

GDL-Generalversammlung 2008 Eine Versammlung der Generäle ?

Am 6. und 7. Mai fand in Berlin die Generalversammlung der GDL statt. Vor über einem Jahr wurden hierfür die Delegierten festgelegt. Seitdem hat es enorme Veränderungen gegeben. Der gemeinsame Arbeitskampf, die Streiks haben uns verändert.



Vertriebenentreffen oder Generalversammlung der Generäle?

Wie kann solch eine Delegation von gestern widerspiegeln, was die Mitglieder heute fühlen und denken? Bei einigen Funktionären sind durch den Tarifstreit Schwächen entdeckt worden. Da ist schon fraglich, wie repräsentativ die Delegierten überhaupt waren.

Doch eine Möglichkeit gab es für das normale GDL-Mitglied noch an der Generalversammlung teilzunehmen: Gastdelegierter hieß das Zauberwort. Viele Mitglieder der GDL wußten überhaupt nichts von dieser Möglichkeit. Und die es dann doch über Hintertüren erfahren haben, wurden vertröstet oder besser gesagt abgespeist. Von einigen OG-Leitungen kam nur zurück: „Da bist du zu spät dran!“ oder „Davon wissen wir nichts.“ Es entstand die Idee, wenn man nicht direkt an der Generalversammlung teilnehmen kann bzw. durfte, sich mittels eines Flugblattes an der Diskussion zu beteiligen, um den Delegierten die Meinung der Mitglieder mit auf den Weg geben zu können.

So wurden vor Beginn der Generalversammlung in der Empfangshalle des noblen *****Sterne Maritim-Hotel vor dem Tagungssaal ca. 400 Exemplare eines „Extra-Standpunkt“ an die Delegierten verteilt. Jedoch so viel freie Meinungsäußerung war den GDL-Verantwortlichen zu viel des Guten. Schließlich war ja für die Delegierten im Saal auch keine Meinungsäußerung in Form einer echten Diskussion vorgesehen. Warum es also

Leuten gestatten, die nicht einmal delegiert waren? So ließ man die Verteiler der Flugblätter im Auftrag eines GDL-Bezirksfunktionär durch das Hotelsicherheitspersonal an die frische Luft setzen. Wie dabei bekannt wurde, sind jegliche Arten von Aktionen durch Kritiker der GDL im Zuge der Generalversammlung, schon am Vortag durch den Hauptvorstand der GDL als unerwünscht erklärt worden.

So wurde die Generalversammlung hinter verschlossenen Türen eröffnet und das Programm im Schnellzugverfahren durchgezogen. So gab es für viele Delegierte keine Möglichkeit, sich überhaupt an einer möglichen Diskussion zu beteiligen. Zudem kam, dass die Delegierten und Gastdelegierten erst kurz vor Beginn der Veranstaltung ihre Informationsmaterialien bekamen, was Thema bei der Generalversammlung sein wird und welche Anträge eingereicht wurden. Es soll sich um 113 Anträge gehandelt haben, die bis zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannt wurden. So wird der Diskussionspunkt, für eine verbesserte Informationspolitik, wohl von den Delegierten abgelehnt worden sein. Sonst wüsten die Mitglieder der GDL schon mehr. Es ist nun bekanntlich schon über eine Woche vergangen und nichts wurde bekannt, außer den üblichen Parolen: „Vorwärts immer, Rückwärts nimmer.“

In der Zwischenzeit, wo über entscheidende Dinge der GDL hätte diskutiert werden können, gab es die für die Gastdelegierten die Möglichkeit zu einer ganztägigen Spreewaldfahrt. Soll ja eine schöne Gegend sein.

Im „Standpunkt“ zum Thema des Tages, befand sich zudem eine „Mehdorn-Hansen-Vorzugsaktie“ die auf ihrer Rückseite zu einer gewerkschaftsübergreifenden Veranstaltung über den Kampf gegen die Privatisierung der Deutschen Bahn einlud. Transnet-Kollegen waren zur Diskussion bereit, allein fand sich keiner der 1500 Delegierten und Gastdelegierten der GDL-Generalversammlung bereit, an der hochrangigen Veranstal-

tung teilzunehmen. So wurde sich lieber auf einer Stadtrundfahrt oder Dampferfahrt amüsiert.

Am nächsten Tag, zum öffentlichen Teil, waren die Arbeitenden im Gegensatz zu vielen Vertretern aus dem Arbeitgeberlager nicht eingeladen.

So wurden z.B.

- Deutsche Bahn Personalvorstand - M. Suckale
- Chef-Verhandler des Arbeitgeberverbandes AgMoVe - Werner Bayreuther
- Chefs einiger nicht-bundeseigener Bahnen, wie auch der AKN, Rail 4 Chem, Metronom,
- Die Chefin der DB Zeit
- Verkehrsminister Tiefensee, sowie Politiker aller Fraktionen aus dem Bundestag, die im Arbeitskampf die GDL vernichten wollten und nun Lobeshymnen singen,

eingeladen. Obwohl die Mitglieder der GDL mit Sicherheit mehr Mitgliedsbeiträge in die GDL-Kasse eingezahlt haben als Suckale und Co. Ist die GDL jetzt eine Organisation, die die Arbeitgeber vertritt? Oder eine Organisation, die lieber die verräterischen Politiker zu Worten kommen lässt, als ihre eigenen Mitglieder?

Nachdem sich nicht geladene GDL-Mitglieder in den Saal „geschmuggelt“ hatten, begann der neue GDL-Bundesvorsitzende mit der ausschweifenden Begrüßung der geladenen Gäste. Er dankte ihnen für die gute Zusammenarbeit. Besonders salbte er die Vertreter von Presse, Funk und Fernsehen für ihre offene, objektive (???) Berichterstattung während unseres Streiks. Er drohte einerseits damit, dass von dieser GDL noch einiges zu hören sein wird und versprach bereits eine moderate Tarifrunde 2009 (Weselsky weiß halt immer schon ohne Rücksprache mit den GDL-Mitgliedern, was dessen Wille ist!). Danach sprachen die hochrangigen geladenen Gäste. Alle taten so, als ob nun alles wieder gut sei und der Tarifkampf nur ein großes Missverständnis gewesen wäre. Soll nicht wieder vorkommen!

Während der Rede des spanischen Vicepräsidenten der Autonomen-Lokführer-Gewerkschaft-Europa (ALE) betrat der Bundesminister Tiefensee den Saal und es kam zu erschütternden Szenen. Den Ehrenvorsitzende der GDL hielt es nicht mehr auf seinen Platz und er stürmte wäh-

rend der Rede des spanischen Kollegen zur Begrüßung auf Tiefensee zu. Das Sicherheitspersonal von Tiefensee wurde schon unruhig. Keiner wusste, ob M.Schell ins Stolpern kam oder ob es der Ansatz eines Kniefall vor Tiefensee war, jedenfalls waren die Augen und Ohren auf den „Stargast“ gerichtet. Der spanische Kollege hielt wacker seine Rede weiter. Respekt!

Wo nun all die verräterischen Politgäste ihre Honigmaulreden hielten, tobte der Saal immer wieder. Jubel für die Politiker, die während des Existenzkampf der GDL ihren Verrat an die Arbeitnehmer und Mitglieder der GDL nicht zurück hielten. Warum nun gejubelt wurde ist einigen GDLern noch heute fraglich. Es liegt wohl am Geist der GDL. Konservativ und stiefbürgerlich. Dies zeigen auch die neuen Stellvertreter vom CDU-Mitglied Weselsky. Norbert Quitter ist bekennendes FDP-Mitglied und der zweite Stellvertretende Bundesvorsitzende der GDL, Sven Grünwoldt, ist Mitglied der hamburger „Partei Rechtsstaatlicher Offensive“ (ex-Schillpartei)



Die politischen Verräter dürfen ihre Reden halten, nur nicht die GDL-Mitglieder

Ein Höhepunkt sollte noch folgen. In dem, wie bei einem Heimatvertriebenen-Verein geschmückten Festsaal erklangen nicht etwa Arbeiterlieder zu einer Gewerkschaftsversammlung, nein wie bei der Vereidigung von Soldaten sangen

die Gewerkschaftsführer in trauriger Eintracht mit Privatisierungsbefürwortern aus Politik und Verbänden, renditegesteuerten Arbeitgebervertretern die ... Nationalhymne.

Während die Damen und Herren sämtlicher Organisations- und Unternehmensverbände feierlich sangen, vergaßen die Arbeitenden nicht, wie diese Herrschaften in den vergangenen Jahren 280.000 Arbeitsplätze abgebaut, die Arbeitszeiten flexibilisiert und die Arbeitsbedingungen immer unmenschlicher gemacht haben.

Beim nach Hause gehen wurde einigen GDL-Mitgliedern wieder einmal klar, in dieser Gewerkschaft stimmt was nicht. Das muss in Zukunft anders werden.

Die nächste ordentliche GDL Generalversammlung findet im Mai 2012 statt

Es geht ein Geist um in den Gewerkschaften !

Es ist der Geist des Verrats. Nicht dass sich die Arbeitnehmer in diesem Land schon an den Verrat der Politiker gewohnt hätten, nein jetzt werden die Arbeitnehmer nicht zum ersten Mal von ihren gewählten Gewerkschaftsfunktionären verraten. Ein Verrat der nicht ohne Wirkung bleiben sollte. Die Kollegen der Transnet-Gewerkschaft, haben bundesweit und mit großer Wut auf den Wechsel ihres ehemaligen Gewerkschaftsvorsitzenden Norbert Hansen in den Vorstand der Deutschen Bahn AG reagiert.

Dieser Zorn auf den Verrat eines Gewerkschaftsvorsitzenden verbreitet sich nicht nur unter den Kollegen der Transnet weiter fort, sondern auch im Lager aller Gewerkschafter in Deutschland. Viele Verdianer, IG-Metaller und auch GDLer sehen den Verrat an den Mitgliedern der Transnet auch als Verrat an alle Gewerkschafter in Deutschland. Das Wechseln aus Gewerkschaften in die Reihen der Arbeitgeber hat leider traurige Geschichte. Ob dies nun in der Verdi, IG-Metall oder anderen Gewerkschaft schon früher geschah, so hat der Verrat durch N.Hansen und seinen Gönnern ein deutliches Zeichen gesetzt, dass die Gewerkschaften in Deutschland mit korrupten und käuflichen Funktionären besetzt sind.

>> Kein Problem kann durch dasselbe Bewusstsein gelöst werden, das es erzeugt hat. <<

Die politische Einflussnahme auf die Gewerkschaften nimmt immer intensivere Züge an. Jene Politiker, die ständig predigen, dass die Gewerkschaften unpolitisch bleiben müssen, benutzen die Gewerkschaften zur Durchsetzung ihrer politischen Ziele. Dabei wird weder auf die Interessen der Arbeitnehmer Rücksicht genommen, noch auf das Mittel des Verrats. Zur SPD wurde dazu schon passend geschrieben: „Auf eines kann man sich bei der SPD verlassen, auf den Verrat!“ Parteitagsbeschlüsse werden in der SPD missachtet und skrupellose Machenschaften im Interesse einiger weniger Börsenspekulanten hintergehen die Bürger und Eisenbahner unseres Landes. Da scheint es kein Zufall zu sein, dass N.Hansen SPD-Mitglied ist und seine Partei benutzt hat, um mit ihrer Unterstützung an seinen Posten zu kommen. Dabei wurde kurz vor der Zustimmung der Bundesregierung zum Ausverkauf der Bahn, die Zustimmung der SPD davon abhängig gemacht, dass bestimmte Posten und Tarifverträge abgeschlossen werden. Beides wurde in schnellster Eile durchgeprügelt und endet in der Perversität eines „Struktursicherungstarifvertrag“ und der Positionierung eines Herrn Hansen im Bahnvorstand. Da stellt sich die Frage, wie unpolitisch dürfen die Gewerkschaften noch bleiben? Sind denn nicht erst jetzt wieder die Arbeitnehmer die Verlierer, wenn die Politiker massiven Einfluss auf die Gewerkschaften nimmt und die Interessen des Kapital vertreten? Die Interessen der Arbeitnehmer werden dabei wieder einmal mit Füßen getreten?

>> Wer sich nicht bewegt, spürt seine Ketten nicht. <<

So positionieren sich nicht nur Transnet-Kollegen gegen die Machenschaften der Politik und den korrupten Gewerkschaftsfunktionären. Alle Gewerkschafter beziehen jetzt Position und zeigen sich solidarisch für einen Neuanfang der Transnet. Dieser Neuanfang muss in erster Linie auch einen Neuanfang im Vorstand der Transnet sein, denn dieser hat ebenfalls den Weg für N.Hansen frei gemacht und begrüßt. So ist das Netzwerk des Verrats nicht nur an einer Person fest zu machen, sondern auch an den Gönnern des Verrats. Die Forderungen aus ersten Transnet-Bezirken zeigen die Wut der Mitglieder und den richtigen Weg, aus der Transnet wieder eine Gewerkschaft im Sinne des Wortes zu machen. Ein außerordentlicher Gewerkschaftstag der Transnet ist der Anfang, darf aber nicht das Ende des Neuanfang sein. Unterstützen wir den Weg der wahren Gewerkschafter mit Taten, statt nur mit Worten. Die Verteilung von Flugblättern, das Anschreiben des Transnet-Vorstand oder auch die Beteiligung an Diskussionen über die Krise in den Gewerkschaften helfen in ersten Zügen weiter. Allen wird es weiterhelfen, wenn die Transnet wieder zu einer wahren Gewerkschaft wird. Den ehrenamtlichen Funktionären, die sich für die Interessen ihrer Kollegen aufopfern aber auch der GDL. Sie braucht sich nicht mehr mit Feindbildern auseinander setzen, sondern kann ihre Kräfte einzig für den Kampf gegen die Privatisierung der Bahn und für die Interessen ihrer Mitglieder einsetzen.

>> Du wirst nicht danach beurteilt, was du sagst, sondern was du tust. <<

Keinem nutzt es mehr, wenn sich Gewerkschaften bekämpfen, als den Arbeitgebern. So sollten gerade von der Bahngewerkschaft GDL, nach den großen Worten auch Taten folgen. Gegen die

Privatisierung der Bahn und gegen den Verrat der gewerkschaftlichen Sache. Dies sollte sich die GDL zukünftig sehr groß auf die Fahnen schreiben und es als Ziel ihrer Gewerkschaftspolitik machen. Eine große Stärke der Eisenbahner war und soll wieder die Einheit sein. Im Interesse aller Eisenbahner und ihren Arbeitsplätzen. Viele Eisenbahner haben ihren Arbeitsplatz schon verloren, weil nicht gemeinsam und entschlossen gegen die Folgen des Börsengang gekämpft wurde. Es ist Zeit zu handeln. Vor allem von den Eisenbahner für die Eisenbahner. Gegen den Ausverkauf der Bahn und den Ausverkauf unserer Arbeitsplätze.

Wem nun die neue Strategie des Bahnvorstand, incl. seinem neuen Personalvorstand N.Hansen, nutzen wird, sieht man schon in der geplanten und schon umgesetzten Gründung von 30 neuen Regionalbahntöchter. Ein Beispiel ist die so genannte „DB Heidekrautbahn GmbH“. Diese Pläne sollen mit Zustimmung der Verräter in den Gewerkschaften umgesetzt werden. Hauptbetroffene werden ca. 9000 Lokführer sein, die dem Lohndumping zum Opfer fallen werden. Da die neuen Regio-Töchter tariflich nicht unter den LfTV fallen werden, ist der Lohnverfall schon beschlossen. Die GDL versucht durch Verhandlungen und Gründung von Bündnissen diesen Lohnverfall aufzuhalten, doch werden diese Verhandlungen und Bündnisse wohl wenig Wirkung haben, wenn in Zwischenzeit vom Bahnvorstand Fakten geschaffen werden. Die Renditeerwartungen werden nicht nur Arbeitsplätze fordern, sondern auch massive Lohneinbußen.

>> Nur auf das, was ich selber tue, kann ich rechnen.<<

Es ist Zeit nicht nur die persönlichen Vorteile aus seiner Gewerkschaftsmitgliedschaft zu nutzen, sondern sich in seiner Gewerkschaft für seine Gewerkschaft und damit für seine eigenen Interessen stark zu machen. Wenn nun Verräter in den Gewerkschaften aus deren Positionen heraus ihren Vorteil ziehen können, dann ist es auch möglich gewesen, da es keinen oder zu wenig Widerstand gegen ihre Politik gab. Daran werden nun auch keine Austritte aus den Gewerkschaften helfen. Die gegenwärtigen Umstände in der Gewerkschaft werden dadurch nicht verändert. Wichtig ist es und bleibt es, Widerstand zu leisten und Verantwortung zu übernehmen. Jeder kennt seine Ansprüche an seine Gewerkschaft, so sollte er sie auch mithilfe umzusetzen. Wenn nun Gewerkschaftsbosse schon die Mitglieder verraten, wer soll dann noch die Interessen der Arbeitnehmer widerspiegeln? Es können nur die Gewerkschaftsmitglieder und Arbeitnehmer selber sein. Es ist Zeit, den Geist des Umbruch in den Gewerkschaften zu sehen, zu nutzen und zu gestalten. Jeder ist gefragt, der sich noch nicht mit dem Ausverkauf der Bahn und den Ausverkauf unserer Arbeitsplätze abgefunden hat. Wie lange soll noch gewartet werden, willst du noch warten, bis auch du dir bewusst wirst, dass es schon lange nicht mehr besser wird mit den Arbeitsbedingungen und die Löhne schon lange nicht mehr das wert sind, als was sie mal waren. Immer mehr Arbeitnehmer müssen mehr leisten um wenige Reiche noch reicher zu machen. Deutschland ist Weltmeister, im Abstand zwischen Arm und Reich. Gerechtigkeit sieht anders aus.

Die französische Eisenbahn SNCF nimmt inzwischen die Deutsche Bahn als ihr Vorbild für ihre Privatisierung der Bahn. So stellen sich die französischen Eisenbahner auf einen harten Kampf gegen den weiteren Arbeitsplatzabbau und den Ausverkauf ihrer Bahn ein. Das sie auch auf ein Zeichen der deutschen Kollegen warten, wurde nicht erst heute bekannt. Denn auch die französischen Eisenbahner finden ihre Stärke nur in der Gemeinsamkeit. So sehen sie schon lange keine Grenzen in ihrer Mitgliedschaft, sondern nur eine Grenze zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber. Die Gemeinsamkeit ist und bleibt das Mittel zum Zweck.

>> Bewege dich, bevor du bewegt wirst! <<

Das wahre Gesicht des Transnet-Vorstand ist zum Vorschein gekommen, in dem er den Struktursicherungstarifvertrag mit dem Bahnvorstand abgeschlossen und unterschrieben hat, der zukünftig weitflächige Entlassungen zulässt. Es ist die Wiederholung der Geschichte. Zehntausende Telekom-Mitarbeiter haben diese Erfahrungen schon machen müssen. Nun müssen auch die Eisenbahner diese Erfahrungen machen, dass durch unzählige Tochterunternehmen die Löhne massiv sinken werden und die Gewerkschaften dies auch noch als Erfolg verkaufen. 30 Tochterunternehmen im Regionalverkehr sind geschaffen worden. Nun liegt es daran, die Umsetzung zu verhindern, in dem die GDL als letzte verbleibende Möglichkeit zur Gegenwehr aufruft. Dieses Mal geht es nicht um die Existenz der Gewerkschaft, sondern um die Existenz ihrer Mitglieder !

Am Montag den 26.05. 2008 um 16.00 Uhr findet im DB-Casino (Berlin-Ostbahnhof)

eine Diskussionsrunde mit Transnet- und GDL-Kollegen statt, zum Thema :

“Umbruch in der Transnet – wie kann er im Interesse aller Eisenbahner unterstützt werden”

Eingeladen sind gewerkschaftsunabhängig alle interessierten Eisenbahner

Thema Bahnprivatisierung

Zum Thema Bahnprivatisierung muss man sich schon fragen, warum, angesichts der Tatsache, dass eine Bahnprivatisierung noch nirgendwo auf der Welt erfolgreich verlaufen ist, die führenden Spitzenpolitiker (Tiefensee, Beck und andere) sich so vehement für eine Bahnprivatisierung in Deutschland einsetzen. Die Antwort ist relativ einfach. Sie vertreten mit ihrer Politik nicht mehr die Interessen des Volkes, welches in ihrer Mehrheit gegen die Bahnprivatisierung ist, sondern die des Kapitals. Sie tun dieses aus machtpolitischen Kalkül oder auch aus persönlichen Vorteilen, denn viele von ihnen sind nach ihrem Ausscheiden aus der Politik als Berater für die DBAG tätig (Meyer, Wisheu und viele andere) und lassen sich dieses weitaus besser bezahlen als ihren Job in der Politik. Außerdem hat die Wirtschaft einen sehr großen Einfluss auf die Politik. Die Politik ist quasi nur der Erfüllungsgehilfe der Wirtschaft und des Kapitals. Schließlich sind es auch Teile der Wirtschaft, der Politik und des Kapitals, die von der Bahnprivatisierung profitieren. Eine andere wirkliche schlüssige Erklärung für den Bahnprivatisierungswahn in Deutschland gibt es nicht, denn in der Realität gibt es weltweit kein erfolgreiches Beispiel einer Bahnprivatisierung. Die Liste der Länder, die eine Bahnprivatisierung versucht haben ist lang. Fast alle Privatisierungsversuche endeten im Desaster. So wurde z.B. in Estland die Staatsbahn in den Neunziger Jahren privatisiert. Sie wurde in mehrere Transportgesellschaften aufgeteilt. Im Personenverkehr kam es zu massiven Einschnitten. Im Fernverkehr verkehrte zuletzt nur noch ein Zugpaar täglich. Heute gibt es die Fernverkehrssparte gar nicht mehr. Der letzte verbliebene Fernzug wird von einem Touristikkonzern betrieben. Intercitybusse wickeln den Verkehr zwi-

schen den großen Städten und den angrenzenden Ländern ab. Während Eisenbahngrenzübergänge geschlossen wurden, wickeln heute Busunternehmen alle internationalen Verbindungen nach Mittel und Westeuropa ab. Das Streckennetz wurde von einem britischen Investor übernommen und verrottete zusehends. Schließlich musste der Estnische Staat die Notbremse ziehen und kaufte das völlig verrottete Netz für den mehr als doppelten Preis wieder zurück. Für die amerikanischen und britischen Investoren war das ein Bombengeschäft. Mittlerweile ist auch die größte estnische Transportgesellschaft wieder zu 100% in Staatseigentum. Ähnliches könnte man von Argentinien berichten. Hier wurde die staatliche Eisenbahn in viele regionale Gesellschaften aufgegliedert mit der Folge, dass das Eisenbahnnetz einem Flickenteppich gleicht. Es gibt zwischen den großen Städten so gut wie kein Fernverkehr mehr. Die wenigen Züge sowie die Busse sind überfüllt und fahren unregelmäßig. Auf Grund der chaotischen Zustände gibt es des Öfteren Übergriffe auf Eisenbahner. Auch hier hat der Staat ein Programm aufgelegt um mit staatlicher Hilfe verrottete Strecken wieder herzustellen und neues Fahrzeugmaterial zu beschaffen. In die Privatisierung waren führende Gewerkschaftsfunktionäre verwickelt, die später in leitenden Funktionen der privatisierten regionalen Gesellschaften tätig waren. Die Aufzählung der gescheiterten Bahnprivatisierungen lässt sich fortführen.

In Bolivien hat der Präsident die Verstaatlichung der 1996 privatisierten Bahn angekündigt, weil die amerikanischen und chilenischen Betreiber keine Investitionen getätigt haben. Auch in Neuseeland will man auf Grund schlechter Erfahrungen die 1993 privatisierte Bahn wieder verstaatlichen.

Für fast den doppelten Preis kauft der Staat jetzt die Bahn wieder zurück. In England steht das Netz auch wieder unter staatlicher Kontrolle nachdem es durch vernachlässigte Instandsetzungsarbeiten zu schweren Unfällen mit etlichen Toten kam. Auch die unter Privatisierungsbefürwortern als Paradebeispiel einer erfolgreichen Bahnprivatisierung genannten japanischen Bahnen fahren nicht kostendeckend und sind von Ausgleichszahlungen des Staates abhängig. Lediglich eine der 5 großen privatisierten Gesellschaften arbeitet kostendeckend, weil sie lediglich die lukrativen Strecken betreibt und die riesigen Ballungsgebiete der größten Städte verbindet. Solche riesigen Ballungsgebiete haben wir in Deutschland aber nicht. Als Folge der Bahnprivatisierung der Japanischen Bahnen wird insbesondere auf die Lokführer hoher psychologischer Druck ausgeübt insbesondere bei Verspätungen. Dieser psychologische Druck war die Ursache für einen folgenschweren Unfall. Ein Lokführer war zu schnell in eine Kurve gefahren um 90 sec Verspätung rauszuholen.

Ebenso wie in den USA kam es in den siebziger Jahren in Kanada zum Niedergang der Eisenbahn. In deren Folge kam es zum Erliegen des Personenverkehrs. Aus dieser Situation heraus entstand 1977 die VIA Rail Canada als staatliche Gesellschaft, die direkt dem Verkehrsministerium unterstellt ist und für die Abwicklung des Personenverkehrs zuständig ist. In den USA gründete 1971, nach der Pleite der Penn Central die US-Regierung die halbstaatliche Amtrak für die Abwicklung des zum Erliegen gekommenen Personenverkehrs. Dieser ist auch heute von massiven Zuschüssen der US Regierung bzw. aus Landesmitteln abhängig. All diese Beispiele beweisen eindrucksvoll, dass eine Privatisierung der Eisenbahn in Deutschland, egal welchen Umfangs, nicht sinnvoll ist. Einschnitte bei der Sicherheit der Pünktlichkeit, beim Service, sowie Verteuerung der Fahrpreise sind so zu sagen vorprogrammiert. Ebenso ist eine Reduzierung des Personals, sowie weitere Ein-

schnitte vorprogrammiert. Auch ist die Strategie der Bahn durch weiteres Wachstum und Zukäufe im Ausland ein Global Player zu werden und somit maßgeschneiderte Angebote, insbesondere im internationalen Güterverkehr zu bieten, nicht nachvollziehbar. Schließlich kann man auch mit ausländischen Partnerunternehmen zusammenarbeiten. Aber Herr Mehdorn macht das, was er gelernt hat und schon bei der Heidelberger Druckmaschinen AG gemacht hat, die er für mehrere Jahre geführt hat. Er versucht durch strategische Zukäufe die Position des Unternehmens im globalen Wettbewerb zu stärken. So erwarb die Heidelberger Druck zwischen 1996 und 1999 diverse ausländische Unternehmen. Im Jahre 2003 stand das Unternehmen (Herr Mehdorn war da schon lange nicht mehr Vorstandsvorsitzender) kurz vor der Pleite. Um das Unternehmen zu retten verkaufte das derzeitige Management wieder alle Zukäufe und besann sich auf das Kerngeschäft. Als Argument für solche strategischen Zukäufe geben die Konzernmanager des Öfteren an sich damit vor feindlichen Übernahmen ausländischer Konzerne zu schützen. Der Grund dürfte aber eher in der Großmannssucht, dem Machtstreben und der Selbstüberschätzung der Konzernlenker liegen. In jedem Fall ist dieses Argument im Fall der Privatisierung der Deutschen Bahn nicht treffend, denn der beste Schutz davor, dass sich ausländische Investoren in Teile der Bahn einkaufen, besteht ja wohl dann, wenn man dieses Unternehmen erst gar nicht privatisiert. In diesem Sinne kann man nur jeden auffordern sich für den Verbleib der DB in Staatseigentum einzusetzen. Unterschriftlisten sowie weitere Informationen zu diesem Thema gibt es auf folgenden Internetseiten:



Estland -

Teures Abstellgleis

Von Reinhard Wolff

Bevor der Verkehr ganz zusammenbricht, kauft der Staat die Bahn zurück. Aber hat er was daraus gelernt?

Auf der Hauptstädteverbindung zwischen dem estnischen Tallinn und dem lettischen Riga fahren keine Personenzüge mehr. Auf der Trasse ist oft nur noch eine Geschwindigkeit von vierzig Stundenkilometern möglich. Auch zwischen anderen Städten reist man mit dem Bus schneller, billiger und mit besseren Verbindungen. Estlands Bahn ist heruntergewirtschaftet, und der Grund dafür ist die Privatisierung. Schon vor Jahren hatte die Tageszeitung «Postimees» geschrieben: «Wenn das Geld den Zugverkehr bestimmt, landet er auf dem Abstellgleis.»

Estlands Privatisierungskommission hatte in den neunziger Jahren stolz verkündet, die Zerschlagung der Eisenbahn sei Teil des «radikalsten jemals gemachten Versuchs, ein staatliches Monopol zu brechen». Die baltische Sektion der Staatsbahn der ehemaligen Sowjetunion war in Häppchen aufgeteilt und an Privatfirmen aus den USA, Britannien und Estland verkauft worden. Der Güterzugverkehr und grosse Teile der Netzinfrastruktur fielen an die Gesellschaft Eesti Raudtee. Dass neben dem Zugbetrieb auch das Schienennetz aus der nationalen Verantwortung an Privatinteressen übertragen wurde, war von Anfang an kritisiert worden: Zumindest das Netz müsse unter staatlicher Kontrolle bleiben. Die BefürworterInnen der Privatisierung entgegneten, dass der Staat ja weiterhin ein Drittel der Anteile von Eesti Raudtee und damit Einfluss behalten werde.

Tatsächlich hatte aber die private Zweidritteleigentümerin Baltic Rail Services (BRS) das alleinige Sagen, eine Gesellschaft von hauptsächlich US-amerikanischen InvestorInnen.

Und sie lieferte praktisch vom ersten Tag an negative Schlagzeilen. Mit Meldungen über Sicherheitsprobleme, weil das Schienennetz mit ausrangierten schweren Dieselloks aus den USA ruiniert wurde und weil die meisten der mit BRS vereinbarten Investitionen nicht getätigt wurden.

Als die Regierung in Tallinn sich das nicht länger bieten lassen wollte und mit empfindlichen Konventionalstrafen drohte, bot die BRS den Verkauf ihrer Anteile an. Erste Verhandlungen über eine Wiederverstaatlichung scheiterten im Februar an unvereinbaren Preisvorstellungen. Die BRS versuchte daraufhin den Verkauf an russische und deutsche InteressentInnen, doch ohne Erfolg. Die Gesellschaft hatte im August einen Plan für die kommenden Jahre mit einem beinahe vollständigen Investitionsstopp vorgelegt, aufgrund dessen der baldige Zusammenbruch des Bahnverkehrs vorher zusehen war. Daraufhin zog die Regierung in Tallinn die Notbremse: «Wir können nicht mehr länger herumsitzen und zusehen», sagte Wirtschaftsminister Edgar Savisaar. Vom Parlament wurde ein Nachtragshaushalt beschlossen, in dem nun über 280 Millionen Franken für eine Wiederverstaatlichung noch in diesem Jahr reserviert sind. Das ist zweieinhalb Mal so viel Geld, wie die BRS vor fünf Jahren bezahlt hatte. Für die InvestorInnen bei BRS ein glänzendes Geschäft, denn sie haben nach Einschätzung von InsiderInnen Eesti Raudtee nicht nur ausgeplündert, sondern auch als Sicherheit für günstige Bankkredite benutzt. Übrig geblieben sei eine wertlose Gesellschaft, die all ihrer Aktivposten beraubt worden sei.

Aus dem teuren Abenteuer hat man in Tallinn offenbar zumindest eines gelernt. Die Gleis- und Signalanlagen sollen auch im Falle einer neuen Privatisierung Staatseigentum bleiben. Für den Verkehrsbetrieb sucht die Regierung hingegen neue private AkteurInnen. Estnische Medien nennen neben russischen und estnischen InvestorInnen auch die Deutsche Bahn mit ihrer Güterzugfirma Railion als Kaufinteressentin. Railion ist bereits in mehreren westeuropäischen Ländern aktiv (darunter in der Schweiz) und könnte durchaus ein Interesse an einer Expansion nach Osteuropa haben. Eesti Raudtee ist vor allem wegen des russischen Transitverkehrs zu Estlands Ostseehäfen interessant. Zudem gibt es Pläne für eine Güterzugverbindung von der Ostsee zum Pazifischen Ozean und für einen Containerverkehr von Nordeuropa nach China. Die Bahnen und Häfen des Baltikums könnten dabei eine zentrale Rolle spielen.

WOZ vom 19.10.2006

Streik bei der Moskauer Eisenbahn vorerst beendet

Russland-News Dienstag, 29.04.2008

Moskau. Die Lokführer, die gestern Morgen einen Teil des Berufsverkehrs nach Moskau lahm legten, haben ab Mitternacht ihre Arbeit wieder aufgenommen. Ihre Forderungen: Mehr Lohn und bessere Arbeitsbedingungen. Der Ausstand muss von der Dauer und der Beteiligung her als kurzer Warnstreik eingestuft werden. 14 Lokomotivbrigaden auf zwei Moskauer Vorortlinien verweigerten die Arbeit. Nach Angaben der Leitung der Moskauer Eisenbahnen, hatte der Ausfall der Vorortzüge keine wesentlichen Störungen im Verkehrsablauf zur Folge. 100 Extrabusse kamen zum Einsatz. Die Lokführer verlangen eine Lohnerhöhung auf 60.000 Rubel (1.620 Euro). Zurzeit bekommen sie im Schnitt an die 1.000 Euro pro Monat und haben Zweischicht-Dienst. Die Leitung der Eisenbahn ist nicht gewillt, auf die Forderungen einzugehen. Sie hält den Warnstreik für illegal.

Japans Eisenbahn - Pünktlichkeit durch Psychoterror

Von Martin Fritz, ARD-Hörfunkstudio Tokio



Wo liegt ein großer Unterschied zwischen Japanern und Deutschen? Japaner erwarten, dass ein Zug pünktlich kommt. Deutsche nicht. Japaner sind sogar regelrecht besessen von der Pünktlichkeit ihrer Bahnen, dem wichtigsten Transportmittel des Landes. Zum Beispiel bei den Shinkansen, den Superschnellzügen. Ihre durchschnittliche Verspätung beträgt derzeit – sechs Sekunden. Dennoch will das Unternehmen noch pünktlicher werden. Was die wenigsten ahnen: Die Angestellten der Bahnunternehmen zahlen dafür einen hohen Preis. Denn sie werden teilweise hart dafür bestraft, wenn ihre Züge nicht auf die Sekunde genau abfahren.

Verhöre, Beschimpfung und Strafkaktionen

Bei der japanischen Eisenbahngesellschaft JR West werden Fahrer und Schaffner mit Verspätungen in

einer Nachschulung psychisch derartig gequält, dass japanische Anwälte offen von Menschenrechtsverletzungen sprechen. Bei der Nachschulung werden die Angestellten zum Beispiel nächtelang verhört und dabei heftig beschimpft. Manche müssen sinnlose Berichte schreiben oder stundenlang Unkraut jäten.

Andere müssen an einem Bahnhof die Fahrer jedes Zuges grüßen und werden auf diese Weise an den Pranger gestellt. Mehrfachtäter müssen sich schriftlich dazu verpflichten, bei erneutem Fehlverhalten ihren Job zu kündigen. Die Nachschulung ist so grausam, dass mehrere Bahnangestellte sich danach selbst töteten. Vor vier Jahren beging ein Lokführer Selbstmord, der wegen einer Verspätung von 50 Sekunden drei Wochen nachgeschult wurde.

Angst mit tödlichen Folgen?



Am 25. April entgleist und in ein Hochhaus gerast: Pendlerzug in Amagasaki in Japan.

Diese Zwangsmethoden sind nach Ansicht der Eisenbahngewerkschaft auch der Grund für das Zugunglück am Montag, der größten Bahnkatastrophe in Japan seit mehr als 40 Jahren. Über 100 Fahrgäste starben, als ein vollbesetzter Pendlerzug in ein neunstöckiges Wohnhaus raste. Die Unglücksursache: Der 23-jährige Fahrer war viel zu schnell in eine scharfe Kurve gefahren.

Als seine Leiche gestern geborgen wurde, hielt seine Hand noch die Bremse umklammert. Sein Motiv für die Raserei: Er wollte 90 Sekunden Verspätung aufholen. Der Vizechef der Eisenbahngewerkschaft, Osamu Yomono, weist darauf hin, dass der Fahrer bereits eine 13-tägige Nachschulung mitgemacht hat: "Ich bin mir ziemlich sicher, dass er eine solche Behandlung in seinem ganzen Leben nicht noch einmal erleben wollte. Er hat daher verzweifelt versucht, die Verspätung aufzuholen, um dieser schrecklichen Strafe zu entgehen, deshalb fuhr er so schnell."

Die großen japanischen Zeitungen und Fernsehsender haben über diese Tatsache bisher nicht berichtet – möglicherweise auf Druck der japanischen Bahngesellschaft JR West, die Klagen von Opfern und Angehörigen fürchten muß. Aus dem Unglück lernen will der Betreiber aber nicht: Als erstes japanisches Bahnunternehmen hat JR West gerade einen neuen Leistungsfaktor eingeführt, der sich auf die Formel verkürzen läßt: Je pünktlicher die Züge, desto höher die Löhne.

Jeden ersten Montag im Monat findet ein Stammtisch für interessierte und engagierte Eisenbahner statt !
16.00 Uhr im DB-Casino „Mediterrano“ in Berlin-Ostbahnhof

AKTIVITÄT GEGEN PASSIVITÄT !

V.i.S.d.P. Horst Krüger, Lindenstraße 25, 12554 Berlin / aktive-Mitglieder-der-GDL@gmx.de