren?

Es sind jene Eisenbahner, die unmittelbar mit der Durchführung der Zugfahrt und im Personenverkehr auch mit der Betreuung der Reisenden während der Fahrt betraut sind. Was sich daher zuallererst in den Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals niederschlägt, sind die Bedingungen des Bahnbetriebs überhaupt. Diese sind dadurch gekennzeichnet, dass kein Eisenbahner von sich behaupten kann, die Zugfahrt wäre allein sein Produkt. Und es ist das Fahrpersonal, das die Störung des arbeitsteiligen Zusammenwirkens am empfindlichsten und stärksten zu spüren bekommt. Denn dieses Personal ist mit allen sich verschlechternden Bedingungen des Bahnbetriebs – einschließlich des Personalabbaus, der Auflösung von Dienststellen und der Unklarheiten betrieblicher Regelungen – auf einmal konfrontiert. So kann sich dieses Personal auch gegenseitig nichts vormachen. Auf Gedeih und Verderb muss es gemeinsam handeln.

Was aber die Kolleginnen und Kollegen vor allem bewogen hat, auf die Forderungen der GDL mit einem engeren Zusammenschluss zu reagieren, ist dies: Sie waren der Meinung, dass hier eine Gewerkschaft existiert, die sich wirklich um sie, d.h. um ihre Probleme kümmert. Von der Transnet-Spitze wandten sie sich ab, da Hansen auch Vizechef im Aufsichtsrat und Freund von Mehdorn ist; nicht wenige blieben allerdings in der Gewerkschaft aufgrund des Versicherungsschutzes, den sie gewährt.

Konkret ging es darum: Im Zuge der »Bahnreform« wurde den Lokführern die Gehaltsgruppe 9 gestrichen. Nur wer Bestandschutz hat, verfügt über diese Gruppe noch (etwa 15 bis 19 Prozent). Die Mehrzahl der heutigen Lokführer bei der DB AG hat trotz großer Verantwortung, wovon das Unfallgeschehen zeugt, keine Aussicht auf Steigerungsmöglichkeiten, bei gleichzeitig sinkendem Reallohn. Und obwohl der Konzern keinen Hehl aus seinem absoluten Lokführermangel macht, hat er nichts unternommen, um diesen Kollegen eine Perspektive zu geben, die auch die Möglichkeiten zur Qualifizierung, die Berücksichtigung der Berufserfahrung und der Dauer der Betriebszugehörigkeit einschließt. Versprochen wurde aber vom Bahnvorstand, dass mit zunehmendem Gewinn auch die Löhne steigen. Das Gegenteil ist eingetreten. Nur der Vorstand selbst hat sich hohe Erfolgsprämien auf den Börsengang genehmigt. Mit höheren Gehaltsgruppen wurden außerdem Aufsichtspersonen wie Gruppenleiter usw. honoriert. Diese die Lohnsituation der Lokführer betreffenden Bedingungen GDL gelten auch für das übrige Fahrpersonal

(wobei es noch weit schlechter bezahlte Gruppen von Eisenbahnern gibt), das auf dem Zug eine Staffelform der Gehaltsgruppen von der Gruppe 2 bis zur Gruppe 9 aufweisen kann.

Es ist klar, dass sich hier enormes Konfliktpotential angehäuft hat, da die Dienste des Fahrpersonals Besonderheiten und Erschwernisse kennen, die bei anderen Gruppen von Eisenbahnern in dieser Form nicht vorhanden sind. Der Arbeitsort Zug ist nun einmal kein gewöhnlicher Arbeitsort. Und ohne dies zu berücksichtigen, hat die Transnet Tarifverschlechterungen für das Fahrpersonal zugestimmt. Ihre Hauptklientel kommt nicht vom Zug.

Der unregelmäßige Schicht- und Wechseldienst mit Dienstbeginn und -ende zu jeder Tages- und Nachtzeit kennzeichnet die Arbeits- und Lebensbedingungen des Fahrpersonals generell. Das ist nicht der »übliche« Schichtdienst, sondern wirklich ein völlig unregelmäßiger Wechsel mit maximalen Übergängen von elf Stunden. Am schärfsten sind hiervon die Zugbegleiter und Gastro-Mitarbeiter betroffen. Ihre Dienste werden mit Hilfe von Rechnerprogrammen geplant, die ihnen nicht selten lange ermüdende Leerlaufzeiten (mit erheblichem unbezahlten Anteil), viele auswärtige Übernachtungen, Dienstlängen von z.B. heute 14:29 Uhr bis morgen 23:01 Uhr, im Verlaufe derer sie bei ständigem Ortswechsel durch das ganze Land gewirbelt werden und stark eingeschränkte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben erleben. Familienmitglieder müssen sich dem Schichtrythmus völlig unterordnen.

Überdies arbeitet das Fahrpersonal nach der 41-Stunden-Woche. Seine Vorplanung ist maximal für acht Wochen möglich. Die maximale Schichtlänge beträgt 14 Stunden. Pro Schicht werden mindestens fünf Stunden angerechnet. 26 Ruhezeiträume pro Kalenderjahr mit mindestens 48 Stunden Ruhe sind garantiert, weiterhin 20 Ruhetage pro Kalenderjahr, die auf Sonn- und Feiertage fallen sowie 13 freie Wochenenden pro Kalenderjahr von Samstag 14:00 Uhr bis Montag 6:00 Uhr. Alle Kolleginnen und Kollegen des Fahrpersonals schieben erhebliche Überstunden vor sich her. Diese Situation, die durch die tagtäglichen Widrigkeiten eines chaotischen Betriebsgeschehens noch verschärft wird, die auch dadurch drückender wird, dass der »einheitliche Tarifvertrag« der Tarifgemeinschaft Transnet/GDBA bei den Kolleginnen und Kollegen den Eindruck des Unterbutterns hinterlässt, musste empfänglich machen für die Zusammenfassung der Besonderheiten der Lage des Fahrpersonals durch die GDL, die nur aussprach, was alle bewegte und was Außenstehenden nur schwer vermittelbar ist. ■



■ FREITAG, 26. OKTOBER 2007

Offener Brief eines Lokführers an Mehdorn*

Sehr geehrter Herr Dr. Mehdorn, am 13. September erreichte mich Ihr Brief vom 4. September über meinen privaten Briefkasten. Aus dieser Tatsache leite ich ab, dass dieser Brief als persönliches Schreiben Ihrerseits an mich gemeint ist. Daraus ergibt sich für mich, schon aus Höflichkeit – aber nicht nur deswegen – das Bedürfnis, Ihnen zu antworten. Damit diese meine Antwort nicht im Verwaltungsdschungel verloren geht, wird es ein offener Brief werden.

Nun möchte ich mich kurz vorstellen:

Mein Name ist G. B. Ich bin seit 1. Mai 1990 in Ihrem Unternehmen tätig und gehöre zu der von Ihnen in besagtem Schreiben angegriffenen Berufsgruppe der Lokführer (Wenn es nach den Richtlinien Ihres Unternehmens geht, **Eisenbahnfahrzeugführer**. Was für eine Schöpfung!). Ich arbeite in der Güterverkehrssparte in Ingolstadt. Es sind mit der Zeit verschiedene Probleme entstanden, die ich, ohne den geringsten Anspruch auf Vollständigkeit erheben zu wollen, nur kurz andeuten möchte. Denn ich habe nicht die Zeit ein Buch über die Zustände bei der Eisenbahn zu schreiben und Sie haben vermutlich nicht die Zeit ein solches zu lesen.

Deshalb werde ich zu folgenden Problemkreisen einige Denkanstöße liefern:

Bezahlung der Lokführer – Arbeitsbedingungen der Lokführer

Umgang des Unternehmens mit der Mitbestimmung, Umgang des Unternehmens mit Arbeitnehmerschutzgesetzen, betriebliche Abläufe – alle Jahre wieder beginnen wir bei dem für Sie wichtigsten, quasi bei der Titelmelodie Ihres Briefes, der Bezahlung. Ich will mich hier nicht auslassen über die Entwicklung der Vorstandsgehälter, da ich denke, dass Sie Manns genug sind, sich darüber einmal selbst in der »Bahnzeit« zu äußern. Ich rede also über die von Ihnen und Ihrer »Partnergewerkschaft« Transnet, deren Mitglied ich übrigens zur Zeit auch noch bin, behauptete Erhöhung von 4,5 Prozent.

Ist Ihnen bekannt, dass mir als Lokführer die Jahresarbeitszeit von 1984 Stunden auf 2087 Stunden erhöht wurde? Natürlich ist es Ihnen bekannt, denn so etwas geht nicht gegen den Chef und ohne Tarifpartner. Damit hätten wir zunächst eine Lohnsenkung von fünf Prozent nachgewiesen.

*) aus dem Internet

Ist Ihnen bekannt, dass mir ein Urlaubstag gestrichen wurde? Natürlich ist es Ihnen bekannt, denn s.o. – wieder ein Prozent.

Ist Ihnen bekannt, dass meine famose Interessenvertretung, der mehrheitlich von der Transnet gesteuerte Gesamtbetriebsrat, mit dem Management eine Betriebsvereinbarung geschlossen hat, die es, vorbei an jeglichen gesetzlichen Bestimmungen, erlaubt, Schichten mit bis zu 14 Stunden zu planen, wobei dann der »Arbeitnehmer« zwei Stunden unbezahlt als »Pause« zu übernehmen hat? Sicher ist es Ihnen bekannt. Das sind wieder einige Zehntelprozent übers Jahr. Dazu nehmen wir noch einen (zu optimistischen) Satz von zwei Prozent Teuerung und unser fantastischer Abschluss mit Transnet und GDBA ist als herrliches Geschenk an Sie entlarvt.

Soweit die Fakten.

Nun noch etwas zu den Diskussionen über die Lokführergehälter an sich. Die o.g. effektiven Lohnabzüge hat es nur bei den Lokführern gegeben. Haben Sie etwas gehört von Protesten anderer Berufsgruppen zu einer derartigen Behandlung der Lokführer? Wer hat hier das Recht, von Solidarität aller Beschäftigten zu reden?! Und was kommt aus Ihrem Hause? Ihr zuständiger Personalvorstand äußert sich etwa so:

- die sind doch freiwillig Lokführer
- macht eh alles die Technik
- falls mir ein Externer klarmacht, dass die Lokführer falsch eingruppiert sind, wird das sofort geändert. Während die ersten beiden Beispiele nur von Unkenntnis (und ein wenig herumspielen auf dem Simulator) zeugen und somit ungefährlich bis lächerlich sind, gibt es zur dritten Aussage tatsächlich Fragen.

Übrigens empfehle ich für weitere Übungen des höheren Managements auf dem Fahr Simulator, einmal nicht mit 300 km/h auf dem Linienleiter zu fahren. Einen wesentlich höheren Erkenntniszuwachs brächte es, sich einen Güterzug bei Nebel und Laubfall zu bestellen und so eine Fahrt nicht unter zwei Stunden dauern zu lassen. Wessen Aufgabe ist es denn, dafür zu sorgen, dass die Gehaltsstruktur im Konzern stimmt? Wer verdient denn nicht gerade schlecht dafür? Wieviel verdient denn eine (einfache, nicht die des Chefs) Sekretärin in der Zentrale? Wieso soll jemand Externer die Arbeit des Personalvorstandes und seiner Organe machen? Schicken Sie Ihren Personalvorstand doch einfach auf Dienstreise durch Westeuropa (nicht nach Litauen oder Rumänien) zur Erkundung der Höhe und der Einordnung der

Lokführergehälter. Man weiß schließlich: Reisen bildet, und hier ist wohl noch einiges offen. Es geht aber auch billiger über die Nutzung des Archivs der Bildzeitung.

Ich komme nun zu den Arbeitsbedingungen der Lokführer

Arbeitsumfang: Dass nach der Bahnreform die Arbeitsaufgaben der Lokführer dramatisch gestiegen sind (die korrekte Formulierung wäre »gesteigert wurden«), wissen wir alle. Der Lokführer übt noch so etwa fünf weitere Tätigkeiten aus, die früher durch andere erledigt wurden (Beispiele: Tankwart, Zugführer, Rangierleiter, Teil-Tfz-Wart – Sand laden, Fenster putzen, Teil-Wagenmeister, Scheibendreher, Bw-Obmann).

Arbeitsbedingungen:

Fahrzeuge: Alle Jahre zum Herbst hin kommt es vor, dass auf zahlreichen Fahrzeugen die Heizungen nicht richtig funktionieren und verschlissene Dichtungen vorhanden sind, welche zu Zugluft führen. Ich kann nicht beurteilen, ob es bei der DB AG eine spezielle Kampagne zur Winterbereitschaft der Tfz gibt. Wenn ja, so ist jedenfalls die Wirkung mäßig.

Strecken: Ich habe es inzwischen aufgegeben, Meldungen von unterwegs zu schreiben, mit der Bitte, die Vorsignale freizuschneiden. Alle Jahre wieder haben wir das gleiche Problem. Sie können sich sicher vorstellen, was gerade im Güterzugdienst ein frühzeitiges Erkennen der Stellung eines Vorsignals für eine energiesparende Fahrweise bedeutet.

Dienstwege: Die Dienstwege auf kleineren Güterbahnhöfen sind im Durchschnitt ungepflegt (Bewuchs, Eis, Schnee, Beleuchtung). Sicherheitseinrichtungen werden demontiert um Wartungsaufwand zu sparen (Beispiel Bohlenweg Würzburg Hbf).

Versorgung: Kantinen auf Cargobahnhöfen haben Öffnungszeiten, die nicht auf einen durchgehenden Betrieb abgestimmt sind (Nürnberg, München Nord). Es sind zwar Automaten aufgestellt, aber deren Preise haben nichts mit einer Sozialeinrichtung eines Großkonzerns zu tun, sondern sie sind skandalös. Kantinen werden geschlossen (letztes Beispiel Bebra), wenn sie sich nicht »rentieren«. Die Frage ist nun, wenn Sozialeinrichtungen nur betrieben werden, wenn sie sich rentieren, wann werden dann die Toiletten der Betriebshöfe privatisiert und wann werden sie letztendlich geschlossen?

Arbeitszeiten: Die Arbeitszeiten sind im einschlägigen Gesetz vorgeschrieben und zwar als Mindestanforderungen. Es ist Ihnen nicht verboten, mit Ihrem Personal besser umzugehen. Es ist mir allerdings ein Rätsel, wie die Tarifparteien Arbeitszeiten für das Fahrpersonal festlegen können, die einen glatten Rechtsbruch darstellen. Von einem deutschen Spitzenmanager wie von deutschen Gewerkschaften erwarte ich, dass sie sich penibel an das Rechtssystem halten. Das gilt übrigens auch für Rechtsvorschriften zum Streikrecht und zur Dienstverpflichtung von Personal. Nur weil der betreffende Mensch ein Fahrpersonal ist, ist er doch biologisch gleichwertig zu anderen Arbeitnehmern und verdient deshalb den gleichen Schutz. Im Gegenteil, er ist wahrscheinlich anfälliger als der in Normalschicht arbeitende Kollege. Das

könnte unter anderem daran liegen, dass bei der DBAG Schichtpläne aufgestellt werden, die einfachsten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen Hohn sprechen. Dazu gehören rückwärts rotierende Schichtanordnungen, Zuteilung der Ruhezeiten nach Minuten, Schichtlängen über zehn Stunden, Schichtlängen bis zu vierzehn Stunden, täglich andere Beginn- und Endezeiten mit dadurch bedingtem ständigen Wechsel im Lebensrhythmus. Man fragt sich schon manchmal, welche Zwänge dafür seitens des Betriebes dahinter stehen sollen. Zumindest sind sie sehr schwer zu erkennen. Um möglichst wenig Rücksicht auf das Arbeitszeitgesetz nehmen zu brauchen, hat man sich verschiedene Instrumente zur Erhöhung der Flexibilität geschaffen.

Da wären zum Beispiel die nirgends im Arbeitsrecht definierten Begriffe der »schutzwürdigen Arbeitszeit«, der »nichtschtzwürdigen Arbeitszeit« und der »Tätigkeitsunterbrechung«. Es gibt Arbeitszeit, Pausenzeit und Freizeit, Ende.

Auch hier hat die mich vertretende Gewerkschaft einen hohen Anteil an der über die Arbeitszeitregelungen gestülpten Dunstglocke. Ich kann nur hoffen, dass Ihr neuer Verhandlungspartner zum Tarifvertrag für Lokführer hier etwas unabhängiger agiert und sich nicht von Drohungen Ihrerseits zur Zerschlagung bestimmter Unternehmensbereiche beeindrucken lässt. Symptomatisch für den Verhandlungsstil der Transnet sind die Formulierungen im Tarifvertrag, bei denen es fast keine solche ohne Ausnahmebestimmung gibt. Das heißt nichts anderes, als dass die Rechtssicherheit für den Arbeitnehmer minimal ist und die Möglichkeiten, den Lokführer in Bezug auf die Einhaltung seines Schichtendes wie eine Sache zu behandeln, für das Unternehmen höchst komfortabel gestaltet wurde. Darauf aufgesetzt wurde dann Mitte dieses Jahres noch die »GBV zur Ad hoc Disposition«, mit der regelrecht feudalistische Verhältnisse hergestellt wurden (Weisung BW-C-014/2007).

Dieses Machwerk dokumentiert zweierlei: **Erstens** hat die dafür zuständige Rechtsabteilung dringenden geistigen Renovierungsbedarf. **Zweitens** und viel schlimmer, haben diejenigen, die sich so etwas ausdenken, sich zur Unleitbarkeit ihres Betriebes bekannt.

Beispiel: Den Rangierbahnhof Nürnberg verlassen nur noch wenige dort gebildete Güterzüge planmäßig. Das liegt unter anderem daran, dass die Züge von den Wagenmeistern nicht planmäßig abgefertigt werden können. Irgendwann hat man nämlich Wagenmeister eingespart und dafür wahrscheinlich auch noch Prämien bezahlt. So fahren wir halt eine Stunde später, der Lokführer hängt das eben an seine Dienstzeit an.

Welchen Sinn macht es, wenn ich erst ein Dankschreiben wegen des Einsatzes beim Sturm »Kyrill« bekomme und ein paar Wochen später teilt man mir in dieser Weisung mit, dass man mich dienstverpflichten könne? Da muss man ja wohl davon ausgegangen sein, dass es Tausenden meiner Kollegen und mir an Motivation fehle. Natürlich ist es blanke Hochstapelei, wenn man zu solchen Mitteln greift. Oder ist eine CLS (Cargo-Leitstelle) inzwischen ein Verfassungsorgan geworden, kann Notstandsgesetze aktivieren und ich habe etwas verpasst? Das ist ein Riesenskandal, was sich die Unternehmensführung hier herausnimmt und was von dieser »Gewerkschaft« Transnet abgesegnet wird und es ist an der Zeit, die Öffentlichkeit einmal über solche Vorgänge zu informieren.

Mitbestimmung:

Es werden in monatelangen Streitgesprächen zwischen Unternehmen und Betriebsrat die einzelnen Dienstpläne und Dienstschichten ausgehandelt. Das geschieht immerhin auf höchster Ebene der Arbeitnehmervertretung. In der täglichen operationellen Durchführung der Produktion kümmert sich niemand mehr um derartige Festlegungen. Es wird einfach behauptet, dass die Zustimmung der Arbeitnehmervertreter nachträglich eingeholt werde. Auf gut deutsch: Die Mitbestimmung in diesem Unternehmen im Bereich des Einsatzes der Lokführer ist eine Farce. Ein Unternehmen, dessen Besitzer der Staat ist!!!

■ GDL KONTRA TRANSNET

Wir müssen die Eisenbahner sehen – nicht nur ihre Organisationen

Anmerkungen zu einer Debatte

Bei vielen, die sich zur linken Seite des Gegensatzes von Lohnarbeit und Kapital zählen, bestand und besteht offensichtlich die größte Befürchtung darin, dass es möglich sei, den Standes- oder Zunftcharakter der GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer) zu übersehen.

Vielfach werden insbesondere die Gefahr der »Spaltung der Gewerkschaftsbewegung« sowie die Aufkündigung des Flächentarifvertrages durch die GDL hervorgehoben. Manchmal hatte man sogar den Eindruck, dass der Streik als äußerstes gewerkschaftliches Kampfmittel, nur den DGB-Gewerkschaften, wie z.B. der Transnet (größte Eisenbahnergewerkschaft Deutschlands), erlaubt wird.

Erst nach dem Streikverbotsurteil in Chemnitz (Verbot von Streiks im Fern- und Güterverkehr) änderte sich dies ein wenig, als es nämlich um alle Gewerkschaften ging. Bis dahin war manch ein Kommentar nicht weit davon entfernt, der GDL die Rolle eines »Halunken« zuzuschreiben. Was bis jetzt allerdings durchaus im Sinne der Transnet-Führung war, die sagt: »Wir haben immer davor gewarnt, dass die GDL-Streikmaßnahmen den Beschäftigten schaden werden«. Dies alles lief nicht selten parallel mit gleichgerichteten Äußerungen von Mehdorn und Suckale (Personalchefin der DB AG) in ihren Mitarbeiterbriefen, was auf politisch linker Seite zumindest eine deutliche Abgrenzung erfordert hätte. Geht es hier doch in erster Linie um die Kollegen – nicht um die Leitungspyramide dieser oder jener Organisation. Auch wenn man bei der GDL die »Standesorganisation« hervorhebt (was sie nie verschwiegen hat), so wird damit aus der Transnet keine »Klassenorganisation«.

Drei in einem Boot

Alle drei Bahngewerkschaften, Transnet, GDL und GDBA kapitulieren vor dem Börsengang. Gerade die Reaktion des Kapitals auf die Warnstreiks der GDL (Lokführer und Zugbegleiter) hat gezeigt, dass der Börsengang der Deutschen Bahn durch ein entschlossenes Zusammengehen von GDL, Trans-

Sie wissen es so gut wie ich: Wenn die materiellen Voraussetzungen nicht ausreichend sind, können Sie sich noch so viele administrative Freiheitsgrade verschaffen, so werden Sie kein Problem lösen.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

G. B., Personalnummer XX

P.S. Ich bitte Sie herzlich, Ihrem Personalvorstand bei Gelegenheit einmal den Unterschied zwischen dem Straftatbestand der Erpressung und einer durch die Freiheitlich Demokratische Grundordnung der Bundesrepublik Deutschland legalisierten Arbeitskämpfmaßnahme erläutern zu lassen.

net und GDBA hätte verhindert werden können (und wenn er jetzt womöglich aufgeschoben wird, so ist er doch noch längst nicht aufgehoben). Zumindest wäre wahr geworden, was im »Vorwärts« vom 11. 11. 1921 angesichts der damaligen Bahnprivatisierungspläne, die zur »Deutsche Reichsbahngesellschaft« (DRG) führten, zu lesen war: Dass die Eisenbahnorganisationen aller Richtungen sowie die Mitglieder von Hauptbetriebs- und Hauptbeamtenrat der RBahn »in dieser Lebensfrage der deutschen Eisenbahner auch vor der Anwendung äußerster gewerkschaftlicher Mittel nicht zurückschrecken werden.«

Dies war nun nicht das Ziel der drei Bahngewerkschaften, wobei Transnet und GDBA eine Tarifgemeinschaft bilden. Der Hauptvorstand der transnet bietet in einem Positionspapier »der Politik und dem Unternehmen weiterhin an, eine gestaltende Rolle bei der Vollendung der Bahnreform zu übernehmen.« Gleichzeitig erklärt er, dass die »Bahnreform ... nie das Ziel einer Kapital- bzw. Börsenfähigkeit (verfolgte).« Dann aber wird der Börsengang nur solange abgelehnt, bis bestimmte »Grundbedingungen mit der Politik und der DB AG« geklärt sind. Norbert Hansen wendet sich an »alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG« mit der Aufforderung: »Wir brauchen eine »Konzertierte Aktion, die das Beste für die Bahn und ihre Beschäftigten erreichen will.« Die Forderung nach dem »integrierten Konzern« war lange Zeit im Sinne der Transnet gleichbedeutend mit der Forderung nach Vollprivatisierung. Das im Juli 2007 vom Bundeskabinett gebilligte Gesetz zur DB-Privatisierung wurde in diesem Sinn, obwohl es nach dem Muster der »DRG« (Teilprivatisierung) gestaltet ist, von der Transnet auch entsprechend gewürdigt – der Segen zu diesem Gesetz wurde Verkehrsminister Tiefensee auf einem Sondergewerkschaftstag in Fulda erteilt.

Aber die GDL-Führung verhält sich nicht besser. In einem Positionspapier zum »Fahrpersonaltarifvertrag« heißt es: »Die GDL hält die DB AG nach wie vor für nicht börsenreif und lehnt einen Börsengang daher zum jetzigen Zeitpunkt ab! Sollte sich der Bund als Eigentümer dennoch für einen

Lokführer sind nur konsequent

Ausgerechnet eine kleine Berufsgewerkschaft – die älteste Eisenbahnergewerkschaft, die aus dem Beamtenbund kommt und in den neuen Bundesländern ihre stärkste Verankerung hat – ist mit ihrem Streik zum Vorreiter geworden. Eine Tatsache, die für Verunsicherung in der Gewerkschaftslinken, in der Linkspartei und in der DKP sorgt. Mit der Losung »Eine Gewerkschaft – ein Tarifvertrag im Betrieb« wird der GDL die Solidarität verweigert und die Einheitsgewerkschaft und der Flächentarifvertrag als historischer Fortschritt gewürdigt. Sie folgen mit dieser Argumentation den Vorgaben der Gewerkschaftsvorstände, die den verbindlichen Charakter der Flächentarife und die Losung »**Gleicher Lohn für gleiche Arbeit**« längst preisgegeben haben. Die mit einer solchen Argumentation vorgetragene Kritik an der GDL gleicht der Beschwörung inhaltsleerer Formeln, die mit der Wirklichkeit heutiger Arbeitsverhältnisse und Tarife nichts zu tun haben. Solidarität aber ist nicht gebunden an eine Partei- oder Gewerkschaftsmitgliedschaft. Sie hat zur Grundlage die gemeinsamen Klasseninteressen und zur Voraussetzung die praktische Tat.

»Andererseits aber können die Gewerkschaften, wie alle Kampforganisationen des Proletariats, sich selbst nicht auf die Dauer anders erhalten als gerade im Kampf, und zwar nicht im Sinne allein des Froschmäusekrieges in den stehenden Gewässern der bürgerlich-parlamentarischen Periode, sondern im Sinne heftiger, revolutionärer Perioden des Massenkampfes. Die steife, mechanisch-bürokratische Auffassung will den Kampf nur als Produkt der Organisation auf einer gewissen Höhe ihrer Stärke gelten lassen. Die lebendige dialektische Entwicklung läßt umgekehrt die Organisation als ein Produkt des Kampfes entstehen.«

Rosa Luxemburg: Massenstreik, Partei und Gewerkschaften.
In Gesammelte Werke Bd. 2, Berlin 1972, S.142 ■

Börsengang entscheiden, hat die Infrastruktur beim Bund zu verbleiben.« An dieser Position hat sich nichts geändert. Das letzte Privatisierungsgesetz lehnte sie aber sofort »strikt ab«.

Die GDL ist weder willens noch in der Lage, alle Eisenbahner – insbesondere mit Blick auf die niedrigsten Lohngruppen – zu vertreten, denn sie hat sich schon einmal mit einem besonderen Tarifvertrag für die Lokführer begnügt, ohne deren gewichtige Position für den Bahnbetrieb im Interesse aller Kolleginnen und Kollegen in die Waagschale zu werfen. Dabei ist zu beachten, dass die GDL die am besten organisierte Bahngewerkschaft in Ostdeutschland ist. Von einer politischen Auseinandersetzung ist sie weit entfernt – außerparlamentarischen Druck auf die Regierung möchte sie nicht ausüben, allerdings forderte sie deren Eingreifen, wobei sie ebenso abgewiesen wurde wie Mehdorn mit seinem Brief an Merkel (sie wies aber auch die Tarifvertragsforderung der GDL zurück). Das sollte man wissen, bevor über den Tarifkonflikt bei der Bahn als Konflikt zwischen Lohnarbeit und Kapital geurteilt wird. Denn dieser Konflikt ist eine Konsequenz des Börsenwahns, des Krieges um die Quote. Er wäre auch da, wenn es die GDL nicht geben würde, da mit der Frage nach dem Fahrpersonal, die Frage nach den Aus-

wirkungen des Börsenganges auf die Eisenbahn und die Eisenbahner generell aufgeworfen wird. Der Tarifkonflikt ist vom Klassenkampf nicht zu trennen. Und hält man hier, wie durch die Transnet geschehen, entgegen, dass ja schon eine kleine Anzahl von Fahrdienstleitern genügt, um die ganze Bahn lahm zu legen, dann stellt sich die Frage, warum dies mit der Transnet nicht möglich war. Antwort: »*Unsere einzige Chance lag in der Gestaltung des Reformprozesses.*« (O-Ton Transnet am 9.12.2002)

Das Verhalten der Kollegen

An den Streiks waren nicht nur Lokführer, sondern auch Zugbegleiter beteiligt (u. a. in München und Hamburg), von denen nicht wenige die Transnet in Richtung GDL verlassen haben. Ein Dauerbrenner in der Diskussion war dabei, dass Norbert Hansen nicht nur an der Spitze der Transnet steht, sondern auch Vizechef des Aufsichtsrates ist. Das bedeutet für viele Kollegen, gemeinsame Sache mit dem Konzern zu machen, der seit 1993 von ihnen sinkende Realeinkommen gefordert hat. Die Transnet gehört nicht ihren Mitgliedern, sie arbeitet dem Kapital in die Hände. Eine Fotomontage, die unter dem Fahrpersonal kursierte, macht deutlich, worum es dabei geht: Abgebildet ist der Bahnvorstand, der sich gerade seine Bezüge um über 60 Prozent erhöht hat. Darüber steht in großen Lettern: »Danke Transnet!« Jedenfalls sah sich die Transnet-Führung gezwungen, eine Statistik zu führen, deren Saldo zunehmend stärker nicht zu ihren Gunsten ausfiel.

Ein weiterer Dauerbrenner in der Debatte war die zunehmende Verunglimpfung von Lokführern und Zugbegleitern, wie sie in den absolut unqualifizierten, die Berufsehre der Eisenbahner mit Füßen tretenden Behauptungen des Bahnchefs und seiner Personalverantwortlichen Suckale zum Ausdruck kamen. Die völlig aus der Luft gegriffenen Vorschläge zur Abwendung der Streikauswirkungen zeigten, dass es keine Gegenmaßnahme ähnlich derjenigen in anderen Industriebetrieben geben konnte. Die Wut der Kollegen steigerte sich deutlich – allerdings der große Streik, der deshalb mit 95,8 Prozent Zustimmung beschlossen wurde, konnte wieder vom Tisch gedrückt werden.

Außerdem hat der Tarifkonflikt die Kollegen des Fahrpersonals deutlich empfänglicher gemacht für grundsätzlichere Debatten über die Bedeutung der Gewerkschaftsarbeit, die Art und Weise ihrer Interessenvertretung, die gemeinsamen Arbeits- und Lebensbedingungen, das Streikrecht u.ä. Ein Lokführer aus Sachsen brachte es auf den Punkt: »*Es ist schon nicht leicht, im Einklang mit dem deutschen Gesetzesdschungel, Arbeitnehmerrechte durchzusetzen: »Wasser predigen und Wein saufen...«* Und er sprach sehr weise, denn es folgten Streikverbote, die den Kollegen pausenlos zur Einschüchterung aufs Handy überspielt wurden – und schließlich trat die Justiz selbst als »Tarifpartei« auf den Plan, nachdem die Konzerne ihre zu erwartenden Profitausfälle öffentlich aufgerechnet hatten. Da musste Norbert Hansen als Transnet-Vorsitzender von seiner Absicht, die Mitglieder des von ihm geleiteten Verbandes Streikbrucharbeiten durchführen zu lassen, zurücktreten. Ansonsten hätte er eine ganz miese Figur im Rahmen des DGB und seiner eigenen Gewerkschaft abgegeben. Es reicht schon, dass die Briefaktion des Bahnvorstandes im Vorfeld der GDL-Streik-Urabstimmung zur Spaltung der Belegschaft mit Hilfe einer Erklärung jedes Beschäftigten über die Annahme des Tarifab-

schluss von Transnet/GDBA, ganz offensichtlich auch eine Idee von ihm war. Der Rücklauf aus dem Fahrpersonal dürfte allerdings sehr gering gewesen sein. Auch wuchs die Solidarität aus den anderen Gewerkschaften mit den Kollegen der GDL.

Immerhin wurde das Kapital für eine gewisse Zeit durch die Maßnahmen des Fahrpersonals in eine recht ausweglose Lage gebracht, was diesen Kollegen nicht wenig Sympathie einbrachte. Streiks im Güter- und Fernverkehr, die nach dem zweiten Chemnitzer Urteil, dass nicht erstritten, sondern »erwartet« wurde, wieder gestattet sind, verstärken diese Ausweglosigkeit. Allerdings die Macht, die manche den Lokführern einzureden versuchen, und die momentan insbesondere auf dem ausgesprochenen Lokführermangel beruht, ist längst nicht die Macht, die das Kräfteverhältnis zwischen Lohnarbeit und Kapital grundlegend verändern könnte. Doch man kann unbedingt sagen, dass die GDL eine hohe Geschlossenheit und Streikwilligkeit ihrer Mitglieder aufweist. Wichtigstes Streikziel, in das sich nunmehr auch die Wut über erlittene Beleidigungen mischt, ist der eigenständige Tarifvertrag. Und wenn die Transnet der GDL vorwirft, dass dies bedeute, es ginge ihr nur um die Macht, dann kann man nur sagen, dass jede Gewerkschaft als einzige Macht ihre Organisation hat. Die GDL ist in der Öffentlichkeit zum Symbol des Widerstandes gegen die Verzichtspolitik der DGB-Gewerkschaften, die fälschlich mit dem Wort »Einheitsgewerkschaft« gerechtfertigt wurde, geworden.

Es stimmt durchaus (auch wenn es immer wieder belächelt wird), dass der von Transnet/GDBA ausgehandelte Abschluss der höchste in der Geschichte der DB AG ist. Doch die Transnet hat den DGB in der Frage der Bahnprivatisierung gespalten. Denn sie hat es fertig gebracht, gegen den von ihr angeregten Beschluss des DGB gegen den Börsengang zu stimmen. Und man weiß, dass Hansen auch mit dem Ausscheiden seiner Gewerkschaft aus dem DGB gedroht hat. Hinsichtlich des Flächentarifvertrages wäre zu sagen, dass der Bereich, in dem z.B. die Transnet wirkt, über den DB-Konzern hinausgeht. Übereinstimmende Tarife gibt es da nicht. So bleibt es ein überaus wichtiger Umstand, dass die GDL eben auf den inneren Zusammenhang der Arbeits- und Lebensbedingungen des Fahrpersonals aufmerksam gemacht hat. Diese Bedingungen sind der Ausgangspunkt der Sammlung des Fahrpersonals gewesen. Die Ausbeutung im Bahnkonzern im Bereich des Fahrpersonals nimmt – angefangen bei der Dienstregelung – besonders widerliche Formen an, ohne deshalb zu übersehen, dass alle anderen Bereiche nicht weniger betroffen sind. Zu vergleichen mit den Piloten sind die Lokführer nicht (auch wenn es einige unter ihnen gibt, die eine solche irriige Auffassung vertreten und von »Eliten« sprechen). Sie haben nicht diese abgehobene Position.

Die angeblichen 31 Prozent Lohnhöhung bedeuten in Wirklichkeit, dass den Lokführern im Zuge der Bahnreform die höhere Gehaltsgruppe genommen wurde, die sie hatten. Nur etwa 15 bis 19 Prozent von ihnen verfügen noch im Rahmen des Bestandsschutzes über die Gruppe 9. Das ändert sich auch dadurch nicht, dass die Transnet/GDBA die Eingruppierungsfrage neu verhandelt. Das Fahrpersonal sagt – wie die anderen Eisenbahner auch: *»Wir haben in den letzten Jahren genügend verzichtet – auf Geld, auf Freizeit, auf Urlaub u.a., aber wir haben verzichtet, um unsere Arbeitsplätze zu erhalten, nicht damit die Erfolgsprämien für den Börsengang ins Astronomische wachsen.«* Von der Transnet

wird mit Hass gesprochen, Hass auf eine Führung, die die Eisenbahner ausgeliefert hat, die einer Verschlechterung der Bedingungen für das Fahrpersonal zugestimmt hat.

Alle Handlungen und Entscheidungen haben ihre eigenen Konsequenzen

Es ist eine alte Erfahrung, dass auch eine Bahngewerkschaft im Lohnkampf langfristig nur Erfolg hat, wenn sie an die Stelle der Berufsorganisation die Klassenorganisation setzt – um diese Einheit des Handelns, die die Unterstützung des Schwächeren durch den Stärkeren einschließt, geht es. Heute gilt dies doppelt, denn der eigentliche Hintergrund des Geschehens bei der DB AG ist ja die Bahnprivatisierung, deren Auswirkungen z.B. in dem von der Transnet-Führung ungeliebten – und daher weitgehend verhinderten – Dokumentarfilm »Bahn unterm Hammer« sehr anschaulich geschildert werden. Aber der Börsengang war kein Thema des Tarifstreites. Obwohl ihm natürlich höhere Abschlüsse schaden und obwohl ihm eine starke kämpferische Gewerkschaft ebenfalls enorm schadet. Die GDL sollte platt gemacht werden, insbesondere deshalb, weil sie zum Sammelpunkt für Widerstand gegen die Übergriffe des Kapitals wurde. Das war vor allem eine Leistung der Mitglieder. Wer im Internet das »Bahnerforum« aufsucht, kann sich davon schnell überzeugen. Er wird allerdings auch sofort auf alle Schwachstellen stoßen, die es in der GDL gibt.

Und so bleibt den klassenbewussten Gewerkschaftern unter den Eisenbahnern die Aufgabe, den Kampf des Fahrpersonals, der selbstverständlich das materielle Interesse im umfassenden Sinn zum Ausgangspunkt hat, mit dem Widerstand gegen den Börsengang (nicht nur bei der Bahn) zu verbinden. Denn vielen Kollegen gab es zu denken, dass das von Transnet/GDBA erzielte Tarifergebnis schon vorher als ziemlich sicher galt – obwohl betont wurde, dass es sich um die *»schwierigsten Verhandlungen«* gehandelt habe. Schließlich entsprach der von Hansen ausgerufene Streik, in dem auch ein Stellwerk für mehrere Stunden *»besetzt«* wurde, der Wut und dem Zorn der Eisenbahner, war aber auch ein Mittel, um vom Geschehen um den Börsengang abzulenken. Zu auffällig ist der Zeitplan im Zusammenhang mit dem Gewerkschaftstag in Fulda, auf dem Erfolg verkündet werden musste. Und so setzen sich die klassenbewussten Gewerkschafter unter den Eisenbahnern dafür ein, dass die Kollegen des Fahrpersonals an der Spitze für einen gemeinsamen Kampf der Eisenbahner stehen.

Denn unbestritten ist, dass die gewerkschaftliche Zersplitterung der Eisenbahner, die bis zum wechselseitigen Streikbrechertum gehen kann, nicht den Eisenbahnern dient. Aber ebenso unbestritten ist, worauf schon Friedrich Engels verwies, dass sich die Gewerkschaften in Zeiten, in denen von Profitsteigerungsraten um mehrere hundert Prozent die Rede ist, gegenüber dem Kapital schadlos mit ihren Forderungen halten müssen. Denn das kapitalistische Lohngesetz ist elastisch – vor allem nach unten. Und so bleibt festzuhalten, dass auch der Tarifkonflikt bei der Bahn zeigt, dass die Gewerkschaften nicht einer siegreichen Machtentfaltung, sondern wachsenden Schwierigkeiten ihrer Bewegung entgegengehen.

Das bedeutet nicht, den Kopf in den Sand zu stecken oder auf die Gewerkschaften zu verzichten, sondern fordert zur politischen Aktion heraus, die den ökonomischen Kampf ergänzt und unterstützt. ■

Raub des öffentlichen Eigentums mit Unterstützung von Gewerkschaftsvorständen

Die seit den neunziger Jahren betriebene Privatisierung der Deutschen Bahn geht in diesem Jahr 2007 in eine entscheidende Phase. Nachdem die Bahn schon 1994 durch die Zusammenlegung von Bundes- und Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG unternehmensrechtlich »privatisiert« worden war, handelt es sich nun um den Verkauf von 49 Prozent des Aktienkapitals (das bisher zu 100 Prozent der Bund hält) an private Investoren.

Dies wurde seit 2000 immer wieder angekündigt und verschoben. Erneut will die Bundesregierung per Gesetz ein zentrales politisches Vorhaben durchsetzen, obwohl sie – ähnlich wie bei der »Rente erst ab 67« – in der Bevölkerung eine Umfragemehrheit gegen sich hat. Am selben Strang zieht die Bahnführung unter Mehdorn, der ja mit diesem Auftrag, die Bahn für die Börse vorzubereiten, seinen Posten bekam. In einem Brief an die »Mitarbeiter« vom 4. September 2007 schrieb der Bahnchef angesichts des aktuellen Tarifkonflikts, es gebe *»keinen Verteilungsspielraum für die Bedienung von Sonderinteressen«*, denn man sei dicht daran, *»sich zum weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu entwickeln«*.

Es ist abzusehen, dass private Investoren sich die besten Stücke herausuchen und große Teile des integrierten Netzes, vor allem im Nahverkehr, zerstören werden. Was aber bewegt die Gewerkschaftsführung der Transnet dazu, diesem Vorhaben nicht nur zuzustimmen, sondern es mit aller Macht in der eigenen Basis durchzusetzen? Ist die Position der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) tatsächlich *»gegen die Privatisierung«* festgelegt, wie ihr von manchen Linken hoffnungsvoll unterstellt wird? Welche Zusammenhänge bestehen mit der Tarifrunde der Deutsche Bahn AG in diesem Jahr 2007, und wie wirken sich diese auf die Strategie der Streik- bzw. Verhandlungsführung der beteiligten Gewerkschaften aus? Die fortbestehende Bindung der Gewerkschaften an die Standort- und Verwertungsinteressen des deutschen Kapitals ist auch hier der Schlüssel zum Verständnis der Vorgänge der letzten Monate.

Alle diese Fakten sind von vielen Initiativen (u.a. »Bahn von unten«, Winfried Wolf von der Linkspartei, Gewerkschaft ver.di) aus unterschiedlichen Blickwinkeln über Texte und Veranstaltungen, Flugblätter, Filme und Printmedien vertrieben oder ins Internet gestellt worden. Die Fülle der Informationen muss im Blick auf die politischen Interessen betrachtet werden, die hinter dieser Börsenprivatisierung der Bahn stehen. Der drohende Ausverkauf der Bahn widerspricht vom Standpunkt der meisten Bahn-BenutzerInnen jeder Rationalität und wird deshalb auch von einer Mehrheit der Bevölkerung abgelehnt.

Verschleuderung gesellschaftlichen Vermögens

Der geplante Verkauf der Bahnaktien an der Börse ist mehr als nur ein weiteres Privatisierungsprojekt, sondern eine gigantische Masse, die alles bisher Dagewesene in der BRD in den Schatten stellt (von der »Abwicklung der DDR« hier mal abgesehen). Schließlich geht es um ein bundesweit integriertes Verkehrssystem, das in 170 Jahren seit dem Beginn der

Industrialisierung in Deutschland aufgebaut worden ist. Es besteht gegenwärtig aus 35.000 km Schienennetz, 5500 Bahnhöfen, 2000 Lokomotiven, zehntausenden Waggons usw. – alles in allem ein Wert, der nur grob schätzbar ist: zwischen 100 bis 250 Mrd. EUR, je nachdem, was im Einzelnen dazu gerechnet wird. Das Bundesverkehrsministerium gab das Gründungskapital der Deutschen Bahn AG 1994 mit 164,8 Mrd. EUR an, worunter der Verkehrsweg allein mit 103,5 Mrd. EUR berechnet wurde. Im Jahre 2005 sollen die entsprechenden Werte dieser Quelle zufolge bei 181,4 Mrd. EUR bzw. 126 Mrd. EUR (jeweils in Preisen des Jahres 2000) gelegen haben. So viel zur groben Orientierung.

Eine solche Masse will die Bundesregierung »privaten Investoren« überlassen. Zunächst geht es zwar »nur« um 49 Prozent, denn die Verfassung schreibt immer noch eine Mehrheitsbeteiligung des Staates vor. Private Kapitalgeber, deren Interesse nicht darin liegt, die Menschen mit Verkehrsdienstleistungen zu sorgen, sondern Profit daraus zu schlagen, werden sich aber hiervon kaum beeindruckt lassen. Sie sind nur dann anzulocken, wenn ihre Renditewünsche durch entsprechende Unternehmensstrategie befriedigt werden. Dies beginnt bereits beim Angebot der Beteiligung: Ein Betrag von ca. 90 Mrd. EUR, der 49 Prozent des veranschlagten Wertes der Bahn entsprechen würde, ist auf dem Kapitalmarkt nicht aufreibbar. Im Falle des »integrierten Börsenganges« (Gesamtkonzern mit Schienennetz) rechnet die Bundesregierung mit Einnahmen von 10 bis 15 Mrd. EUR – also fast geschenkt. Dazu kommen riesige Subventionen, die daraus resultieren, dass ein solches Verkehrssystem (wie auch Straßen-, Luft- und Schiffsverkehr) als Gesamtnetz nicht profitabel zu betreiben ist.

Dennoch drängen Kapital, Regierung und die meisten Oppositionsparteien zur Privatisierung des Schienenverkehrs. Zum einen geht es um die möglichst saubere Filetierung profitabler Bereiche, verbunden mit Subventionen für den unvermeidbar notwendigen Grundstock an Infrastruktur. Ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt ist die »ordnungspolitische« Bedeutung: Wenn überall die profitorientierte Durchkapitalisierung der bisherigen öffentlichen Daseinsvorsorge durchgesetzt werden soll, muss das natürlich auch und gerade für die Schiene gelten. Ist die Teilprivatisierung eines solchen Brockens wie der Deutschen Bahn erst einmal erreicht, so ist das nach gegenwärtigen Kräfteverhältnissen kaum wieder rückgängig zu machen, es sei denn, unter enormen gesellschaftlichen Kosten, wie das Beispiel Großbritannien gezeigt hat. Das offizielle Argument der Haushaltssanierung dagegen spielt real keine Rolle, da die Subventionen für die Privaten im Vergleich zur bisherigen Staatsbahn nicht geringer, sondern eher größer werden (im Gesetz vorgesehen: jährlich ca. 2,5 Mrd. EUR für den Erhalt, weitere 1.0 Mrd. EUR für den Ausbau des Streckennetzes). An diesem Punkt entlarvt sich besonders deutlich die Demagogie der Bundesregierung bzw. des zuständigen Ministers Tiefensee (SPD).

Ungeachtet der Marktideologie ist aber »Wettbewerb« auf der Schiene schon technisch kaum machbar: Überholvorgänge auf demselben Gleis sind nicht möglich, und das

gesamte Netz kann rational nur als Ganzes betrieben werden. Kunden können nicht wählen, mit welchem Unternehmen sie zu bestimmter Zeit von A nach B fahren wollen. Konkurrenz verschiedener Unternehmen im Schienenverkehr erscheint als Kampf um staatliche Lizenzen für bestimmte Strecken, der mit den Mitteln verschärften Lohndumpings ausgetragen wird. Den Zuschlag erhält jeweils das Unternehmen mit den günstigsten Streckenpreisen. So trägt die Privatisierung im Eisenbahnsektor bereits jetzt zum Lohnraub bei.

Ansonsten konkurriert das System »Schiene« mit der Straße und dem Luftverkehr. Das Schwergewicht der Autoindustrie und ihrer führenden Konzerne in Deutschland spiegelt sich in ihrem Einfluss auf die langfristige Verkehrsplanung bis in die Führung der Deutschen Bahn AG hinein. Im Streckensystem wird der Nahverkehr, also die Fläche, systematisch gegenüber dem Fernverkehr, also der Verbindung einiger zentraler Knotenpunkte, benachteiligt. Insgesamt nimmt das Schienennetz im Umfang ab und wird qualitativ auf Verschleiß gefahren. Ein gewinn- und börsenorientierter Konzern hat wenig Interesse an Investitionen in die Infrastruktur. Er braucht sie zwar, aber die Kosten werfen ihn – jedenfalls auf kürzere Sicht – in der Marktkonkurrenz zurück. Deshalb wird diese Aufgabe durch das Bahnprivatisierungsgesetz weiterhin den SteuerzahlerInnen, in der Masse also den Lohnabhängigen, aufgebürdet.

Dagegen versucht sich die Deutsche Bahn AG als international führendes Logistikunternehmen zu etablieren, wofür sie ihr eigentliches Kerngeschäft zum Nachteil der Masse der Bahnkunden vernachlässigen muss. Das spiegelt sich im Regionalverkehr: Schon vor Jahren wurde diese Aufgabe den Ländern übertragen, die den Nahverkehr in ihrem Bereich bei den Anbietern (Deutsche Bahn sowie öffentliche und private Kleinbahnen) »bestellen« müssen. Hierfür bekommen sie Zuschüsse vom Bund, derzeit in der Gesamthöhe von 6,6 Mrd. EUR jährlich, die aber auf Beschluss der großen Koalition schrittweise weiter gekürzt werden. Die Deutsche Bahn selbst zieht sich immer mehr aus dem Nahverkehr zurück, hat in der Vergangenheit den Interregio als Zugart abgeschafft und wird das nach Einschätzung mancher KritikerInnen auch mit dem Intercity tun, so dass die Konzentration auf den ICE und die Hochgeschwindigkeitsstrecken sich fortsetzt. Das Ziel der Deutschen Bahn unter dem gelernten Luftfahrt-Ingenieur Mehdorn ist die führende Rolle im Weltmarkt, nicht die Grundversorgung der hiesigen Bevölkerung mit Transportleistungen.

Lohnraub und Beschäftigungsabbau

Diesem weltmarktorientierten Kurs entsprechen Umgliederung und Abbau in der Beschäftigungsstruktur. Bei Beginn der Bahnreform 1994 beschäftigte die frisch gegründete Deutsche Bahn 360.000 Menschen – aktuell sind es noch 175.000 im direkten Bahnbereich (also ohne Spedition und Logistik mit Lkw, Schiff oder Flugzeug, die größtenteils auf Neuerwerbungen als »Global Player« zurückgehen). Für den Fall der materiellen Privatisierung (Teilverkauf an der Börse) rechnen die bahnkritischen Initiativen, die sich in »Bahn für Alle« zusammengeschlossen haben, mit einem weiteren Abbau von 60.000 bis 80.000 Stellen.

Privatisierung führte bei allen davon betroffenen europäischen Eisenbahnen zu Personalabbau: British Rail hatte 1991 135.000 Beschäftigte, die Nachfolgesellschaften in 2001 noch 63.000. Ähnlich sind die Entwicklungen in Österreich,

Schweden, aber auch Japan und USA. Gegenbeispiele finden sich in Frankreich und der Schweiz, wo der Abbau nicht oder nicht so stark stattfand. In der Schweiz wurde die Privatisierung durch mehrere erfolgreiche Volksabstimmungen untersagt – ein Erfolg, der wohl auch damit zu tun hat, dass es in diesem Land keine heimischen Autokonzerne mit entsprechendem politischen Einfluss gibt.

Der scharfe Personalabbau bei der Deutschen Bahn war verbunden mit der Ausräumung sogenannter Altlasten aus der Zeit des Staatsbetriebes Bundesbahn. Hierzu zählten auch Arbeitszeitverlängerung, Urlaubsverkürzung und ähnliche Faktoren, die mit der Entfremdung vom öffentlichen Dienst auch anderswo durchgesetzt wurden. Die KollegInnen sehen sich mit Arbeitsverdichtung und Reallohnverlust konfrontiert. Diese Entwicklung führte bei der Gewerkschaft Transnet (früher GdED) insgesamt nicht zu einer Änderung des sozialpartnerschaftlichen Verhältnisses, sondern im Gegenteil dazu, dass der Transnet-Vorstand sich auf Gedeih und Verderb dem Kurs des Bahnchefs Mehdorn verschrieb. Ein Beschäftigungssicherungstarifvertrag wurde 2005 abgeschlossen, mit dem Vorbehalt, dass die Börsenprivatisierung nicht zur Zerschlagung der Bahn als Gesamtkonzern führen darf. Im Umkehrschluss folgt daraus die Unterstützung der Transnet für den Verkauf der Bahn an sich, was in allen relevanten Verlautbarungen auch immer bestätigt wird. Mit (ganz wenig) Speck fängt man Mäuse. Übrigens läuft die »Beschäftigungsgarantie« zeitgleich mit dem geplanten Teilverkauf der Bahn aus.

Die innergewerkschaftliche Opposition dagegen ist noch gering. Kritische KollegInnen organisierten sich ab ca. 2000 in der Initiative »Bahn von unten«, die gegen den Lohnraub und die Entwicklung zur Aktionärsbahn mobilisiert. Auf eine Kursänderung der Transnet hat sie real wenig Einfluss, gerade in der gegenwärtig durch den Tarifkonflikt und die populistisch aufgeheizte Konfrontation des Transnet-Vorstandes mit der GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer) belasteten Atmosphäre. Gelegentlich droht Transnet-Vorsitzender Hansen auch mit dem Austritt aus dem DGB. Im Dachverband sind die meisten Gewerkschaften gegen den Verkauf der Deutschen Bahn, ver.di hat sogar eine Kampagne dagegen ins Internet gestellt. Doch zeigt sich gerade in der aktuellen Auseinandersetzung um die Arbeitsbedingungen der Lokführer (und generell des Fahrpersonals), dass der Bruch mit der Transnet-Führung peinlich vermieden wird. Deshalb stellt sich eben auch ver.di-Chef Bsirske unsolidarisch gegen den Kampf der GDL-KollegInnen und greift nicht die Chancen auf, die sich hieraus für ein geschlossenes Vorgehen aller Gewerkschaften gegen den Bahnvorstand ergeben können. Im Nachhinein würden damit ja wohl auch schlafende Hunde geweckt, was die gewerkschaftliche Rolle im Ärztestreik im Jahr 2006 angeht (arpo 3/2006, S. 13 ff).

Die Streiks der Lokomotivführer, die seit der gerichtlichen Klärung in den Güter- und Personenfernverkehr eingreifen können, um dort – anders als im Nahverkehr – ökonomisch spürbare Wirkungen zu erzielen, bieten nicht nur den richtigen Hebel, einer stark beanspruchten Berufsgruppe mehr Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Mit Sicherheit tragen sie dazu bei, die Börsenpläne des Bahnvorstandes stark zu erschüttern. Hansen muss also zweierlei fürchten: Erstens, dass ihm die Mitglieder wegläufen, wenn die GDL einen deutlichen Erfolg erzielt; zweitens, dass er auch für Mehdorn und andere Bahngewaltige nicht mehr interessant

ist, wenn seine innergewerkschaftliche Führungsrolle derart in Frage gestellt würde. In der Frage des Börsenganges hat bisher allerdings auch die Führung der GDL klar gemacht, dass sie nicht grundsätzlich gegen den Verkauf von Bahnaktien an der Börse ist. Ihr geht es nur um andere (nicht unbedingt bessere) Bedingungen als die, zu denen die Transnet bereit ist. So soll nach Meinung der GDL z.B. das Schienennetz von der Privatisierung ausgenommen, der Konzernverbund also durchaus zerschlagen werden. GDL-Vorsitzender Schell hat als CDU-Bundestagsabgeordneter zwar Ende 1993 die Einleitung der Bahnprivatisierung abgelehnt, aber schon ein halbes Jahr später der Privatisierung von Post und Telekom zugestimmt.

Die Führung der GDL, die als Organisation dem Beamtenbund angehört, ist nichts anderes als ein bürokratischer Apparat in der Art der DGB-Gewerkschaften selbst. Sie bricht mit dem betrieblichen Co-Management der Transnet-Führung, geht aber über das traditionelle sozialpartnerschaftliche Selbstverständnis nach Art der DGB-Gewerkschaften nicht hinaus. Ihre zögerliche Streikstrategie, die den wirklichen Konflikt durch immer wieder neue »Ultimaten« an den Bahnvorstand zu vermeiden sucht, macht das deutlich. Streikaktionen der GDL-KollegInnen gegen den Arbeitgeber Bahn sind natürlich richtig und unbedingt zu unterstützen. Sie setzen auch die Mitglieder der Gewerkschaft Transnet unter Solidarisierungsdruck.

Widerstand gegen den Verkauf der Bahn

Gegen den derzeit aktuellen Börsenplan des Ministeriums Tiefensee hat sich ein organisatorisch breites Bündnis gebildet: das Aktionsbündnis »Bahn für Alle«. Dem gehören an: die o. a. Initiative »Bahn von unten«, Attac, Gewerkschaft ver.di, Parteijugendorganisationen von Linkspartei und Grünen, verschiedene Umweltorganisationen und oppositionelle Bahn-Experten von »Bürgerbahn statt Börsenwahn«. Im Internet haben sie eine gemeinsame Seite unter www.bahn-fuer-alle.de. Gemeinsam mit dem derzeit noch aktuellen, sicher auch nachwirkenden Tarifkonflikt bei der Bahn tragen ihre Sachargumente Verunsicherung in die Reihen der Bundestagsparteien, insbesondere der SPD. Der Parteitagsschluss, den Börsenverkauf an das Modell der »Volksaktie« zu binden, ist kaum realistisch, stellt aber ein weiteres Hindernis für eine Verabschiedung des Bahnprivatisierungsgesetzes in der bisherigen Form dar. Hinzu kommt der Interessenkonflikt auf staatlicher Ebene zwischen Bund und Ländern. Zwar wollen letztere nur eine stärkere Berücksichtigung ihrer Haushaltsnöte angesichts der drohenden Kürzung der Regionalisierungsmittel (der Bundeszuschüsse für den Nahverkehr). Doch je mehr praktische Hindernisse auf gesetzgeberischer Ebene auftauchen, um so mehr Zeitaufschub wird geschaffen, der für die Mobilisierung von Widerstand genutzt werden kann.

In der sachlichen Breite dieses Widerstandes steckt eine große Chance, Zusammenhänge deutlich zu machen und Kräfte zu bündeln. Privatisierung der Bahn brachte bisher und bringt in der Fortsetzung dieses Prozesses Verschlechterung auf vielen Gebieten: für die Beschäftigten weiterhin Lohndumping und Entlassungen, für die Kunden schlechteren Service und höhere Fahrpreise, für die Ärmeren unter ihnen Ausgrenzung von Mobilität, für alle Lohn- und Verbrauchssteuerzahlenden dauerhaft höhere Belastungen. Das stärkste Gewicht unter diesen Gruppen kommt quantitativ

und von ihren Möglichkeiten her den EisenbahnerInnen und ihren Gewerkschaften zu, die freilich aus ihrem jeweiligen Selbstverständnis heraus mehrheitlich den Ausgleich mit dem Kapital suchen und die Börsenstrategie in dieser oder anderer Form gegenwärtig noch mittragen.

Nachtrag

Dennoch ist die Mehdorn/Tiefensee/Hansen-Allianz offensichtlich an den Realitäten gescheitert, wozu der Lokführerstreik Entscheidendes beigetragen hat. Zum einen stellt sich für das Kapital in den produzierenden Branchen die Frage nach der Verlässlichkeit der Bahn, weil der GDL-Streik mit administrativen und gerichtlichen Mitteln nicht zu stoppen ist. Zum anderen ist das derzeitige Chaos auf der Schiene Gift für potenzielle Investoren. Deshalb wird an neuen Konzernstrukturen gebastelt, mit denen die GDL-Forderungen erfüllt werden können, ohne weitere Komplikationen nach sich zu ziehen: Eine Holding soll gegründet werden, um den Konzern ohne Schienennetz an die Börse zu bringen, und unter diesem Dach eine besondere Gesellschaft, die die Lokführer beschäftigt und mit diesen einen eigenen Tarifvertrag abschließt. Die Folgen sind noch nicht abzusehen. Sicher ist aber, dass weder die Belegschaften im Bahnkonzern zur Ruhe kommen noch die Konflikte zwischen den beteiligten Gewerkschaften damit gelöst werden können. Es zeichnet sich eine schwere Niederlage für das Co-Management der Transnet-Führung gegenüber der Bahn ab, die Auswirkungen auf die innergewerkschaftliche Diskussion nach sich ziehen muss. Darin liegen Chancen für einen Neuanfang im Sinne gewerkschaftlicher Interessenvertretung wie auch die Gefahr der Fortsetzung und Verschärfung des bisherigen Kurses.

11.11.2007 ■

Die Weltbühne, 9. Februar 1922, Nr. 6, S. 149

Eisenbahnerstreik

Unnötig.

Aber ohne jedes Recht.

Die Frau, die Kinder wollen Schuhe.

Wißt ihr, wie solcher Dienst den Körper schwächt?

Tag-, Nachtschicht und das bißchen Ruhe.

Ja, standet ihr schon mal am Führerstand?

Der Kessel glüht – es zieht die Winde.

Heiß-kalt, kalt-heiß wird seine Führerhand . . .

Wo ist sein Sinn! Bei seinem Kinde?

Wo ist sein Sinn? Die Augen spähn: »Fahrt frei!«

Er darf nicht einen Griff versäumen.

Er sieht das Vorsignal und Weiche III –

Ihr könnt auf weichen Polstern träumen,

Wollt ihr nicht sichere Fahrt durch euer Land?

Wie soll der Dienst tun mit den Sorgen?

Zweihundert Leben in der einen Hand –

und dieser Hand will keiner, keiner borgen?

Er hats nicht leicht der Mann vom Flügelrad.

Stets droht der Tod. Er soll nicht ein Mal fehlen.

Ihr tuts für euch. Macht seine Kinder satt!

Wer fünf Milliarden für die Reichswehr hat:

der darf uns nichts von Sparsamkeit erzählen!

Theobald Tiger

Zum Streik der Eisenbahner 1922



Erst die deutsche Revolution von 1918 erwirkte auch für die (Eisenbahn-)Beamten die »Vereinigungsfreiheit«. Nicht länger waren sie dem Kaiser zu Kadavergehorsam, dem Vorgesetzten zu hierarchisch-militärischer Unterordnung und Ehrerbietung verpflichtet, nicht länger mussten sie den Herrschenden mit ihrer staaterhaltenden Gesinnung als »Stimmvieh« und als Bollwerk gegen die »gemeingefährlichen Bestrebungen« der Sozialdemokratie dienen. Im Kaiserreich stand schon der Verdacht gegen einen Beamten, mit sozialdemokratischen Gedanken zu sympathisieren, unter Strafantrohung und eine Organisierung eines Beamten in ihren Verbänden wurde gar mit der Entfernung aus dem Beamtenverhältnis verfolgt. Es war die Novemberrevolution, die die Beamten aus dieser Rechtlosigkeit erlöste und ihnen neuen Mut einflößte, ja sie sogar dazu brachte, nicht länger demütig bittend aufzutreten, sondern ihre sozialen Rechte einzufordern.

Und ihre gewonnene politische Reife bewiesen die Beamten, als sie sich im Kapp-Putsch 1920 der spontanen Erhebung der Arbeiterschaft und ihrer Organisationen anschlossen und den Befehlen der Putschisten verweigerten. Besonders die Reichsbahner hatten am Erfolg des Streiks hervorragenden Anteil. Die Putschisten, die alle (militärische) Macht in ihren Händen konzentrierten, mussten davor kapitulieren, dass die Eisenbahner den Eisenbahnverkehr lahm legten. Anders als heute war der Schienenweg damals die »Lebensader der Nation«. Spätestens am 16. März 1920 standen alle Räder still.

Die Sanierung der Reichsbahn auf dem Rücken der Beschäftigten oder: die Ursachen des Eisenbahnerstreiks 1922

Die Folgen des Ersten Weltkrieges, der auch als »Eisenbahnkrieg« in die Geschichte einging, waren verhängnisvoll. Die Überlastung der Bahnen ging an die materielle Substanz und dementsprechend befanden sich zu Kriegsende die einst sorgsam gewarteten Loks und Wagen sowie die gesamten Gleisanlagen in einem maroden Zustand. Mit den persönlichen und sachlichen Kräften der deutschen Staatsbahnen sei während des Krieges der verhängnisvollste Raubbau betrie-

ben worden, konzedierte General Groener, der Reichsverkehrsminister 1921¹⁾. Schon damals forderte ein Teil des Unternehmerlagers die Privatisierung der Reichsbahn. Besonders Hugo Stinnes hatte sich der Eisenbahn zugewandt. Auf der Suche nach Wegen, wie die Kohlentransporte seines Konzerns am effektivsten zu lösen seien, hatte er ein unmittelbares Interesse an der Reichsbahn. Selbstsicher forderte er, man solle die Bahn nur nach dem Muster der Privatindustrie umgestalten, nach zwölf bis 16 Monaten wäre sie nicht mehr wieder zu erkennen²⁾. Auch für die industriepolitischen Ziele mussten die Beschäftigten der Reichsbahn mit Hungerlöhnen zahlen. Als Auftraggeberin der heimischen war die Reichsbahn zweifellos eine Wirtschaftsmacht, von der vor allem die Maschinenbauindustrie, die Montanindustrie und die Bauindustrie profitierten. Nach dem Krieg sollte die Bahn mit großen Beschaffungsprogrammen und Reparaturaufträgen gerade diesen Industriezweigen helfen, ihre Produktionskapazitäten und -verfahren auf die Bedingungen der Friedenswirtschaft umzustellen und zugleich auch hier Arbeitsplätze zu sichern³⁾. Zugleich diente die Reichsbahn den Alliierten seit 1918 als Reparationspfand, jeder Angriff auf die Reichsbahn hatte also auch außenpolitische Wirkungen.

Die Sozialdemokratie verweigerte sich der sozialistischen Umwälzung der deutschen Gesellschaft in der Novemberrevolution 1918. Mit aller Macht suchte sie die Grundlagen der kapitalistischen Wirtschaft zu retten. In der logischen Konsequenz bedeutete dies, dass die arbeitenden Massen die Kosten des verlorenen Ersten Weltkrieges und den Wiederaufstieg des Kapitalismus bezahlen mussten – über die horrenden Inflation der Preise aller Artikel des täglichen Bedarfs und durch verschärfte Ausbeutung. »Der Staat ist bankrott. Die Beamten spüren es am deutlichsten, sie spüren es am eigenen Leibe. Der Staat kann sie nicht mehr ernähren. Er hat für sie nur Hungerlöhne übrig,« schrieb Paul Frölich, Abgeordneter der KPD im Reichstag, in seiner

1 Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Herg. von Lothar Gall und Manfred Pohl. München 1999. S. 73

2 Die Eisenbahn in Deutschland. a. a. O. S. 99

3 Die Eisenbahn in Deutschland a. a. O. S. 92

Broschüre zum Eisenbahnerstreik⁴). »Im Durchschnitt sind die Großhandelspreise auf etwa das 40fache des Friedenspreises gestiegen. 2000 Mark Monatsgehalt entsprechen also heute einem Monatsgehalt von 50 Mark der Vorkriegszeit. Ein verheirateter Lokomotivführer verdient also heute soviel, wie ein 15-jähriger Hilfsschreiber vor dem Kriege verdiente.«⁵) In weiteren Berechnungen kam Frölich zu dem Ergebnis, dass die Eisenbahnbeamten allein im Jahr 1921 einen monatlichen Einkommensverlust je nach Gehaltsgruppe von 28,4 bis 45 Prozent erlitten.⁶) Auch die Errungenschaft der Novemberrevolution, der Achtstundentag, sollte durch ein Sondergesetz für die Eisenbahner wieder rückgängig gemacht werden, was große Aufregung in breiten Kreisen der Arbeiterschaft hervorrief.

Seit dem Sommer 1921 drängten die Beamten ihre Organisationen auf eine automatische Anpassung ihrer Gehälter an die inflationäre Entwicklung. Im Oktober 1921 fand tatsächlich eine Besoldungsanpassung statt. Doch diese Anpassung goss nur zusätzlich Öl ins Feuer. Selbst der sozialdemokratische ADGB zeigte sich unglücklich: »Die Gehälter der unteren Klassen wurden nicht so erhöht wie die Beamten forderten, dagegen gingen die Erhöhungen der Gehälter der oberen Klassen weit über das hinaus, was den unteren Klassen angebracht erschien. So wurde z.B. das Grundgehalt der Klasse IV von 7500 Mk. auf 16.000 Mk. jährlich erhöht, während das Grundgehalt der XIII. Klasse von 22.000 Mk. auf 80.000 Mk. stieg. Die Unterschiede in den Bezügen wurden demnach erheblich größer, wofür die Beamten der unteren Klassen, wie durchaus erklärlich ist, kein Verständnis aufbringen konnten, zumal sie selbst so schlecht bezahlt blieben, dass der Änderung der Besoldungsverordnung neue Forderungen auf dem Fuße folgen mussten. Schon Anfang Dezember reichten die Spitzenverbände neue Forderungen ein, deren zahlenmäßige Höhe allerdings während der Verhandlungen preisgegeben wurde.«⁷)

Die weitere Entwicklung der Verhandlungen beschrieb der sozialdemokratisch geführte Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund (ADGB) so: »Die Organisationen, die mit der Regierung über die Forderungen vom 3. Dezember verhandelten, hatten sich überzeugen lassen, dass die Forderungen undurchführbar sind. Sie würden dem Deutschen Reiche 60 Milliarden Mark gekostet haben, deshalb waren sie fallen gelassen worden.«⁸)

Die »Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamter und Anwärter«, die bisher zusammen mit dem ADGB in einer Verhandlungskommission mit der Regierung Wirth verhandelt hatte, wollte nicht von den gemeinsam beschlossenen Forderungen ablassen. Die Reichsgewerkschaft mit über 200.000 Mitgliedern war im Juni 1920 dadurch entstanden, dass sich die bis dahin im Gewerkschaftsbund Deutscher Eisenbahnbeamten vereinigten 46 Verbände auflösten und in neun Fachgewerkschaften zur »Reichsgewerkschaft« (RG) zusammenschlossen. Die stärkste dieser Fachgewerkschaften

war die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer mit ca. 55.000 Mitgliedern. Die Mehrheit der Beschäftigten der Reichsbahn organisierte hingegen der sozialdemokratisch geführte und dem ADGB angeschlossene Deutsche Eisenbahnerverband (DEV) mit rund 400.000 Mitgliedern (1920)⁹).

Am 24. Januar 1922 beschloss der in Berlin tagende erweiterte Vorstand der Reichsgewerkschaft, den geschäftsführenden Vorstand zu beauftragen, bei den Ministerien und dem Reichstage vorstellig zu werden und die unverzügliche Erfüllung der ursprünglichen Forderungen des Deutschen Beamtenbundes (der Dachorganisation der Reichsgewerkschaft) vom 3. Dezember 1921 unter nachdrücklicher Betonung der Notwendigkeit automatischer Anpassung aller Bezüge an die sinkende Kaufkraft des Geldes zu verlangen. Spätestens nach Ablauf von fünf Tagen nach Überreichung sollte er bindende Erklärungen über deren Annahme oder Ablehnung verlangen. Zugleich wurde der Hauptvorstand beauftragt, für den Fall der Ablehnung unverzüglich das letzte gewerkschaftliche Mittel in Anwendung zu bringen. Am 1. Februar beschloss der Vorstand der Reichsgewerkschaft mit 20 gegen 15 Stimmen den Streik einzuleiten, vermutlich nach scharfer Kontroverse.

Der Streik beginnt, Aufruf der Reichsgewerkschaft:

»Ein Wort an die arbeitnehmende Bevölkerung!

Zum erstenmal führt die Eisenbahnbeamtenschaft einen Kampf gegen ihre Verwaltung durch. Welche Beweggründe liegen hierzu vor?

1. Die unteren Gruppen unserer Kollegen sind wirtschaftlich zusammengebrochen infolge ungenügender Bezahlung. Trotz schwerster Tag- und Nachtdienstleistung, trotz Sonn- und Feiertagsdienst stehen ganze Gruppen unter dem Existenzminimum.

2. Man will uns durch ein Sondergesetz des Arbeitszeitgesetzes zum Preisgeben des Achtstundentages zwingen. Unsere hierzu gestellten, der Verwaltung weit entgegenkommenden Anträge wurden glatt abgelehnt. Auf unsere an die Regierung gerichtete Eingabe würdigt man uns keiner Antwort. Inzwischen werden Dienstpläne eingeführt, die alle Errungenschaften der Umwälzung vollständig beseitigen und uns noch unter die rechtlosen Zustände der Vorkriegszeit hinabbringen. Hat man uns erst wieder vollständig entrechtet, folgt die freie Arbeiterschaft nach.

Darum erkennt, dass unser Kampf euer Kampf ist!«

(1. Februar 1922)¹⁰

Die Regierung glaubte, der Lage Herr zu werden, indem sie den Beamtenstreik schlicht verbot. Gestützt auf Artikel 48, Absatz 2 der Weimarer Verfassung erließ der Reichspräsident Ebert das Verbot des Beamtenstreiks. Den Beamten der Reichsbahn ist ebenso wie allen übrigen Beamten die Einstellung oder Verweigerung der ihnen obliegenden Arbeit verboten. »Wer einen Beamten der Reichsbahn zu einer hiernach verbotenen Einstellung oder Verweigerung der Arbeit auffordert oder anreizt, wird mit Gefängnis und mit Geldstrafe bis zu 50.000 Mark oder mit einer dieser Strafen bestraft.«¹¹)

Der Berliner Polizeipräsident Richter, auch Sozialdemokrat, erließ weitergehende Ausführungsbestimmungen: Alle zur Durchführung des Streiks bestimmten Gelder sind zu beschlagnahmen, die Drucklegung von Streikaufrufen ist zu verhindern, Personen, die zum Streik aufrufen, sind festzunehmen.¹²)

4 Paul Frölich: Das Verbrechen an den Eisenbahnern. Der Februarstreik und seine Lehren. Berlin 1922, S. 5

5 Frölich a. a. O., S. 5

6 Frölich a. a. O., S. 9

7 Korrespondenzblatt des ADGB vom 11. Februar 1922, S. 73

8 Korrespondenzblatt des ADGB vom 18. Februar 1922, S. 81

9 Die Eisenbahn in Deutschland a. a. O. S. 88

10 Abgedruckt als Dokument in Frölich, S. 34

11 Abgedruckt als Dokument in Frölich S. 31f

12 Abgedruckt als Dokument in Frölich S. 32

Eindrucksvoll schilderte Paul Frölich den Verlauf des Streiks und die Einmischung des ADGB: »Obwohl die Versendung von Streiktelegrammen von Groener gegen Gesetz und Recht verboten war, wurde in ganz Norddeutschland am 2. Februar das rote Signal aufgezo-gen, der Verkehr stillgelegt. Nur im besetzten Gebiet am Rhein konnte sich der Streik trotz des Willens der Eisenbahner nicht durchsetzen. Die Besatzungsbehörde militarisierte das Eisenbahnpersonal und unterstellte es dem Kriegsrecht. Dennoch gelang es den Eisenbahnern auch hier, den Verkehr stark einzuschränken, indem sie rechtzeitig einen großen Teil des rollenden Materials nach dem unbesetzten Gebiet brachten. In Baden und Württemberg wurde erst einige Tage später der Streik beschlossen, kam aber nicht mehr zur Durchführung. Bayern blieb abseits. Aber abgeschnitten vom Verkehr mit Norddeutschland und dank des tschechischen Kohlenarbeiterstreiks konnte auch in Bayern der Verkehr nur notdürftig aufrechterhalten werden.

Die Taktik der Reichsgewerkschaft war sehr geschickt. Sie zog zunächst nur das wichtigste Zuggesetz aus den Betrieben heraus. Dadurch erreichte sie den vorläufigen Zweck vollkommen, und sie sicherte sich für die Zukunft Reserven, die sie später ins Gefecht werfen konnte. Auf Grund dessen konnten in den ersten Streiktagen jene sonderbaren offiziellen Streiktelegramme der Eisenbahndirektionen erscheinen, in denen es fast gleichlautend hieß: Personal fast vollständig erschienen, Verkehr ruht vollständig. So geschickt diese Taktik, so glatt, reibungslos und energisch ihre Durchführung. Die Eisenbahner gaben damit ein Musterbeispiel für einen großen wirtschaftlichen Kampf.

Durch diese Einheitlichkeit des Kampfes und seine rücksichtslose Durchführung war die Regierung mattgesetzt. Wo blieben jetzt ihre großen Gebärden, ihre Verbote, ihre Drohungen? Sie war machtlos. Zwar verhaftete sie gleich am ersten Streiktag den Lokomotivführer Sperlbaum aus Rowawes, 1. Vorsitzenden der Lokomotivführergewerkschaft, und den Kassierer der Reichsgewerkschaft, den Oberschaffner Taenzer, zwar verbannte sie die Streikleitungen in die Illegalität, zwar beschlagnahmte sie Millionen Unterstützungsgelder in Berlin und Hamburg – aber das waren Maßregeln, die den Streik nicht schädigten, sondern die Erregung nur noch steigerten.

Die Regierung brauchte Hilfstruppen. Ihr genügte nicht die schamlose Hetze fast der gesamten Presse. Sie brauchte eine große Autorität, und diese Autorität fand sich in der Leitung des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes. Diesem war der Streik im höchsten Maße unbequem. Die Führer der Freien Gewerkschaften üben seit langer Zeit die Taktik, jeden größeren Streik zu verhindern. Das erfordert ihre ganze Wirtschaftspolitik. Man kann nicht in der Regierung sitzen als Wirtschaftsminister, als Arbeitsminister, als Minister des Innern, als Handelsminister, wo man gezwungen ist, kapitalistische Politik zu treiben – die Herren entschuldigen sich immer damit, dass sie gegen die Geheimräte nicht aufkommen könnten; entscheidend aber ist, dass der kapitalistische Charakter des Staates und der Regierung jede Arbeiterpolitik verhindert – man kann nicht in den Arbeitsgemeinschaften mit den Unternehmern zusammen die kapitalistische Wirtschaft wiederaufbauen wollen und zugleich rücksichtslos die Interessen der Arbeiter vertreten. Man kann nicht seine Sorge darauf richten, dass der Kapitalismus die nötigen Profite zur Kapitalaufhäufung macht und dabei den Arbeitern an-

gemessene Löhne erkämpfen. Jeder große Streik erschüttert die Grundlagen einer solchen Wirtschaftspolitik. Deshalb sind die Gewerkschaftsführer verschiedene Gegner großer Wirtschaftskämpfe. Die Folge davon ist die fortschreitende Verelendung des Proletariats.

Darum auch war es nicht verwunderlich, dass die Führer des Gewerkschaftsbundes die ganze Wucht ihrer Autorität gegen den Eisenbahnerstreik einsetzten. Formale Gründe waren schnell gefunden. Es wurde behauptet, die Reichsgewerkschaft habe gegen die anerkannten Regeln der Gewerkschaften, ohne vorher alle Verhandlungsmöglichkeiten auszunützen, den Streik beschlossen. Das ist Unsinn und Lüge zugleich. Es gibt keine »anerkannten gewerkschaftlichen Grundsätze«. Über die Gewerkschaftstaktik bestehen starke Meinungs-differenzen. Außerdem ist jeder Einzelfall besonders zu bewerten. Die Reichsgewerkschaft aber, statt blind vorwärts zutreiben, hat mit Ultimatum und der Proklamierung des Streiks lange genug gezögert. Erst als sich herausstellte, dass die Regierung den Beamten nur ein paar Bettelpennige vorwerfen und zugleich die Schlinge des Arbeitszeitgesetzes überwerfen wollte, rief sie zum Kampfe auf.«¹³⁾

Aus verschiedenen Teilen des Reiches erreichten den ADGB-Vorstand Aufforderungen, den Generalstreik zu proklamieren. Die Mitglieder des ADGB wollten nicht zulassen, dass das Koalitionsrecht für Beamte durch präsidiale Notverordnung aufgehoben und der Angriff auf den in der Revolution erkämpften Achtstundentag durch ein besonderes Arbeitszeitgesetz für Eisenbahner angegriffen wurde. Der Vorsitzende des ADGB, Leipart, beeilte sich, bei der Regierung als Vermittler vorstellig zu werden. Ihm gelang es auch nicht, dass die Notverordnung zurückgenommen wurde, dennoch stellte er sich mit anderen Spitzenverbänden willig in den Dienst der Regierung. Mit dem Datum des 3. Februar erging an die Arbeiter, Angestellten und Beamten der Aufruf an alle im Streik befindlichen Eisenbahner, »die Arbeit sofort wieder aufzunehmen.« Der Reichsgewerkschaft wurde vorgeworfen, dass sie es absichtlich unterlassen habe, dem Wunsche der übrigen betroffenen Gewerkschaften nach einem gemeinsamen Vorgehen nachzukommen. »Es ist unerträglich, wenn eine einzelne undisziplinierte Gruppe in solch unverantwortlicher Weise mit dem Schicksal der gesamten Bevölkerung spielt.« Entgegen den Fakten versicherte die Erklärung: »Die Reichsregierung erklärte ferner ausdrücklich, dass alle Gerüchte und Behauptungen über eine beabsichtigte Beschränkung der verfassungsmäßigen Koalitionsfreiheit durchaus unbegründet sind. Damit ist die Berücksichtigung der berechtigten Beamtenforderungen und der Schutz des Koalitionsrechts aller Arbeitnehmer gesichert.«¹⁴⁾

Der Streik verschärft sich

Auf diesen Verrat antwortete die Reichsgewerkschaft damit, dass sie den Kampf verschärfte und weitere Mitglieder in den Streik zog. Folgen wir wieder der Schilderung von Paul Frölich: »Die im Deutschen Eisenbahnerverband organisierten Arbeiter schlossen sich dem Streik an. Schon am 2. Februar hatten die Berliner Eisenbahnarbeiter den Streik mit 500 gegen zwei Stimmen der Funktönersversammlung beschlossen. Gegen den Willen ihrer Verbandsleitung. Diese hatte zwar die Forderungen der Beamten am 3. Dezember mit

13 Frölich S. 13ff

14 Korrespondenzblatt des ADGB vom 11. Februar 1922



**1867 Gruppenbild
der Gründer des
Verein Deutscher
Lokomotivführer (VDL).**

**1919 umgegründet in
Gewerkschaft Deutscher
Lokomotivführer (GDL)**

beschlossen. Jetzt aber erklärte sie im Verbandsblatt: »Also kaltes Blut! Lasst Euch nicht dazu missbrauchen, der RG ihren verfahrenen Karren wieder aus dem Dreck zu ziehen.« Sie drohte alle Ortsgruppen aus dem Verbands auszuschießen, die in den Streik treten würden. Das tat sie trotz eines papiernen Protestes gegen den Ebert-Erlass. Die Ortsverwaltung Berlin aber erklärte, dass für sie allein die Beschlüsse der Funktionäre in Betracht kämen. Die Eisenbahnarbeiter im Reiche folgten. Streikmeldungen lagen aus Hamburg, Magdeburg, Leipzig, Erfurt, Gotha, Frankfurt und vielen anderen Städten vor.

Damit war die Einheitsfront der Beamten und Arbeiter der Eisenbahn geschlossen. Schulter an Schulter standen sie, **800.000 Mann**. (Hervorhebung d. Verf.) Die Telegraphenarbeiter traten in Berlin und anderen Städten auf ihre Seite. Der Metallarbeiterverband genehmigte den Streik für seine beteiligten Mitglieder. Weiter verschärft wurde die Situation durch den Eintritt der städtischen Arbeiter von Berlin in den Kampf. Von den öffentlichen Verkehrsmitteln blieb nur die Hochbahn im Gange. Gas, Wasser und Elektrizitätswerke lagen still.

Trotz der niederträchtigen Presshetze konnten sich die Streikenden auf die Sympathie der Massen des arbeitenden Volkes stützen. Die der Reichsgewerkschaft befreundeten Beamtenorganisationen erklärten, hinter ihrem Kampfe zu stehen. Die Sipo nahm eine sehr wohlwollende Haltung ein. Sie, die gegen die Streikenden aufgeboten wurde, sammelte für sie Gelder.

Von allen Seiten liefen Proteste gegen die Unterdrückungsmaßnahmen der Regierung und den Verrat des ADGB ein. Der Berliner Gewerkschaftskommission gab dem Druck der Massen nach, wandte sich gegen die Spitzenorganisationen und wies die Regierung auf die Gefahr eines Generalstreiks hin. Eine von über 700 Betriebsräten der Großbetriebe besuchte Versammlung übte scharfe Kritik an dem Verhalten der Spitzenorganisationen und setzte sich entschieden für die Kämpfenden ein. Selbst die Betriebsräte-

Generalversammlung der freien Gewerkschaften, die hauptsächlich aus SPD- und USPD-Getreuen zusammengesetzt ist, ließ sich nicht durch das demagogische Spiel Emil Barths¹⁵⁾ verwirren. Sie forderte die Proklamierung des Generalstreiks durch die Spitzenverbände. Zahlreiche Betriebsräteversammlungen im Reiche riefen ebenfalls nach dem Generalstreik.«¹⁶⁾

Breite Zustimmung in der Arbeiterschaft

Vielorts wurden die Unterstützung und die Ausweitung zum Generalstreik gefordert. So unter anderem auf der am 7. Februar im Berliner Gewerkschaftshaus tagenden Betriebsräte-Generalversammlung. Sie nahm mit großer Mehrheit folgende Resolution an:

»Angesichts des harten Kampfes der Eisenbahner, Beamten und Arbeiter um ihre Existenz und der unversöhnlichen Haltung der Regierung hält die Groß-Berliner Betriebsräte-Generalversammlung die Proklamierung des Generalstreiks für ganz Deutschland für unbedingt notwendig und fordert die Betriebsräte-Zentrale auf, in diesem Sinne auf die Spitzenverbände einzuwirken.

Die Forderungen des Generalstreiks sind:

1. Zurückziehung der Ebert- und Richter-Verordnung
2. Unbedingter Schutz des Koalitionsrechtes
3. Zurückziehung des Arbeitszeitgesetzes
4. Verhandlungen mit den streikenden Eisenbahnern über ihre materiellen Forderungen
5. Befreiung der verhafteten Streikführer und Herausgabe der beschlagnahmten Streikgelder
6. Enteignung der Kohlen- und Eisenbergwerke zur Herstellung der Rentabilität der Eisenbahnen
7. Keine Maßregelungen«¹⁷⁾

Politische Rückendeckung fanden die Streikenden fast ausschließlich bei der Kommunistischen Partei. Sie brachte die Angelegenheit in den Reichstag, forderte die Aufhebung der Notverordnung, die Freilassung der verhafteten Streikführer, Rückgabe der beschlagnahmten Gelder. An die Regierung richtete sie die Forderung, sofortige Verhandlungen mit den Organisationen der Streikenden aufzunehmen, keine Maßregelungen, Verhinderung des Arbeitszeitgesetzes, keine

15 [http://de.wikipedia.org/wiki/Emil_Barth_\(Politiker\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Emil_Barth_(Politiker))

16 Frölich S. 15f

17 Dokumentiert bei Frölich, S. 35

Verminderung des Personalbestandes in den Reichsbetrieben. In ihren Veröffentlichungen suchte die KPD die Streikenden gegen die Angriffe der und Hetzjagden der bürgerlichen und sozialdemokratischen Blätter zu verteidigen und zu organisieren. Folge war, dass kommunistische Zeitungen in Stuttgart und Hamburg beschlagnahmt und ihre Redakteure strafrechtlich verfolgt wurden.

»Das Verbrechen der Eisenbahner.« Auf dieses Leitthema hatte sich fast die gesamte Presse bis hin zum sozialdemokratischen Vorwärts eingeschossen. Der Titel »Verbrecher«, den Kommunisten seit den Tagen des Januar 1919 angehängt, wurde jetzt an die Eisenbahnbeamten weitergegeben. Und natürlich durften auch die Märchen vom kommunistischen Putsch und dem »rollenden Rubel« nicht fehlen. Vom »Massensterben in den Krankenhäusern« wurde geschwindelt, weil Milch, Wasser, Lebensmittel und Strom die Krankenhäuser angeblich nicht erreichten. Diese Berichte waren die Begleitmusik, um die »Technische Nothilfe«, eine Organisation, in der viele Kapp-Putschisten Zuflucht gefunden hatten, gegen die Streikenden einsetzen zu können. Die von den Streikenden organisierten Notdienste wurden nicht angenommen, ihre Einsatzkräfte von den Lokomotiven heruntergeholt.

Der Eisenbahnerstreik 1922 – ein politischer Kampf

»Treten die Eisenbahner in den Streik, dann richtet sich ihr Angriff gegen den Staat. Es handelt sich dann ganz selbstverständlich um einen politischen Kampf. Sie wollen damit eine Entscheidung der Regierung und des Parlaments zu ihren Gunsten erzwingen. ...

Selbst wenn die Eisenbahnen kein Reichsbetrieb wären, wenn sie sich in den Händen von Privatunternehmen befänden, wäre ihr Streik doch politisch. Für das Leben des Staates ist das richtige Funktionieren des Verkehrs von ungeheurer Bedeutung. Wird der Verkehr für längere Zeit stillgelegt, dann hören die Staatsfunktionen auf. ... Bei einem solchen Verkehrsstreik muss der Staat um seiner selbst willen eingreifen. Wäre das Verkehrssystem in Privathänden, dann müsste der Staat den Streik beenden durch einen Druck auf die Streikenden oder auf die Unternehmer oder auf beide zugleich. Ein Eisenbahnerstreik ist also in jedem Falle ein politischer Kampf.

Die kämpfenden Eisenbahner haben sich darauf versteift, immer wieder zu erklären: Wir führen einen rein wirtschaftlichen Kampf. Das war objektiv richtig nur soweit, als sie kein anderes Ziel hatten, als die Sicherung ihrer Lebenslage. Das war taktisch klug, solange die Eisenbahner glauben konnten, für einen so rein wirtschaftlichen Kampf größere Sympathien in der Öffentlichkeit zu erringen und, solange es geboten war, Rücksicht darauf zu nehmen, dass ihre eigenen Kollegen-schaft den verschiedenen politischen Parteien angehörte. Das wurde zum Verhängnis in dem Augenblick, als es sich um Sieg oder Niederlage handelte.

Als sich der politische Charakter des Streiks klar herausgestellt hatte, wurde der Streik ohne positives Ergebnis abgebrochen. Die Furcht, diesen politischen Charakter anerkennen zu müssen, war eines der Hauptmotive für den Streikabbruch.

Wir sehen darin eine der Schwächen, die stets Begleiterscheinungen in Kämpfen auf neuem Gebiet sind. Aber die Überwindung dieser Schwäche ist dringend notwendig. Man kann nicht ungestraft Notwendigkeiten aus dem Wege gehen.

Man muss das Ganze wollen, um etwas zu erreichen. ›Verkleidung gilt auf dem Markte der Geschichte nicht.‹¹⁸⁾

Der Abbruch des Streiks

Hinter den Kulissen kam es zu weiteren Verhandlungen der gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen mit der Regierung. Auch der Deutsche Beamtenbund, die Dachorganisation der Reichsgewerkschaft, wurde jetzt zu den Gesprächen hinzugezogen, nachdem er die ausdrückliche Versicherung abgegeben hatte, dass er den Streik ablehne und das Vorgehen der Reichsgewerkschaft missbillige. Am 7. Februar wurden zu den Verhandlungen doch zwei bisher abgelehnte Vertreter der Streikleitung zugelassen und völlig überraschend wurde der Abbruch des Streiks verkündet:

»Die Reichsgewerkschaft gibt die Versicherung ab, dass sie noch heute Abend den Streik der Reichsgewerkschaft für beendet erklären wird, nachdem der Reichskanzler seinerseits im Namen der Reichsregierung ausgeführt hat, dass bei sofortigen Abbruch des Streiks die Disziplinierung nach den vom Gesamtkabinett aufzustellenden Richtlinien erfolgen wird. Die Reichsregierung wird bei sofortigem Abbruch des Streiks in der Anwendung und Durchführung der Disziplinarmaßnahmen von Massendisziplinarmaßnahmen und Massenentlassungen absehen.«¹⁹⁾

Zögernd und unzufrieden, auch unter Protest, leisteten die Beamten Folge, teils am 8., teils erst am 9. Februar. Die übrigen am Streik beteiligten Gewerkschaften brachen ihn ebenfalls ab.

Zum Hintergrund des Streikabbruchs

Mit diesem Zugeständnis verwandelte die Reichsgewerkschaft den Kampf in eine Niederlage. Große Teile der Arbeiterschaft standen nach wie vor geschlossen hinter dem Streik, viele Produktionen konnten nicht mehr weitergefahren werden, in Düsseldorf waren die Hüttenarbeiter in den Streik getreten, die Regierung Wirth wankte. Die Führung der Reichsgewerkschaft bekam offensichtlich Angst vor den politischen Wirkungen ihres Streiks, eine neue Mehrheit in der Führung setzte sich offensichtlich für den Abbruch des Streiks durch. Über eine Tagung des erweiterten Vorstandes der Reichsgewerkschaft am 16. und 17. Februar wusste die Presse zu berichten:

»Die Reichsgewerkschaft habe keinen Fußbreit nachgegeben, sondern auf der Höhe ihrer Kraft den Streik abgebrochen, um zu verhindern, dass die Kommunisten die Bewegung zu ihren Gunsten ausnützen. Die Reichsgewerkschaft habe, so erklärt der Redner, den Streik nicht abgebrochen, sondern nur unterbrochen, um der Regierung eine Atempause zu gewähren.«²⁰⁾

»Sind das Männer oder sind das Kinder«, stichelte die sozialdemokratische Gewerkschaftsführung des ADGB, die von vornherein alles zur Niederlage des Streiks unternommen hatte. In der Tat zeigte der Beschluss der Reichsgewerkschaft, wie unfertig noch die Beamten und ihre Organisationen für einen großen wirtschaftlichen Kampf waren. Aus Angst vor den Kommunisten schenkte man der feindlichen Regierung eine Atempause. »Auf der Höhe der Kraft« wurde der Kampf abgebrochen, weil sich die Leitung vor dem poli-

18 Frölich, S. 25f

19 Korrespondenzblatt 11.02.22. S 75

20 Frölich, S. 19

21 Frölich, S. 28

tischen Charakter des Kampfes fürchtete. Dasselbe Motiv, das die sozialdemokratisch geführten Gewerkschaften dazu veranlasste, jeden größeren wirtschaftlichen Kampf aus Angst vor den politischen Konsequenzen zu vorn herein verhindern und dass die Reichsgewerkschaft mit der Aufnahme des Streiks ja gerade zu Recht kritisiert hatte, sollte jetzt den Abbruch des Streiks rechtfertigen?!

Die Lehren des Streiks

Paul Frölich verallgemeinerte die Schwächen der Streikenden und der Arbeiterschaft: »Solche Politik ist nur möglich, wenn sich die Gewerkschaftsführer auf eine Autorität bei den Massen stützen können, solange die Arbeiter die Hohlheit jener Macht nicht erkannt und noch kein Selbstvertrauen gewonnen haben. Die Eisenbahner haben diese Autorität erschüttert, die Beamten, indem sie auf den Machtspruch piffen, die Mitglieder der Deutschen Eisenbahnverbandes, indem sie trotz des Befehls ihrer Leitung Solidarität übten. Damit ist eine neue Epoche des Arbeiterkampfes vorbereitet und eingeleitet worden. (...) Es darf wohl behauptet werden, dass in der Arbeiterschaft sowohl das Verständnis für den politischen Charakter des Eisenbahnerstreiks als auch der Wille zu solchem Kampfe viel stärker waren, als in der Beamenschaft. Aber sie ließen sich täuschen über die Kraft und die Erfolgsmöglichkeiten des Kampfes durch den grandiosen Eindruck der Geschlossenheit und Disziplin der Eisenbahner und der Stilllegung des Verkehrs. Sie glaubten, die Eisenbahner könnten es allein schaffen.

Aber in diesem Kampfe stand die ganze Regierungspolitik auf dem Spiele. Die Regierung konnte keine Konzessionen machen. Unterlag sie, dann war sie erledigt. Deshalb wurde der Streik zum Kampf für den Sturz der Regierung. Das aber ist eine Aufgabe, die nicht von einer Arbeiterschicht allein gelöst werden kann. Das ist eine Aufgabe der gesamten Arbeiterklasse. Der Verkehrstreik musste zum Generalstreik erweitert werden. Das wurde nur dumpf gefühlt, aber nicht klar erkannt, denn der Generalstreik wurde erst eine Forderung an die Führer, noch nicht der Wille der Massen.

Die Eisenbahner lehrt der Streik: Um eures Lebens willen müsst ihr den politischen Charakter eurer Kämpfe erkennen und wollen.

Der Arbeiterklasse lehrt er: In Kämpfen, wo so Hohes auf dem Spiele steht, in Kämpfen, die politischen Charakter

ter haben, dürft ihr nicht zögern. Dann gehört ihr in die Front hinein.«²¹⁾

Die Folgen des Streikabbruchs

Mit dem Abbruch des Streiks wurden die Eisenbahner, Beamten und Arbeiter nicht nur um ihre wirtschaftlichen Ziele gebracht, sondern der Rache der Sieger ausgeliefert. Zwar hatte der Reichskanzler Wirth der Führung der Reichsgewerkschaft in den Verhandlungen die feierliche Zusage gemacht, »dass von Maßregelungen keine Rede sein kann.« Um allerdings die Autorität der Regierung zu retten, müssten die »direkten Führer« bestraft werden, »es kommen zwei Herren in Frage.«

Im Kabinett allerdings konnte sich Wirth nicht durchsetzen, Verkehrsminister Groener siegte mit der Auffassung, die streikenden Beamten müssten die ganze Härte der Gesetze spüren. Nur als Beispiele zählte Paul Frölich auf: »In Groß-Berlin wurden vorgenommen: 2500 Kündigungen, 87 Enthebungen vom Dienst, 100 Entlassungen; in Frankfurt a. M.: 4000 Kündigungen, 500 Enthebungen vom Dienst, sechs Disziplinarverfahren, 100 Entlassungen; in Erfurt 87 Entlassungen, in Altona 26, in Wilhelmsburg sechs, Hamburg 68 Entlassungen. In wenigen Tagen lagen der Reichsgewerkschaft 7000 Meldungen über Maßregelungen vor.«

Wie das Versprechen, keine Maßregelungen einzuleiten, so brach die Regierung auch die anderen Zusagen an die Reichsgewerkschaft. Das Arbeitszeitgesetz trat zwar erst im Sommer 1922 in Kraft, wurde aber schon vorher auf kaltem Wege praktiziert. Die am 10. März 1922 aufgenommenen Verhandlungen über Löhne und Gehälter schleppten sich monatelang hin und blieben für die bedürftigsten Gehalts- und Lohngruppen wieder völlig ungenügend. Wie sehr die Regierung und das Unternehmerlager durch den Streik verunsichert worden waren, zeigte sich daran, dass sie den Etat für die Streikbrecherorganisation »Technische Nothilfe« mit den Stimmen der Sozialdemokratie beträchtlich aufstockten.

Überdies sah der am 16. Februar 1922 veröffentlichte Haushaltsentwurf der Eisenbahn vor, dass im Laufe des Jahres 50.000 Köpfe, allein bis zum 1. April schon 20.000 Beschäftigte eingespart werden sollten. Die Niederlage der Eisenbahner sollte schleunigst für die Sanierung der Staatsbahn auf Kosten der Beschäftigten genutzt werden, den Streikenden sollte alle Schuld für den Personalabbau zugeschoben werden.

Nach dem abgebrochenen Streik verfielen die Gewerkschaftsverbände der Eisenbahner zusehends. Viele Mitglieder wandten sich enttäuscht von ihren Organisationen ab. In der Führung der Reichsgewerkschaft und im DEV konnten sich verstärkt die Kräfte durchsetzen, die die Zusammenar-

22 Frölich S. 21, weitere Angaben bei Karin Grenzdörfer: Der große Eisenbahnerstreik vom Februar 1922 in: Eisenbahn-Jahrbuch 1964, Berlin 1964, S.69

23 Die Eisenbahn a. a. O. S. 91

24 Michael Kittner: Arbeitskämpfe. Geschichte – Recht – Gegenwart. München 2005, S.445

**Solidarität:
G8-Repression
blockieren!**

Rote Hilfe e.V.
Konto 191 100 462
BLZ 440 100 46
Postbank Dortmund
Stichwort: G8-Gipfel

**Rote Hilfe e.V.
Bundesvorstand
Postfach 3255
37022 Göttingen**

bundesvorstand@rote-hilfe.de
Telefon: 0551 - 770 8008
Fax: 0551 - 770 8009

www.rote-hilfe.de

Solidarisieren - Spenden - Beitreten

beit mit der Regierung suchten und sich der Politik der »Zentralarbeitsgemeinschaft« unterordneten. Allein die Betriebsrätewahlen 1922 zeigten, dass die Kommunisten deutlich an Ansehen gewannen. Nie zuvor waren so viele kommunistische Kandidaten aufgestellt worden, nie zuvor erhielten sie so viele Stimmen. In solchen wichtigen Zentren wie Berlin, Chemnitz, Leipzig, Dresden entstanden Betriebsräte, deren Mitglieder überwiegend Kommunisten waren. »Nach dem misslungenen Beamtenstreik bemühte sich ... die Leitung des Deutschen Eisenbahnerverbandes nach innen stärker um mehr gewerkschaftliche Disziplin. Strikt ging sie gegen einzelne Orts- und Betriebsgruppen vor, die sich nicht an die Gewerkschaftslinie hielten. Ab 1922 begann man damit, alle der KPD nahe stehenden Gruppen aufzulösen, um so den Widerstand gegen die neue ›Sozialpartnerschaft‹ zwischen dem Staat als Arbeitgeber und den gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmern zu brechen.«²³⁾

Die Weimarer Verfassung und das Recht des Beamtenstreiks

Bleibt noch nachzutragen die Frage des Streikrechts für Beamte. In der Weimarer Verfassung war den Beamten das volle Koalitionsrecht zugesichert: »Die Vereinigungsfreiheit zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen ist für jedermann und für alle Berufe gewährleistet.« In der Nationalversammlung führte der sozialdemokratische Abgeordnete Kronen aus: »Wir halten die volle Koalitionsfreiheit der Beamten, einschließlich des Streikrechts für notwendig. (...) Wie soll sich denn der Beamte helfen, falls mal die Regierung ans Ruder kommt, die für die Bedürfnisse der Beamten kein Verständnis hat?« Auch Gerichte hatten das Streikrecht für Beamte anerkannt. In dem Statut der Reichsgewerkschaft, welches vom Berliner Polizeipräsidenten und dem Amtsgericht genehmigt werden musste, hieß es ausdrücklich: »Die Reichsgewerkschaft bezweckt unter Anwendung aller gewerkschaftlichen Mittel die Wahrung gemeinsamer Standes- und Berufsinteressen der Eisenbahnbeamten und ihrer Anwärter.« Allerdings fiel die Verteidigung des Streikrechts der Beamten durch die Sozialdemokratie von Jahr zu Jahr schwächer aus. Eingebunden in die Weimarer Koalition war es Aufgabe ihrer Politik, den Staatsbankrott durch Abwälzung der Lasten auf die Schultern der

Staatsdiener abzuwenden, überhaupt die Kosten der Wiederaufrichtung der kapitalistischen Wirtschaft an die arbeitende Bevölkerung weiterzugeben. Viele Versprechungen mussten deshalb gebrochen werden, was gestern noch ein Punkt ihres Programms war, musste kurz darauf fallen gelassen werden. Ja, solange das Streikrecht für Beamte noch eine theoretische Frage war, wurde es hochgehalten. Die Sanierung des Staatshaushalts war aber eine praktische Frage und konnte nur gelingen, wenn die Beamten stillhielten. Was aber, wenn sie von ihrem Recht auf Streik Gebrauch machten? So erklärt sich, dass der sozialdemokratisch geführte ADGB den Angriff auf das Streikrecht der Eisenbahner durch die Ebertsche Notverordnung unter dem Druck der mobilisierten Arbeiterschaft nur äußerst schwach parierte. Als Leipart, Vorsitzender vom ADGB, in dieser Angelegenheit bei der Regierung vorstellig werden musste, begnügte er sich mit dem lapidaren Bescheid, dass der Erlass mit der Beendigung des Streiks gegenstandslos würde. Dennoch behauptete der ADGB in seiner Erklärung an die Streikenden kühn, der Schutz des Koalitionsrechts aller Arbeitnehmer sei gesichert. Die Niederlage der Eisenbahner im Streik 1922 bedeutete faktisch das Ende des Rechts auf Streik der Beamten. Das Koalitionsrecht für Beamte vertrug sich nicht länger mit der Aufgabe, die Staatsfinanzen zu sanieren!

Wie die Niederlage der Eisenbahner 1922 bis heute nachwirkt, beschreibt der Arbeitsrechtler Michael Kittner: »Die Notverordnung vom 1. Februar wurde, wie den Spitzenorganisationen zugesagt, am 9. Februar wieder aufgehoben. Wenn man so will, gab es jetzt keinen legislativen Akt zum Thema des Beamtenstreiks mehr. Aber in Straf-, Disziplinar- und Schadensersatzprozessen wurden die Gerichte aller Gerichtszweige damit befasst, und alle Reichsobergerichte (ebenso wie das Preußische Oberverwaltungsgericht) bestätigten die Rechtswirksamkeit der Verordnung des Reichspräsidenten vom 1. Februar und das generelle Streikverbot für Beamte. (...) Damit war die Frage des Streikverbots für Beamte in der Weimarer Republik abschließend entschieden – bis heute.«²⁴⁾

Die 40-seitige Broschüre von Paul Frölich ist als Reprint für 2,50 Euro (in Briefmarken) über unsere Redaktionsadresse zu beziehen.

■ VERDI-GREMIUM LÄDT GDL-KOLLEGEN UND TRANSNET-KOLLEGEN EIN

Bericht von einer Veranstaltung in Hamburg

Das Interesse war groß, die Zeit viel zu kurz. Zirka 130 Kolleginnen und Kollegen drängten sich teilweise ohne Sitzplatz im ver.di-Center im Hamburger Gewerkschaftshaus, um sich über den Streik der GDL zu informieren oder mit den Streikenden zu solidarisieren. Gekommen waren zumeist Gewerkschaftsaktive aus mehreren Gewerkschaften: voran die streikenden Kolleginnen und Kollegen der GDL und Mitglieder der »Konkurrenz« Transnet/GDBA. Daneben Kolleginnen und Kollegen der IG Metall, auch hauptamtliche Sekretäre, viele Mitglieder der Gewerkschaft ver.di vom Einzelhandel über die Krankenhäuser, den Hafen bis zum Ortsverein Fachbereich 8 (ehemals IG Medien) einschließlich hauptamtlicher Sekretäre. Auch Teilnehmer der Hamburger Montagsdemo mit Gästen aus Gera diskutierten mit.

In seiner Begrüßung erwähnte ein Kollege aus dem Ortsvereinsvorstand besonders, dass sich schon zweimal streikende Kolleginnen und Kollegen des Einzelhandels in Hamburg und Eisenbahner der GDL getroffen hätten, um sich gegenseitig über ihren Streik zu informieren und Mut zuzusprechen. Und wenn jetzt von Politikern von »beispielloser Eskalation« geredet werde, erinnerte er an den Eisenbahnerstreik von 1922, bei dem im ganzen Deutschen Reich rund 800.000 Eisenbahner im Ausstand waren, und damals waren die Lokführer alle Beamte. Auf diesen Streik habe die Ebert-Regierung mit dem generellen Streikverbot für Beamte reagiert – was bis heute noch gelte.

Dieter Born, DGB-Vorsitzender in Bergedorf, leitete mit einigen Thesen ein und führte aus, dass es keinen Streik gegeben habe und gibt, der keinen Schaden anrichtet und bei

So geht es auch...

Der erste Warnstreik von GDL-Kollegen am Hauptbahnhof in Hamburg. Einige vom ver.di-Ortsverein (FB 8) sind gleich hin haben sich dazugestellt, mitgeholfen, Flyer an die Passanten zu verteilen. Dabei mit den Kollegen und Kolleginnen »Lokführer und Fahrpersonal« ins Gespräch gekommen, die ersten Eindrücke von deren Motivation erhalten. Presse tauchte auf machte Fotos, u.a. vom BR-Kollegen vom Verlag Gruner+Jahr, der die Streikenden mit der Gitarre unterhielt, wir versuchten zu singen, naja.

Nach und nach löste sich die Gruppe auf. Gegen 12 Uhr wurde es wieder lebendig und Trillerpfeifen-laut, allerdings auf der anderen Seite des Bahnhofes. Eine Demonstration von gut 300 Frauen und einigen Männern stellte sich zu einer Zwischenkundgebung vor dem Bahnhof auf: Der konkrete Ausdruck des schon länger laufenden Streiks bei den Logistik-Betrieben »HWS«, einer Tochter des in Hamburg so hoch angesehenen Unternehmens »Otto-Versand«. Der ver.di-FB11-Vorsitzende Ulli Meinecke erklärte kurz, dass ja gleichzeitig der Streik der Lokführer laufe, dass deshalb nun der GDL-Bezirksvorsitzende zu ihnen sprechen würde. Die Streikenden beider Branchen hätten ähnliche Probleme, er wünsche sich nur, dass die verschiedenen Gewerkschaften im Eisenbahnbereich, von denen die GDL nur eine sei, sich vereinen würden... Der GDL-Bezirksvorsitzende Norbert Quitter erklärte kurz und knapp aber deutlich das Anliegen des Eisenbahner-Streiks und antwortete dabei auch dem ver.di-Kollegen auf den Hinweis nach Einheit, was nicht wäre, können ja noch kommen, aber nicht um den Preis der Kapitulation vor dem Bahnvorstand. Sicher haben das nicht alle anwesenden Streikenden in dieser Kürze verstanden, aber immerhin: Hier haben Hauptamtliche Differenzen unter Gewerkschaftern vor den Mitgliedern angesprochen. Ein Anfang für eine Debatte mit den Mitgliedern, immerhin. M. D., HH ■

dem nicht Dritte geschädigt werden. Kollege Born forderte zum Schluss die Unterstützung der anderen Gewerkschaften ein, weil die GDL auch in ihrem Interesse das Streikrecht verteidigen würde.

Der Bezirksvorsitzende der GDL-Nord, Norbert Quitter, schilderte dann in einem Überblick die Entwicklung seit 1993, als der Beschluss zur Privatisierung der Bahn gefasst wurde. Es war eine opferreiche Zeit für alle drei Bahn-Gewerkschaften, die die GDL dazu bewog, einen eigenständigen Tarifvertrag für das Fahrpersonal der Bahn zu fordern und dafür heute zu streiken. Gute acht Jahre habe man mit Transnet/GDBA zusammengearbeitet, allein vier Beschäftigungssicherungsverträge habe man gemeinsam unterschrieben. Keine Gewerkschaft könne auf die Beschäftigungspakete stolz sein. Von ehemals 440.000 Beschäftigten der Bahn hätten bis heute 220.000 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz betriebsbedingt verloren. Die Bahn könne sich allenfalls an die Brust heften, dass niemand betriebsbedingt(?) entlassen worden sei. Seit September 2002 hätten sich GDL und die anderen Gewerkschaften auseinander entwickelt. Es begann mit dem Regio-Tarifvertrag. Hier sollte die ganze Wettbewerbslast der Privatisierung allein auf zwei Berufsgruppen abgewälzt werden, nämlich die Lokführer und die

Zugbegleiter. 18 Schichten sollten diese Kollegen unentgeltlich mehr leisten. »Da haben unsere Kollegen uns gesagt, das machen wir nicht mit.«

Nein, dies sei kein normaler Tarifkonflikt. Zum ersten Mal erdreisteten sich Arbeitgeber, eine Gewerkschaft wie die GDL vor jedes Gericht in Deutschland zu zerren, der Gewerkschaft ihre grundgesetzlich geschützte Koalitionsfreiheit – das so genannte Streikrecht – abzusprechen und die grundgesetzlich verankerte Rolle von Gewerkschaften zu unterlaufen. Transnet dürfe warnstreiken, gegen den Warnstreik der GDL hingegen sei die Bahn vor Gericht gegangen und verlange einen Schadensersatz von fünf Millionen Euro. Damit gieße Mehdorn Öl ins Feuer und steigere die Wut und Erbitterung der Streikenden.

Die GDL wolle die Solidarität der Bahnbeschäftigten nicht brechen, ihr Ziel sei es, die Interessen des Fahrpersonals zu vertreten. Wenn sie dadurch zum Mauerbrecher in anderen Bereichen würden, umso besser. »Wir müssen aufhören uns als Arbeitnehmer wegzuducken, das haben wir zwanzig Jahre gemacht, die Rechnung dafür haben wir gekriegt.«

Biedenkopf und Geißler haben in der letzten Schlichtung empfohlen, dass die Bahn mit der GDL eigenständige Tarifverhandlungen führe. Die Bahn manipulierte das Verhandlungsergebnis zu ihren Gunsten und verweigere der GDL den Status einer Gewerkschaft, die unabhängig von den Abschlüssen von Transnet/GDBA mit der Bahn AG verhandeln und abschließen will. Derselbe Konflikt trete aktuell auch bei der AKN (Nahverkehrsbetrieb im Norden Hamburgs) auf, deren Beschäftigte bei Transnet und GDL organisiert sind. Während Transnet einen Tarifabschluss bereits unterschrieben hat, der unter anderem Verlängerung der Arbeitszeit vorsieht, verweigert die GDL eben aus diesem Grund ihre Unterschrift, weil sie es angesichts vieler Arbeitsloser für unverantwortlich hält, einer Arbeitszeitverlängerung zuzustimmen. »Unter Solidarität verstehen wir, uns gemeinsam gegen Unternehmer gerade zu machen«. Großer Beifall.

Ein ehrenamtlicher Funktionär von Transnet erhielt sofort die Gelegenheit zur Gegenrede: »Dank dafür, dass ihr für den Erhalt des Streikrechts gekämpft und die Gerichte in ihre Schranken verwiesen habt«. Er stellte noch einmal die besonderen Erfolge der Tarifgemeinschaft Transnet/GDBA heraus: die Beschäftigungssicherung bis Ende 2010 und die Angleichung Ost. Kaum eine Gewerkschaft hier im Raum könne für sich in Anspruch nehmen, dass die Kollegen im Osten wirklich gleiche Bezahlung erhielten. Mit diesen Abkommen sei man allerdings auch bestimmte Bedingungen eingegangen, nämlich in der Zukunft nur moderate Tarifforderungen zu stellen. Die Solidarität mit denen, die ihren Arbeitsplatz betriebsbedingt verlören und den Beschäftigten im Osten hätte eben ihren Preis. Da vermisse er die Verantwortung der GDL. Als Gewerkschafter hätte er aber auch gelernt, wenn man zum Streik aufrufe, müsse man die »Jungs und Mädels« auch wieder zurückholen, abmoderieren können. Er wisse nicht, wie die GDL mit ihren Mitgliedern aus diesem Konflikt wieder herauskommen wolle. »Ich halte einen Alleingang für den falschen Weg, gemeinsam können wir erfolgreicher sein.«

Der GDL-Funktionär antwortete, für die Zugeständnisse an die Tarifgemeinschaft im Hinblick auf Wettbewerbsfähigkeit hätte sich die Bahn im Gegenzug verpflichtet, sich an den Ausschreibungen von Strecken zu beteiligen. Die Ge-

werkschaffer hätten aber das Gegenteil erlebt, die DB-Regio hätte sich zum Beispiel an der Ausschreibung um Strecken um Hamburg herum nicht beteiligt, deshalb hätten nun wieder 240 Beschäftigte im Bezirk Hamburg ihren Arbeitsplatz verloren. Er wies auf den GDL-Kollegen, der als Betriebsrat diese »beschissene Aufgabe« habe, das den Leuten klarzumachen. »Wir lassen uns nicht mehr verarschen, wenn dieser Konzern keine Rücksicht nimmt, warum sollen wir dann Rücksicht nehmen?«

Ein weiterer Kollege von Transnet und der Initiative »Bahn von unten« erläuterte, wie mit der Privatisierung der Bahn erst die verschärfte Konkurrenz der Kollegen untereinander begonnen habe. Die GDL wisse vermutlich gar nicht, welches Fass sie aufgemacht habe, da ihr Arbeitskampf genau in die Auseinandersetzung um die Privatisierung platze. Wir haben aufmerksam verfolgt, wie die Einzelgewerkschaften nur zugeschaut haben beim Streikverbot und wie der DGB-Vorsitzende Sommer sich mit den SPD-Regierungsmitgliedern in eine Front mit Merkel und Mehdorn einreichte. Aus der Sicht der Herrschenden darf die Bahn keine Niederlage erleiden, weil das den Linken Auftrieb geben könnte. Solange die Sympathie der Bevölkerung auf der Seite der Streikenden ist, können unsere Gegner nicht viel ausrichten. Er hoffe, dass der Streik der GDL Erfolg habe und den Plan zur Privatisierung der Bahn gleich mit zu Fall bringe, denn wenn die Privatisierung gelänge, dann hätten wir eine ganz andere Republik.

Die Belastung der Eisenbahner gehe über alle Grenzen, monierte ein weiterer Kollege von Transnet. Die Bahn dürfe sich nicht durchsetzen. Die Solidarität der Bevölkerung sei groß, »wir brauchen die Unterstützung der Bevölkerung«, dann könne sich der Bahnvorstand nicht durchsetzen.

Er wisse nicht, ob die kleine GDL alle diese Erwartungen erfüllen könne, beschied Norbert Qwitter. Entscheidend sei, dass vom GDL-Streik die Initialzündung ausgehe, man könne sich wehren, man müsse nicht alles hinnehmen. Dazu müssten alle aufstehen, Gründe gibt es genug, mir fällt spontan ein: Rente erst ab 67, Mehrwertsteuer und Diätenerhöhung.

Gemeinsamkeit der Einzelgewerkschaften kann nur über Inhalte und gemeinsame Interessen in solidarischen Aktionen hergestellt werden und nicht über Einheit auf dem niedrigsten Niveau. Bei einer Gewerkschaft, in der Kollegen organisiert sind, die sehr unterschiedliche Tätigkeiten ausüben mit unterschiedlichen Anforderungen und abweichenden Arbeitszeiten, da kann man nicht alle über einen Kamm scheren. Wenn Gewerkschaftsführer keine Antworten finden auf die Bedürfnisse einzelner Sparten, dann werden diese gezwungen, selber zu verhandeln. Ein Austritt aus der Gewerkschaft verändert nichts, beeindruckt nicht. Auch die Transnet-Kollegen sollten nicht austreten, sondern besser auf die Politik ihres Vorstandes Einfluss nehmen.

Er habe gesehen, wie ganze Lehrjahre bei der Bahn abserviert wurden, junge Kollegen ins Nichts geschickt wurden, berichtete ein weiterer Kollege von Transnet. Mit der Zustimmung der Gewerkschaften zur Arbeitsplatzvernichtung müsse Schluss sein. Die hochgehaltene Einheit der Gewerkschaften sei doch nur formal, entscheidend sei, ob sich die Gewerkschaften den Interessen der Beschäftigten oder dem Bahnvorstand unterordneten.

Ein Teilnehmer: Egal wie der Streik ausgeht, er wird andere Gewerkschaften beeinflussen. Dass in Bremen Polizisten und Lehrer gemeinsam gegen Lohnraub demonstrieren,

ist Ausdruck von Unzufriedenheit. Die Herrschenden befürchten eine Lawine, wenn die GDL Erfolg hat. Bei der BSH (in Berlin) war es noch möglich, den von der Belegschaft begonnenen Solidaritätsmarsch zu stoppen. Wer sich jetzt in der Öffentlichkeit abfällig über den Streik der GDL äußert wie Sommer und Bsirske, fällt den streikenden Kollegen in den Rücken.

So ging die Diskussion engagiert weiter. Nachgefragt wurde, was ein eigenständiger Tarifvertrag bedeute, erläuterte, dass die Tarifeinheit bei der Bahn längst aufgegeben sei. Ein Betriebsrat aus der IG Metall machte darauf aufmerksam, dass im Daimler-Benz-Werk Bremen mit dem Betriebsrat schon Kurzarbeit wegen ausbleibender Lieferungen vereinbart sei. Und wieder ging die Diskussion zurück zu Fragen der Tarif- und Gewerkschaftseinheit.

Ein Kollege von Transnet entschuldigte sich ausdrücklich bei den GDL-Kollegen dafür, dass seine Vorstände im Aufsichtsrat der Bahn Mehdorn den Rücken gestärkt hätten, im Streik mit der GDL nicht nachzugeben.

Die Unzufriedenheit in der Gesellschaft ist ungeheuer breit, führte ein Kollege aus, gegen den Krieg in Afghanistan, gegen soziale Einschnitte, gegen alles, was Kinder betrifft. Diese Unzufriedenheit, so Regierung und Unternehmer, darf nicht zum Widerstand auswachsen. Gestern wehrten sich nur einzelne Belegschaften. Ihr Widerstand konnte ihnen noch abgekauft werden. Heute wehrt sich schon eine ganze Gewerkschaft. Worauf es dem Bahnvorstand, der ganzen Regierung und zunehmend dem Unternehmerlager ankommen muss: Dieser Widerstand darf nicht zünden, nicht greifen, sich an keiner Stelle durchsetzen. Sie fürchten, dieser Widerstand könnte zu einer Lawine werden.

Umgekehrt heißt das für uns: Wenn dieser Kampf der GDL vom Bahnvorstand, der Regierung und dem Unternehmerlager niedergedrückt wird, dann wird das unsere Niederlage. Das ist der Grund, warum wir in den Kampf reingehen und Solidarität üben müssen. Und dies in unseren Gewerkschaften wie ver.di, IG Metall, IG Bau und dem DGB insgesamt durchsetzen müssen, bei den Vorständen und bei den Mitgliedern. 29.11.2007 ■

■ KASSEL

Diskussion in Kassel

Am 8. November, während des beginnenden Streiks im Güterverkehr der Deutschen Bahn fand in Kassel eine Diskussionsveranstaltung mit einem Vertreter der GDL, dem Bezirksgeschäftsführer von ver.di Nordhessen und einem Vertreter von Transnet statt.

Die Veranstaltung war mit etwa 60 Teilnehmern gut besucht. Die zentrale Frage, inwiefern der Streik der Lokführer und Zugbegleiter den bei Transnet und der GDBA Beschäftigten schadet, konnte im Laufe des Abends von dem Transnet-Vertreter nicht beantwortet werden. Genau wie der ver.di-Vertreter sprach er sich gegen Streikverbote durch Arbeitsgerichte aus und erklärte, den Streik der GDL-Kollegen nicht behindern zu wollen.

Offensichtlich war die Angst der Transnet-Funktionäre vor Mitgliederverlust und einer Schwächung ihrer Organisation. Genau wie der ver.di-Vertreter äußerten sie ihren

Unmut über die Zersplitterung der Gewerkschaftseinheit. Allerdings gab es keine Selbstkritik in Bezug auf die Politik der Transnet und anderer DGB-Gewerkschaften in den vergangenen Jahren. Die Flexibilisierung und Durchlöcherung von Tarifverträgen ist ja erklärte Gewerkschaftspolitik. Es wurde deutlich, wie gerade die Anbiederung der Transnet an den Bahnvorstand die in der GDL organisierten Kollegen abstieß. Auf die Frage der Bahnprivatisierung ging auch der GDL-Kollege nicht ein.

Aus dem Publikum wurde vielfach Solidarität mit den streikenden Kolleginnen und Kollegen bekundet. Die Beiträge zeigten, dass eine Politisierung des Streiks durch eine Ablehnung der geplanten Privatisierung eine bessere Verbindung mit breiten Schichten der Bevölkerung ermöglichen würde.

Bei den Kolleginnen und Kollegen der GDL kam die Veranstaltung außerordentlich gut an. In der Folge kam es zu einigen Flugblattaktionen am Kasseler ICE-Bahnhof. Auch hier wurde geäußert, wie wichtig solche Solidaritätsaktionen für die Streikenden sind. ■

Nachtrag aus dem LabourNet vom 29.11.07:

DGB Kassel straft das Forum Gewerkschaften Kassel wegen GDL-Unterstützung ab

Großen Unmut beim DGB erregte offenbar das Flugblatt »Wer schädigt eigentlich die Volkswirtschaft?« herausgegeben vom Forum Gewerkschaften Kassel. Der Flyer wurde ca.

1000 mal am Bahnhof Kassel Wilhelmshöhe während des Streiks der Lokführer verteilt und auf diversen Homepages, unter anderem beim LabourNet Germany, verlinkt bzw. eingestellt. Nun schreiben uns diese KollegInnen an: »... Das Forum Gewerkschaften Kassel hat – neben anderen Initiativen und gewerkschaftsnahen Gruppen – seit 1999 seine Post-c/o-Adresse im Kasseler DGB-Haus. Offenbar auf Druck der Gewerkschaft Transnet hat der DGB-Regionalvorstand Nordhessen jetzt beschlossen, uns ab sofort diese c/o-Adresse zu entziehen. Die formale Begründung ist, wir hätten eine Gewerkschaft außerhalb des DGB unterstützt. (...) Ferner wurden wir aufgefordert, das Flugblatt auf Euren Homepages zurückzuziehen. Natürlich wollen und können wir keinen Einfluss auf Informationen nehmen, die Euch – wie unser Flugblatt 0 übermittelt wurden. Wir möchten Euch aber bitten, den bisherigen Flyer gegen den Flyer in der Anlage auszutauschen: Der Text ist identisch; lediglich die c/o-Adresse ist weggelassen...«

Die KollegInnen haben selbstverständlich gegen diesen Beschluss Widerspruch eingelegt und wollen sich politisch dagegen wehren. Zunächst einmal tauschen wir als Redaktion das Flugblatt aus.

PS: Der Vorsitzende der DGB-Region Nordhessen war heute für eine Stellungnahme nicht zu erreichen, deshalb begnügen wir uns an dieser Stelle mit dem »Motto der Woche« von Detlef Hensche (in jW vom 22.11.2007): »Streikenden fällt man nicht in den Rücken.« Red. LabourNet ■

Privatisierung und Kapitalinteressen – konkret

»Wenn man die Staatsbahn auslöscht, dann fließt Blut. Aber es wird auch gutes Fleisch auf den Markt kommen. Alle werden es vermutlich darauf anlegen, dieses gute Fleisch billig in die Hände zu bekommen.« (Bahnpräsident Isozaki anlässlich der Privatisierung der Japan National Railways)

»Gerade die Diskussionen über die Bahn zeigen, dass noch lange nicht an jeder Stelle die neue Bahn verstanden wird. [...] Dass die Bahn keine Gemeinwohlverpflichtung mehr hat, ist vielfach noch nicht bekannt.« (H. Graf v. d. Schulenburg, Konzernbevollmächtigter der DB AG für den Freistaat Bayern in einem Mitarbeiterbrief vom 20.12.2002)

Die Privatisierung öffentlicher bzw. staatlicher Betriebe und Einrichtungen ist keineswegs nur der Haushaltslage geschuldet. Sie ist auch keine Erfindung der für die Haushalte zuständigen Politiker, weil private Anbieter deren Leistungen kostengünstiger anbieten könnten, wie sie uns weismachen versuchen. Hinter den Plänen zur Privatisierung von Bahn, Post, Gesundheitswesen etc. stehen Interessengruppen aus der Finanz- und Industriewelt. Sie schrieben die Drehbücher; die Politiker sind Darsteller, die dem Publikum (den Kunden) und den Betroffenen (den Beschäftigten und ihren Gewerkschaften) das Stück schmackhaft machen sollen. Die Geschichte der Deutschen Bahn und die Vorgeschichte ihrer Privatisierung belegen dies eindrucksvoll.

Die Gewerkschaften haben den Privatisierungen zugestimmt und versuchen sie mitzugestalten. Dabei erweisen sich die gewerkschaftlichen Instrumente der Tarifpolitik, soweit sie überhaupt genutzt werden, als völlig unzureichend bei der Verteidigung der materiellen Interessen der

Beschäftigten. Schwerpunkte unserer **Arbeiterpolitik-Sonderausgabe Februar 2003** (16 S./1 EUR.+Porto) sind daher neben einem Artikel über die **Privatisierung der Bahn** Berichte über den **Tarifkonflikt bei DB Regio** sowie über die **Aktivitäten von KollegInnen in den Postfilialen**. Die Tarifrunde im Öffentlichen Dienst hat das politische Desaster der Gewerkschaften offengelegt, zu dem wir in **Thesen** Stellung nehmen:

Arbeiterpolitik Sonderausgabe 22. FEBRUAR 2003 1,- EUR



Bestellen: www.arbeiterpolitik.de | arpo.berlin@gmx.de

Organisierter Protest alarmiert die Gewerkschaftsführungen

Der Unmut unter den Lohnabhängigen, der sich in der Sympathie für den Streik der Lokführer ausdrückt, zeigte sich auch bei der Bremer Polizei. Er führte zu einer breiten Unterschriften- und Anzeigenaktion.

Bremer Polizeibeamte drohten Politikern per E-Mails. »Das ist erst der Anfang des Protestes« war zu hören. Der Unmut über die geplante zeitliche Splittung der Besoldungserhöhung nahm ein bislang nicht gekanntes Ausmaß an. Und nicht die Gewerkschaften oder der Personalrat waren die Wortführer, sondern Kollegen aus den unterschiedlichsten Bereichen der Polizei. Gerald Simon ist Kripobeamter, Heinfried Keithan arbeitet beim Zivilen Einsatzdienst im Bremer Westen und Dieter Oehlschläger leitet das Revier in der Vahr. »Hinter den geplanten Aktionen stehen 95 Prozent aller Kollegen«, wusste Gerald Simon. Sie alle spendeten Geld, um eine ganzseitige Anzeige in der Bremer Tageszeitung zu realisieren. Selbst Kranke und Urlauber meldeten sich zu Zeit bei den Organisatoren; Bremerhavener Polizisten mit eingeschlossen. Die große Empörung unter den rund 3000 Beamten überrascht selbst die derzeitigen Wortführer. »Die Debatte über die Besoldungserhöhung hat das Fass zum Überlaufen gebracht«, fassen die drei Polizisten ... die Stimmung zusammen. (Zitate aus WK, 9.11.07)

Dieser eigenständige Protest alarmierte die Gewerkschaften. Sie organisierten am 21. November eine Protestkundgebung auf dem Bremer Marktplatz vor dem Parlamentsgebäude. Rund 5000 Beamte aus allen Bereichen nahmen teil. 1200 Lehrer kamen von ihrer Personalversammlung dazu. Ihr Versammlungsraum hatte zuvor längst nicht alle Teilnehmer fassen können.



Die Abgeordneten, die von ihrer Mittagspause zurück in den Plenarsaal des Hauses der Bürgerschaft gingen, wurden mit einem Pfeifkonzert, Sirenengeheul und Buhrufen begrüßt. Vorbei mussten sie an einer als Leiche drapierten Schaufensterpuppe, Symbol für das bisher durch die Einsparungen gebrachte Opfer. Auch Zuspruch von Abgeordneten der Linkspartei »wir unterstützen euch« kam bei den Protestierenden nicht an.

Arbeitszeiterhöhung von 38 auf 40 Stunden und mehr, Wegfall bzw. Kürzung von Weihnachtsgeld und Urlaubsgeld, und das seit Jahren. »Jetzt ist das Fass einfach übergelaufen«, so drückte es ein demonstrierender Polizist aus.

Der »Weser Kurier« brachte anschließend zustimmende Kommentare von Bremer Bürgern zu den Forderungen und zur Demonstration vor dem Parlamentsgebäude. ■

Auf der Durchfahrt in Bremen ...

»... hatte ich Aufenthalt und geriet in eine Demo: Rund 5000 Beamte von der Gewerkschaft der Polizei, der GEW, ver.di und dem Deutschen Beamtenschaft füllten den Bremer Rathausplatz, lautstark demonstrierten sie gegen die Absicht des Bremer Senats, ihnen die 2,9 Prozent Lohn-erhöhung, die für die Angestellten des öffentlichen Dienstes ausgehandelt wurden, zu verweigern. Mit der angekündigten Nichtzahlung von Urlaubs- und Weihnachtsgeld (weil der Bremer Stadtstaat pleite sei) errechneten sie für die Beamten eine Gehaltskürzung von 16 Prozent. Dementsprechend trugen mehrere Kollegen Schilder auf dem Rücken: »Der Staat hat kein Geld und ich bin schuld«. Ich erzählte ihnen, dass wir vor zwei Tagen in Hamburg bei ver.di eine Veranstaltung mit Kollegen von der norddeutschen GDL-Bezirksleitung hatten und dass deren Probleme offenbar ähnlich »am Überlaufen« seien.

Die Polizisten zeigten Sympathie für die Lokführer und bedauerten, dass sie als Beamte nicht streiken dürften, sie

hätten es gut gefunden, wenn GDL-Kollegen hier in Bremen mit demonstrieren würden.

Ich verhehlte auch nicht, dass es auf der Hamburger ver.di-Veranstaltung, auf der ihre Demo angekündigt wurde, auch Einwände gab, als ein Teilnehmer anmerkte, dass es ihm schwerfalle, sich mit Polizisten zu solidarisieren, die er oft als Gegner erlebe, wenn sie Aufmärsche der Nazis beschützen. Etwas verlegen erklärten sie mir, dass sie sich in solchen Situationen oft auch nicht wohl fühlten, aber das sei nun mal ihr Job und dazu gehöre, dass sie Befehlen gehorchen müssten. Als sie im weiteren Verlauf der Demo dazu aufriefen, auf einer Kreuzung stehen zu bleiben, um den Verkehr anzuhalten, konnte ich mir nicht verkneifen, sie daran zu erinnern, dass sie schnell zur Hand wären, wenn wir das täten, die Arbeiter und Angestellten. Dass wir das aber doch mit dem selben Zweck machen würden, nämlich auf das eigene Anliegen aufmerksam machen – wie sie jetzt auch.« ■