

# RÄNKESCHMIEDE

Texte zur  
internationalen ArbeiterInnenbewegung

---

Willi Hajek

## **»Eisenbahnen in Europa: Wohin rollt der Zug?«**

Für einen Öffentlichen Dienst  
anstelle von Privatisierung!

tie – Internationales Bildungswerk e.V.

---

**No. 15**

Februar 2006  
9. Jahrgang

**Willi Hajek** ist Mitarbeiter von tie Bildungswerk e.V.  
(Transnationals Information Exchange)

Kontakt: hajek.willi@berlin.de

Wir danken der Stiftung Menschenwürde und Arbeitswelt, Berlin,  
für die Unterstützung bei der Produktion der vorliegenden Broschüre.

**Herausgeber:**

tie – Internationales Bildungswerk e.V.  
Heidestraße 131  
60385 Frankfurt  
Telefon: 069 / 97 76 06 66  
Fax: 069 / 97 76 06 69  
E-Mail: [info@tie-germany.org](mailto:info@tie-germany.org)  
Internet: [www.tie-germany.org](http://www.tie-germany.org)

2. Auflage 2007

Redaktionelle Bearbeitung: Anne Scheidhauer  
Layout/Satz: Birgit Letsch  
Druck: Kopierwerk, Frankfurt

RÄNKESCHMIEDE erscheint in unregelmäßiger Folge

# Vorwort

*Die Eisenbahn ist einer der Bereiche in den öffentlichen Sektoren Europas, in dem sich aktuell die Folgen von ökonomischer Deregulierung und Privatisierung am massivsten und am spürbarsten niederschlagen: Von der Streckenstilllegung bis zum Stellenabbau können inzwischen alle Beschäftigten und NutzerInnen der Bahn ein Lied von unliebsamen Entwicklungen singen. „Sanierungsrezepte“, die allein auf Privatisierung setzen, basieren stets auf betriebswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Rechnungen, die soziale und ökologische Kosten „externalisieren“, d.h. aus ihrer Rentabilitätskalkulation ausschließen und in der Konsequenz der Gemeinschaft aufbürden. Solche Rezepte haben ihre „Wirksamkeit“ schon vielfach drastisch demonstriert, am deutlichsten wohl bei der British Rail, die schließlich unter großen finanziellen Verlusten teilweise rückverstaatlicht werden musste, um überhaupt noch Reste des ehemaligen Bahnnetzes zu erhalten.*

*Seit einigen Jahren befindet sich ein europäisches Netzwerk alternativer Bahngewerkschaften im Aufbau, das – im Bündnis auch mit europäischen Vernetzungsaktivitäten sozialer Bewegungen jenseits des gewerkschaftlichen Spektrums – seine Strategie und Zielrichtung im Kampf gegen die allein aufs kurzfristige ökonomische Kalkül setzende „Liberalisierungs“politik der EU und ihrer Mitgliedsstaaten und den mit dieser Politik einher gehenden Kahlschlag bei den öffentlichen Diensten (als tatsächlich für alle BürgerInnen zugänglichen Diensten) verortet. Das Bahnernetz, in dem bisher hauptsächlich französische, italienische, spanische und britische Organisationen vertreten sind, verleiht in all seinen Aktivitäten der Forderung dieser breiteren politischen Bewegung, die öffentlichen Dienste als solche zu erhalten, Nachdruck.*

*TIE hat die Konstitution des Netzwerkes stets aus der Nähe verfolgt, Kontakte bestehen vor allem zu den französischen und britischen Organisationen. Obwohl während der internationalen TIE-Konferenz im November 2003 erste längere Treffen und ausführlichere Gespräche stattgefunden haben und die inhaltliche Nähe groß ist, ist die kontinuierliche Einbindung der deutschen KollegInnen in das europäische Netz bisher noch nicht recht gelungen; dabei spielt wohl die Sprachbarriere eine relativ große Rolle. Von TIE aus haben wir immer wieder versucht, zur Überwindung dieser Barriere beizutragen.*

*Wir wünschen uns, dass diese Broschüre auf Deutsch, die die Situation aus Sicht der anderen europäischen Organisationen aufarbeitet und der Perspektive und den Erfahrung der deutschen KollegInnen an die Seite stellt, einen Beitrag zur Verständigung leisten und zumindest einen weiteren Impuls in Richtung dauerhafte Mobilisierung für die europaweite Vernetzung geben kann.*

**tie – Internationales Bildungswerk e.V.**

# Inhalt

<b>I Einführung</b>	
Formen des Widerstandes gegen die angeblich unaufhaltsame Logik und Praxis der Privatisierung und Vorstellungen einer anderen Logik und sozialen Transformation der Eisenbahn als öffentlichem Dienst; weiterer Ausbau eines Netzwerks der alternativen europäischen Bahngewerkschaftsbewegungen	5
<b>II Zur Illustration und Analyse ausgewählter Privatisierungsprozesse</b>	
England – Vorreiter für die Privatisierung der Bahn	
Deutschland – Der Gang an die Börse steht bevor	
Frankreich – Starke Widerstände gegen den Privatisierungsprozess	9
<b>III Privatisierungsfolgen</b>	
Sicherheitsprobleme, Unfälle, Widerstände	
An der Zunahme von Unfällen und der Vernachlässigung der Sicherheit für Beschäftigte und NutzerInnen zeigen sich die tatsächlichen Missstände, bilden sich aber auch Widerstände	21
<b>IV Für eine soziale Transformation der Eisenbahn</b>	
Manifest europäischer Beschäftigtenorganisationen für die Bahn als öffentlichen Dienst: Ausdruck und programmatische Grundlage für einer Basis-Bewegung der Beschäftigten und NutzerInnen	27
<b>V Überlegungen</b>	
zu einer Gewerkschaftsbewegung für übergreifende soziale Transformation: Die französischen SUD-Gewerkschaften	29
<b>VI Aktuelle Aktionsformen</b>	
Aktionen der Eisenbahner gegen die Privatisierung	
Internationale Solidarität und Vernetzung gegen Eisenbahnprivatisierung	
Publikationen zur internationalen Vernetzung	38
<b>Glossar, Literatur, Webadressen</b>	45

# I

## Einführung

Mit der vorliegenden Broschüre wollen wir einen Blick auf den Privatisierungsprozess der staatlichen Eisenbahngesellschaften in Europa werfen. Angeleitet und vorangetrieben wird dieser Prozess hierzulande von den politischen Instanzen der Europäischen Union. Er findet aber nicht nur in Europa statt, sondern weltweit. Wir haben auch Beispiele aus Japan und Westafrika herangezogen, um dies zu illustrieren. Zentrale Absicht der Broschüre ist also einerseits, die Konsequenzen einer Privatisierung nach der Maxime „Rentabilität um jeden Preis“ für den Alltag der Beschäftigten und NutzerInnen sichtbar zu machen, andererseits aber auch die Widerstände gegen diesen Prozess. Diese Widerstände zielen auf eine **soziale** Transformation: Hin zu einer Bahn im wirklichen öffentlichen Interesse, zu einer sich demokratisierenden Bahn. Uns geht es nicht darum, dem bürokratischen Staatsmonopol nachzutruern, sondern eine gesellschaftliche Perspektive zu entwickeln – und das im europäischen Sinne.

Mit den Beiträgen in dieser Broschüre wollen wir das gemeinsame europäische Denken und Handeln voranbringen und die schon bestehenden Netzwerke und Zusammenhänge der EisenbahnerInnen stärken und unterstützen. Denn gerade in den Transportbereichen – das haben zuletzt die Docker und Hafentarbeiter im Januar 2006 in Straßburg deutlich gezeigt – bestehen schon Keimformen einer handlungsfähigen solidarischen Gewerkschaftsbewegung auf europäischer Ebene.

*Willi Hajek*

15 Jahre ist es her, dass die europäischen Regierungen auf ihrem Liberalisierungskurs den Prozess der Privatisierung der europäischen Eisenbahnen eingeleitet haben. 1991 wurde als erster Schritt des Angriffs gegen den öffentlichen Eisenbahnverkehr in staatlicher Hand die Richtlinie 91/440 verabschiedet.

Streikbewegungen in verschiedenen Ländern haben es möglich gemacht, die schnelle Umsetzung dieser Richtlinie zu verhindern. Dennoch gab es kein einheitliches internationales gewerkschaftliches Vorgehen gegen den Angriff von Kapital und Regierungen, die keine Grenzen mehr kennen. 1992 gab es einen europäischen Streik, das war alles. Der Europäische Gewerkschaftsbund EGB war nicht bereit, die Bewegung zu koordinieren und weiter zu intensivieren.

Seit einigen Jahren gibt es ein internationales gewerkschaftliches Netzwerk der EisenbahnerInnen, das sich gegenseitig in den alltäglichen Kämpfen stärkt und auch Begegnungen und Austausch organisiert. Am 18. März 2003 organisierten diese gewerkschaftlichen Zusammenhänge einen europäischen Streik der EisenbahnerInnen – zu einem Moment, den die europäischen Regierungen, das EU-Parlament und die EU-Kommission gewählt hatten, um den Gütertransport auf öffentlichen Schienen privaten Betreiberfirmen zu öffnen.

## **Bähnler ziehen Notbremse in Europas Liberalisierungszug**

### **Endlich ein paar Signale auf Rot**

Man kann es ruhig so sagen: Wenn die Europäische Union ein Projekt werden soll, mit dem sich eine Mehrheit der Bevölkerung (und auch die Linke) anfreunden kann, dann braucht es noch mehr Aktionstage wie den am Montag dieser Woche. Denn an diesem Tag demonstrierten die Mitglieder mehrerer europäischer Eisenbahngewerkschaften, dass die EU vielleicht doch mehr ist als nur ein großer Markt mit freiem Kapital- und Warenverkehr. In Belgien standen alle Räder still, in Frankreich blieben zwei Drittel aller Züge in den Depots, in Griechenland, Spanien, Portugal und Luxemburg lief auch nicht viel. Dass in Deutschland, Österreich, den Niederlanden und Britannien kaum jemand den Aktionstag bemerkte, lag weniger am Willen der Bahnbeschäftigten als an der Rechtslage (also behelfen sich die dortigen Gewerkschaften mit Flugblattaktionen, Pressekonferenzen und Protestresolutionen an die jeweiligen Verkehrsministerien). In diesen Ländern sind politische Streiks verboten – und um einen politischen Ausstand handelte es sich in diesem Fall: Es geht gegen die weitere Liberalisierung der EU-Eisenbahnen, die von der EU-Kommission mit Macht vorangetrieben wird.

Seit langem schon bastelt die Kommission an einem Konzept, das die noch weitgehend staatlich regulierten Bahnen erst einem verschärften Wettbewerb durch private Anbieter aussetzen und – in einem zweiten Schritt – privatisieren soll. Die Krise der Eisenbahnen sei unverkennbar, argumentiert der für Verkehrsfragen zuständige EU-Kommissar Neil Kinnock. Der Anteil der Bahnen am Personen- und Frachttransport sinke beständig, allein in den letzten 15 Jahren hätte die Industrie eine halbe Million Arbeitsplätze verloren. Eine „Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft“ (so 1996 der Titel eines Weißbuchs der EU-Kommission) sei nur durch Deregulierung und Wettbewerb möglich. Deswegen müssten jetzt endlich die Maßnahmen der 1991 erlassenen EU-Richtlinie 91/440 präzisiert und durchgesetzt werden. Mit dieser Richtlinie – praktisch ein EU-Gesetz – hat die Kommission den staatlich betriebenen Bahntransport zum Markt erklärt; sie forderte eine Trennung von Staat und Eisenbahngesellschaften, die Umwandlung der Eisenbahnen in quasi privatwirtschaftlich operierende Firmen und die Aufteilung der Unternehmensbereiche in Infrastruktur- und Verkehrsbetriebe. Auf die Richtlinie 91/440 folgte 1996 das erwähnte Weißbuch (gegen dessen Inhalt 15 000 EisenbahnerInnen in Brüssel demonstrierten) und nun im Frühjahr die Bekanntgabe der nächsten Schritte. Ab sofort, so die Richtlinie aus Brüssel, sollen fünf Prozent des EU-Güterverkehrs auf der Schiene von privaten Transporteuren (wie Speditionen) betrieben werden; dieser Prozentsatz müsse innerhalb der nächsten zehn Jahre auf 25 Prozent gesteigert werden. Über diese Maßgabe hat am Dienstag erstmals das EU-Parlament beraten – daher die Aktion am Montag.

*Pit Wuhrer  
20.3.2003*

*Quelle: <http://www.labournet.de/branchen/dienstleistung/eurail.html>*

Das war die erste Etappe. Nach der Umsetzung des ersten „ Eisenbahnpakets“ (so heißt das im Brüsseler Technokraten-Jargon) sollen zwei weitere folgen: das zweite für die beschleunigte Liberalisierung und das dritte, das die Privatisierung des Personenverkehrs im Visier hat.

Die Bilanz dieser „Pakete“ sieht heute katastrophal aus. Außer einigen dogmatischen Technokraten in Brüssel leugnet keiner die miese Lage der britischen Bahn, die sich als Privatisierungsvorreiter hervorgetan hatte. In Italien wurde die Staatsbahn zerschlagen und in privatisierte Teilunternehmen aufgespalten – und mit der Zahl der privaten Betreiberfirmen nahm die Zahl der Unfälle und die Vernachlässigung der Sicherheit für Beschäftigte und NutzerInnen zu. Seit dem 1. Januar 2005 hat die spanische Regierung Schiene und Betrieb getrennt. In Frankreich rollt seit Juni 2005 der erste private Gütertransport auf öffentlichen Schienen. Eine der Hauptbetreiberfirmen – Connex – agiert u.a. auch in Schweden und bekämpft gewerkschaftliches Handeln mit allen Mitteln. In Deutschland strebt die Deutsche Bahn den Börsengang an, und die Gewerkschaftsführungen machen mit. Seit 2000 formiert sich aber auch hier als „Bahn von unten“ eine Opposition unter den EisenbahnerInnen, die diese Orientierung auf den Börsengang kritisiert und in den europäischen Zusammenhängen vertreten ist.

Am 2. März 2006 wird anlässlich des Treffens der EU-Verkehrsminister eine europäische Streikaktion stattfinden. Aufgerufen haben folgende Gewerkschaften und Initiativen:



*RMT (England)*



*LAB (Baskenland)*



*ORSA (Italien)*



*SAC (Schweden)*



*CUB (Italien)*



*Bahn von unten  
(Deutschland)*



*SULT (Italien)*



*SUD Rail (Frankreich)*



*CGT (Spanien)*

FOR A PUBLICLY OWNED SAFE RAILWAY

PER UNA FERROVIA PUBBLICA E SICURA

POUR UN CHEMIN DE FER PUBLIC ET SOCIAL

POR UN FERROCARRIL PUBLICO Y SEGURO

FÜR EINE SICHERE UND ÖFFENTLICHE BAHN

FOR JOBS, CONDITIONS AND RIGHTS

PER L'IMPIEGO E LE CONDIZIONI LAVORALI

POUR L'EMPLOI, LA SECURITE, LES CONDITIONS DE TRAVAIL

POR EL EMPLEO Y LAS CONDICIONES LABORALES

FÜR BESCHÄFTIGUNG, SICHERHEIT UND GUTE ARBEITSBEDINGUNGEN

CONTRA LA PRIVATIZACION  
MANIFESTACION

giornata di lotta  
Journée d'action

# MARS ARZO ARZO ARCH 2006

all together !  
tutti insieme !  
tous ensemble !  
todos juntos !  
alle zusammen !



SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO

CONFEDERACION GENERAL DEL TRABAJO



Confederazione  
Unitaria di Base

F.L.T.U.  
RdB Fed. Trasporti  
C.U.B. T.A.  
C.U.B. Trasporti



ORGANIZZAZIONE SINDICATI AUTONOMI E DI BASE SETTORE FERROVIE

sult  
Sindacato Unitario Lavoratori Trasporti (attivista ferroviarie)



National Union of Rail Maritime & Transport Workers



SAC SYNDIKALISTERNA



Langlie  
Arbeiterzolen  
Betzardeck



FEDERATION DES SYNDICATS DU RAIL SOLIDAIRES UNITAIRES DEMOCRATIQUES



# Zur Illustration und Analyse ausgewählter Privatisierungsprozesse

## England – Vorreiter für die Privatisierung der Bahn „Schwellenrisse“

Im Zuge seiner Privatisierung wurde *British Rail* in über 100 Unternehmen aufgeteilt.

- *Railtrack* besaß die Infrastruktur (Schienen, Signalanlagen, Bahnhöfe);
- *Infrastructure Maintenance Companies* (IMC) übernahmen Instandhaltung und Erneuerung von Schienen und Signalanlagen – sie bedienten sich dabei einer Armee von Subunternehmen;
- *Train Operating Companies* (TOC, ursprünglich gab es 27 verschiedene) organisierten den Zugverkehr und zahlten eine Schienennutzungsgebühr an *Railtrack*.

Verspätungen wurden zum Kampfschauplatz, da jede Minute Verspätung entweder *Railtrack*, den IMC oder den TOC zugerechnet werden musste. Die TOC erhalten staatliche Subventionen, die eigentlich schrittweise abgebaut werden und schließlich ganz wegfallen sollten. Tatsächlich erhalten sie aber heute mehr Geld als zu Zeiten von *British Rail*.

Im Rahmen des Eisenbahngesetzes von 1993 wurde der Posten des Bahnregulierers (*Rail Regulator*) geschaffen. Dieser sollte „die kontinuierliche Verbesserung einer sicheren, gut unterhaltenen und effizienten Eisenbahn erreichen, die den Bedürfnissen ihrer Nutzer entspricht, und dafür sorgen, dass in die Fähigkeit investiert wird, der erhöhten Nachfrage im Passagier- und Güterbereich nachzukommen“. In dieser Funktion legte er auch die Gebühren für die In-

frastrukturnutzung fest, die den Großteil der Einkünfte von *Railtrack* ausmachten.

Für Bahnreisende war die Privatisierung ein Desaster. Die Bahn als Verkehrsmittel ist inzwischen sehr viel unzuverlässiger und häufiger verspätet, unter anderem aufgrund von Geschwindigkeitsbeschränkungen, die wiederum auf verrottende Schienen zurückzuführen sind. Reisen ist auf der Schiene zwar immer noch viel sicherer als auf der Straße, aber es hat auch eine Reihe katastrophaler Unfälle gegeben, meist aufgrund von handwerklichem Pfusch.

Auch für die Beschäftigten war die Privatisierung ein Desaster. Sie hat Belegschaften gespalten, und die Gewerkschaften müssen nun eine ungeheuerere Anzahl von Unternehmen organisieren. Die *National Union of Rail, Maritime, and Transport Workers* (RMT) hat die Privatisierung zwar besser überstanden als die Gewerkschaften anderer privatisierter Sektoren, aber im Gefolge von Massenentlassungen und Problemen mit der Organisierung einer zersplitterten Arbeiterschaft hat auch sie einen starken Mitgliederrückgang hinnehmen müssen (um ca. ein Drittel).

---

### Der Zusammenbruch von *Railtrack*

---

Im Jahr 2001 meldete *Railtrack* Konkurs an, und der Handel mit den Aktien des Unterneh-

mens wurde gestoppt. Damit war nicht nur das absolute Fehlschlagen der Bahnprivatisierung nicht mehr zu übersehen, sondern auch das fundamentale Versagen der Eisenbahn-Politik von New Labour. New Labour hatte gedacht, man könne die Eisenbahn durch „Regulation“ transformieren, während es keine Rolle mehr spiele, wem sie gehörte. Es waren auch Stimmen zu vernehmen, das Problem sei nicht die Privatisierung an sich, sondern deren noch auf die Tories zurückgehende Struktur. Wie auch immer: Die Umwandlung von *Railtrack* zum Blue-Chip-Unternehmen bedeutete unausweichlich eine Orientierung des Unternehmens auf Profite und Dividenden für die Aktionäre. Dies – und nicht unbedingt schlechtes Management – ist der fundamentale Grund für die Tal-fahrt des Bahnnetzes. **Es war nicht möglich, das Profitmotiv mit der Vorhaltung eines öffentlichen Dienstes zu vereinbaren.** Zur Wahrung des Profits konzentrierte sich *Railtrack* eher auf die Vermeidung von Verschlechterungen denn auf Verbesserungen im System. Aber sogar dieses nicht eben ehrgeizige Ziel wurde verfehlt: Das Netz hat sich sehr wohl verschlechtert.

Im Oktober 2002 trat *Network Rail* an die Stelle von *Railtrack*. *Network Rail* war mehr oder weniger dasselbe Unternehmen, allerdings mit einem neuen Chef – Ian McAllister, der bei Ford GB für die Vernichtung von 30 Prozent der Arbeitsplätze verantwortlich zeichnete. Das Unternehmen ist als privates konzipiert, muss jedoch keine Dividenden erwirtschaften, d.h. es gibt keine Aktionäre. *Network Rail* ist ein kommerzielles Unternehmen (immerhin: sollte es jemals Profite erwirtschaften – was allerdings äußerst unwahrscheinlich ist –, würden diese in die Infrastruktur gesteckt). Es besteht aus einem Vorstand sowie gewählten „Mitgliedern“ aus den Reihen unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen (inklusive Gewerkschaften). Regelmäßige Treffen sind eigentlich dazu vorgesehen, dass der Vorstand den „Mitgliedern“ Rechenschaft ablegt. Tatsächlich hat der Vorstand

aber die Entscheidungsmacht, und die „Mitglieder“ sind bloß Staffage.

---

### Instandhaltung der Infrastruktur

---

Anfang 2003 verkündete *Network Rail*, es werde in drei (von insgesamt 18) Regionen die Instandhaltung der Infrastruktur nunmehr direkt kontrollieren, um die Kosten genauer überprüfen und die Ergebnisse der Überprüfung als Benchmark für eine realistischere Preisgestaltung gegenüber den Subunternehmen nutzen zu können. Kurz darauf folgte die Entscheidung, alle Arbeiten in Eigenregie zu übernehmen, die bis dahin der größte Subunternehmer Jarvis ausgeführt hatte, welcher inzwischen im Zusammenhang mit mehreren Zugkatastrophen ins Zwielicht geraten war – immerhin 40 Prozent des Gesamtvolumens. Nur Wochen später beschloss *Network Rail*, alle Instandhaltungsarbeiten wieder selbst zu übernehmen. Diese Entscheidung wurde begründet mit 1. den Schwierigkeiten, die Subunternehmer und deren Netz von Sub-Subunternehmern zu kontrollieren; 2. der Notwendigkeit, die Kosten-spirale bei der Instandhaltung zu unterbinden.

Auf der Basis dieser Entscheidung werden Ende 2004 18.500 Beschäftigte von Subunternehmern zu *Network Rail* wechseln. Dies wurde von der RMT begrüßt, die lange gegen das absurde Kontraktssystem gekämpft hatte. Diese Entwicklung wird unsere Mitglieder bei *Network Rail* (ca. 17–18.000) konzentrieren und potenziell unsere Schlagkraft erhöhen, indem sie Beschäftigte der Bereiche Signalbedienung, Schienen- und Signalunterhaltung wieder zusammenführt.

New Labour hat dieser Entscheidung unter der Voraussetzung zugestimmt, dass dies ein Mittel zur Kostensenkung ist, damit in Zukunft nicht mehr so viel öffentliche Gelder in *Network Rail* gepumpt werden müssen. Der Verkehrsminister plapperte McAllister nach, es gehe hier „nicht

um Renationalisierung, sondern um Rationalisierung“.

---

### **New Labours „Verkehrspolitik“**

---

2001 hat die Regierung die so genannte *Strategic Rail Authority* (SRA) eingesetzt, die für die strategische Umsetzung eines Zehnjahresplanes der Regierung verantwortlich ist, welcher eine Steigerung der Passagierzahlen um 50 Prozent und ein Wachstum des Güterverkehrs um 80 Prozent beinhaltet. Die SRA „managt und vergibt Franchiseverträge für die Personenbeförderung, entwickelt und finanziert größere Infrastrukturprojekte, managt das Gütergeschäft, veröffentlicht einen jährlichen Strategieplan und ist für einige Aspekte des Konsumentenschutzes verantwortlich.“

Die angesetzten Steigerungsraten waren von vornherein utopisch, vor allem vor dem Hintergrund der sehr komplexen Struktur der privatisierten Eisenbahn. Und dass die Passagierzahlen tatsächlich gestiegen sind, liegt eher am wachsenden Chaos auf den Straßen als daran, dass die Bahn durch einen verlässlichen Service attraktiver geworden wäre.

Die „Verkehrspolitik“ der Regierung gleicht heute einem Trümmerfeld. Ihre Ziele sind faktisch aufgegeben worden. Vizepremier John Prescott hatte sich einst, als er noch ein von der RMT finanziell unterstütztes Parlamentsmitglied war, mit der vollmundigen Ankündigung hervorgerufen, er werde es als sein persönliches Versagen werten, wenn im Falle eines Wahlsiegs von New Labour nach fünf Jahren keine signifikante Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene stattgefunden haben werde. Als die fünf Jahre um waren, beschloss er, wir hätten seine Aussage damals bloß missverstanden. Bei allem Gerede von Verlagerung hielt die Regierung an der privatisierten Bahnindustrie fest und lehnte es ab, auch nur einen einzi-

gen Schritt zur Wiederverstaatlichung zu unternehmen. Inzwischen haben sie die Idee von der Verlagerung komplett aufgegeben und ein riesiges Straßenbauprogramm gestartet.

---

### **Finanzierungs Krise**

---

Die Bahnindustrie sieht sich mit einer massiven Finanzierungs Krise konfrontiert. Der Geschäftsplan 2003 von *Network Rail* veranschlagt eine Summe von 35 Milliarden britischen Pfund (ca. 50 Mrd. Euro) als notwendig für die Instandhaltung und Sanierung des Bahnnetzes im Laufe der nächsten fünf Jahre. Allerdings sieht der Haushalt nur 14 Mrd. vor. Daraufhin schraubte *Network Rail* die geforderte Summe auf 24,5 Mrd. herunter. Der Vorschlag des Bahnregulierers in der Sache lautet, die Regierung solle 22,7 Mrd. genehmigen. Auch dazu konnte sich die Regierung bisher aber noch nicht durchringen.

Die SRA schlägt für *Network Rail* eine Politik der „differenzierten Netzinstandhaltung“ vor. Im Klartext: Strecken, die als „sekundär“, „ländlich“ oder „nur für Gütertransporte“ klassifiziert werden, müssen mit bis zu fünfzigprozentigen Kürzungen der Mittel für Instandhaltung und Sanierung klarkommen, was offensichtlich einen Verfall von Teilen des Bahnnetzes bedeuten wird. Die Zielvorgaben von *Network Rail* beinhalten bereits die absehbare Zunahme von Geschwindigkeitsbegrenzungen aufgrund kaputter Schienen und damit von Verspätungen. Die SRA hatte hierzu nämlich die brillante Idee, die Fahrzeiten einfach länger zu veranschlagen, um so die Zahl der verspäteten Züge im Rahmen zu halten.

---

### **Umstrukturierung und kein Ende...**

---

Unter dem massiven finanziellen Druck strebt das Management von *Network Rail* nach mehr

„Effizienz“. Daher war es McAllister auch so wichtig zu betonen, dass es hier um Rationalisierung, nicht um Wiederverstaatlichung geht: darum, die direkte Verantwortung für die Arbeit wieder zu übernehmen und Kosten zu senken. 2.000 Beschäftigungsverhältnisse sind inzwischen beendet worden – davon 700 unfreiwillig. Außerdem soll für Beschäftigte, die ab April 2004 neu eingestellt werden, die bisher gültige Ruhestandsregelung, bei der die Höhe der Pension auf der Basis des Lohns der letzten zwei Beschäftigungsjahre errechnet wird, nicht mehr gelten.

Die Infrastrukturaufgaben sollen im Rahmen ihrer Reintegration in *Network Rail* ebenfalls umstrukturiert werden, und auch hier wird man die Umstrukturierung nutzen, um Beschäftigte loszuwerden.

---

### **Privatisierung und politisches Vakuum**

---

Die RMT spricht sich nach wie vor für eine Wiederverstaatlichung des gesamten Eisenbahnnetzes aus. Die Übernahme der Netzinstandhaltung durch *Network Rail* ist ein erster Schritt, um aus der privatisierten Bahn wieder ein Ganzes zu machen.

Angesichts der Tatsache, dass es keinen politischen Partner mehr gibt, der die Interessen der Arbeiterklasse befördern oder sich ernsthaft der Krise von Umwelt und Verkehr stellen würde, gibt es allerdings in den Gewerkschaften inzwischen eine Debatte darüber, wie sinnvoll es ist, mit New Labour einer Partei verbunden zu bleiben, die sich dem Neoliberalismus verpflichtet hat. (...) Das Monopol von New Labour auf politische Unterstützung zu beenden (...), wäre ein offener Bruch mit der bereits über hundert Jahre lang existierenden Bindung an Labour. Und natürlich ist eine politische Alternative, die eine Wiederverstaatlichung der Eisenbahn in Rollen

bringen könnte, weit und breit nicht in Sicht, obwohl eine breite Masse dies unterstützen würde.

Auf jeden Fall markiert die Entscheidung von *Network Rail* den Anfang vom Ende der privatisierten Eisenbahn. In den nächsten Jahren wird es unausweichlich zu einem Kräftemessen zwischen dem Unternehmen und der RMT kommen, das darüber entscheiden wird, ob wir die Gewerkschaft mit Hilfe des Einflusses unserer Mitglieder aus dem Bereich Infrastruktur stärken können.

Ob es weitere Schritte zur Reintegration der zersplitterten Eisenbahn geben wird, wird davon abhängen, wie sich die Krise entwickelt und wie die Regierung auf sie reagieren wird. Unwahrscheinlich ist, dass das Management von *Network Rail* in der Lage sein wird, die finanzielle Krise zu bewältigen, wenn es bei den 30.000 Beschäftigten, die *Network Rail* bis Ende 2004 haben wird, nicht drastisch kürzen kann. Aber auch dann bliebe immer noch die Tatsache, dass das Netz ohne mehr Geld vom Staat nicht erhalten, geschweige denn saniert werden kann.

Unter dem Druck der Ereignisse wird es vielleicht Ansätze geben, weitere Teile der Eisenbahn zu reintegrieren; möglicherweise wird aber auch versucht werden, „unwirtschaftliche“ Strecken in ländlichen und anderen Gebieten zu schließen.

Angesichts des Stellenwertes des Verkehrs für die Wirtschaft und die sich verschärfende Umweltkrise kann die Krise der privatisierten Bahn nur mit einer radikalen Strategie angegangen werden, die in der Vorhaltung von Transport als öffentlichem Dienst die zentrale Aufgabe der Eisenbahn sieht. Eine Bewältigung der Umweltkrise ist ohne signifikante Verlagerung von Personen- und Gütertransport auf die Schiene nicht denkbar.

---

## Wiederverstaatlichung?

---

Kann Renationalisierung ein Weg aus der Krise sein? Ja, vielleicht, aber das hängt von ihrem Wie ab.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde ein ausgelagertes Bahnnetz verstaatlicht, das während des Krieges überstrapaziert und zur Ausbeutung durch private Unternehmen freigegeben worden war. Die Regierung zahlte weit über dem Marktwert veranschlagte Entschädigungen an die privaten Besitzer, deren Profite historisch in der extremen Ausbeutung der Arbeiter, ja sogar dem Blut von Arbeitern und Passagieren wurzelten. Die überhöhten Entschädigungen verursachten einen Schuldenberg, der sich vor der nun verstaatlichten Industrie auftürmte.

Der neuen staatlichen Bahn wurde sofort ab 1948 abverlangt, jedes Geschäftsjahr mit einer ausgeglichenen Bilanz abzuschließen, was Investitionen einen Riegel vorschob. Diese wären allerdings angesichts des erbärmlichen Zustandes, in den die Privatbesitzer und das während des Krieges massiv erhöhte Transportaufkommen das Netz getrieben hatten, mehr als notwendig gewesen. Später wurde die Eisenbahn auch noch kommerziellen Kriterien unterworfen, was in dem Wahnsinn mündete, dass unter Richard Beeching (Ökonom und Vorstandsvorsitzender von *British Rail* 1961–1965, d.Ü.) 8.000 Kilometer Strecke stillgelegt wurden. Damit war der Weg frei für die (im wahrsten Sinne des Wortes) giftige Expansion der „Auto-Ökonomie“, die Thatcher so am Herzen lag.

Die Labour-Regierung der Nachkriegszeit weigerte sich außerdem, Gewerkschaften oder Belegschaften in irgendeiner Weise in Entscheidungen mit einzubeziehen. Stattdessen wurde eine bürokratische Struktur etabliert, die das Wissen und die Ideen der Beschäftigten außen vor ließ. **Natürlich wollen wir zu einer sol-**

**chen British Rail nicht zurückkehren.** Was bliebe den Gewerkschaften dann noch zu fordern?

Der zentrale Punkt ist: **Wir wollen eine integrierte Eisenbahn** – also eine, die sämtliche privatisierten Unternehmen wieder unter einem Dach zusammenfasst. **Und wir wollen sie als öffentlichen Dienst, aus dem der Profit als Motiv verbannt wird.** Als radikale Antwort auf die Krise könnte bei der Eisenbahn eine Politik ansetzen, die sich mit der Umweltkrise auseinandersetzt und die Logik der Kapitalakkumulation auf Kosten von Menschen und Umwelt bekämpft. Wenn Menschen und Güter tatsächlich von der Straße auf die Schiene umsteigen sollen, muss der Service verlässlicher und billiger werden. Dies würde die sozialen Kosten des Straßenverkehrs senken – z.B. gäbe es weniger Autounfälle, deren Rechnung dem staatlichen Gesundheitssystem präsentiert wird.

**Nach der kapitalistischen Profitlogik erhöht Privatisierung die Effizienz. Letztere wird allerdings ausschließlich an Profiten und Dividenden gemessen, während die sozialen Kosten in dieser Rechnung gar nicht erst auftauchen, sondern direkt an Staat und Steuerzahler weitergereicht werden.** Immer noch dominiert z.B. die Einschätzung, *Rail-track* sei vor 1998 viel effizienter gewesen, obwohl diese „Effizienz“ für den Verfall des Schienennetzes und eine ganze Serie von Katastrophen verantwortlich ist.

**Was wir brauchen, um die Krise der Bahn zu überwinden, ist eine vergesellschaftete (*socialised*) Eisenbahn: eine, die als öffentlicher Dienst verstanden und von den Beschäftigten und Nutzern kontrolliert wird.** Um eine solche Perspektive zu realisieren, wäre allerdings eine neue politische Bewegung der Arbeiterklasse vonnöten.

---

## **Gewerkschaften, Sozialismus und die europäische Dimension**

---

Natürlich ist eine Gewerkschaft keine sozialistische Organisation, und die RMT steht allen ArbeiterInnen im Transportsektor offen. Dennoch liegt die Krise in der Bahnindustrie ganz klar im Scheitern der Privatisierungspolitik begründet und kann nur mit Hilfe sozialer und politischer Lösungen bewältigt werden, die mit der kapitalistischen Logik selbst brechen. Wenn die RMT und andere Gewerkschaften also etwas gegen die Krise ausrichten wollen, müssen sie sich am Aufbau einer politischen Alternative zu New Labour beteiligen, die nicht einfach die Lebensbedingungen unter kapitalistischen Bedingungen verbessern will – so wichtig dies für unsere Mitglieder auch sein mag –, sondern sich für eine neue Gesellschaft stark macht, die sich nicht dem Profitstreben unterordnet, sondern an einer Produktion für menschliche Bedürfnisse orientiert.

Aufgrund der EU-Gesetzgebung bedroht die „Liberalisierung“ der Eisenbahn alle Bahnbeschäftigten in Europa. Der Widerstand gegen die Privatisierung hat daher eine europaweite Dimension angenommen. Leider haben die „offiziellen“ Gewerkschaften es versäumt, klar gegen Privatisierung Stellung zu beziehen. Auf dem letzten Europäischen Sozialforum tadelte ein RMT-Sprecher den Europäischen Gewerkschaftsbund dafür, dass er der Privatisierung auf EU-Ebene keinen Widerstand entgegensetzt.

Inzwischen haben eine Reihe von Treffen zwischen Vertretern der RMT, der französischen

SUD Rail, der italienischen ORSA, der spanischen CGT und anderer Gewerkschaften zur Absprache konzertierter Streikaktionen stattgefunden. Die RMT hat es leider nicht geschafft, die getroffenen Absprachen einzuhalten, aber die anderen Gewerkschaften haben alle gleichzeitig gestreikt.

Der Kampf in den Massengewerkschaften muss mit den Aktivitäten der kleineren radikalen Gewerkschaften des Typs von SUD oder ORSA abgestimmt werden. Auch wenn die „offiziellen“ Apparate von einem Bündnis der RMT mit solchen Organisationen nicht gerade begeistert sind: Im Interesse der Arbeiterklasse ist es unbedingt erforderlich, alle zur Verfügung stehenden Kräfte auf jeder gewerkschaftlichen Ebene zu bündeln, um sich dem neoliberalen Konsens entgegenzustellen, den die gewerkschaftlichen Bürokratien bereits geschluckt und den Gewerkschaften aufgezwungen haben. Für diesen Kampf sind die Erfahrungen aus Großbritannien durchaus wertvoll: An ihrem abschreckenden Beispiel können Privatisierungsgegner hervorragend demonstrieren, welches Schicksal andere europäische Länder auf dem neoliberalen Weg erwartet.

*Martin Wicks, RMT-Aktivist und Herausgeber  
der Gewerkschaftszeitung Solidarity  
Übersetzung: Anne Scheidhauer*

Zuerst erschienen in: *express. Zeitung für sozialistische Betriebs- und Gewerkschaftsarbeit*, Nr. 1/2004

# Deutschland – Der Gang an die Börse steht bevor

## „Gefahr im Verzug: Bundesregierung will Deutsche Bahn privatisieren“

Mitte Januar 2006 hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee ein Gutachten zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG vorgelegt. Es zeigt verschiedene Wege einer Privatisierung auf – von einer völligen Loslösung des Schienennetzes von den Transportgesellschaften bis hin zu einem integrierten Börsengang des Konzerns mit Infrastruktur. Nun sollen die politischen Entscheidungsträger bis Sommer eine Weichenstellung vornehmen. Es ist zu befürchten, dass sich die Große Koalition für eine Trennung von Fahrweg und Betrieb und somit eine Zerschlagung der Deutschen Bahn AG entscheidet.

Hinter den Befürworten einer Trennung von Fahrweg und Betrieb steckt das Interesse deutscher Konzerne, die mit Teilbereichen des Bahnkonzerns gerne eine hohe Rendite erzielen würden, ohne ein Risiko eingehen zu wollen. Es droht Rosinenpickerei und Filetierung der Bahn.

Demgegenüber will das Konzernmanagement unter Hartmut Mehdorn aus der bisherigen Staatsbahn einen internationalen Logistikonzern und Global Player machen, der vor allem vom weltweiten Güterverkehr profitiert und sich immer mehr vom heimischen Schienenverkehr abkoppelt. Mehdorn möchte durch einen „integrierten Börsengang“ vollendete Tatsachen schaffen – frei nach dem Motto „Fressen oder gefressen werden“. Daher der Kauf des US-Logistikers BAX Global für eine Milliarde Dollar und der Versuch, die Hamburger Hafenbetriebsgesellschaft HHLA zu erwerben. Bei einem Börsengang à la Mehdorn würden wohl milliardenschwere DB-Aktienpakete in die Hände US-amerikanischer Investmentfonds gelangen. Mehdorn wurde jedoch durch die Politik ausgebremst. Nun drohen Zustände wie in Großbritannien, wo sich

das Netz in staatlicher Obhut befindet und die Transportgesellschaften zu 100 Prozent privatisiert sind – zum Nachteil der Beschäftigten und der Allgemeinheit.

Bei einer Zerschlagung des Bahnkonzerns sind nach Transnet-Angaben rund 50.000 Arbeitsplätze bedroht, weil damit dem derzeit gültigen Beschäftigungssicherungsvertrag die Grundlage entzogen wäre. Allerdings kämen auch bei einem integrierten Börsengang von „nur“ 49,9 Prozent die Interessen der Beschäftigten unter die Räder. Schon jetzt beklagen die Gewerkschaften in der Tarifrunde für Transfracht „Heuschreckenmentalität“ – noch bevor die Eigentümer, die HHLA und Stinnes/DB, materiell privatisiert worden sind. Seit Jahren wird im Vorgriff auf einen Börsengang Kahlschlag betrieben. Laut Gutachten würde der Bund bei einer Teilprivatisierung stets „im Interesse aller Aktionäre“ handeln. Diese würden schnell auf mehr Kostensenkung drängen und verlangen, dass sich der Konzern von seinem „Job-Service“ und von den noch zahlreichen ehemaligen Bundesbahnern mit Beamtenstatus trennt.

Als Reaktion auf eine drohende Zerschlagung des DB-Konzerns haben die Vorsitzenden von Transnet und GDBA mit Streiks während der Fußball-Weltmeisterschaft gedroht. Doch dann relativierte ein Transnet-Sprecher die Streikdrohung: „Wir wollen nicht von vornherein die Weichen auf Streik stellen“. Vage Streikdrohungen ohne konsequentes Handeln sind aber sinnlos und kontraproduktiv. „Papiertiger“ werden von Unternehmensleitung und Politik nicht ernst genommen. Schon im Expo-Jahr 2000 wurde der angekündigte Streik in letzter Minute abgeblasen.

---

## **Den Streikdrohungen müssen Taten folgen**

---

Wir müssen uns auf die unvermeidlichen Auseinandersetzungen vorbereiten. Privatisierung bringt so oder so einen Generalangriff auf unsere Interessen. Ein Streik könnte ein hervorragendes Druckmittel und ein starkes Signal an die Arbeiterbewegung in aller Welt sein. Streiks müssen der Wirtschaft auch „wehtun“. Vor dem unvermeidlichen Trommelfeuer von Bahn-Management, Politik, Wirtschaft und Medien dürfen wir nicht zurückschrecken. Ein Streik gegen die Zerschlagung der Bahn AG braucht weitergehende Perspektiven. Sollen wir den Kopf nur hinhalten, um statt einer Filetierung der Bahn einen Börsengang im Sinne von Mehdorn durchzusetzen? Stellt sich uns nur die Wahl zwischen britischen Zuständen und dem Verkauf milliardenschwerer Aktienpakete an US-Investoren? „Keine einzige Bahnaktie soll in private Hände gelangen“, hatte der Vertreter der britischen Bahngewerkschaft TSSA beim Transnet-Gewerkschaftstag 2004 empfohlen. Britische Gewerkschaften und Labour Party fordern inzwischen die Wiederverstaatlichung der Bahnen.

In den letzten Jahren haben wir auf dem Altar der Börsenfähigkeit Lohnopfer gebracht und eine Arbeitszeitverlängerung sowie Urlaubskürzung geschluckt. Doch der massive Arbeitsplatzabbau geht weiter. Das Mehdorn-Management verkaufte 2005 profitable Tochterunternehmen wie die Deutsche Touring GmbH, die DERG und die Scandlines. Dies zeigt: Auch Mehdorn ist kein Garant für einen einheitlichen Bahnkonzern.

---

## **Von den Hafentarbeitern lernen**

---

Dass eine kämpferische Strategie erfolgreich sein und die Politik unter Druck setzen kann,

haben im Januar 2006 die europäischen Hafentarbeiter mit ihrem Kampf gegen die europäische Hafenrichtlinie (Port Package II) unter Beweis gestellt. Weil sie europaweit alle Kräne still stehen ließen, entschied sich eine breite Mehrheit des Europaparlaments gegen die Vorlage der EU-Kommission. Demgegenüber wurde die Liberalisierung der europäischen Eisenbahnen vom Europaparlament und den Verkehrsministern Ende 2005 sang- und klanglos verabschiedet. Wenn 10.000 deutsche Hafentarbeiter durch kämpferische Aktionen politische Entscheidungen kippen können, dann könnten 250.000 deutsche Eisenbahner dies noch viel besser.

Die Erfahrungen unserer Kolleginnen und Kollegen bei Post und Telekom zeigen, was auch nach einem Börsengang der Bahn droht. Beide sind hochprofitable „Global Player“. Die Post zieht sich immer mehr aus der flächendeckenden Versorgung zurück. Die Arbeitsbedingungen haben sich zunehmend verschlechtert. Der Telekom-Vorstand will konsequent „ältere“ Arbeitskräfte und vor allem Beamte loswerden.

Es ist auch kein Naturereignis, dass „Europa“ uns zwingt, drauf los zu liberalisieren und zu privatisieren. Deutschland hat Gewicht und kann die Politik der EU entscheidend beeinflussen. Im Frühjahr 2005 lehnte das Volk von Frankreich und den Niederlanden mit klarer Mehrheit den europäischen Verfassungsentwurf ab. Dies war ein Votum gegen den Neoliberalismus. In Frankreich spielte die Gewerkschaft CGT dabei eine zentrale Rolle. Beim letzten Transnet-Gewerkschaftstag bekam der Vertreter der CGT starken Beifall, als er sich gegen Liberalisierung und Privatisierung aussprach. Jetzt dürfen wir die französischen Kollegen im Kampf gegen Privatisierung nicht alleine lassen.

Wenn Finanzminister Steinbrück acht bis 14 Milliarden Einnahmen auftreiben will, soll er dafür nicht die Bahn verscherbeln. Durch Vermögenssteuer, Erbschaftssteuer, die Rücknah-



me der Steuersenkungen für Konzerne, Reiche und Superreiche und ähnliches könnte die Bundeskasse ein Vielfaches einnehmen – Jahr für Jahr.

---

### Was nun?

---

- Wir appellieren an die Vorstände der Bahngewerkschaften: Positioniert euch endlich klar gegen Privatisierung und Börsengang und bereitet mit aller Kraft einen Arbeitskampf vor! Schenkt der Basis reinen Wein ein und beginnt mit der notwendigen Aufklärung und Mobilisierung!
- Wir appellieren an den Transnet-Vorstand: Bekennt Euch zu den Beschlüssen des Magdeburger Gewerkschaftstag im November 2000! Dort hatten die Delegierten einstimmig beschlossen: „Für die Erhaltung einer einheitlichen, flächendeckenden und bundeseigenen Bahn im Interesse der Beschäftigten, der Umwelt und der Kunden. Kein Börsengang! Kein Ausverkauf – weder an ausländische noch an inländische Kapitalgruppen!“
- Wir appellieren an GDBA und GDL: Steht endlich zu der fundierten Kritik, die ihr Anfang der 90er Jahre an der Privatisierung der Staatsbahn geäußert habt. Mit der Parole „Gemeinwohl statt Privatisierung“ hat sich die GDL viele Sympathien erworben. Doch inzwischen haben sich auch die Vorstände von GDL und GDBA für einen Börsengang ausgesprochen. Das vom Deutschen Beamtenbund 1993 vorgelegte Alternativmodell einer modernen Staatsbahn als Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) zeigt, dass es Alternativen zum Ausverkauf gibt. Man muss nur wollen. Leider ist dieses Modell völlig in der Versenkung verschwunden. Bekennt Euch endlich dazu!
- Wir appellieren an die sozialdemokratischen Eisenbahner: Lasst nicht zu, dass

eine Regierung Merkel/Müntefering die Bahn ganz oder teilweise den „Heuschrecken“ zum Fraß vorwirft.

- Wir brauchen ein neues Gutachten, das verschiedene Varianten einer demokratisierten Staatsbahn zum Wohle der Beschäftigten und der Allgemeinheit aufzeigt. Dafür sind u.a. Beschäftigte und Gewerkschafter aus allen Bereichen des Bahnkonzerns, Fachleute und ausgewiesene Privatisierungskritiker aus dem In- und Ausland hinzuzuziehen.
- Wir appellieren an Eisenbahner ohne politische oder gewerkschaftliche Bindung: Mischt euch ein und sprecht mit Kolleginnen und Kollegen über den notwendigen Widerstand gegen Privatisierung und Zerschlagung! Sucht die Betriebsräte auf und beurteilt die Betriebsratskandidaten danach, ob sie zum Widerstand gegen die Privatisierung bereit sind.
- Wir appellieren an alle Bahnbenutzer, Privatisierungsgegner, sozial und politisch engagierte Menschen und Globalisierungskritiker: Unterstützt unseren Kampf! Tut alles was ihr könnt, um die öffentliche Meinung und das politische Klima zu beeinflussen und die neoliberale Ideologie der Privatisierungslobby zurückzudrängen.

Wir sind gegen jede Form von Privatisierung und Zerschlagung der Bahn und für eine moderne demokratisierte Staatsbahn. Fahrweg und Betrieb gehören zusammen. Das Netz muss in staatlicher Hand bleiben – und der gesamte Betrieb dazu. Wir lassen uns nicht auf die Scheinalternative „Britische Zustände oder amerikanische Heuschrecken“ ein.

**Wir lassen uns nicht verkaufen – weder für dumm noch an der Börse!**

*Infoblatt „Bahn von unten“,  
Februar 2006*

# Frankreich – Starke Widerstände gegen den Privatisierungsprozess

## „Tous Ensemble“

Beim Kampf um die öffentlichen Dienste geht es nicht nur um den Erhalt des Bestehenden, sondern auch um das „Tous Ensemble“ („Alle Gemeinsam“), das Formieren eines gesellschaftlichen Blocks von Beschäftigten mit allen NutzerInnen, UmweltschützerInnen und BürgerInnen, die ein Interesse an sozialen und umweltverträglichen öffentlichen Diensten haben.

Ein initialer Funke für die Herausbildung solcher gesellschaftlichen Bündnisse gegen die Zerschlagung der öffentlichen Dienste waren die Proteste gegen eine geplante „Reform“ der französischen Sozialversicherungen, die u.a. verlängerte Rentenanwartschaftszeiten für den öffentlichen Dienst vorsah. Die Mobilisierung gegen dieses Vorhaben der Regierung führte 1995 zur größten Massenstreikbewegung in Frankreich seit dem Mai 1968 (vgl. Massenstreik und soziale Revolte in Frankreich, s. Literaturverz. am Ende der Broschüre). Auf dieser Grundlage hat sich inzwischen eine starke alternative Gewerkschaftsbewegung herausgebildet, die eine soziale Transformation anstrebt: eine Transformation des öffentlichen Dienstes vom alten, staatsbürokratischen Monopol zum wirklich gesellschaftlichen Dienst, zu dem alle Zugang haben und der sich am Prinzip **„demokratisieren statt privatisieren“** orientiert. Soziale Transformation bedeutet dann auch eine Veränderung des Bewusstseins und der Haltung der Beschäftigten in den jeweiligen öffentlichen Sektoren, indem diese sich in die gesellschaftliche Entwicklung einschalten und nicht mehr nur um die Wahrung ihrer branchenspezifischen Eigeninteressen kämpfen.

Während der großen Streiks von 1995 wurden die EisenbahnerInnen zum Zentrum und zur Avantgarde der Bewegung. Ihre Forderungen wurden von der Regierung schnell erfüllt, um

sie aus der Streikfront herauszulösen. Dieses Kalkül ging allerdings nicht auf, denn die Eisenbahner gaben sich mit Erfolgen für die eigene Branche nun nicht mehr zufrieden. Vielmehr hielten sie den Protest aufrecht und formulierten als Ziel: „Was wir für uns wollen, wollen wir für alle!“ Genau diese Orientierung der Streikbewegung auf die gesamte Gesellschaft anstatt nur auf die eigenen Partikularinteressen hat sie so populär gemacht. Von dieser Streikbewegung nahm die Gründung der SUD-Gewerkschaften und speziell der SUD Rail ihren Ausgang (vgl. Kapitel V).

Deutlich wurde der Abkehr dieser Bewegung vom Partikularinteresse der Branchen auch zu Pfingsten 2005. Die Regierung hatte beschlossen, den Pfingstmontag zum Arbeitstag zu machen. Eisenbahnergewerkschaften wie SUD Rail riefen zum Streik gegen diesen Zwangsarbeitstag auf und drohten so den reibungslosen Ablauf der Rückreisewelle aus den Pfingstfeiertagen zu gefährden. Die Regierung machte daraufhin einen Rückzieher und nahm die Abschaffung des Feiertages für die Eisenbahner zurück. SUD Rail aber rief dazu auf, den Streik so lange fortzusetzen, bis die Abschaffung des Feiertages für alle Lohnabhängigen in Frankreich zurückgenommen würde – auch für den letzten Arbeiter im kleinsten Betrieb in der hintersten Provinz.

**Was wir für uns wollen, das wollen wir für alle!** Dies ist das Grundprinzip des „Tous Ensemble“ und einer solidarischen Gewerkschaftsbewegung. Es steht im starken Kontrast zu korporatistischen Gewerkschaftsbewegungen, wie wir sie in der BRD vorwiegend kennen. Deutlich sichtbar wird das immer dann, wenn kampfstärke Belegschaften auf die Straße gehen und lediglich versuchen, etwas für sich selbst zu erreichen.

Stellt Euch vor, die VW- und anderen Auto-Belegschaften hätten 1996 ihren Streik gegen die Kürzungen der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall mit der Forderung geführt: Rücknahme der Kürzungen für alle, nicht nur für uns. Oder die Opel-Belegschaft hätte ihren mutigen selbstorganisierten Streik gegen die Entlassungen im Oktober 2004 mit dem Kampf um eine gesicherte Mindestrente auch für all diejenigen verbunden, die außerhalb der Kernbelegschaften, in den Subunternehmen und in der ganzen Gesellschaft arbeitslos werden. Davon sind wir noch weit entfernt – und es ist genau das, was die Kraft der SUD-Eisenbahner und auch einiger anderer Gruppen in der französischen Gesellschaft ausmacht: Ein Eintreten und Kämpfen für Ziele, die jenseits der eigenen Branche alle betreffen, eine alltägliche Kooperation mit Gruppen von illegalisierten MigrantInnen (Sans Papiers), mit Erwerbslosengruppen etc.

2003, im Kampf gegen die Rentenreform, waren es vorneweg LehrerInnen und EisenbahnerInnen, die gegen die geplanten Verschlechterungen mobil machten, obwohl sie in ihren Branchen im Vergleich mit einem großen Teil der Bevölkerung noch über relativ gute Regelungen und Statuten verfügen.

Es geht nicht um die Verteidigung des öffentlichen Dienstes in der Form, wie er aktuell als staatliches Monopol existiert, sondern um eine Weiterentwicklung unter Einbeziehung all derer, die eigentlich die Akteure und Beteiligten sind – also die Beschäftigten, die NutzerInnen, die UmweltschützerInnen, die kritischen BürgerInnen. Die Entwicklung des Transportwesens, der Formen des Transports müssen zu einer öffentlichen Angelegenheit werden, zu einer Sache der Gesellschaft und der gemeinsamen Debatte. Genau das ist die Konsequenz, die die französischen EisenbahnerInnen und BasisgewerkschafterInnen aus der Krise der öffentlichen Dienste ziehen.

Das Kapital bzw. die Europäische Kommission wollen ihre Verwertungskrise durch Privatisie-

ren überwinden. Die Bahnen sollen also rentabler und damit für Kapitalanleger attraktiv gemacht werden. Dazu gehört auch, „Privilegien“ – sprich: Rechte – der Beschäftigten abzubauen und Sicherheitsstandards zu senken.

Ein wichtiger Schritt in Richtung offene Entfaltung von Konkurrenz ist die Aufspaltung integrierter Bahngesellschaften in unabhängig voneinander geführte Unternehmenseinheiten, in eine Vielzahl privatwirtschaftender Einzelunternehmen. Solche Prozesse können heute schon vielfach besichtigt werden – etwa in der Chemieindustrie, wo die Aufspaltung eines ehemals einheitlichen Unternehmens in zahllose Einzelfirmen, die in einem so genannten Industriepark betriebswirtschaftlich getrennt, räumlich aber nebeneinander produzieren, am Beispiel von ehemals Hoechst, heute Sanofi in Frankfurt studiert werden kann. Auch die riesige Baustelle der „neuen Mitte“ von Berlin am Potsdamer Platz war exemplarisch für diese neue Form von aufeinander bezogener Produktion – dissoziiert in Hunderte von Firmen, Sub- und weitere Sub-Sub-Firmen.

Diese Entwicklung stellt für die etablierten Gewerkschaftsstrukturen eine Herausforderung dar. Wenn heute bei Privatfirmen beschäftigte ArbeiterInnen in den Zügen und Bahnhöfen putzen, dann gehören sie nicht mehr zu dem einst einheitlichen Kollektiv der Beschäftigten bei der einen großen Bahngesellschaft. Dieser Entwicklung trägt SUD Rail bei der Formulierung ihrer Grundsätze als Bahngewerkschaft Rechnung: Nicht die Zugehörigkeit zu verschiedenen Unternehmen ist ausschlaggebend, sondern die Zugehörigkeit zu einem großen ProduzentInnenkollektiv, quasi „der Gesamtarbeiter“, der die Bahn und das ganze Getriebe um die Bahn herum am Laufen hält. Alle zusammen sind wichtig – und dazu gehören auch die Nutzer.

Nicht von ungefähr haben wir deshalb in französischen Bahnhöfen Streikbewegungen der

ReinigungsarbeiterInnen gegen ihre Subfirmen, bei denen die SUD Rail als Gesamtvertretung aller EisenbahnerInnen Logistik und Unterstützung zur Verfügung stellt – und vor allem auch die Staatsbahn SNCF als Hauptauftraggeber der Subunternehmen mit in die Verantwortung hineinholt. Dies drückt die SUD Rail auch in ihrer Namensgebung aus, nämlich als „Fédération des Sydicats de Travailleurs du Rail“, also Gewerkschaft für alle „Bahnwerker“: alle, die die täglichen Abläufe produzieren und reproduzieren; und damit nicht nur für die Eisenbahner im engeren Sinne („cheminots“). Sichtbar wird dieses Selbstverständliche immer dann, wenn nur ein kleiner Teil sein Tagewerk liegen lässt, denn dann stockt der ganze Ablauf, wie zum Beispiel beim mehrtägigen Streik der Reinigungsarbeiter in den großen Bahnhöfen von Paris. Bei solchen Gelegenheiten wird unübersehbar, wie alles voneinander abhängt. Auf diesem organisierenden Prinzip fußt die Arbeit von SUD Rail.

Eine zweite Ebene der Organisation betrifft den gesamten Transportsektor. Beschäftigte aus allen Bereichen des Transportwesens, vom Taxifahrer bis zu den Beschäftigten im Flugverkehr, gehören zu diesem Sektor und versuchen, eine gemeinsame Praxis und gesellschaftskritische Aktivität zu entwickeln. In größeren Abständen erscheint ein Bulletin für die verschiedenen Bereiche, die bzgl. der Unternehmensformen enorme Unterschiede aufweisen.

Die Bahn gehört darüber hinaus zum Sektor der öffentlichen Dienste, der öffentlichen „Daseinsvorsorge“ und der öffentlichen Grundversorgung, zu dem auch Wasserbetriebe, Stromversorgung, Schulen, Krankenhäuser, soziale Einrichtungen etc. gehören. In diesen Bereichen gibt es heute eine Mobilisierung auf Ebene der Kommunen, besonders in ländlichen Regionen,

wo einzelne Dienste privat betrieben werden oder auch ganz verschwinden sollen. Dafür sind Schließungen von Bahnhöfen, Stilllegungen von Strecken oder Schließungen von Postämtern ein konkretes Zeichen.

In all diesen Bereichen sind jedoch auch Widerstände und neue Dynamiken zu beobachten: Es bilden sich neue gesellschaftliche Zusammenhänge heraus, die Konzepte für den Erhalt und für die Erweiterung der öffentlichen Dienste entwickeln. Gegen die Konzepte, die die Kapitalseite durchzusetzen versucht, entwickelt sich also von Seiten der Bürgergesellschaft und der sozialen Bewegungen eine Dynamik der sozialen Transformation. Menschen, Bauern, Bürger mischen sich jetzt ein in die Organisation der öffentlichen Dienste.

Ein erster Schritt zu solch einer aktiven Einmischung war die Versammlung von Le Gueret. Am 5. März 2005 haben die Kreistagsabgeordneten von Le Gueret im Departement Creuse zu einer nationalen Versammlung aufgerufen, um die öffentlichen Dienste zu verteidigen und zu erweitern. Ausgehend von dieser Versammlung hat sich eine breite Bewegung von Bürgerinitiativen, demokratischen Klubs und sozialen Foren entwickelt, die aktiv das Nein zur EU-Verfassung betrieben und nun weiter für ein anderes Europa kämpfen, in dem die öffentlichen Dienste aus- anstatt abgebaut werden.

Nicht von ungefähr symbolisieren José Bové – diese Figur des Produzenten, Bürgers, Citoyen, der sich um das Gemeinwohl, die kooperative Gesellschaftlichkeit kümmert – und die alternativen Bauerngewerkschaften, die gesellschaftliche Bedürfnisse – bspw. nach guter Ernährung, sauberem Wasser und umweltverträglichem Transport – als Bestandteil ihres alltäglichen Kampfes aufgreifen, einen neuen Typ gewerkschaftlichen Handelns.



# Privatisierungsfolgen: Sicherheitsprobleme, Unfälle, Widerstände

Aufgrund der Ungleichzeitigkeit der Entwicklung in den Ländern Europas gibt es für die Wohl- oder Missetaten einer Politik, die allein an der **Rentabilität um jeden Preis** ausgerichtet ist, bei der Privatisierung der Bahnen bereits genügend praktisches Anschauungsmaterial. Ken Loachs Film „The Navigators“ ist eine filmische Rekonstruktion der Dissoziation der Abläufe, die mit dem Prozess der Privatisierung einher geht. Unfälle, Sicherheitsmängel und alltägliche Hürden für Beschäftigte und Nutzer sind unübersehbare Hinweise auf diesen Prozess, mit oftmals tragischem Ausgang.

Diejenigen, die für die Orientierung auf eine europäische Privatisierungspolitik die Verantwortung tragen, fürchten das Öffentlich-Werden solcher Erfahrungen, den europaweiten Austausch von Informationen über die Konsequenzen einer Politik, die sich allein an „Wirtschaftlichkeit“ orientiert und soziale und ökologische Kosten prinzipiell als so genannte „externe“ Kosten aus ihren betriebswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Rechnungen heraushält und damit letztlich der Gemeinschaft aufbürdet. Genau hier liegt unsere Aufgabe als kritische Beschäftigte, BürgerInnen und NutzerInnen, die eine emanzipative und soziale Transformation der öffentlichen Dienste wollen. Wir müssen diese Vorgänge bekannt machen, in Beziehung zueinander und zu der Politik setzen, die sie verursacht, aus den Erfahrungen lernen, zu Widerstandsaktivitäten ermutigen, Neugier und soziale Fantasie anstoßen.

---

## Beispiel 1: Ryujiro Takami, Zugführer aus Japan

---

Eine Verspätung von 90 Sekunden hat 107 Menschen das Leben gekostet. Seit dem tödlichen Zugunglück vom vergangenen Montag diskutieren die Japaner über einen Teil ihrer Kultur, der bislang vorwiegend positiv gesehen wurde: die legendäre Pünktlichkeit ihrer Züge.

Ryujiro Takami, der 23-jährige Fahrer des Unglückszuges, war ersten Ermittlungen zufolge absichtlich mit hoher Geschwindigkeit in eine Kurve gerast, weil er eine Verspätung von anderthalb Minuten aufholen wollte. Der Zug war daraufhin in einem Vorort der Stadt Amagasaki im Westen Japans entgleist und gegen ein Wohnhaus geprallt. Der Fahrer und 106 Menschen kamen ums Leben. Mehr als 450 weitere wurden zum Teil schwer verletzt.

Wie jetzt bekannt wurde, sind die Fahrpläne des Betreibers JR West im 15-Sekunden-Takt gegliedert. Im Zugführer-Handbuch werden die Fahrer angehalten, „Verspätungen innerhalb der erlaubten Höchstgeschwindigkeit wieder aufzuholen“. Diese Praxis ist so verbreitet, dass die Zugführer dafür die Bezeichnung „Aufholfahrt“ geprägt haben. „Sie können einige Sekunden aufholen, indem wir kurz vor der besagten 300-Meter-Kurve nahe an der Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern fahren und dann abbremsen“, sagt Masafumi Osaka von der Firmengewerkschaft von JR West in Osaka.

Pünktlichkeit ist generell ein wichtiger Teil der japanischen Kultur. Private oder geschäftliche Verabredungen werden in aller Regel auf die Minute genau eingehalten, oder der Zuspätkommene entschuldigt sich. Doch die Jagd nach absoluter Pünktlichkeit im Schienenverkehr ist nicht bloß kulturbedingt, sondern erklärt sich auch aus praktischen Notwendigkeiten. Wegen der hohen Bevölkerungsdichte in den japanischen Ballungszentren ist auch das Verkehrsaufkommen gewaltig. „Die Frequenz der Züge im Fahrplan ist in Japan viel dichter als in westlichen Ländern, und daher haben Verspätungen viel größere Auswirkungen“, sagt Hiroshi Kubota, ein japanischer Bahnfachmann. „Wegen des japanischen Nationalcharakters, der Korrektheit sehr hoch schätzt, ist der Druck auf die Zugführer enorm“, sagt Kubota.

Da schon kleinste Verspätungen den dicht gewobenen Fahrplan durcheinander bringen können, wetteifern die Bahnbetreiber des Landes regelrecht um die Auszeichnung der „pünktlichsten Firma des Jahres“. Als der Shinkansen-Schnellzug auf der Strecke Tokio-Osaka im vergangenen Jahr durchschnittlich 0,8 Sekunden Verspätung hatte, musste sich der Betreiber Central Japan Railway dafür öffentlich rechtfertigen. Die meisten Verspätungen waren allerdings durch Taifune oder heftige Schneefälle verursacht worden.

JR West, der Betreiber des nun entgleisten Zuges, ist in seinem Streben nach Pünktlichkeit jedoch offenbar zu weit gegangen. Wie die Tageszeitung Asahi Shimbun enthüllte, werden die Zugführer dort regelmäßig bestraft, wenn sie Verspätungen oder andere Unregelmäßigkeiten verursachen.

Die Männer werden für Tage oder Wochen in ein Büro versetzt und müssen dort Handbücher abschreiben oder Selbstkritiken verfassen. Nicht nur werden die Fahrer während dieser Sitzungen von Vorgesetzten angebrüllt. Sie werden zusätzlich mit Strafarbeiten wie Unkrautjäten

oder Fensterputzen gedemütigt. „Tagesschicht-Erziehung“ heißt diese an Gehirnwäsche grenzende Behandlung.

Der Betreiber JR West habe „Einschüchterungen eingesetzt, um Angestellte zum Befolgen von Befehlen zu zwingen“, sagt Osamu Yomono vom Dachverband der japanischen Eisenbahnarbeiter-Gewerkschaften. Auch der nun ums Leben gekommene Zugführer Ryujiro Takami war im Juni für verschiedene Regelverstöße mit 13 Tagen „Tagesschicht-Erziehung“ gemäßregelt worden. Offenbar war er aus Angst vor einer weiteren Bestrafung am vergangenen Montag zu schnell in die Kurve gefahren, vermutet der Gewerkschaftler Yomono.

Wie schwer die Zugführer mit diesen Methoden psychologisch unter Druck gesetzt wurden, zeigt der Fall des Fahrers Masaki Hattori. Der damals 44-Jährige war im Jahr 2001 zu einer „Tagesschicht-Erziehung“ abkommandiert worden, um für einen unfahrplanmäßigen Halt von 60 Sekunden bestraft zu werden. Er musste tagelang in einem winzigen Büro sitzen und wurde pausenlos angeschrien. Am Ende des dritten Tages erzählte er Freunden, dass er an der Grenze seiner Belastungsfähigkeit sei. Am vierten Tag wurde Hattori erhängt in seiner Wohnung aufgefunden.

*Henrik Bork: Eine Sache von Sekunden.  
In: Süddeutsche Zeitung vom 2. Mai 2005*

---

### **Beispiel 2: Peter Sheridan, U-Bahn-Fahrer aus England**

---

„Es ist ein Scheiß-Gefühl. Du betrittst den Führerstand, blätterst im Logbuch und siehst all die Störungen aufgelistet: Bremsprobleme beim Wagen 6, Störungen im Computersystem, eine Tür, die nicht sofort schließt. Und trotzdem musst du raus auf die Strecke. Dabei wurden die

Mängel schon vor Monaten gemeldet, aber nicht behoben.“

Peter Sheridan ist Lokführer auf der Central Line der Londoner U-Bahn und beim staatseigenen Unternehmen *London Underground Ltd.* angestellt, steuert aber Waggons, die eine Privatfirma betreibt und wartet. Er führt seine Züge über Gleise, die diese Firma für 30 Jahre gemietet hat und in Stand halten sollte. Er durchfährt Bahnhöfe, die ebenfalls von Privaten betrieben werden, und nennt die Teilprivatisierung der Londoner U-Bahn ein „Desaster“, die Sicherheitsvorkehrungen einen Albtraum. „Sechs große Unfälle hat es seit der Privatisierung vor zwei Jahren gegeben und trotzdem heißt es immer wieder: Raus, raus, raus, auch auf defekten Zügen.“

Trotz des Widerstands der Gewerkschaften, trotz der vielen Bedenken der Londoner Stadtverwaltung und gegen den Willen einer überwältigenden Mehrheit in der Stadt selbst hatte die Labour-Regierung 2002 einen Großteil der hauptstädtischen U-Bahn privatisiert. Sie zerschlug die bis dahin einheitlich operierende „Tube“ in vier Unternehmen. Der Bahnbetrieb selber blieb in öffentlicher Hand und unter der Regie von *London Underground Ltd.* Die Züge und Depots, die Wartungsarbeiten, die Gleis- und Signalanlagen sowie die U-Bahnhöfe wurden jedoch an drei Konsortien vergeben: *Tube Lines*, *Metronet BCV* und *Metronet SSL*, die britischen Bauunternehmen wie Jarvis und Balfour Beatty, US-Konzernen wie Bechtel und Zugfabrikanten wie Bombardier gehören.

Da aber selbst Premierminister Tony Blair und Schatzkanzler Gordon Brown nicht erwartet hatten, dass die Konsortien nur zum Dienst am Gemeinwohl entstanden waren, verpassten sie den Privaten ein enges Regelwerk, gegen das zu verstoßen Strafen heraufbeschwört. (...) „Jede Zugformation, die zehn Minuten zu spät das Depot verlässt, kostet die Firmen 2.000 Pfund Strafe“, sagt Peter Sheridan. „Bleibt ein Zug auf

der Strecke liegen, ist der Regress geringer. Diejenigen, die eigentlich auf die Sicherheit achten müssten, haben also jedes Interesse daran, die Züge laufen zu lassen.“

---

## Fragmentierung

---

Noch viel schlimmer sei der völlige Zusammenbruch der Kommunikation. „Wenn ich merke, dass etwas nicht stimmt, melde ich das meinem Vorgesetzten bei London Underground. Der informiert den zuständigen Manager bei Metronet, welcher irgendwann das Depot in Kenntnis setzt, das anschließend die Techniker eines Subunternehmens ordert. In der Regel erfahre ich erst drei Monate später, ob die Reparatur ausgeführt wurde – oder eben nicht.“ Diese Fragmentierung sei das Hauptproblem. Niemand fühle sich zuständig, die Probleme würden weitergeschoben, nur in dringenden Fällen werde sofort gehandelt.

Der Defekt zum Beispiel, der im Januar 2003 zur Entgleisung eines vollbesetzten U-Bahn-Zugs der Central Line beim U-Bahnhof Chancery Lane führte, war schon vorher bekannt. „Dass sich die Schrauben der Motoren lösen können, wussten die Techniker des Depots. Sie haben auch eine Warnung herausgegeben. Nur hat dieser Hinweis das Wartungspersonal und die Lokführer nie erreicht.“

Auch die Entgleisung eines U-Bahn-Zugs der Northern Line bei der Station Camden Town im Oktober 2003 schien absehbar: Die Waggons flogen an einer Kurvenweiche aus den Schienen, deren Störanfälligkeit seit langem bekannt war. „Früher hätte man vor allen Weichen dieses Typs eine Geschwindigkeitsbegrenzung verfügt“, sagt Sheridan, „aber früher gehörte ja zum Kundenservice auch noch der Schutz der Passagiere.“

Dabei kann von Pünktlichkeit keine Rede sein. Jeden Tag stehen Züge still, sind ganze Strecken

gesperrt, müssen Tausende stundenlang in den engen Röhren ausharren, weil Signale ausgefallen sind, Weichen nicht funktionieren oder einer der vorlaufenden Züge Antriebsprobleme hat. Um die Firmen nicht übermäßig zu drangsalieren, hat der Staat für die Londoner U-Bahn den privaten Infrastruktur-Firmen etwa 15.500 Ausnahme Genehmigungen erteilt. So viele Gleisabschnitte sind derzeit „schadhaft“, aber noch betriebsfähig, wie es heißt. Nur manchmal dann eben doch nicht, wie die Entgleisungen bei Barons Court im Oktober 2003 und White City im Mai 2004 zeigten.

Besonders absurde Folgen hat die Fragmentierung für größere U-Bahn-Stationen. Kreuzen sich dort die Linien verschiedener Gesellschaften (wie in der Station Baker Street die Jubilee Line der Firma Tube Lines, die Bakerloo Line der Firma Metronet BCV sowie die Metropolitan, Circle und Hammersmith & City Lines der Firma Metronet SSL), sind unter Umständen drei verschiedene Unternehmen für die Instandhaltung von Gleisen und Signalen zuständig. (...)

Ein weiteres Beispiel: Im Dezember 2003 vergab die Infrastrukturfirma *Tube Lines* notwendige Erneuerungsarbeiten an der zentralen Sicherheitskontrolltafel im Bahnhof Knightsbridge an die *Subfirma Gleasons*, die ihrerseits den Job an Siemens weiterreichte. Siemens schickte billige Arbeitskräfte, die von ihrer Qualifikation her den Auftrag gar nicht hätten ausführen dürfen, von Tube Lines aber eine provisorische Lizenz erhielten. Erst Anfang Februar 2004 stellte man fest, dass die zentrale Kontrolltafel in der Leitstelle des Bahnhofs 40 Tage lang nicht funktioniert hatte.

Der britische Staat hat den U-Bahn-Konsortien eine 30-jährige Betriebsgenehmigung erteilt. Sie aufzuheben, wäre mit erheblichen Kosten verbunden. Optimistischer können da die Kollegen bei der Eisenbahn sein: Hier laufen in den nächsten Jahren eine Reihe von Betriebslizenzen aus. (...)

Paul Cox, Lokführer bei der Eisenbahn, kann Gruselgeschichten über defekte Züge erzählen, über Ursachen der letzten Zugunglücke, über zu geringe Fristen, die den Lokführern eingeräumt werden, um Strecken kennen zu lernen, über zu viele Überstunden und die Profite der Bahngesellschaften. Aber Cox hat Hoffnung. Schon 2001 hatte die Regierung die angeschlagene Infrastrukturgesellschaft *Railtrack* unter öffentliche Verwaltung gestellt – seither wird wieder in Gleis- und Signalanlagen investiert. Im September 2004 votierte zudem der Labour-Parteitag mit großer Mehrheit für eine Wiederverstaatlichung des gesamten Bahnsystems. Die Regierung teilte zwar umgehend mit, den Beschluss ignorieren zu wollen – aber der politische Druck wächst.

---

### **Beispiel für gelungene Wiederverstaatlichung**

---

Größter Vorteil der Privatisierungsgegner könnte das gute Beispiel sein, denn seit November 2003 ist der Zugverkehr im Südosten Englands wieder in öffentlicher Hand. Im Sommer 2003 hat die Regulierungsbehörde der Firma *Connex South Eastern Ltd.* die Betriebslizenz entzogen. Connex – ein Tochterunternehmen des französischen Multi *Veolia Environnement* (vormals *Vivendi*) – war durch finanzielle Unregelmäßigkeiten aufgefallen. Daraufhin gründete die Behörde *South Eastern Trains*, stellte erfahrene Bahnmanager ein und übernahm den Betrieb. Seither ist der Zugverkehr zwischen Hastings, Dover und London wieder zuverlässiger.

Das positive Beispiel überzeugte nicht nur die Labour-Delegierten, sondern auch viele Lokalpolitiker in der konservativen Grafschaft Kent. Bisher haben sich 117 Unterhaus-Abgeordnete (darunter viele Tories) einem Antrag der Labour-Linken angeschlossen, die einen Verbleib von *South Eastern Trains* im öffentlichen Dienst fordern. Die Regierung will davon nichts wissen. Sie hätte das geplante Ausschreibungsver-



fahren auch schon abgeschlossen, wenn ihr dabei nicht zu viele Fehler unterlaufen wären. Bei einer öffentlichen Anhörung kam nämlich heraus, dass die Planer reichlich geschlampt und manche Bahnhöfe glatt vergessen hatten. Der öffentliche Aufruhr verzögerte das Vorhaben...

*Pit Wuhrer: Weiter auf Crash-Kurs.  
In: Freitag vom 24. Dezember 2004*

---

### **Beispiel 3: Per Johansson, Gewerkschafter und Metrofahrer aus Schweden**

---

Am 27. November 2005 hat Connex Schweden Per Johansson gefeuert, den Vorsitzenden der Gewerkschaft SEKO für die Metrofahrer von Stockholm. Der Grund, der dafür angegeben wurde, war Johanssons angebliche „Illoyalität“ dem Unternehmen gegenüber und seine angebliche „Unverschämtheit“ seinen „Mitbeschäftigten“ gegenüber, womit wahrscheinlich seine Vorgesetzten gemeint sind. Connex behauptet, die Entlassung stehe in keinerlei Zusammenhang mit Johanssons Rolle als Gewerkschaftsvorsitzendem. Die Mitglieder von seiner und anderen Gewerkschaften sehen das anders.

Unter Johanssons Vorsitz hat die Gewerkschaft im Bezug auf Löhne und Arbeitszeiten beträchtlich an Boden gewonnen. Der unmittelbare Grund für seine Entlassung ist jedoch wohl eher in seinem Engagement für Fragen der Sicherheit und Arbeitsumgebung zu suchen. Gemeinsam mit gewählten Sicherheitsinspektoren hat die Gewerkschaft den Finger in einige Wunden gelegt. Die Inspektoren haben ihre Vollmachten genutzt und den Verkehr insgesamt schon dreimal wegen ernsthafter Zwischenfälle gestoppt. Als Connex selbst daraufhin nur ungenügende Abhilfemaßnahmen ergriff, wandte sich Johansson an die Öffentlichkeit. Dies stellt aller Wahrscheinlichkeit nach seine „Illoyalität“ dar.

Seit der Entlassung von Johansson treffen sich die empörten Metro-Gewerkschafter wöchentlich, um Maßnahmen zu diskutieren. In Schweden sind die Gewerkschaften von Tarifverträgen eingeschnürt und mit der Friedenspflicht geknebelt. Dies macht es für SEKO unmöglich, zum Streik für Johansson aufzurufen. Dennoch starteten die Metrofahrer am Morgen des 6. Oktober eine Aktion, in deren Verlauf der Metroverkehr kurzzeitig nahezu zum Erliegen kam. Am selben Tag wurde eine große Demonstration vor dem Hauptgebäude von Connex Schweden veranstaltet.

Die Metrofahrer haben in ihrem Druck auf Connex zur Wiedereinstellung Johanssons nicht nachgelassen, unter anderem mit einer großen Kundgebung am 20. Oktober, wo ca. 2.000 Menschen ihre Solidarität mit Per demonstrierten. Weitere Aktionen sind geplant, unter anderem eine große Demonstration am 18. November.

Die SEKO und die Metrofahrer genießen die ungeteilte Solidarität der anderen schwedischen Gewerkschaften. Es gibt Flugblattaktionen, Unterschriftensammlungen und eine Posterkampagne unter dem Titel „Wir weigern uns, stillzuhalten!“. Die Möglichkeit für einen politischen Streik zum Thema freie Meinungsäußerung wird zur Zeit von SEKO geprüft. Die Internationale Transportarbeitergewerkschaft ITF macht international Druck auf Connex.

*Aus einem SEKO-Aufruf vom 15. November 2005  
Übersetzung: Anne Scheidhauer*  
P.S. Per Johansson wartet noch heute auf seine Wiedereinstellung.

---

### **Beispiel 4: Fabrizio Acanfora, Gewerkschafter und Eisenbahner aus Italien**

---

Nehmen wir Fabrizio Acanfora. Am 16. Juli 2003 schreibt der Eisenbahner und Gewerk-

schafter einen Brief an die große italienische Tageszeitung *Il Secolo XIX*, in dem er die schwierigen Bedingungen schildert, unter denen die Eisenbahner in Italien heute arbeiten. Er beschreibt Zustände, die von Reisenden und von Gewerkschaftern schon unzählige Male kritisiert wurden. Er berichtet über massive Sicherheitsmängel und veraltete Technik. Die Leitung der privatisierten *Trenitalia* (Nachfolgerunternehmen der italienischen Staatsbahn FS im Bereich Personen- und Güterverkehr), bei der er beschäftigt ist, reagiert prompt mit einer zehntägigen Suspendierung wegen Bruchs der Loyalität zum Unternehmen.

Der Fall mobilisiert große Sympathien bei der italienischen Bevölkerung und löst eine internationale Solidaritätskampagne aus. Über zwei Jahre später, im November 2005, trägt Fabrizio Acanfora auch vor Gericht den Sieg davon: Die Suspendierung wird für nicht rechtmäßig erklärt.

Nehmen wir die italienische Streikbewegung im Gefolge eines verheerenden Zusammenstoßes zweier Züge auf der eingleisigen Strecke von Bologna nach Perugia mit 17 Toten und 80 Verletzten am 7. Januar 2005. Einige gewählte Arbeitssicherheitsvertreter (RLS) der Bahnbeschäftigten beriefen in Bologna unmittelbar nach dem Unglück eine Versammlung ein, wo ein sofortiger Streik gegen die Zustände beschlossen wurde, die dafür verantwortlich waren. Zig mal war im Laufe der vorangegangenen Monate und Jahre von den Sicherheitsausschüssen auf entsprechende Gefahren hingewiesen und Abhilfe gefordert worden, aber nichts war geschehen. Der Einbau von Sicherheitssystemen verursacht ja schließlich Kosten.

Als nach dem Unglück nach den Ursachen gefragt wurde, äußerten sich einige Bahnbeschäftigte öffentlich zu ihren alltäglichen Erfahrungen mit der Sicherheit in den Zügen. Sie machten nichts anderes, als der italienischen Gesell-

schaft einen Einblick zu gestatten in die Zustände bei der privatisierten Bahn und über die Risiken aufzuklären, denen Nutzer wie Beschäftigte alltäglich von den diversen Bahnunternehmen ausgesetzt werden. Auch hier ließen die Sanktionen der Arbeitgeber wegen „Illoyalität“ nicht lange auf sich warten: Insgesamt wurden 4 Kündigungen ausgesprochen.

Die etablierten Gewerkschaften waren gegen die von den RLS ausgerufene Streikaktion, und die Regierung drohte mit Disziplinarmaßnahmen – dennoch wurde die Aktion ein großer Erfolg. Solche Streikbewegungen lassen sich oftmals nicht mehr durch die konkurrierenden Gewerkschaftsorganisationen aufhalten, sondern schaffen sich neue Zusammenhänge und Plattformen quer durch Gewerkschaften und soziale Bewegungen. Massenhaft beteiligten sich die Mitglieder der verschiedenen Gewerkschaften, aber auch nicht-organisierte Beschäftigte. Von der Bevölkerung wurde der Bewegung breite Unterstützung zuteil. Solche Ereignisse sind wichtige Momente des Aufbaus einer Basis-Gewerkschaftsbewegung, die in ihrem Handeln gesellschaftliche Bedürfnisse und Ansprüche aufgreift und direkt zusammen mit den NutzerInnen und BürgerInnen handelt, mit denen die Beschäftigten in ihrem von kapitalistischen Arbeitsverhältnissen geprägten Alltag sonst nur wenige Berührungspunkte haben – „Tous Ensemble“. Genau vor solchen Ereignissen haben die Herrschenden Angst: Angst, dass Spaltungen und Trennungen in der Bevölkerung und zwischen den direkten gesellschaftlichen Akteuren überwunden werden.

*„Wir kümmern uns nicht mehr nur um unseren Lohn und sind nicht mehr gleichgültig gegenüber unserem Tun und der Gesellschaft. Wir müssen die Richtung des Zugs bestimmen.“*

Aussage von streikenden Eisenbahnern im italienischen Radio

## IV

# Internationales Manifest:

## Für eine öffentliche und soziale, sichere und nachhaltige Eisenbahn

Die Transportpolitik der Europäischen Union und der europäischen Regierungen hat sich nach jahrzehntelanger Vernachlässigung der Eisenbahnen einer vorgeblichen Unterstützung zugewandt. Die wahre Zielrichtung dieser Politik wird mit Euphemismen wie „**Wiederbelebung**“, „**Entwicklung**“, „**Zugänglichkeit**“ und „**Interoperabilität**“ verschleiert: die Zielrichtung nämlich, privaten Unternehmen – vor allem den Multis – auf Kosten des öffentlichen Interesses zu Profiten zu verhelfen.

Die Staaten der EU haben ihre Verpflichtungen gegenüber der Gemeinschaft vernachlässigt, was Transport und öffentliche Dienste betrifft, und haben schließlich der Gesellschaft ihre Rechte und ihre Dienste entrissen, um sie dem privaten Kapital auf dem Silbertablett darzubieten. Konsequenz ist eine verstärkte soziale Destabilisierung: Wenn das Recht auf Mobilität behindert wird, verursacht das auch einen erschwerten Zugang zu anderen Rechten wie Bildung und Gesundheit.

1. Die Eisenbahn muss öffentliches Eigentum bleiben, weil die gesamte Gesellschaft mit ihren Anstrengungen sie aufgebaut, entwickelt und erhalten hat. Privatisierung ist eine Veruntreuung öffentlichen Gemeinbesitzes zu Gunsten der Partikularinteressen einer Minderheit. Die Privatisierung der Eisenbahn muss gestoppt werden.

2. Zweck der Bahn ist der öffentliche Dienst. Ihre Rentabilität ist sozial, nicht ökonomisch. Partikularinteressen darf kein Vorrang vor dem Allgemeininteresse eingeräumt werden.

3. Die Bahn muss ein integriertes Unternehmen bleiben; Infrastruktur, Transport und

Dienstleistung gehören zusammen. Die Aufteilung gefährdet Sicherheit und Funktionsfähigkeit des Schienentransports.

4. Sicherheit muss höchste Priorität im Schienenverkehr haben. Sie der Rentabilität unterzuordnen, kann nur tragisch enden. Notwendige Investitionen sind zu tätigen, um die maximale Sicherheit zu gewährleisten

5. Der hohe soziale Nutzen der Bahn gegenüber anderen Transportformen muss anerkannt werden, indem man allen – auch den in betriebswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Kalkulationen oft unterschlagenen bzw. „externalisierten“ – Kosten Rechnung trägt: Die Bahn ist umweltfreundlicher, verbraucht weniger Fläche, bietet einen höheren Nutzen für die Gemeinschaft, verbraucht weniger Energie, hängt nicht so sehr am Erdöl, ermöglicht eine bessere Erschließung ländlicher Räume und verursacht weniger Unfälle.

6. Aus den Vorteilen der Bahn müssen die fälligen Konsequenzen für die Nutzer und die Gesamtgesellschaft gezogen werden: Durch subventionierte Fahrpreise, Steuernachlässe, einen den sozialen Notwendigkeiten angepassten Dienst und genügend Investitionen muss die Bahn zum privilegierten Transportmittel werden – im Personen- wie im Güterverkehr.

7. Der Bahn muss ein Dienst für die ganze Gesellschaft sein. Luxus- und Renommierprojekte, die nur den Reichen in den Ballungsräumen zu Gute kommen, während alle dafür zahlen müssen, gehören aufs Abstellgleis. Investitionen sollen prioritär für konventionelle Bahnen getätigt werden.

8. Der Zugang zur Bahn muss verbessert werden, vor allem für Menschen in ländlich isolierten Gegenden, wo das Fehlen von öffentlichen Verkehrsmitteln besonders spürbar ist, und für solche mit erschwertem Zugang zu anderen Formen der Mobilität – sei es aufgrund von fehlenden finanziellen Mitteln, Alter, Behinderungen etc. Gleichzeitig muss die Interoperabilität (Anschlussfähigkeit) zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie zu anderen alternativen und umweltfreundlichen Mobilitätsformen (z.B. Fahrrad) verbessert werden.

9. Die Bahn muss über einen ausreichenden Personalbestand verfügen, feste Arbeitsstellen mit starken sozialen Rechten und klar definierten Aufgabefeldern sowie eine angemessene Aus- und Weiterbildung. Um jegliches Sozialdumping zu verhindern, müssen arbeitsrechtliche sowie Sicherheitsnormen definiert werden. Der drastische Stellenabbau der letzten Jahre hat bei der Bahn das Absinken der Qualität, den Verlust vieler Dienste und ein starkes Ansteigen von Sicherheitsmängeln zur Folge gehabt.

10. Als BürgerInnen und zugleich NutzerInnen, EignerInnen und Beschäftigte der Bahn müssen wir an Entscheidungen, die sie betreffen, einen aktiven und direkten Anteil haben. Die Bahn ist ein kollektives Erbe im Dienst der Gemeinschaft. Gewerkschaftliche und soziale

Gruppierungen haben die Pflicht, eine Verkehrspolitik zu bekämpfen, die von ökologisch kontraproduktiven und gegen das gesamtgesellschaftliche Interesse gerichteten ökonomischen Partikularinteressen angeleitet ist.

Die Organisationen, die dieses Manifest unterschreiben,

- lehnen die Vernachlässigung der Eisenbahn, den Raubbau an öffentlichem Eigentum und die Demontage des öffentlichen Dienstes ab;
- fordern eine Bahn in öffentlichen Händen, orientiert auf den öffentlichen Dienst und verwaltet von integrierten öffentlichen Unternehmen, die Sicherheit, allgemeine Zugänglichkeit, gesicherte Arbeitsplätze und gute Arbeitsbedingungen garantiert;
- fordern für Beschäftigte, NutzerInnen und BürgerInnen das Recht, informiert zu werden, mitzureden und mitzuzentscheiden, was für eine Bahn sie wollen;
- rufen soziale, zivilgesellschaftliche, gewerkschaftliche, ökologische und politische Gruppierungen dazu auf, dieses Manifest zu unterstützen und zu verbreiten und weitere Aktionen für die Verteidigung einer öffentlichen Eisenbahn vorzuschlagen und zu unterstützen.

*St. Denis, 28. Februar 2004*



# Überlegungen zu einer Gewerkschaftsbewegung für übergreifende soziale Transformation

---

## Gewerkschaft als Bewegung: über SUD Rail

---

**SUD Rail** wurde nach dem Streik vom November/Dezember 1995 von GewerkschafterInnen gegründet, die mit den existierenden Gewerkschaftsverbänden unzufrieden waren, weil diese keine sektorenübergreifende Aktion zur Verteidigung von sozialen Errungenschaften und Renten organisieren konnten oder wollten.

Es gibt **SUD Rail** aber auch deshalb, weil die EisenbahnerInnen zum Ausdruck gebracht haben, dass wir eine neue ArbeiterInnenbewegung brauchen. Diese muss:

- in der kollektiven Aktion verankert sein (von der Petition zum Streik, vom Flugblatt zur Demonstration...) und zum Ziel haben, das Kräfteverhältnis zu Gunsten der EisenbahnerInnen bzw. aller Lohnabhängigen umzukehren;
- zuerst die Lohnabhängigen zu Wort kommen lassen – und zwar im Gegensatz zu den Strategien der traditionellen gewerkschaftlichen Apparate durch eine so eng wie möglich an die Basis gekoppelte Demokratie;
- alle EisenbahnerInnen über aktuelle Entwicklungen auf dem Laufenden halten, damit sich jede/jeder eine eigene Meinung bilden und aktiv Entscheidungen treffen kann. Zu diesem Zweck veröffentlicht **SUD Rail** während der Tarifverhandlungen alle Texte der SNCF-Direktion;

- über Querelen und Spaltungen hinweg agieren, um gemeinsames Handeln zu ermöglichen;
- mit der Beschränkung auf SNCF-Beschäftigte Schluss machen, stattdessen alle EisenbahnerInnen versammeln und sich an Aktionen und Kämpfen der Arbeitslosen, der Illegalisierten (*sans papiers*) und der Obdachlosen beteiligen;
- für Gleichberechtigung von Frauen, Homosexuellen und MigrantInnen kämpfen...

Als neue Gewerkschaft wurden wir von Anfang an nicht nur von der SNCF-Direktion, sondern tragischer Weise auch von anderen Gewerkschaften (CGT, CFDT, FO und CGC) massiv angefeindet und mit insgesamt über 130 Prozessen überzogen, um uns die Existenz zu verbieten!

Heute ist **SUD Rail** bei der SNCF nach den Gewerkschaftswahlen vom März 2002 die drittstärkste gewerkschaftliche Kraft. In manchen Bereichen sind wir aber auch die stärkste Gewerkschaft: bei bestimmten Tochter- oder Subunternehmen (EFFIA Services; CNC Gütertransporte) sowie stellenweise in den Bereichen Reinigung und Lager – vor allem dort, wo Subunternehmen mit besonders rückwärtsgewandten Praktiken operieren.

Indem sie **SUD Rail** durch Mitgliedschaft, durch politische Aktivität und bei den Gewerkschaftswahlen stärken, richten die Lohnabhängigen eine starke und unmissverständliche Botschaft an die SNCF-Direktion, an das Ministe-

rium und an die Arbeitgeber: Sie verteidigen den öffentlichen Dienst und lehnen jegliche Privatisierung und Zerschlagung der SNCF strikt ab. Darüber hinaus lautet die Botschaft, dass die EisenbahnerInnen selbst das Wort ergreifen wollen, anstatt es gewerkschaftlichen Apparaten oder Ministern zu überlassen. Alles in allem ist dies eine Botschaft der Solidarität, der Einheit und der Demokratie (Solidarité Unité Démocratie).

---

### **Eine berufsübergreifende ArbeiterInnenbewegung**

---

Von ihrer Gründung an hat **SUD Rail** sich darum bemüht, berufsübergreifende Bündnisse mit anderen Gewerkschaften zu etablieren. Unser Einsatz für Solidarität, soziale Gerechtigkeit und Toleranz, unsere Zurückweisung jeglicher Form von Diskriminierung (sozialer, rassistischer, sexistischer, weltanschaulicher oder religiöser) darf sich nicht auf die Grenzen der SNCF beschränken.

Unsere Mitgliedschaft im Gewerkschaftsverband *G 10 Solidaires* ist ebenfalls Ausdruck der Suche nach einer ArbeiterInnenbewegung, die alle Lohnabhängigen verteidigt und für soziale Veränderung kämpft. *G 10 Solidaires* stellt das Allgemeinwohl in den Vordergrund, fordert eine bessere Verteilung von Reichtum und Einkommen und verteidigt den öffentlichen Dienst. Auf dieser Basis vereint er 80.000 Mitglieder aus 52 lokalen und 32 nationalen Gewerkschaften und Verbänden, u.a. SUD PTT (Post&Telekom), SNUI (Syndical National Unifié des Impôts, Steuerbehörde), SUD Santé-Sociaux (Gesundheit und Soziales), SUD Aériens (Luftverkehr), SUD Éducation (Bildung), SUD Michelin, SUD Métaux (Metall).

#### **Konfliktorientiert**

Diese Gewerkschaften waren aktiv an den sozialen Konflikten der letzten Jahre beteiligt, u.a.

in den Bereichen Bildung, Steuern, Transport, Post und Telekommunikation, aber auch bei beim Danone-Unternehmen LU, bei Moulinex, McDonalds und hinsichtlich der systematischen Ausbeutung junger Beschäftigter im Rahmen des Regierungsprogramms „Emplois Jeunes“. Solidarisch steht *G 10 Solidaires* auch den Arbeitslosen von Agir contre le Chômage (AC), der Association Pour l'Emploi, l'Information et la Solidarité (APEIS) sowie dem Mouvement National des Chômeurs et des Précaires (MNCP) zur Seite.

#### **Gegen liberale Globalisierung**

Als GewerkschafterInnen wollen wir nicht, dass ein Europa der Reichen entsteht, auf Kosten der Lohnabhängigen und auf Kosten aller anderen Völker. Wir wollen nicht, dass das Gesetz des Marktes soziale Verhältnisse und menschliche Beziehungen regelt. Im Gegenteil: Anstelle liberaler Konkurrenzverschärfung wollen wir die Rolle kooperativer Beziehungen in den ökonomischen Verhältnissen stärken. Deshalb ist der Gewerkschaftsverband *G 10 Solidaires* von Seattle über die weltweiten Frauenmärsche von New York, Brüssel und Sevilla bis hin zu Genua präsent, um zum Aufbau einer starken, weltumspannenden sozialen und gewerkschaftlichen Bewegung beizutragen.

#### **Für demokratische Organisierung**

Um die Probleme und Fallen zu vermeiden, die mit Institutionalisierung, Delegation von Macht, ‚Expertentum‘, kopforientierten Strukturen sowie medial bekannten und von der Basis abgeschnittenen Führungsfiguren einhergehen und aktuell die Funktionsweise von Gewerkschaftsverbänden prägen, hat sich der Gewerkschaftsverband *Solidaires* für eine Struktur ausgesprochen, die jeder Gewerkschaft unabhängig von ihrer Größe eine Stimme einräumt. Sich Zeit nehmen, um zu debattieren und zu überzeugen – anstatt aufzuzwingen; das zu suchen, was uns vereint – nicht was uns teilt: Das ist ein anderer Weg zur Schaffung gewerkschaftlicher Handlungsfähigkeit. In die-

sem Sinne hat *Solidaires* den Anspruch, Teil der Antwort auf die Krise des Gewerkschaftswesens zu sein.

---

### **Eine kämpferische ArbeiterInnenbewegung**

---

**SUD Rail** hat sich entschieden, eine kämpferische Gewerkschaft zu sein, sich nicht zum Partner der Unternehmen zu machen und die Idee der Zwangsläufigkeit abzulehnen. Wir kämpfen nicht bis zum bitteren Ende, nicht indem wir zu allem Nein sagen, sondern eher mit Hilfe von analytischer Arbeit, Debatte und Mobilisierung. Diese Methode lässt sich an den Kämpfen zeigen, in denen **SUD Rail** sich engagiert hat, ob es nun um die alltägliche Verteidigung der KollegInnen in den Teams oder auf den Baustellen geht, die von ihren Vorgesetzten abgestraft oder schlecht behandelt werden, oder im breiteren Sinne während der landesweiten Tarifverhandlungen über Löhne, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen.

**SUD Rail** ist an den wichtigen Konflikten bei der SNCF stets beteiligt: für eine tatsächliche Arbeitszeitverkürzung und gegen die von der SNCF-Direktion, der CGT und der CFDT unterzeichnete „Flexibilitätsvereinbarung“; gegen die Gründung der RFF, die mittels der Trennung von Infrastruktur und Ausbeutung des Bahnnetzes auf die Zerschlagung der SNCF abzielt; gegen die „Verwaltung nach Aktivitätsbereichen“ – eine Vorstufe der Privatisierung.

**SUD Rail** kämpft auch Seite an Seite mit Betriebsräten und Beschäftigten von SNCF-Tochterfirmen sowie Reinigungs- und Lagerfirmen. Unsere besondere Aufmerksamkeit gilt dem Kampf für Gleichberechtigung (so gilt bei der SNCF für Staatsangehörige von Ländern außerhalb der EU das Eisenbahner-Sozialstatut nicht) und gegen prekäre Beschäftigung.

Wir haben junge Beschäftigte organisiert, die sich gegen das Regierungsprogramm „Emplois Jeunes“ gewehrt und für ordentliche Arbeitsverträge mit der SNCF gekämpft haben. Damit haben wir immerhin erreicht, dass die Situation der jungen Beschäftigten bei der SNCF trotz einer relativ ungünstigen, von mehreren Gewerkschaften unterzeichneten Vereinbarung weniger dramatisch ist als in einer Reihe anderer Sektoren, wo die jungen Beschäftigten nach drei, vier, fünf Jahren Ausbeutung kurz vor der Entlassung stehen. Darüber hinaus hat **SUD Rail** die Schaffung einer Koordination für Gruppen von jungen Beschäftigten unterstützt.

In den Bereichen Reinigung und Lager ist **SUD Rail** sehr gefragt. Das verdanken wir den ‚traditionellen‘ Gewerkschaften (CGT, CFDT, FO), die sich in überwältigender Mehrheit vollständig haben korrumpieren lassen – und das von Arbeitgebern, die sich indiskutabler Praktiken bedienen. Gemeinsam mit einigen anderen Kräften (CNT, eine Minderheit bei der CGT) unterstützen wir hier die Beschäftigten in den oft harten Kämpfen. Das krassste Beispiel war in jüngster Zeit der Konflikt, den die Reinigungsfrauen von ARCADE seit März 2002 mit dem Multi ACCOR austragen.

---

### **Eine unabhängige ArbeiterInnenbewegung mit Respekt für Vielfalt**

---

In **SUD Rail** sind Menschen unterschiedlicher Bedingungen, Herkunft und Überzeugung versammelt. Gemeinsam wollen sie die Durchsetzung ihrer Forderungen und den Aufbau einer solidarischen, vereinten und demokratischen ArbeiterInnenbewegung erreichen (Solidaire Unitaire Démocratique).

**Solidarisch**, weil wir auf den Baustellen und in den Büros gemeinsam Manövern widerstehen

und unsere Forderungen durchsetzen können. Gemeinsam mit den anderen öffentlichen Sektoren und den betroffenen Menschen werden wir Beschäftigung und öffentlichen Dienst verteidigen.

**Vereint**, weil unterschiedliche Weltanschauung und Parteizugehörigkeit uns nicht spalten dürfen, wo es der Aktion bedarf, um der katastrophalen Situation ein Ende zu bereiten, die von sozialer Krise und Angriffen auf die EisenbahnerInnen geprägt ist. Es können gar nicht zu viele Kräfte sein: Wir müssen nur (wieder) lernen, zusammen zu arbeiten.

**Demokratisch**, weil jede/jeder seine Meinung äußern und an Entscheidungen beteiligt sein können muss, wenn wir eine stabile Bewegung wollen. Anstatt Schaukämpfe von Platzhirschen zu bieten, muss die ArbeiterInnenbewegung zur demokratischen Debatte auf allen Ebenen zurückfinden, ausgehend von der Basis.

**SUD Rail** steht im Dienste keiner politischen Partei, keiner Kirche und fühlt sich nicht der Politik der Mitverwaltung mit der SNCF-Direktion verpflichtet.

Sich gewerkschaftlich organisieren heißt seine Freiheit verteidigen, sich selbst die Mittel zum Handeln verschaffen. Dass man gemeinsam stärker ist, ist offensichtlich. Mit vereinten und solidarischen Kämpfen können wir Erreichtes (u.a. Rente, gesetzlicher Schutz) wahren und im Bezug auf Fragen von Lohn und Personalbestand mehr erreichen. Gewerkschaftliche Organisierung heißt auch, dass man nicht allein ist, wenn es Ärger gibt; dass man sich über die Situation informieren kann, über seine Rechte; dass man nachdenken, mit anderen debattieren und handeln kann; kurz: dass man nicht einfach ein Rädchen ist im Getriebe des Unternehmens und der Gesellschaft. Gewerkschaftlich organisiert und solidarisch sein heißt nicht linientreu sein, sondern BürgerIn im vollständigen Sinne.

---

## **SUD Rail: eine andere ArbeiterInnenbewegung**

---

Selbstverständlich braucht jede Gewerkschaft eine Struktur und Regeln, um zu funktionieren. Die Strukturen müssen allerdings im Dienste der Lohnabhängigen stehen – nicht umgekehrt.

- Bei **SUD Rail** bilden die in den jeweiligen Betrieben organisierten Mitglieder die Basis von Reflexions- und Entscheidungsprozessen. Die Kongresse legen Orientierungen fest, die von den Strukturen umgesetzt werden sollen.
- Wir wollen eine Gewerkschaft, die jedem Mitglied und jeder Betriebsgewerkschaft im Hinblick auf anstehende Entscheidungen großes Gewicht beimisst.
- Bei uns gilt das Prinzip der individuellen Konsultation; es bedingt jegliche Unterzeichnung flächendeckender Tarifverträge.
- Jede/jeder Delegierte oder RepräsentantIn muss nach jedem Treffen mit der SNCF-Direktion von ihrem/seinem Mandat Rechenschaft ablegen.
- Bei den landesweiten Treffen all unserer Gewerkschaften, die alle zwei Monate stattfinden, kommt ein Verfahren der „doppelten Abstimmung“ zur Anwendung: nach Mandaten (Mitgliederzahl) einerseits und nach Gewerkschaften (eine Stimme pro Gewerkschaft) andererseits. Damit eine Entscheidung abgesegnet wird, muss sie pro Abstimmung mindestens 66 Prozent der Stimmen erhalten. Statt aufgenötigten wollen wir also solche Entscheidungen, die tatsächlich geteilten Orientierungen entsprechen.

Anstelle der von der Direktion (und zu vielen Gewerkschaften!) bevorzugten separaten Treffen plädieren wir für Treffen mit allen Gewerkschaften, wo jede/jeder zu allen sprechen kann. Das ist die einzige Möglichkeit, Manöver der Apparate zu verhindern.





**SUD Rail** engagiert sich für finanzielle Transparenz bei der Verwendung von Mitgliedsbeiträgen und Unternehmenszuschüssen.

### **Soziale Errungenschaften und öffentlichen Dienst verteidigen!**

Die zahlreichen Bahnunglücke in England, die ökonomischen und sozialen Katastrophen in der Telekommunikation, die Zerstörung des Gesundheitssystems und der sozialen Sicherung in Großbritannien, die Wasserwirtschaft in Frankreich und die Stromausfälle in Kalifornien haben die Gefahren der Privatisierung noch deutlicher zu Tage treten lassen.

### **Schleichende und verdeckte Privatisierung**

Der Angriff auf die öffentlichen Dienste – also auf die Dienste, die man zum Leben braucht (Wasser, Bildung, Sicherheit, Gesundheit, Energie, Telekommunikation, öffentliche Verwaltung, Transport) – geht weit über die bloße Öffnung für das private Kapital hinaus. Ganze

Sektoren im öffentlichen Dienst sind bereits vollständig privatisiert (Wasser, Reiseverkehr auf der Straße, Privatkliniken, Privatschulen). Andere sind privatisiert, ohne dass jedoch das Kapital des Mutterunternehmens bisher angetastet wurde. Letzteres ist bei der SNCF der Fall: immer mehr Ausgründungen, immer mehr Fremdvergabe und Regionalisierung. Die von der linken Regierung für einige Sektoren, so auch für den Schienenverkehr initiierte „Regionalisierung“ wird von der Rechten inzwischen ins Extrem getrieben – bis hin zur Aufgabe des Anspruchs, eine flächendeckende Versorgung für alle zur Verfügung zu stellen.

### **Rückzug des Staates, öffentlicher Dienst auf der Kippe, Jobvernichtung**

Ganz im Sinne der Europäischen Kommission haben die Regierungen Schritt für Schritt den Staat von seiner Verantwortung für öffentlichen Dienst und Allgemeinheit entbunden. Forderungen der Politiker nach Kostenreduzierung, Stel-

lenstreichung im öffentlichen Dienst und Steuer- senkung gehen in dieselbe Richtung. Diese Poli- tik wirkt sich massiv auf den Dienst an der Be- völkerung und die Gestaltung des Landes aus.

Als GewerkschafterInnen gehen wir nicht davon aus, dass alles über den Staat laufen muss. An- dere, eher föderalistische Formen der gesell- schaftlichen Organisation sind möglich. Aber wenn die Kapitalisten heute „weniger Staat“ fordern, heißt das im Klartext: „mehr Gesetz des Dschungels“. Dazu müssen Alternativen entwickelt werden, und zwar durch Kämpfe...

### **Die Zukunft, die sie für uns vorgesehen ha- ben, ist kein unvermeidliches Schicksal.**

In Europa fordert die öffentliche Meinung im- mer stärker eine Rückkehr zu qualitativ hoch- wertigen Diensten, die einer größtmöglichen Zahl von Menschen zur Verfügung stehen. Frankreich, wo Kinder ab zwei Jahren in die Schule gehen können, wo immer noch eines der weltweit besten Gesundheitssysteme und ein qualitativ hochwertiges Transportsystem im öf- fentlichen Besitz existieren, wird dabei häufig als Vorbild genannt. Die Weigerung, sich denen zu unterwerfen, die uns zur Ware machen wol- len, wird inzwischen auf breiter Front laut. In Frankreich haben Gewerkschaften unterschied- licher Sektoren (u.a. Energie, Bildung, Eisen- bahn) im Laufe des letzten Drittels des Jahres 2002 für mehrere landesweite und – auf Drän- gen alternativer Gewerkschaften und basis- orientierter Gewerkschaftsverbände – berufs- übergreifender Demonstrationen mobilisiert.

### **G 10 Solidaires: Bewegungen bündeln**

Wenn wir unsere Kämpfe einzeln ausfechten, laufen wir Gefahr, uns von der Salamtaktik der Regierung überrumpeln zu lassen. Stattdessen müssen wir weiter auf eine große soziale und ideelle Bewegung zur Verteidigung unserer kol- lektiven Rechte und der Beschäftigung setzen. Wir können die Regierung dazu bringen, die Plä- ne zur Privatisierung von Électricité de France (EDF) und von Air France, zur Stellenstreichung

im öffentlichen Dienst und zur Zerschlagung des öffentlichen Dienstes bei Post und SNCF wieder in der Schublade verschwinden zu lassen. Man kann es gar nicht oft genug wiederholen: „Einem Europa des freien Marktes und einer Regierung, die die Unterwerfung unter Aktionäre und Spe- kulanten predigt und uns unserer sozialen Rech- te beraubt, muss Einhalt geboten werden.“

---

## **Eine internationale ArbeiterInnenbewegung**

---

Internationale Aktivitäten sind integraler Be- standteil unserer Gewerkschaftsauffassung. Wie können wir eine gerechtere Gesellschaft schaf- fen, wenn wir uns in Staatsgrenzen einmauern? In unserem Sektor, aber auch berufsübergrei- fend tritt neben unser Handeln als Organisation das Handeln im Rahmen von Netzwerken ge- werkschaftlicher Kräfte, die gegen Ausgren- zung und für Menschenrechte kämpfen.

**Für einen öffentlichen Dienst auf der Schiene SUD Rail** widersetzt sich den europäischen Di- rektiven, die auf eine immer weiter gehende „Liberalisierung“ der Eisenbahn abzielen. Das englische Beispiel spricht Bände: Dort sind die Konsequenzen im Hinblick auf die Sicherheit dramatisch, auf das Serviceangebot und die Kosten für die Allgemeinheit beklagenswert. Es geht hier um eine politische Entscheidung: die öffentlichen Dienste zu zerschlagen, die Errun- genschaften der ArbeiterInnen in diesen Sekto- ren zu zerstören und den Appetit der Kapitalis- ten zu befriedigen. Die entsprechenden EU- Vorgaben werden von den jeweiligen Regierun- gen brav befolgt – wenn entsprechende Ziele nicht sowieso schon vorher verfolgt wurden, während man nun heuchlerisch alles auf die „Vorgaben aus Brüssel“ schiebt.

Wir haben mehrfach gefordert, in die Arbeit der Verbände Internationale (ITF) und Europäische Transportgewerkschaft (ETF) einbezogen zu

werden. Dies wurde allerdings aufgrund des Vetos französischer Gewerkschaften, die dort bereits Mitglieder sind (CGT, CFDT, FO), abgelehnt.

Wir haben mit Eisenbahngewerkschaften mehrerer europäischer Länder konkrete Arbeitszusammenhänge aufgebaut. Enge Verbindungen existieren mit der spanischen CGT, den italienischen ORSA-ferrovie und CUB sowie inzwischen mit der britischen RMT, aber es gibt auch Kontakte zu einigen anderen Ländern (Baskenland, Belgien, Russland, Deutschland, Schweiz, Luxemburg).

- Regelmäßig finden Treffen statt, bei denen wir uns mit unseren jeweiligen Realitäten (hinsichtlich der Regelungen der Arbeit in den unterschiedlichen Bahnnetzen) und Forderungen auseinandersetzen und Informationen austauschen.
- **SUD Rail** nimmt an Demonstrationen teil, die in den anderen Ländern organisiert werden. Umgekehrt standen uns bereits Delegationen der genannten Organisationen bei Demonstrationen in Frankreich zur Seite.
- Zusammen werden wir bei den Mitgliedern des Europäischen Parlaments intervenieren; außerdem haben wir gemeinsame Flugblätter der unterschiedlichen Gewerkschaften erstellt und verteilt.
- Im Moment arbeiten wir an der Organisation eines internationalen Streiks für Mitte März, zum „offiziellen“ Zeitpunkt der Liberalisierung des Schienenfrachtverkehrs.

Auf der internationalen Ebene sind bloße beschwörende Streikaufrufe noch mehr zum Scheitern verurteilt als national. Wenn wir wollen, dass etwas passiert, müssen wir es selbst in die Hand nehmen!

### **Der Ausplünderung eines Großteils der Welt ein Ende machen: Bei der Eisenbahn...**

Als Gewerkschaften der EisenbahnerInnen intervenieren wir vor allem in unserem Sektor.

Auch das ist ein Weg im Kampf für eine solidarische Welt. **SUD Rail** arbeitet mit EisenbahnerInnen-Gewerkschaften in Afrika, Asien und Südamerika. Indem wir die KollegInnen beim Kampf gegen Privatisierung und Inbesitznahme durch WTO und Multis unterstützen, kämpfen wir gegen den Neokolonialismus, der die Länder der Dritten Welt heimsucht – immer nur auf der Suche nach größeren Profiten für einige wenige. Delegierte von **SUD Rail** sind nach Japan, Senegal, Mexiko und Russland gereist, um Bündnisse mit dortigen GewerkschafterInnen aufzubauen, gewerkschaftliche Bildungsarbeit und Netzwerke für den Informationsaustausch zu organisieren.

### **...und überall!**

Weil die Eisenbahn aber nicht allein auf dem Spiel steht, handeln wir gemeinsam mit etlichen verbündeten Bewegungen, unter anderen: Euromärsche; Transnationals Information Exchange (TIE); World March of Women; Maghreb des Droits de l'Homme; Solidaires du Peuple Palestinien; Collectif „ya basta!“ Solidarité Chiapas; Convoi syndical pour la Tchétchénie; Fédération des Associations de Solidarité avec les Travailleurs Immigrés (FASTI); Groupe d'Information et de Soutien des Immigrés (GISTI); Cimade (Unterstützung für Flüchtlinge in Frankreich); ATTAC; Centre d'Études et d'Initiatives de Solidarité Internationale (CEDETIM); Association Internationale de Techniciens, Experts et Chercheurs (AITEC); Amnesty International; Agir ici pour un Monde Solidaire; Survie; Globale Aktion gegen 'Frei'handel.

An den internationalen „Märschen gegen Erwerbslosigkeit, ungeschützte Beschäftigungsverhältnisse und Ausgrenzung“ ist **SUD Rail** seit deren Anfängen 1997 beteiligt. Wir sind aber auch bei all denjenigen internationalen Demonstrationen dabei, mit denen zum Ausdruck gebracht werden soll, „dass eine andere Welt möglich ist“: Millau, Prag, Nizza, Göteborg, Genua, Brüssel, Barcelona, Sevilla, Florenz...

## **Ein internationales Gewerkschaftsnetzwerk aufbauen**

Im Rahmen des Gewerkschaftsverbandes *G 10 Solidaires* arbeiten wir am Aufbau eines Netzwerkes mit, das – so hoffen wir – diejenigen Teile der ArbeiterInnenbewegung vereinen wird, die den Kapitalismus ablehnen und entschlossen sind, eine Alternative zu schaffen.

Für **SUD Rail** sind solche Netze dazu da, über die Gesellschaft nachzudenken, die wir aufbauen wollen; Pläne und Entscheidungen der Regierenden zu analysieren; vor allem aber zur Weiterentwicklung von Kampfformen beizutragen. Wir alle können uns „die beste aller möglichen Gesellschaften“ vorstellen – aber ohne soziale Kämpfe, die uns zu ihrer Durchsetzung verhelfen, bleibt sie im Reich der Träume.

*Christian Mahieux, Sekretär von SUD Rail*

*Übersetzung: Anne Scheidhauer*

Zuerst erschienen in: *express. Zeitung für sozialistische Betriebs- und Gewerkschaftsarbeit*, Nr. 5/2003

---

## **Besuch bei den SUD-Gewerkschaften in Frankreich**

---

Schon zur internationalen TIE-Konferenz 1997 in Frankfurt waren SUD-Vertreter eingeladen, um über ihre Arbeit als Beispiel für eine erfolgreiche organisatorische Neugründung zu berichten. Dass die SUD-Gewerkschaften mehr sein könnten als eine bloß kämpferische Variante des traditionellen Gewerkschaftswesens, kam damals niemandem in den Sinn, auch mir nicht. Meine Erwartungen waren denn auch nicht besonders hoch gesteckt, geprägt eigentlich nur durch den programmatischen Namen: *Solidaire(s)*, *Unitaire(s)*, *Démocratique(s)* – solidarisch, einheitlich, demokratisch; das Logo ist übrigens bewusst dem Schriftzug der *Solidarnosc* nachempfunden. Ich erwartete al-

so einen betont basisorientierten, egalitären, antibürokratischen, ansonsten aber hergebrachten Gewerkschaftstyp.

Zu (nicht nur) meiner großen Überraschung jedoch präsentierten sich die SUD-Gewerkschaften bei unseren mehrmaligen Besuchen und den intensiven Gesprächen als Interessenverbände von Lohnabhängigen, die sich nicht auf ihre Rolle als Lohnabhängige reduzieren (lassen), sondern als gesellschaftliche Produzenten begreifen: als Produzenten, die sich dem gesellschaftlichen Nutzen ihrer Arbeit, den Bedürfnissen ihrer Konsumenten oder Nutzer verpflichtet fühlen. Nicht im Sinne einer „Kundenorientierung“, die nur an zahlungsfähigen Käufern interessiert ist, sondern im Sinne des Nutzens für eine größtmögliche Zahl von Menschen, gerade auch der ärmsten und bedürftigsten, im Interesse ihrer individuellen Entwicklung und sozialen Gleichachtung.

**SUD Education** versteht sich denn auch nicht als Lehrgewerkschaft, sondern als Organisation von Bildungsarbeitern, vom Hausmeister bis zum Professor, von der Vorschule bis zur Universität. Sie verteidigt das einheitliche, weltliche und kostenlose Schulsystem gegen die drohende Unterwerfung unter wirtschaftliche Interessen und Konkurrenzzwänge („Nein zur neoliberalen Schule“, „Bildung ist keine Ware“) und vertritt ein emanzipatorisches Bildungskonzept, auch gegen die Tradition eines rigiden, zentralistischen Jakobinismus.

**SUD Rail** tritt für den Ausbau eines gemischten öffentlichen Verkehrssystems ein und strebt eine gewerkschaftliche Föderation des gesamten Transportsektors an, von Taxi- und Lkw-Fahrern über Bus- und Bahnpersonal bis zu den Piloten. Sie kämpft gegen die Aufspaltung der Bahn und die Privatisierung ihrer profitablen Teilbereiche. Sie propagiert die Zusammenarbeit mit Konsumentenassoziationen und hat Ansätze gemeinsamer Organisation von Produzenten und Nutzern entwickelt.

**SUD Chimie** attackiert unter Losungen wie „Gesundheit ist keine Ware“ oder „Nützlich produzieren im Dienste der Menschen“ die Profitlogik der Pharmakonzerne. Sie führt Kampagnen gegen Stilllegungspläne in der Pharmaindustrie und für Entwicklung und Produktion von Medikamenten vor allem für den Bedarf in den armen Ländern (HIV u.ä.).

Exemplarisch ist die Geschichte von **SUD PTT**, Vorbild und Mentorin aller weiteren SUD-Gewerkschaften. Kaum gegründet, sah sie sich mit einer Postreform konfrontiert, die die Umwandlung der staatlichen Gesellschaft, einer wenig nutzerfreundlichen Behörde mit Monopolpreisen, in zwei rein kommerzielle Dienstleistungsunternehmen – La Poste und France Télécom – zum Inhalt hatte und die spätere Privatisierung vorbereiten sollte. Während die CFDT die Reform als fällige Modernisierung begrüßte, gefiel sich die CGT in einer rein defensiven Strategie der Verweigerung und Besitzstandswahrung. Diese beiden Positionen markieren die Grenzen, innerhalb derer sich herkömmliche Gewerkschaftspolitik bewegt, als Auseinandersetzung zwischen „Modernisierern“ und „Traditionalisten“. Für SUD PTT bedrohten beide Positionen die Zukunft des öffentlichen Dienstes: die der CFDT, weil sie unter dem Vorwand der Modernisierung und Kundenorientierung seine Verwandlung in ein Anlagefeld des privaten Kapitals betreibt; die der CGT, weil sie ein bürokratisches Staatsmonopol mit all seinen Missständen verteidigt.

SUD PTT hingegen argumentierte: Die öffentlichen Dienste, wie Post und Telekommunikation, aber auch Bildungs- und Gesundheitswesen, öffentliche Verkehrsmittel, Energieversorgung u.a.m., sind zivilisatorische Errungenschaften, die allen Gesellschaftsmitgliedern zur Verfügung stehen müssen. Diese Aufgabe verbietet es, sie den Rentabilitätsgesetzen des Marktes zu unterwerfen, die Dienstleistung zur profitablen Ware zu machen und ihre Nutzer auf die zahlungskräftig(st)en Kunden zu redu-

zieren. Sie verbietet es aber auch, die öffentlichen Dienste so zu verteidigen, wie sie sind. Um sie zu verteidigen, muss man sie erneuern und beleben – nicht durch ihre Kommerzialisierung und Privatisierung, sondern durch das Bündnis von Beschäftigten und Nutzern. Auf dieser Linie führte die SUD PTT die inhaltliche Auseinandersetzung mit allen Argumenten der Reformbefürworter, organisierte Diskussionen zwischen Beschäftigten und Nutzern, mobilisierte in verschiedenen Streikbewegungen. Sie war damit – wie auch mit ihrer absoluten Verpflichtung auf basisdemokratische Entscheidungen (z.B. in täglichen Streikvollversammlungen) und mit ihrer unermüdlichen Informationsarbeit – so erfolgreich, dass sie innerhalb von zehn Jahren bei der Post zur zweitstärksten Gewerkschaft nach der CGT aufstieg und bei der Telekom mit dieser sogar gleichzog.

Die Orientierung der SUD-Gewerkschaften auf den gesellschaftlichen Bedarf und den Nutzen ihrer Arbeit ist ebenso schlicht und einleuchtend wie ungewöhnlich. Im traditionellen Selbstverständnis sind Gewerkschaften ausschließlich Interessenverbände von Lohnabhängigen, die mit den (privaten oder staatlichen) Unternehmen um Preis und Nutzungsbedingungen der Arbeitskraft ringen (Schutzfunktion). Die jeweilige gesellschaftliche Rolle der Lohnarbeit liegt (abgesehen von der allgemeinen Bestimmung, werteschaffende Tätigkeit zu sein) außerhalb dieses Horizonts. Die Beziehung zu den Nutzern, seien sie Verbraucher oder selbst Produzenten, gilt allein als Sache der Unternehmen, gegebenenfalls noch staatlicher Auflagen und Aufsicht, soweit Interessen der Allgemeinheit berührt sind. Die konkrete Arbeit interessiert nur als Gegenstand der Betriebsorganisation und der Lohndifferenzierung; ansonsten liefert sie die Abgrenzungskriterien der Gewerkschaften untereinander. Der traditionelle Syndikalismus betrachtet das Kapitalverhältnis als seine Existenzbedingung und die Gesellschaft als etwas ihm Äußerliches, als abstrakt-übergeordneten Zusammenhang, „in

dem“ man halt lebt. Er stellt Ansprüche an die Gesellschaft, repräsentiert durch den Staat, aber er denkt nicht daran, im Namen der Gesellschaft Ansprüche an die eigene Arbeit zu stellen.

Der Typ Syndikalismus, den die SUD-Gewerkschaften repräsentieren, betrachtet umgekehrt die Gesellschaft als praktischen Zusammen-

hang der Menschen, in dem die Lohnabhängigen nicht nur Objekte, sondern zugleich tätige Subjekte, gesellschaftliche Produzenten sind und in dieser Eigenschaft das Kapitalverhältnis und die es schützende Politik als Hindernis, als „Ballast“ (Gramsci) erleben.

*Werner Imhof*

## VI

# Aktuelle Aktionsformen

Die SUD-Gewerkschaften haben aufgerufen, beim französischen Referendum über die geplante europäische Verfassung, die auch die Privatisierung des gesamten Eisenbahnnetzes beinhaltet, mit Nein zu stimmen. Die Leitung der Staatsbahn kritisierte diese politische Stellungnahme von SUD Rail. Aber gerade der Zusammenhang zwischen geplanter Privatisierung und Verfassung war die Grundlage für das Nein. Nicht von ungefähr drückten viele Nein-Sager in Zeitung, Radio und Fernsehen immer wieder aus, was sie eigentlich wollen – eben kein Europa der gegenseitigen Konkurrenz, der Billigflieger auf unterster Ebene, der Privatisierung der gesamten öffentlichen Dienste, sondern vielmehr solidarische Beziehungen, eine Weiterentwicklung der Zivilisation des Öffentlichen (Bourdieu), eine kooperative Gesellschaftlichkeit, wie sie sich gerade im „Tous Ensemble“ immer wieder zeigt. Es kommt nicht von ungefähr, dass der Schafzüchter José Bové aus dem Larzac am sichtbarsten diese andere Gesellschaftlichkeit verkörpert, nämlich das Gut-leben-wollen, das gemeinsame Essen, das respektvolle Verhält-

nis zur Natur, das Zusammen-Denken von Produzieren und Konsumieren, also die Aufhebung der Trennung und den neuen Typ des „Prosumenten“, der auch im Alltag gesellschaftlich denkt und handelt.

---

### **Aktionen der Eisenbahner gegen Privatisierung**

---

An einer solchen sozialen Dynamik, wie sie in der Vorbereitung des Referendums aufschien, setzt SUD Rail ihren anhaltenden Kampf gegen die schrankenlose Privatisierung des Schienennetzes an.

Der erste private Güterzug fährt zwischen Deutschland und Frankreich seit Anfang Juni 2005. Die Eisenbahner waren vor Ort, um diesen Zug zu behindern. Die Polizei musste die Fahrt freikämpfen. Und darum geht es: den Erfolg, der mit dem französischen Nein zur EU-Verfassung erzielt wurde, auch praktisch zu machen – auf der Straße bzw. Schiene. Es geht um

## **Privater Güterzug in Frankreich von Demonstranten gestoppt**

Der erste private Güterzug auf dem französischen Schienennetz der Connex-Tochter CFTA Cargo ist am Montag kurz nach seiner Abfahrt von Demonstranten gestoppt worden. Bei den Demonstranten handelte es sich um rund 200 Bedienstete der Staatsbahn SNCF. Diese blockierten nach dem Bericht der Nachrichtenagentur AFP kurz hinter dem Bahnhof von Dugny bei Verdun die Gleise, so dass der Güterzug nicht weiterfahren konnte.

Die Gesellschaft CFTA Cargo, eine Connex-Tochter, erhielt den Auftrag, den lothringischen Kalk an die Dillinger Hütte im Saarland zu liefern. Insgesamt geht es um den Transport von 200.000 Tonnen Kalk bis 2010. Es ist das erste Mal seit der Gründung der SNCF, dass ein Privatunternehmen zu dem Staatsbetrieb in Konkurrenz tritt. Eisenbahngewerkschaften hatten dagegen Proteste angekündigt. Die Gewerkschaften werfen Connex Lohndumping und eine unzureichende Ausbildung der Lokführer vor.  
Meldung vom 15.06.2005

*Quelle: <http://www.eisenbahn-webkatalog.de/news/index1041.html>*

die Richtung, in die der Zug fährt, also um die Richtung der aktuellen gesellschaftlichen Transformation:

- zu immer mehr „Rentabilität“, „Effizienz“: Profit für einige wenige, während die sozialen und ökologischen Kosten der Gemeinschaft aufgebürdet werden
- oder zu öffentlichen Diensten und Daseinsvorsorge für alle, zu einer kollektiven, solidarischen Gesellschaftlichkeit, zum „Tous Ensemble“ eben.

Dieser Kampf um die grundsätzliche Richtung des Zuges ist aus unterschiedlichen Gründen in Frankreich, Italien und Spanien heute wohl am weitesten, in England und Deutschland hingegen erst schwach entwickelt – um so mehr brauchen wir Netzwerke, wechselseitigen Austausch, Information und Kooperation, um uns kennen zu lernen, von einander zu lernen und europaweit handlungsfähig zu werden.

---

### **Internationale Solidarität und Vernetzung gegen Eisenbahnprivatisierung**

---

Ein praktisches Beispiel für gelebte Solidarität ist die Unterstützung von TIE, SUD Rail, der spanischen SFF-CGT und Attac Frankreich für den Kampf der Eisenbahner und BürgerInnen in Senegal und Mali gegen die Privatisierung der staatlichen Eisenbahnen in Westafrika.

Viele französische Eisenbahner kamen vor Jahren als MigrantInnen aus Westafrika, den ehemaligen französischen Kolonien, nach Frankreich. Diese erste und zweite Generation von Frauen und Männern spielen heute eine sehr wichtige Rolle in den sozialen Bewegungen und auch in der alternativen Gewerkschaftsbewegung. Mit den betreffenden Ländern besteht daher heute ein organischer Zusammenhang. Die Solidarität hat eine tiefe menschliche und soziokulturelle Grundlage.



Staatliche Eisenbahnen sind in den Staaten Westafrikas Lebensadern für das Land, Kommunikationsröhren und Verbindungswege für Gesellschaften, die nicht auf Auto-Mobilität fußen. Entlang der Schienenwege lebt eine bäuerliche lokale Ökonomie, die sich tagtäglich durch die Nähe zu der vorbeikommenden Bahn reproduziert. Vor allem Frauen produzieren dort das, was dann auch tagtäglich von den Reisenden gekauft wird, oder sie bringen ihre Produkte mit der Bahn auf den nächsten größeren Markt.

Die Staatsbahn in Mali und Senegal wurde im Oktober 2003 an ein kanadisch-französisches Konsortium, die Transrail S.A., verkauft. Ausgehend von der Logik, dass es rentabler ist, nur noch zwei Haltepunkte auf der ganzen Wegstrecke von Bamako nach Dakar zu haben, sollten alle kleinen Bahnhöfe auf der Strecke geschlossen werden. Vernünftig für eine betriebswirtschaftliche Logik, die sich an maximaler „Rentabilität“ und „Effizienz“ orientiert

und die ökologischen und sozialen Kosten gar nicht erst in ihr Kalkül mit einbezieht – aber verheerend für das gesellschaftliche Leben, das Gemeinwesen der Menschen.

Aber die Frauen in den an der Bahnstrecke von Dakar im Senegal nach Bamako in Mali liegenden Gemeinschaften bilden den Keim eines neuen Widerstandes. Sie stehen auf. Sie fangen an, Protest zu organisieren und ihre Lebensweise zu verteidigen. Bündnispartner finden sie unter den Eisenbahnern, nicht bei den Gewerkschaftsbürokraten und staatlichen Behörden, die sich schon ihren Platz und ihre Stellung innerhalb des Privatisierungsprozesses gesichert haben.

Eine soziale Dynamik entsteht, die Menschen über regionale und Ländergrenzen hinweg zusammenbringt, die alle eine Eisenbahn wollen, die dem Gemeinwohl und den lokalen Bedürfnissen dient.



### ***Dringender Solidaritätsaufruf von Attac Frankreich und CGT cheminots und SUD Rail für den malischen Bahngewerkschafter Tiécoura Traoré***

*Als Präsident des bürgerlichen Kollektivs für die integrierte Entwicklung und die Wiederherstellung der malischen Bahn (COCIDIRAIL) sollte Tiécoura Traoré am FSE teilnehmen. Er konnte aber nicht rechtzeitig sein Visum nach London wegen Mangel an geeigneter Unterstützung und Drängen bei den britannischen Konsulatsbehörden in Mali bekommen. Er wurde von seinem Betrieb, der kanadisch-französischen Gesellschaft Transrail entlassen, weil er sich gegen die Privatisierung der malischen Bahn eingesetzt hat. Er braucht sehr dringend eine möglichst weite Unterstützung. Seine Arbeitgeber werfen ihm seinen „Ehrlichkeitsmangel“ und seine „überlegte Absicht“, der Gesellschaft Transrail zu schaden, vor und haben ihn um Lohn, Prämie oder Entschädigungsgeld gebracht. Seine Kameraden bangen auch um sein Leben.... Siehe den Aufruf mit weiteren Informationen und Protestadressen*

### **Dringend von Attac Frankreich und CGT cheminots und SUD Rail**

Tiécoura Traoré sollte am FSE teilnehmen. er konnte nicht rechtzeitig sein Visum nach London bekommen. Er wurde wegen seiner Handlungen gegen die Privatisierung der malischen Bahn entlassen und ist heute arbeitslos. Er braucht eine möglichst weite Unterstützung. sehr dringend!

Als Präsident des bürgerlichen Kollektivs für die integrierte Entwicklung und die Wiederherstellung der malischen Bahn (COCIDIRAIL) sollte Tiécoura Traoré am FSE teilnehmen. Er konnte aber nicht rechtzeitig sein Visum nach London wegen Mangel an geeigneter Unterstützung und Drängen bei den britannischen Konsulatsbehörden in Mali bekommen.

Er wurde von seinem Betrieb, der kanadisch-französischen Gesellschaft Transrail entlassen, weil er sich gegen die Privatisierung der malischen Bahn eingesetzt hat. er braucht die möglichst breite Unterstützung (Kollektive, Gewerkschaften, Vereine, ONG, Persönlichkeiten), um der von ihm erlittenen Repression zu widerstehen. Seine Arbeitgeber werfen ihm seinen „Ehrlichkeitsmangel“ und seine „überlegte Absicht“, der Gesellschaft Transrail zu schaden, vor und haben ihn um Lohn, Prämie oder Entschädigungsgeld gebracht. Seine Kameraden bangen auch um sein Leben. Als Ingenieur für Bahnbetrieb nimmt Tiécoura Traoré seit über einem Jahr an dem nationalen Kampf für die Rückgabe der Bahn, die in Oktober 2003 einem kanadisch-französischen Konzern verkauft worden ist an das malische Volk. Radiosendungen, Petition in Richtung der Abgeordneten, (schon über 30.000 Unterschriften), Protest durch das ganze Land, Debatten und Meetings, In-Frage-Stellen der Widerrechtlichkeit der Privatisierung eines öffentlichen Guts, nahm er auch an der Geburt einer neuen Gewerkschaft (die anderen sind verschwunden), Syrrail teil, an deren Spitze er gewählt wurde. Als Sohn eines Eisenbahners, Besitzer einer Doktorarbeit über das Verkehrsmanagement, ehemaliger stellver-

treten der Direktor der Schule für das afrikanische Stammpersonal der Bahn in Brazzaville ist Tiécoura Traoré durch ein großes Vertrauen der Eisenbahner und der malischen Bürger begünstigt, die gegen die Privatisierung und für eine den Bedürfnissen des malischen Volks entsprechende Bahn sind.

Seit der Privatisierung wird der Personenverkehr völlig vernachlässigt, der Warenverkehr wurde aber durch sechs vervielfältigt. Mehr als zwei Drittel der Bahnhöfe und Haltestellen (26 von 36) wurden in diesem Land geschlossen, wo die Bahn eines der Hauptverkehrsmittel darstellt (Viele Dörfer sind mit einem Wagen unzugänglich). Um die Bahn haben sich viele Dörfer, Obstgärten und wirtschaftliche Aktivitäten entwickelt, die heute ernst bedroht sind.

Am Samstag, dem 30. Oktober versammelten sich die Sozialbewegungen in Bamako, um eine Protestaktion gegen diesen unerträglichen Stoß gegen die in diesem Land erworbenen gesellschaftlichen und bürgerlichen Rechte zu beginnen und um die Wiedereinstellung Tiécoura Traorés zu erzwingen.

Wir rufen Sie an die möglichst breite und dringendste Unterstützung. Sie können:

- einen Protestbrief an die Transrail- Gesellschaft schreiben, in dem Sie mit Codicirail die sofortige bedingungslose Aufhebung dieser illegalen und ungerechten Entlassung und die volle Wiederherstellung Tiécoura Traorés in seine Rechte fordern.
- eine Protestnachricht an die malischen Botschaften in Europa und an das malische Präsidium schreiben.
- diese Kampagne in Ihre Umgebung, und besonders bei allen Bewegungen, die sich mit dem Kampf um die öffentlichen Dienste und gegen die gewerkschaftliche und bürgerliche Unterdrückung ablösen.
- eine finanzielle Unterstützung für die rechtlichen Verwendungen senden, denen codicirail wird gegenübergestellt werden, und um Tiécoura Traoré zu erlauben, durch einen Solidaritätsfonds begünstigt zu werden (wir senden Ihnen in den kommenden Tagen ein Kontonummer).
- Ihre (rechtlichen, gewerkschaftlichen oder anderen) Kompetenzen, um den Druck auf das Konzern Transrail zu verstärken..

*Quelle: <http://www.labournet.de/solidaritaet/traore.html>  
November 2004*

Sie formieren eine Bürgerallianz, einen Zusammenhang von Menschen, die keine Angst mehr haben, Krach zu schlagen, und die auch den Aufstand gegen die oftmals diktatorischen Regimes nicht mehr fürchten. Sprecher dieser Bürgerallianz, der COCIDIRAIL in Mali, wird Tiécoura Traoré, ein Vertreter der Eisenbahner in Mali, der auch eine neue Gewerkschaft der

Eisenbahner mitgegründet hat, die SytRAIL. Schnell wird er entlassen wegen mangelnder Loyalität zum Unternehmen – dieselbe Begründung also wie bei seinen Kollegen in Italien und Schweden, die die Sicherheitsmängel bei ihren Bahnen öffentlich gemacht haben (siehe Kapitel III).



Weltweit organisiert sich die Solidarität für den entlassenen Eisenbahner (siehe Kasten), und inzwischen laufen viele Aktionen im Lande. Eine soziale Transformation wird spürbar. Das Bahnunternehmen hat eingelenkt: Immerhin bleiben nun nicht nur zwei Bahnhöfe entlang der Strecke geöffnet, sondern zehn. Aber der gesellschaftliche Block, das westafrikanische „Tous Ensemble“, will weiter gehen in seinen Vorschlägen, wie eine öffentliche, soziale und nachhaltige Bahn aussehen könnte.

---

### **Publikationen zur internationalen Vernetzung**

---

SUD Rail sucht durch die Erstellung und Herausgabe einer internationalen Zeitschrift sowie mit einer stets auf aktuellem Stand gehaltenen Webseite den Zusammenhang herzustellen zu den anderen Ländern. Gleichzeitig geht es natürlich auf europäischer

Ebene um die Herausbildung eines handlungsfähigen europäischen Netzwerks der Eisenbahnergewerkschaften. Das gemeinsame Manifest (siehe Kapitel IV) wie auch verschiedene gemeinsame Stellungnahmen und europaweite Aktionen gegen die Richtlinien aus Brüssel zur Privatisierung der Bahngesellschaften gehören zu diesem Aufbauwerk. Kern dieser Kooperation bilden bisher vor allem Gewerkschaften und AktivistInnen aus den romanischsprachigen Ländern. Daher muss für uns nun zentrales Ziel sein, das Netzwerk auf weitere Länder auszudehnen und v.a. auch in Deutschland Verbündete dafür zu gewinnen. Die kritische Gewerkschaftergruppe „Bahn von unten“ in der Gewerkschaft Transnet hat inzwischen eine Verbindung zum europäischen Netzwerk aufgebaut und beteiligt sich an dessen vielfältigen Aktivitäten. TIE wird den Prozess der Ausweitung des europäischen Bahn-Netzwerkes weiter unterstützen, nicht zuletzt mit Publikationen wie dieser Broschüre, die dem Aus-



tausch von Erfahrungen und Informationen über die Sprachgrenzen hinweg dienen sollen. Geplant sind darüber hinaus u.a. weitere Veranstaltungen mit Aktiven aus verschiedenen Ländern Europas und Westafrikas, die sich über Zustände und Widerstände in ihren Ländern austauschen.

Zentral geht es dabei um Visionen und Praktiken einer sozialen Transformation, die gerade im Widerspruch steht zu der Transformation, die die europäischen Regierungen im Verbund

mit der Kommission für die Bahnen Europas wie auch für sämtliche sonstigen öffentlichen Dienste der Länder anvisieren, womit sie immer unverhohlener eine Politik der vollständigen Entsolidarisierung und der „Externalisierung“ sozialer und ökologischer Kosten verfolgen. Im Gegensatz dazu muss es uns gelingen, die Vorstellung eines „Tous Ensemble“ in unseren Gesellschaften zu verankern – und dazu bedarf es vieler AkteurInnen: kritischen Menschen in Gewerkschaften, Nutzergruppen, Umweltverbänden und sozialen Bewegungen.

# Glossar

- Bahn von unten** Netzwerk von EisenbahnerInnen in Deutschland, die in Opposition stehen zu dem Führungskurs der Transnet-Gewerkschaften
- CGT** *Confédération Générale du Travail*, Frankreichs größte Gewerkschaft
- CFDT** *Confédération Française Démocratique du Travail*, Frankreichs zweitgrößte Gewerkschaft, stärker im privaten Sektor verankert als im öffentlichen Bereich, heute sehr stark „partnerschaftlich“ ausgerichtet
- COCIDIRAIL** *Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien*, Organisation von Frauen und Männern der lokalen Subsistenzökonomien entlang der malischen Bahnlinie nach Bamako, die durch die Privatisierung der malischen Bahn praktisch ihrer Lebensgrundlagen beraubt worden sind; kämpft für eine Bahn als öffentlichen Dienst im Dienste der NutzerInnen
- LAB** *langile abertzaleen batzordeak*, Gewerkschaft in den baskischen Provinzen Spaniens, in enger Verbindung mit der baskischen Nationalbewegung und größte Gewerkschaft in den baskischen Regionen
- ORSA, CUB, SULT** *Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base, Confederazione Unitaria di Base, Sindacato Unitario Lavoratori Trasporti*, Basisgewerkschaften aus Italien, unterschiedlich stark in den einzelnen Regionen Italiens und in den verschiedenen Bereichen des öffentlichen Dienstes. Bei der Bahn und im Transportbereich aber sehr aktiv und handlungsbereit.
- RLS** *Rappresentanti Lavoratori per la Sicurezza*, für die Arbeitssicherheit bei der Bahn zuständige gewählte VertreterInnen der EisenbahnerInnen aus unterschiedlichen Gewerkschaften; seit dem schweren Unglück in Crevalcore im Januar 2005 sehr engagiert in der Streikbewegung für mehr Sicherheit bei der Bahn.
- RMT** *National Union of Rail, Maritime, and Transport Workers*, größte englische Transportarbeitergewerkschaft
- SAC** *Sveriges Arbetares Centralorganisation*, schwedische anarchosyndikalistische Gewerkschaft
- SEKO** *Facket för Service och Kommunikation*, schwedische Gewerkschaft für Beschäftigte in Dienstleistung und Kommunikation
- SFF-CGT** *Sindacato Federal Ferroviario-Confederación General del Trabajo*, spanische Eisenbahnergewerkschaft
- SNCF** *Société Nationale des Chemins de Fer*, die französische Staatsbahn
- SUD Rail** *Fédération des Syndicats de Travailleurs du Rail*, Gewerkschaft der Beschäftigten im Bereich der französischen Eisenbahn. Der Ursprung von SUD – Solidaire(s), Unitaire(s), Démocratique(s) – liegt in der Streikbewegung von 1995 und der Unzufriedenheit vieler GewerkschaftsaktivistInnen mit der CFDT, die diese Streikbewegung nicht unterstützte. Die erste Generation der SUDisten kommt aus der Tradition der 68er-Bewegung und der Strömung für einen selbstverwalteten Sozialismus. Die Kämpfe bei Lip 1973 und die alternative Bauernbewegung auf dem Larzac spielen bei der Konstitution dieser Strömung eine Rolle.
- SUD-Solidaires** Zusammenschluss französischer Gewerkschaften aus den verschiedensten gesellschaftlichen Bereichen, anfänglich hauptsächlich aus dem öffentlichen Dienst, Bildung, Bahn, Post/Telekom. Inzwischen aber auch in privaten Sektoren aktiv wie Chemie, Auto und Ener-

giewirtschaft. Enge Zusammenarbeit mit der alternativen Bauerngewerkschaft *Confédération Paysanne*. Alle diese Gewerkschaften stehen für einen alternativen Syndikalismus, der basisorientiert ist und sich für die soziale Transformation der Gesellschaft einsetzt. Daher auch die Bezeichnung „Gewerkschaften der sozialen Transformation“.

**SytRAIL** *Syndicat des travailleurs du rail*, malische Eisenbahner-Gewerkschaft; wurde seit der Privatisierung der malischen Eisenbahn neu gegründet, da die etablierten Gewerkschaften der Privatisierung nichts entgegen setzten; pflegt enge Kooperation mit gemeinschaftlichen Initiativen wie COCIDIRAIL

## **Literatur**

Coupé, Annick; Anne Marchand: SUD – syndicalement incorrect. Éditions Syllepse, 1999  
Frankreich 2003. Die soziale Transformation *en marche* – aber wohin? Reisebericht, hg. vom Forum Eltern und Schule (FESch), Dortmund 2003 (ab-fesch@t-online.de)  
Macciocchi, Maria Antonietta: Der französische Maulwurf. Rotbuch Verlag, 1979  
Massenstreik und soziale Revolte in Frankreich. Schwerpunktheft der Zeitschrift Die Aktion, Heft 148-151, Ausgabe 1/1996, Edition Nautilus  
SUD Rail International, Zeitschrift von SUD Rail, erscheint regelmäßig

## **Film**

Ken Loach: The Navigators. GB 2001

## **EU-Privatisierungsliteratur**

Weißbuch der EU-Kommission „Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft“. KOM (96)421 endg., 30.7.1996  
Weißbuch der EU-Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“. KOM (2001)370 endg., 12.9.2001  
Weitere Infos über die „Privatisierungspakete“ der EU für die Eisenbahnen unter:  
[http://europa.eu.int/comm/transport/rail/overview/index\\_de.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/rail/overview/index_de.htm)

## **Webseiten mit weiteren Informationen**

[www.bahnvonunten.de](http://www.bahnvonunten.de)

[www.cub.it](http://www.cub.it)

[www.larzac.org](http://www.larzac.org)

[www.rmt.org.uk](http://www.rmt.org.uk)

[www.sff-cgt.org](http://www.sff-cgt.org)

[www.sudptt.fr](http://www.sudptt.fr)

[www.sult.it](http://www.sult.it)

<http://pageperso.aol.fr/lecteys/pages/0.html> (SUD Chimie)

[www.cocidirail.info](http://www.cocidirail.info)

[www.labsindikatua.org](http://www.labsindikatua.org)

[www.labournet.de](http://www.labournet.de)

[www.sindacatoorsa.it](http://www.sindacatoorsa.it)

[www.sudeducation.org](http://www.sudeducation.org)

[www.sudrail.org](http://www.sudrail.org)

## Bisher in der Reihe Ränkeschmiede erschienene Broschüren:

---

No. 1	Kim Moody: » <b>Rank-And-File Internationalism</b> « The TIE-Experience	2 Euro
No. 2	Jens Huhn: » <b>Zurück in die Zukunft</b> « Anmerkungen zur Geschichte und gegenwärtigen Praxis der betrieblichen Linken	5 Euro
No. 3	Heiner Köhnen: » <b>Für eine neue Gewerkschaftspolitik</b> « Strategien der Canadian Auto Workers (CAW)	5 Euro
No. 4	» <b>Erklärung der Canadian Auto Workers (CAW) zur Schlanken Produktion</b> «	2 Euro
No. 5	Heiner Köhnen: » <b>Neue UnternehmensUNkultur</b> « Das Modellwerk GM-Saturn	5 Euro
No. 6	Heiner Köhnen: » <b>Gewerkschaftliche Reform- bewegungen in den USA</b> « New Directions innerhalb der United Auto Workers (UAW)	5 Euro
No. 7	» <b>Krise des Kapitals – Krise der Gewerkschaft?</b> « Elemente, Ansatzpunkte und Strategien für eine Anti-Konzessionspolitik auf betrieblicher, tariflicher und gesetzlicher Ebene – Vorschläge aus der HBV	5 Euro
No. 8	Sam Gindin: » <b>Ein neuer Beginn? Bemerkungen zur ArbeiterInnenbewegung am Ende des Jahrhunderts</b> «	5 Euro
No. 9	» <b>Grenzüberschreitungen</b> «. Das Ende der Normalarbeit, prekäre Beschäftigung und Perspektiven gewerkschaftlicher Politik	5 Euro
No. 10	AFP e.V. / Tie e.V. / express-Redaktion: » <b>Last Exit ver.di?</b> « Sonderband	5 Euro
No. 11	Marsha Niemeijer: » <b>Die Ontario Days of Action</b> «. Mythos oder Grundstein einer neuen politischen Strategie für die ArbeiterInnenbewegung?	2 Euro
No. 12	Heiner Köhnen & Anne Scheidhauer: » <b>Organising the Battlefield</b> « Arbeiterinnen in den Freihandelszonen Sri Lankas	5 Euro
No. 13	Sam Gindin & Leo Panitch: » <b>Schätze und Schund</b> «. Eine Rezension zu <i>Empire</i> von Michael Hardt und Antonio Negri	5 Euro
No. 14	McDonalds, Fnac, Virgin, EuroDisney, Arcade: » <b>Das Solidaritätskollektiv: eine Erfahrung der etwas anderen Art</b> «. Arbeitskämpfe und Organisationsversuche in gewerkschaftlich nicht organisierten Betrieben und Sektoren	5 Euro
No. 15	Willi Hajek: » <b>Eisenbahnen in Europa: Wohin rollt der Zug?</b> « Für einen Öffentlichen Dienst anstelle von Privatisierung !	5 Euro
No. 16	Wolfgang Schaumberg: » <b>Eine andere Welt ist vorstellbar? Schritte zur konkreten Vision...</b> « Zur Aufgabe von postkapitalistisch orientierten Linken am Beispiel des Kampfes in Auto-Multis	5 Euro

---

### Bestelladresse:

tie – Internationales Bildungswerk e.V.

Heidestraße 131 · 60385 Frankfurt

Telefon: 069 / 97 76 06 66

Fax: 069 / 97 76 06 69

E-Mail: [info@tie-germany.org](mailto:info@tie-germany.org)

(alle Preise zzgl. Porto und Versand)