

Arbeiterpolitik

Sonderdruck
aus Nr. 9/80

INFORMATIONSBRIEFE DER GRUPPE ARBEITERPOLITIK

Der Streik der Reichsbahn-Arbeiter in West-Berlin

Vom 16. bis 25. September 1980 streikten in Westberlin Beschäftigte der Deutschen Reichsbahn. In dieser Zeit kamen die S-Bahn und der Güterfernverkehr völlig zum Erliegen, der Personenfernverkehr war zeitweilig unterbrochen. Der Arbeitskampf endete mit einer Niederlage: mit einer Welle fristloser Entlassungen und Eigenkündigungen.

Die streikenden Reichsbahner haben sich durch ihre spontane Aktion in einer besonderen Lage wiedergefunden, die sich von anderen Arbeitskämpfen unterscheidet: sie standen im Kampf gegen einen sozialistischen Betrieb der DDR, dessen Betriebsleitung in der kapitalistischen Insel Westberlin als Unternehmer auftritt; gegen einen Senat, der zwar propagandawirksam seine Sympathie erklärte, weil der Streik gegen die DDR gerichtet war, der aber die Streikenden wie eine heiße Kartoffel fallen ließ.

Die Westberliner Reichsbahner haben mit ihrem Streik Probleme der in zwei deutsche Staaten gespaltenen deutschen Arbeiterklasse und die Interessen der Alliierten ins Licht gerückt — Probleme, die beim gegenwärtigen Stand der Arbeiterbewegung noch völlig unlösbar sind.

Die Reaktion der Deutschen Reichsbahn hat bei Teilen der Streikbeteiligten und der westberliner Arbeiterklasse antikomunistisches Denken erzeugt bzw. bestärkt und damit der Arbeiterbewegung geschadet.

Aus diesen Gründen halten wir es für notwendig, diesen Arbeitskampf ausführlich zu behandeln.

Die Zustände bei der Reichsbahn vor dem Streik

Die Deutsche Reichsbahn hatte in West-Berlin ungefähr 3700 Beschäftigte. Zum Teil sind diese Kollegen in den Zeiten der Arbeitslosigkeit bis Ende der 50er Jahre zur Reichsbahn gegangen oder dort geblieben, zum Teil arbeiteten sie bei der Reichsbahn, weil es für Eisenbahner in West-Berlin keine andere Möglichkeit gibt, oder sie versprachen sich sichere Arbeitsplätze in einem »sozialistischen Betrieb«. Ungelernte und Frauen wurden überdurchschnittlich bezahlt. Viele SEW-Genossen, die in den Zeiten des kalten Krieges und nach dem Mauerbau keine andere Arbeit in Westberlin mehr bekamen, sind bei der Reichsbahn untergekommen, es wurden aber auch SEW-Funktionäre aus dem Parteiapparat zur Reichsbahn abgeschoben.

Es gab für die Kollegen aus den unterschiedlichen Betriebsbereichen verschiedene Gründe, sich am Streik zu beteiligen: Entsprechend dem Interesse der DDR, möglichst wenig in den West-Berliner Betrieb zu stecken, lagen die Löhne für Facharbeiter bis zu 20% unter denen bei der Bundesbahn. Die Arbeitsbedingungen waren schlecht, so daß die Beschäftigten oft in die eigene Tasche griffen, um z. B. Werkzeug zu kaufen. Überstunden (100 und mehr) wurden mit Zustimmung des FDGB einfach angeordnet; Kranke mußten sich in der Reichsbahn-eigenen Poliklinik behandeln lassen, wobei das Arztgeheimnis oftmals gebrochen wurde. Im Krankheitsfall betrug die Lohnfortzahlung 90%, und die Zuschläge fielen



Am Containerbahnhof Moabit

weg. Es gab nur 21 Tage Mindesturlaub. Im Güter- und S-Bahn-Bereich bestand starker Arbeits- und Überstunden- druck, aber in einigen Bereichen — vor allem in den Handwerksbereichen und Ausbesserungswerken — ist der Arbeitsdruck geringer als »draußen«.

Eingaben an den FDGB¹ blieben erfolglos: Durch Einflußnahme von »oben« wurden fast nur der Direktion genehme Funktionäre gewählt, und in der zuständigen Bezirks-gewerkschaftsleitung waren die Westberliner in der Minderheit.

Für die Reichsbahn in Westberlin gilt ein besonderes Arbeitsgesetzbuch für Westberliner Arbeiter, das aber angelehnt ist an das Arbeitsrecht der DDR — zuständig ist das Ostberliner Arbeitsgericht Mitte, so daß auch auf diesem Wege kaum Möglichkeiten für die Beschäftigten bestanden, ihre Interessen zu vertreten.

Mit dem Prämiensystem wurde auch nach politischem Wohlverhalten Vetterwirtschaft betrieben, und wer die Zustände kritisierte, hatte Angst vor mithörenden SEW-Genossen. Entstehende Forderungen wurden zurückgewiesen, u. a. mit dem Hinweis, daß die Stärkung der DDR (durch Lohnverzicht) der Erhaltung des Weltfriedens diene. Lohnerhöhungen wurden in unregelmäßigen Abständen von oben beschlossen, mal als Anhebung der Zulagen (z. B. Währungs-zulage), mal als Erhöhung des Grundlohns. Die letzte Lohnerhöhung lag 16 Monate zurück.

Alle diese Zustände, die sich zum Teil in letzter Zeit verschärft hatten, wurden von den Beschäftigten hingenommen, solange sie die Hoffnung hegten, in einem »sozialistischen Betrieb« wenigstens sichere Arbeitsplätze zu haben. Diese Illusion wurde durch die 78 Entlassungen im Januar zerstört — die Kündigungsfristen betrug zwei Wochen, und es wurden keine sozialen Gesichtspunkte berücksichtigt (so wurden auch Schwangere und Schwerbehinderte gekündigt).

Diese Maßnahmen kamen völlig unerwartet, und zuvor hatte es derartiges nicht gegeben — es kam daraufhin zu heftigen

¹ Als gewerkschaftliche Vertretung wird nur der FDGB der DDR anerkannt.

Diskussionen in den Gruppen der SEW und des FDGB bei der Reichsbahn.

Die Entlassungen ließen auf Rationalisierungsabsichten schließen, und im Anschluß tauchten tatsächlich Rationalisierungskommissionen auf. Die Folge waren Hunderte von Eigenkündigungen (ca. 700) meist jüngerer Facharbeiter, die ohne große Schwierigkeiten andere Arbeit fanden. Trotzdem bestand weiterhin in den meisten Bereichen Einstellungsstopp, was den Überstundendruck und die Arbeitshetze für die verbliebenen Kollegen weiter verschärfte.

Der Streikbeginn

Das Faß kam zum Überlaufen, als rückwirkend zum 1. September 1980 Lohnerhöhungen von 60—80 DM netto beschlossen wurden, die nicht einmal die Inflationsrate deckten, und obendrein Fahrpläneinschränkungen für den S-Bahn-Verkehr bekanntgegeben wurden: die Züge sollten überwiegend nur noch bis 21 Uhr fahren, was für die Beschäftigten den Wegfall der Nachtzulagen und der Transportmöglichkeiten zur und von der Arbeit bedeutete. Am Dienstag, dem 16. September 1980, kam es zu einer kurzen Arbeitsniederlegung bei der S-Bahn. Am Mittwochfrüh legte eine kleine Gruppe von Beschäftigten im Güterbereich die Arbeit nieder, und immer mehr Kollegen schlossen sich an. Die Reichsbahndirektion versuchte, die Ausweitung durch Abschaltung der Diensttelefone zu unterbinden — das wurde durch ein Kuriersystem unterlaufen.

Mittags hatten die Streikenden den Güterfernverkehr und abends die S-Bahn stillgelegt. Die Kollegen besetzten ihre Dienststellen oder versammelten sich am Ausgangspunkt des Streiks, dem Containerbahnhof Moabit. Es wurden Forderungen aufgestellt nach Lohnerhöhung um 160 DM Netto, 4 Tage mehr Urlaub, Reduzierung der Überstunden, besserer Betreuung durch das Reinigungs- und Bedienungspersonal, freier Wahl der FDGB-Vertreter und freier Arztwahl. Die Zufahrt zum Containerbahnhof wurde mit Containern verbarrikiert.

Am Donnerstag wurde auf einer zentralen Streikversammlung von ca. 500 Kollegen ein Streikkomitee gewählt; Von den 20 vertretenen Dienststellen (= 1/3 der Dienststellen) wurden je ein oder zwei Kollegen als Delegierte aufgestellt, die aus ihrer Mitte das Streikkomitee wählten.

Die Streikenden stellten zusätzliche Forderungen auf nach einem kündbaren Tarifvertrag, Überarbeitung des Lohngefüges und — als Reaktion auf die ersten fristlosen Kündigungen — die Wiedereinstellung der Entlassenen. In der Folge war man damit beschäftigt, den Streik durch Besetzung von Stellwerken und Bahnhöfen abzusichern. Dies war notwendig, weil die Reichsbahndirektion versuchte, mit Streikbrechern aus Ost-Berlin² und streikunwilligen West-Berlinern Teile des Betriebes aufrechtzuerhalten. Unsicherheit bestand auch, weil nur 300 bis 600 Kollegen sich aktiv am Streik beteiligten, während ein Großteil (die Mehrheit des technischen Personals) zwar mit ihnen sympathisierte, aber sich passiv verhielt, entweder zu Hause blieb oder formal zur Arbeit erschien, wo es ohnehin nichts zu tun gab. Am Wochenende trugen sich 1200 Kollegen in die ausliegenden Streiklisten ein.

Eine Minderheit, vor allem in Betriebstellen, die fest in Händen von DDR-treuen SEW-Genossen waren, arbeitete gegen den Streik. Aber auch unter den Streikenden waren viele SEW-Genossen — diese wurden mit als erste gekündigt. Ein weiterer Unsicherheitsfaktor war das Verhalten der Bahnpolizei, zumal bereits am Donnerstag die zentrale Stromversorgung von Ost-Berliner Transportpolizei besetzt wurde.

Am Samstag wurde das für den Güterverkehr wichtige Stellwerk Spandau durch Bahnpolizei geräumt, und einige

vorher besetzte kleine Bahnhöfe wurden von den Streikenden aufgegeben. Da die Reichsbahndirektion Verhandlungen ablehnte und den Streik lediglich benutzte, um vom Senat Subventionen zu fordern, sahen sich die Streikenden gezwungen, auch den Personenfernverkehr zu unterbinden: nachdem sie vorher die Bahnpolizei in die Irre geführt hatten, besetzten sie am Samstagabend um 20.30 Uhr das Stellwerk Zoo-West.

Während die Kollegen bei Stellwerksbesetzungen friedlich vorgingen — sie betreten die Gebäude erst, wenn die Diensttuenden sich solidarisch erklärten, anderenfalls zogen sie wieder ab, so im Stellwerk Zoo-Ost — bediente sich die nun eintreffende Bahnpolizei anderer Methoden: Unter Einsatz von Äxten, Brechseisen und scharfen Hunden stürmte sie das verbarrikierte Stellwerk. Die von Zeugen gerufene West-Berliner Polizei verhinderte dann aber die Räumung. Die angerichteten Zerstörungen wurden von der Reichsbahndirektion den Streikenden angelastet.

In den frühen Morgenstunden des 21.9.1980 setzte ein Trupp von 70 »Zivilisten«, unter denen sich den Streikenden bekannte SEW-Funktionäre befanden, zum Sturm auf das Stellwerk an, mußte aber wegen der Anwesenheit der Polizei unverrichteter Dinge wieder abziehen, nicht ohne vorher die Streikenden als »Faschistenpack« beschimpft zu haben. Danach blieb der Personenfernverkehr für 32 Stunden unterbrochen.

Dieses Druckmittel wurde von Senat und Westalliierten durch Einsatz von Sonderbussen und subventionierten Sonderflügen unterlaufen — außerdem wurden im Güterverkehr verstärkt Lastwagen eingesetzt.

Der Zusammenbruch des Streiks

Als auch danach die Reichsbahndirektion keine Verhandlungsbereitschaft zeigte, sondern die Streikenden als »Terroristen« beschimpfte, breitete sich zunehmende Unsicherheit unter den Streikenden aus — die Lohnzahlungen für September standen für die folgende Woche an, und die Streikenden rechneten damit, gar keine oder gekürzte Löhne zu bekommen (tatsächlich gab es dann Abzüge bis zu 600 DM). Der DGB und die GdED beließen es, wie der Senat, bei verbalen Solidaritätsbekundungen.

Ein weiterer Unsicherheitsfaktor war die Unklarheit über das künftige Verhalten der West-Berliner Polizei, die letztendlich den Entscheidungen der Alliierten unterstand — bei Auseinandersetzungen mit der Bahnpolizei um besetzte Stellwerke mußte diese Frage entscheidend werden. Die West-Alliierten hatten erklärt, es handele sich um einen normalen Lohnkampf — ebenso äußerte sich der Senat auf den Vorwurf der DDR-Seite, er sei verantwortlich für die Störung des Transitverkehrs wegen des Polizeischutzes für »Provokateure«. Das ließ darauf schließen, daß Besetzungen nicht geduldet werden würden.

In den frühen Morgenstunden des Montag, des 22.9.1980, räumten die Streikenden freiwillig das Stellwerk Zoo, um der Bevölkerung nicht zu große Opfer zuzumuten — im Wissen, daß sie sich ohnehin nicht mehr lange halten können. Um 15.30 Uhr stürmten Bahnpolizisten unter Beobachtung von britischer Militärpolizei und einer sowjetischen Militärpatrouille das besetzte Stellwerk Halensee — die West-Berliner Polizei kam eine halbe Stunde später.

Diese Unsicherheiten, das Bewußtsein der sich anbahnenden Niederlage und die Beschimpfungen durch die DDR als »Terroristen« veranlaßten nun die Streikenden und ihr Streikkomitee am Montagnachmittag, Verhandlungen über die Übernahme der Reichsbahn in West-Berlin durch den Senat zu fordern, was dieser prompt ablehnte. Resultat der Ablehnung waren Enttäuschung und Hilflosigkeit. Hinzu kam, daß ein britischer Militär dem Streikkomitee erklärte, die Bahnpolizei habe das Hausrecht — bei Gewaltanwendung durch die Streikenden würde die Militärpolizei räumen.

² Die Arbeitskräfte aus Ost-Berlin und der DDR hatten keine Streckenkenntnis — sie wurden teilweise von ihren West-Berliner Kollegen am Fahren der S-Bahn gehindert. In einem Fall wurde der Transport von Ost-Reichsbahnern durch Entfernen der Hauptsicherung unterbunden.

Kolleginnen und Kollegen, die am Kontakt mit einer örtlichen Gruppe interessiert sind, bitten wir, sich an die Redaktionsadresse zu wenden.

Arbeiterpolitik

INFORMATIONSBRIEFE DER GRUPPE ARBEITERPOLITIK

Herausgeber und verantwortlicher Redakteur:
Günter Kuhlmann · Herstellung und Vertrieb:
GFSA · Gesellschaft zur Förderung des Studiums
der Arbeiterbewegung e.V.
Postfach 1502 47 · 2800 Bremen 15

Was ist Reichsbahn?

Die Deutsche Reichsbahn war die staatliche Bahngesellschaft des Deutschen Reiches. Die Berliner S-Bahn war ein Teil dieses Betriebes. Die Teilung Deutschlands und die separate, gemeinsame Verwaltung Berlins wurden auf den Konferenzen in London 1944 und in Jalta 1945 beschlossen.

Gemäß diesen Abkommen wurden die in Berlin ansässigen Reichsbehörden nach der Kapitulation 1945 aufgelöst, bzw. dem Alliierten Kontrollrat unterstellt. Die faktische Kontrolle bekam diejenige Besatzungsmacht, in deren Sektor sich die betroffene Behörde befand. So nahm die Deutsche Reichsbahn (DR) kurz nach der Kapitulation ihren Betrieb auf sowjetischen Befehl wieder auf. Wie aller Reichsbesitz, wurde auch die DR als Kriegsbeute der Siegermächte betrachtet. Nach Kriegsende wurden Züge und Gleise z. T. demontiert. Die S-Bahn war davon kaum betroffen.

Das Reichsbahnvermögen liegt in der Schweiz fest bis zur endgültigen Klärung der Rechtsnachfolge des Deutschen Reiches. Die heutige DR der DDR erhebt hierauf Anspruch. Bei der Spaltung Berlins, parallel zu der Einbindung der jeweiligen Besatzungszonen und Sektoren in die unterschiedlichen Gesellschaftsformen der Alliierten, wurde auch die DR der Planwirtschaft der DDR unterstellt. Während der Westberlin-Blockade 1949 kam es aufgrund der Währungsreform in Westberlin schon einmal zu einem Streik von in Westberlin wohnenden Reichsbahnern, die Bezahlung des Lohns in Westmark forderten.

Durch die Verordnung der Westalliierten von 1962 behalten diese sich in ihrem jeweiligen Sektor die Hoheitsrechte auf dem Reichsbahngelände vor, so daß der Einsatz der Westberliner Polizei ihren Anordnungen untersteht. Da die Reichsbahn nur die Betriebsrechte hat, darf die Ostberliner Transportpolizei in Westberlin nicht tätig werden; der Reichsbahn wurde dafür das Recht eingeräumt, aus Westberliner Betriebsangehörigen eine Bahnpolizei aufzustellen. Diese darf jedoch keine polizeilichen Gewaltmaßnahmen durchführen.

Abgesehen von ihren Aufgaben in der DDR betreibt die DR den Personen- und Güterfernverkehr von und nach Westberlin. Ihr Anteil am Warentransport von und nach Westberlin liegt jetzt bei ca. 20%. Die Berliner S-Bahn besorgte den Personennahverkehr in und um Berlin. Seit der Teilung Berlins ist, mit einer Ausnahme, auch die S-Bahn in Westberlin von dem Gesamtnetz getrennt. Sie verfügt in Westberlin über 77 Bahnhöfe und ca. 150 km vollelektrifizierte Strecke. Das

Betriebsgelände der DR in Westberlin hat etwa die Größe eines Stadtbezirkes.

Seit Anfang der 50er Jahre hat der Westberliner Senat ein Stadtverkehrskonzept durchgeführt, welches erstens die Existenz der S-Bahn ignorierte, und zweitens erfolgreich die S-Bahn überflüssig machte. Zwischen 1949 und 1961 betrug das tägliche Fahrgastaufkommen der S-Bahn ca. 500 000 Personen. Nach dem Mauerbau 1961 wurde die Berliner Bevölkerung zum Boykott der S-Bahn aufgerufen, unter anderem auch durch den Westberliner DGB. Danach fiel die Zahl der täglichen Benutzer bis Mitte 1980 auf ca. 70 000.

Seit den Ostverträgen erlebte die Reichsbahn im Bereich des gesamten Personen- und Güterfernverkehrs eine positive Entwicklung. Es wird hier von einem Gewinn in Höhe von ca. 200 bis 300 Millionen DM gesprochen. Dagegen wurden im S-Bahnbereich nur die äußerst notwendigen Investitionen gemacht, so daß die Kosten einer notwendigen Modernisierung auf über eine Milliarde DM geschätzt werden. Seit Jahren trägt die Reichsbahn ein Defizit für die Westberliner S-Bahn von ca. 150 Millionen DM jährlich.

Die schlechte finanzielle Lage der S-Bahn hat die DDR-Reichsbahn veranlaßt, den Westberliner Senat aufzufordern, sich in erheblichem Umfang an dem Defizit zu beteiligen bzw. die S-Bahn als Betrieb zu pachten. Diese Forderung wurde seitens des Westberliner Senates unter Hinweis auf die Westalliierten zurückgewiesen.

Unbemerkt durch die breitere Westberliner Öffentlichkeit wurde, genau wie die senatseigenen Verkehrsbetriebe, die Reichsbahn in Westberlin durchrationalisiert. Von ca. 15 000 Westbeschäftigten im Jahre 1949 sank die Zahl auf ca. 3 700 Mitte 1980.

Die sozialen Leistungen der Reichsbahn bestehen u. a. darin, daß sie den Arbeitern preiswert Kohle und billige Wohnungen aus dem ehemaligen Reichsbahnbesitz in Westberlin zur Verfügung stellt. Der FDGB, der allein als gewerkschaftliche Vertretung anerkannt wird, stellt ein begrenztes Kontingent von Urlaubsplätzen in der DDR zur Verfügung.

Die Lohnsteuer und Sozialabgaben werden an die DDR entrichtet, die Renten werden dagegen von den bundesrepublikanischen Rentenversicherungsträgern gezahlt. Die Berechnungsgrundlage bildet die vergleichbare Einstufung bei der Deutschen Bundesbahn.

Durch die historische Entwicklung hat sich so die besondere Situation ergeben, daß die sozialistische Planwirtschaft der DDR in Westberlin Infrastrukturmaßnahmen trägt, die als Rahmenbedingungen der kapitalistischen Produktion eigentlich zum Aufgabenbereich des bürgerlichen Staates gehören.

Montagabend stürmte dann die Bahnpolizei das Stellwerk Ruhleben, wobei ein Streikender verprügelt wurde. In der Nacht räumte sie eine Stellung nach der anderen — am Werk Beusselstraße griff die West-Berliner Polizei trotz schwerer Schlägerei nicht ein. An den Räumungen waren auch SEW-Mitglieder beteiligt, in einem Fall sollen sie schon vor Eintreffen der Bahnpolizei die »Säuberung« vollzogen haben. Am Dienstagmorgen forderte die Streikleitung die in noch besetzten Werksteilen Gebliebenen zur freiwilligen Räumung auf, so daß den Streikenden nur noch der Containerbahnhof Moabit verblieb.

Aufgrund der aussichtslosen Lage und der Enttäuschung über die ablehnende Haltung des Senats kam es Montag und Dienstag mehrfach zu Streitigkeiten und Umbesetzungen im Streikkomitee, die sich darum drehten, ob man zur Haltung oder zur Rückeroberung einiger strategisch wichtiger Stellwerke auch Gewalt anwenden sollte — angesichts der eigenen Schwäche und der fehlenden Unterstützung von irgendeiner Seite wurde das aber verworfen.

Am Dienstagnachmittag spitzte sich die Auseinandersetzung darauf zu, ob man bei dem erwarteten Angriff der Bahnpolizei den Containerbahnhof — die letzte Bastion — verteidigen sollte.

Ein britischer Offizier »riet« mehrmals zur Räumung, das Streikkomitee empfahl dann auf der abendlichen Streikver-

sammlung den freiwilligen Auszug, wurde aber zunächst niedergestimmt.

Nachdem dann gegen 21 Uhr britische Militärpolizei und ein großes Aufgebot West-Berliner Polizei aufgefahren waren — angeblich zum Schutz der Streikenden — verließen die ca. 500 Versammelten den Containerbahnhof und zogen in einer Demonstration zum nahegelegenen Weddingplatz — mit dem Bewußtsein, diesem Betrieb den Rücken gekehrt zu haben. In einer kurzen Ansprache verkündete das Streikkomitee, daß die Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft in ihrer Geschäftsstelle Räume zur Verfügung gestellt habe, kündigte für den Donnerstag eine Streikversammlung an und bekräftigte noch einmal, daß der Streik weitergehe — nur wußte niemand so recht, wie.

Auf der Versammlung am Donnerstag, dem 25.9.1980, wurde dann ein langer Bericht gegeben über die Mißstände bei der Reichsbahn, so daß am Ende keine Zeit blieb zur Diskussion über das weitere Vorgehen. Die Streikleitung rief die ca. 300 Versammelten zur Kündigung und zum Eintritt in die GdED auf, wobei einerseits die Entscheidung jedem einzelnen überlassen bleiben sollte, und andererseits aber aufgefordert wurde, die noch bei der Reichsbahn Arbeitenden ebenfalls zur Kündigung anzuhalten.

Auf Fragen, was man in der GdED solle, wenn man kein Eisenbahner mehr sei, auf Kritik an dieser Gewerkschaft, die

sich im Streik nicht hatte blicken lassen, und auf die Forderung nach Abstimmung über das gemeinsame Verhalten reagierte das Streikkomitee mit Appellen, den gewählten Vertretern zu vertrauen, forderte wegen der späten Stunde zur Räumdung des Saales auf und bezeichnete das Ganze als Erfolg.

In der ausweglosen Lage — ohne Druckmittel gegenüber der Reichsbahn und bei sichtbarem Abbröckeln der aktiven Beteiligung — wären die Handlungsmöglichkeiten nur das gemeinsame Wiederanbieten der Arbeitskraft oder neue Forderungen an die Reichsbahn gewesen. Da das niemand wollte, wegen der Erfahrungen mit diesem Unternehmer und seiner Bahnpolizei, vertraute die Mehrheit der vagen Hoffnung, durch die Kündigungen doch noch Druck ausüben oder der Reichsbahn zumindest eins auswaschen zu können, so daß die mit dieser Entwicklung unzufriedenen Kollegen keine Perspektive und keine Kraft mehr aufbringen konnten, das Ruder herumzuwerfen. So wurden die Kollegen ohne Diskussion, ohne gemeinsam entwickelte Klarheit über die eigene Lage in die Resignation und Vereinzelung entlassen. Inwieweit die Werbung für die GdED im Zusammenhang mit diesem Verhalten des Streikkomitees steht, blieb im Dunkeln. Damit war der Streik endgültig zusammengebrochen.

Das Streikkomitee kümmerte sich in der Folge noch um die sozialen Belange der Kollegen und versuchte, bei der Arbeitsfindung zu helfen.

Beim Arbeitsamt meldeten sich bisher ca. 330 Kollegen, 140 bewarben sich bei der Bundesbahn, und die GdED verzeichnet nach eigenen Angaben über 100 neue Mitglieder.

Besonders für ältere Kollegen ist es schwer, neue Arbeit zu finden, und die reinen Eisenbahnerberufe sind in Berlin nicht vermittelbar. Das Angebot der Bundesbahn, alle Bewerber zu übernehmen, setzt die Bereitschaft zum Wohnortwechsel voraus — und wird natürlich eingeschränkt durch die Überprüfung der verfassungsmäßigen »Eignung« des Bewerbers, die Berufsverbotspraxis.

Der Güterverkehr hat sich inzwischen weitgehend normalisiert, im S-Bahnbereich hat es weitere Fahrpläneinschränkungen und Streckenstilllegungen gegeben, was aber den Senat nicht kratzt, sondern nur die betroffene Bevölkerung.³

Die Hoffnung, die Reichsbahn durch die Kündigungen doch noch zum Nachgeben zu bewegen, hat sich also als Illusion erwiesen — es werden z. T. DDR-Beschäftigte eingesetzt, einzelne Kollegen wurden bearbeitet, ihre Kündigungen zurückzuziehen, und wenn der Mangel an Facharbeitern zu Engpässen führen sollte, kann die Reichsbahn das wieder als Druckmittel gegen den Senat verwenden.

Die Rolle von GdED und DGB

Die GdED, die die Kollegen im Streik nicht unterstützt hat, hat bei seinem Zusammenbruch ihre Chance gewittert, ein Bein ins Geschäft zu bekommen: sie hat ihre guten Beziehungen zur Bundesbahn für die Arbeitsplatzvermittlung angeboten, um Gewerkschaftseintritte zu erreichen. Sie nutzte die Stimmung aus, die Reichsbahn zu verlassen, obwohl sie nicht für alle Kollegen Arbeitsplätze vermitteln und auch keine Garantie dafür geben konnte.

Außerdem werden Werbemaßnahmen unter den verbliebenen Reichsbahnern durchgeführt, und die GdED beabsichtigt, durch Verhandlungen mit Senat und Alliierten Tarifpartner für die Reichsbahn in Westberlin zu werden. In der Vergangenheit hat sich diese Gewerkschaft kaum für die Reichsbahner eingesetzt, deshalb waren nur sehr wenige Kollegen bei ihr organisiert, so daß sie nun — selbst wenn sie wollte — keinen Druck ausüben kann.

Der Berliner DGB-Vorsitzende Sickert sagte gleich zu Beginn des Streiks, daß die Eisenbahner keine finanzielle Unterstützung zu erwarten hätten, da sie keine Mitglieder seien — die sonstige Unterstützung beschränkte sich auf Lippenbekenntnisse.

Die GEW, die der Streikleitung Räume zur Verfügung gestellt und Sammlungen organisiert hatte, wurde von Sickert höchstselbst angegriffen, weil sie sich mit ihrer aktiven Unterstützung gegen einen DGB-Beschluß gewandt habe — sie stehe dadurch »außerhalb der Solidaritätsvorstellungen des DGB«.

Mit dieser »Solidarität« entsprach die Gewerkschaftsführung der Politik des Senats.

Die Politik des West-Berliner Senats

Durch die besondere deutsche Entwicklung werden in West-Berlin von der DDR-Reichsbahn Infrastrukturmaßnahmen aufrechterhalten, für die sonst der Senat sorgen müßte. Es ist nun nicht einzusehen, warum die DDR den Westberliner Nahverkehr bezuschussen sollte. Dazu hat der Senat sehr wohl ein Interesse an den geplanten Rationalisierungen im Güterfernverkehr, schon allein, um die Kosten in diesem Bereich für die Unternehmer möglichst niedrig zu halten und die Versorgung West-Berlins und den Warenaustausch zu sichern.

Es ist bereits ein Abkommen geschlossen worden mit der Reichsbahn über den Neubau eines Güterbahnhofes, der von westlicher Seite finanziert und von der Reichsbahn genutzt werden soll. Für die schon vor Wochen von der Reichsbahn erklärte Absicht, acht kleinere Güterbahnhöfe ganz und 4 weitere teilweise zu schließen, hat der Senat volles Verständnis bekundet — die damit verbundenen Entlassungen sind ihm kein Problem. Wäre der Betrieb unter Senatsverwaltung, so hätten die Rationalisierungen wahrscheinlich schon früher begonnen. Auch an dem Defizit der S-Bahn ist der Senat nicht schuldlos: Der Rückgang des Fahrgastaufkommens erklärt sich zum Teil aus der Weigerung, die Bahn in einen Verkehrsverbund einzubeziehen — stattdessen wurden Parallellinien von Bus und U-Bahn geschaffen⁴ — und aus der jahrelangen Boykotthetze, die auch das Ansehen der West-Berliner Eisenbahner in der Bevölkerung schädigte.

Der **eigentliche Adressat** der Streikenden war also der West-Berliner Senat, nur ist er durch die besondere Lage Berlins und das Vorgehen der Reichsbahn nicht sichtbar geworden. Vielmehr konnte er politisch antikommunistisches Kapital aus den Ereignissen schlagen, weil die Reichsbahn den Streik als Druckmittel für die Subventionierung der S-Bahn benutzte, statt von den Interessen der Beschäftigten auszugehen. Verhandlungen und Übereinkommen mit der Reichsbahn sind möglich, das zeigt auch der Neubau des Bahnhofs Innsbrucker Platz und die Gebietskäufe, warum also nicht auch in diesem Fall?

Der Senat hat sich hinter den Alliierten versteckt, weil er mehr herausschlagen will — seien es Zugeständnisse in Verhandlungen über Reichsbahngelände, seien es Zuschüsse aus dem Reichsbahnvermögen für die Sanierung der S-Bahn, oder was sonst für diese Händler gerade von Interesse ist.

Jetzt, nach dem Streik, werden wieder öffentlich Überlegungen angestellt, unter welchen Bedingungen eine Übernahme der S-Bahn und eine gewerkschaftliche Vertretung durch die GdED wohl in Frage käme. Es versteht sich, daß dabei zunächst das Blaue vom Himmel gefordert wird (S-Bahn bis Potsdam) — damit räumt der Senat zugleich der CDU die Möglichkeit ein, ihr demagogisches Süppchen zu kochen.

Die Reichsbahn dagegen hatte das Interesse, die Rationalisierungsmaßnahmen im Güter- und Wartungsbereich durchzusetzen — daher der Einstellungsstopp trotz hunderter von Eigenkündigungen und der Überstundendruck. Den Streik konnte sie so benutzen, um weitere Kollegen billig loszuwerden und Druck auf den Senat in der Subventionsfrage auszuüben.

Zwischen die Fronten dieses gegenseitigen Pokers sind die Streikenden geraten und zerrieben worden, weil sie alleine standen — sie haben aber auch die Kraft angedeutet, die dieses Spiel beenden kann.

Die Westalliierten haben gegenwärtig ebenso wie die Sowjetunion ein Interesse daran, das labile Gleichgewicht um Berlin zu wahren — sie haben darum, genau wie die Bundesregierung und der Senat, den Streik totlaufen lassen.

Der Senat kann eine Einmischung von Arbeitern in ihre eigenen Belange nicht gebrauchen, zumal wenn sie geeignet ist, den Güterfernverkehr empfindlich zu treffen⁵ — das

³ Vier von sieben Strecken der S-Bahn und 40 von 77 Bahnhöfen wurden stillgelegt. Das Personal wird zum Teil im Güterverkehr eingesetzt.

⁴ Den Ausbau der BVG bezahlen natürlich die Arbeiter und Angestellten über die Steuern — und dann noch einmal über die Fahrpreise — die neueste Fahrpreiserhöhung soll den Anteil der Einnahmen auf 40% der Betriebskosten erhöhen. Nahverkehr ist also in jedem Fall ein Zuschußgeschäft.

⁵ Die Mehrzahl der Kohlelieferungen und Mineralölprodukte erreicht West-Berlin auf dem Schienenweg.

behindert die Profitmacherei der Unternehmer in West-Berlin, um deren »Engagement« sich der Senat ja gerade bemüht, um die Stadt auf kapitalistische Weise lebensfähig zu erhalten.⁶

Der Senat hat darum auch ein Interesse daran, daß sich derartige nicht wiederholt: Der Streik mußte daher zerschlagen werden, und diese Aufgabe hat sich der Senat von der Reichsbahn besorgen lassen, wobei auch noch die SEW in ihrer Einfältigkeit kräftige Schützenhilfe leistete. Somit hat der Senat wieder zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: er hat seine gegen die Interessen der arbeitenden Bevölkerung gerichteten Ziele erreicht und kann die Ereignisse der DDR und den Kommunisten in die Schuhe schieben. Die sozialen Folgen werden nun durch Gewährung von Arbeitslosenunterstützung abgemildert, und der Senat spielt sich als Wohltäter auf.⁷

Die Folgerungen

Die Interessenlagen von Senat und DDR brachte die Streikenden in eine schlechte Ausgangsposition — vor der schnellen Zerschlagung ihres Streiks hätte sie nur die Entwicklung der eigenen Kraft und die Unterstützung durch andere Teile der West-Berliner Arbeiterklasse bewahren

⁶ In den Jahren 1978 und 1979 wurde die Berliner Wirtschaft mit 13 Mrd. DM subventioniert.

⁷ Die Reichsbahnbeschäftigten zahlen ihre Sozialbeiträge und Steuern an die DDR.

können. Die eigene Kraft konnte aber nicht voll entfaltet werden: wegen der Länge des Streckennetzes, wegen der Vielzahl der Dienststellen und wegen des offenen Tores zur DDR (Möglichkeit von Streikbrecherarbeit) konnte der Betrieb von den Streikenden nie voll unter Kontrolle gebracht werden. Deswegen, und wegen der Ungewißheit über den Einsatz von Polizei und Alliierten, stand die Streikfront nie sicher, so daß sich nicht die Mehrheit der Kollegen aktiv am Streik beteiligte.

Auf den Senat hätten die Streikenden nur verstärkten Druck ausüben können im Bunde mit anderen Teilen der West-Berliner Arbeiterklasse — wenn die West-Berliner Arbeiterklasse den Angriff auf einen Teil von ihr als einen Angriff auf sich selbst begreift und abwehrt.

Es sind Tausende von DM an Spenden eingegangen — das reicht aus, um die größte Not der Streikenden zu lindern, aber es reicht nicht aus, um ihnen zum Siege zu verhelfen. Dazu ist das gemeinsame **Handeln** der West-Berliner Arbeiter und Angestellten **als Klasse** notwendig. Dieser Weg ist durch die Spenden angedeutet, mehr nicht.

Wenn diese Notwendigkeit des gemeinsamen Handelns über Betriebs- und Branchengrenzen hinweg, die durch die Entwicklung des Kapitalismus sich in Zukunft noch stärker stellen wird, wenn diese Notwendigkeit von den Streikbeteiligten erkannt worden ist und sie ihre Streikerfahrungen in künftigen Arbeitskämpfen nutzen können, dann hat dieser Streik einen Erfolg gehabt. ■

Warum verhält sich die Leitung der DDR-Reichsbahn auf diese Weise?

Die Reichsbahn ist Bestandteil der planwirtschaftlich geführten Volkswirtschaft der DDR. Die Effektivität dieser Planwirtschaft wird ständig gestört durch die Preisschwankungen auf dem kapitalistischen Weltmarkt, durch den Zwang zur Rüstungsproduktion und durch innere Entwicklungsschwierigkeiten des Sozialismus.

Wenn aufgrund der besonderen geschichtlichen Entwicklung Deutschlands diese Planwirtschaft im kapitalistischen Ausland — wie es die Insel Westberlin zur Zeit ist — ein Unternehmen betreibt, so ist sie daran interessiert, Gewinne an Devisen zu machen und keine Defizite hinzunehmen. Die Planwirtschaft tritt also nach außen hin als Unternehmer auf und beutet die Arbeitskraft ihrer Westberliner Beschäftigten aus, die ja nicht zur DDR-Bevölkerung gehören und daher nicht Miteigentümer des volkseigenen Betriebes sind. Sie vertritt damit die materiellen Interessen der DDR, die in diesem Fall im Widerspruch stehen zu denen der Westberliner Reichsbahner.

Das sozialistische Lager ist in letzter Zeit verstärkt unter wirtschaftlichen Druck geraten — die DDR muß daher entscheiden, an welchen Stellen Einsparungen vorgenommen werden; bei derartigen Entscheidungen geben politische Überlegungen den Ausschlag, sie sind also letztendlich politische Entscheidungen der politischen Instanzen der DDR.

Wenn es nun nicht länger tragbar ist, den Nahverkehr (die S-Bahn) in Westberlin zu bezuschussen, und Rationalisierungen im Güterverkehr notwendig werden, so gibt es für einen sozialistischen Betrieb, der in Westberlin tätig ist, zwei Möglichkeiten, diese Probleme zu lösen: entweder man legt die Planungen den Beschäftigten offen dar und sucht gemeinsam mit ihnen nach Lösungen, die ihre Interessen so weit wie möglich berücksichtigen (Kündigungen nach sozialen Gesichtspunkten, langfristige Kündigungsfristen, Sozialpläne usw.) — oder man setzt die Planungen, wie im vorliegenden Fall, über die Köpfe der Betroffenen hinweg durch und versucht, sie möglichst billig loszuwerden (minimale Kündigungsfristen, Vergraulen durch schlechte Löhne und Arbeitsbedingungen, Beleidigung als »Terroristen«, Ausnutzung des Streiks zu fristlosen Entlassungen usw.). Die zweite Möglichkeit, die von der DDR gewählt ist

die billigere; sie entspricht also eher den wirtschaftlichen Interessen ihrer Planwirtschaft.

Aber die Reichsbahn ist kein Einzelunternehmen, das durch den kapitalistischen Konkurrenzdruck **gezwungen** wäre, in **dieser** Weise mit den Beschäftigten umzuspringen — und die finanzielle Mehrbelastung bei einer sozialen Vorgehensweise fällt angesichts der Gesamtbeträge kaum ins Gewicht.

Es sind daher politische Gründe, die die DDR bewegen haben, die antikommunistischen Auswirkungen ihrer rücksichtslosen Vorgehensweise in Kauf zu nehmen:

1. Die DDR legt mehr Wert auf Verhandlungen mit dem Senat als auf die Interessen ihrer Westberliner Beschäftigten und benutzt die eingetretene Lage, um Druck auszuüben — in diesem Fall wird also eine DDR-Außenpolitik angewandt, die machtpolitisch vorgeht, statt sich auf die Interessen der Arbeiterklasse des betreffenden Gebietes zu stützen. Das erscheint der DDR erfolversprechender.
2. Die DDR will den Betrieb »sauber« halten, und kann daher »Störenfriede« nicht gebrauchen.
3. Die polnischen Ereignisse stecken der DDR-Führung in den Knochen: aus Furcht vor einer Signalwirkung wurden die Forderungen zurückgewiesen, und sie hat hart durchgegriffen.

Diese Methode des Umgangs mit Arbeiterinteressen ist aber — außer den genannten Gründen — auch der Form des Sozialismus in der DDR geschuldet: der Sozialismus ist nicht von der Arbeiterklasse erkämpft worden, sondern seine Grundlagen wurden durch die Besetzung der Roten Armee gelegt; die DDR-Bürokratie bemüht sich daher, die Existenz und die Weiterentwicklung des Sozialismus in erster Linie durch wirtschaftliche Erfolge abzusichern. Dem werden auch in der DDR die kurzfristigen Interessen der Arbeiter untergeordnet, nur hat das offene und verschleierte Kommandieren dort andere Auswirkungen, weil z. B. freiwerdende Arbeitskräfte in der Planwirtschaft zum Nutzen des Ganzen immer in anderen Bereichen eingesetzt werden können. Aus dieser anderen gesellschaftlichen Situation ergibt sich auch die Rolle des FDGB als Sozialabteilung der Betriebe, denn es besteht kein **grundlegender Widerspruch** zwischen den Arbeitern und

Angestellten einerseits und der Wirtschaftsführung andererseits (obwohl Interessengegensätze auftreten) — so entspricht selbst Konsumverzicht dem langfristigen Interesse der DDR-Arbeiterklasse an beschleunigtem Ausbau der Industrie.

Für die Westberliner Reichsbahner allerdings, die nicht Teil der DDR-Arbeiterklasse sind, spielt der FDGB in seinem Verzicht auf die Vertretung ihrer Interessen und seinem Bestreben nach Arbeitseffektivität die Rolle einer gleichgeschalteten Organisation: er ist für sie die Interessenvertretung des »Arbeitgebers«, der Arbeiterklasse der DDR.

Ebensolche Auswirkungen hat die Übertragung auf Westberliner Bedingungen bei der betriebseigenen Krankenversorgung. Es liegt nahe, daß diese Einrichtung Arbeitern, die nicht Miteigentümer der Produktionsmittel sind, als Kontrollinstrument erscheint und auch eher ausgenutzt wird, um Druck auf den Einzelnen auszuüben. Was in der DDR bei richtiger Anwendung zum Nutzen der Beschäftigten wirkt, schlägt unter kapitalistischen Bedingungen um zu ihrem Schaden, in Ausbeutungsmethoden. Die Westberliner Reichsbahner haben die westlichen Lebenshaltungskosten und sind den westlichen Lebensstandard gewohnt — es kann kein freiwilliger Verzicht zugunsten der DDR von ihnen erwartet werden.

Zum anderen zeigt das Vorgehen der Reichsbahn aber auch, daß die DDR sich mit dem Bestehen der kapitalistischen Insel Westberlin in ihrem Gebiet vorläufig abgefunden hat: sie schert sich nicht um die antikommunistischen Auswirkungen ihrer Handlungsweise und untergräbt den ohnehin minimalen Einfluß ihrer »Schwesterpartei« in der Arbeiterklasse weiter. Gerade die Schwäche der SEW macht es der DDR möglich, ihre Interessen zu übergehen.

Die DDR ist außerdem nicht **gezwungen**, sozialistische Bestrebungen in der Westberliner Arbeiterklasse in ihre Überlegungen einzubeziehen, weil diese kaum vorhanden sind — eine Arbeiterklasse wird auch von einem sozialistischen Nachbarland nur dann ernstgenommen, wenn sie eine Stärke gegenüber dem Klassengegner verkörpert. Diese eigene Kraft der Westberliner Arbeiterklasse ist erst im Entstehen begriffen, und der Streik der Reichsbahner war ein Schritt dieses Entwicklungsprozesses; denn der eigentliche Adressat der Streikenden war der Westberliner Senat. Die SEW hat daher mit ihrem DDR-loyalen Handeln der Arbeiterbewegung einen schlechten Dienst erwiesen. Erst wenn diese eigene Kraft der Westberliner und westdeutschen Arbeiterklasse sich herausgebildet hat, kann wieder eine Übereinstimmung der politischen Interessen der gesamten deutschen Arbeiterklasse entstehen. ■

Zur Entwicklung der SEW

Wegen der jüngsten Ereignisse halten wir es für nötig, auf die Entwicklung der SEW einzugehen — bei vielen enttäuschten Genossen machen sich Resignation und Rückzug von politischer Aktivität breit. An dem Streik der Reichsbahner waren zahlreiche SEW-Genossen und ehemalige Parteiangehörige beteiligt, während die Partei selbst wie üblich als Sprachrohr der DDR handelte.

Die Bahnpolizei rekrutiert sich u. a. aus besonders linientreuen Parteigängern, und SEW-Genossen ließen sich als Schlägertrupps mißbrauchen, so daß im Streik SEW-Mitglied gegen SEW-Mitglied stand.

Die streikenden SEW-Mitglieder wurden mit als erste gekündigt und »Parteiordnungsverfahren« wurden eingeleitet. Viele haben auch von sich aus die Mitgliedsbücher hingegeben.

Es ist hier wieder der alte Widerspruch der KPD/SEW-Politik zutage getreten: Vertretung der Außenpolitik der sozialistischen Länder statt Ausgehen von den Interessen der eigenen Arbeiterklasse — Übernahme der »östlichen« Rezepte statt Entwicklung eines eigenen Weges zum Sozialismus.

Auf Grund dieses Widerspruchs ist bereits Anfang des Jahres eine starke innerparteiliche Oppositionsgruppe aus der SEW ausgeschieden, die bis in den Parteivorstand reichte. Diese Genossen wurden als Verfassungsschutzagenten verleumdeter.

Während die bei der Reichsbahn arbeitenden Genossen in Konflikt gekommen sind mit dem konkreten Verhalten ihrer Partei gegenüber Arbeiterinteressen, waren die Hauptkritikpunkte der »Klarheit«-Opposition die mangelnde innerparteiliche Demokratie, das Schwanken in der Bündnispolitik, das bedingungslose Übernehmen der Standpunkte von UdSSR und DDR und das Fehlen der Erarbeitung eines eigenen Weges zum Sozialismus.

Diesen Erscheinungsformen liegen aber unserer Meinung nach die gleichen Ursachen zugrunde, die in der Geschichte der kommunistischen Bewegung in Deutschland wurzeln. Diese Entwicklung, besonders die der Kommunistischen Partei in der Weimarer Republik, prägt noch heute die Politik der SEW. Um diese Auswirkungen zu verstehen, ist zunächst die Betrachtung der geschichtlichen Entwicklung erforderlich.

Einheitsfrontpolitik

Die Gruppe Arbeiterpolitik ist entstanden aus überlebenden Kadern der KPD-Opposition der Weimarer Republik und kennt daher diese Entwicklung aus nächster Nähe.

Rußland und Deutschland waren die beiden ersten Länder, in denen kommunistische Parteien sich im Klassenkampf herausbildeten. In Deutschland war Voraussetzung dafür die Loslösung von Teilen der Arbeiterklasse vom Reformismus, der mit seiner Zustimmung zum 1. Weltkrieg ins Lager der Bourgeoisie übergelaufen war.

Aus den revolutionären Erfahrungen zog die kommunistische Bewegung den Schluß, daß der Sozialismus nicht über den Weg der parlamentarischen Veränderung erreicht werden kann, sondern nur durch die praktische Errichtung der Räte Demokratie durch die Arbeiterklasse selbst. (In Rußland hatte die Revolution durch die Machtübernahme der Räte gesiegt, in Deutschland hatten sich spontan Arbeiter- und Soldatenräte gebildet.) Der in der deutschen Arbeiterklasse stark verwurzelte Reformismus war letztendlich ausschlaggebend für die Niederlage der deutschen Revolution 1918, so daß die deutsche Partei in den Jahren danach vor der schwierigen Aufgabe stand, in einem langwierigen Prozeß die Arbeiterklasse vom Reformismus zu lösen.

Unter diesen Bedingungen der politisch gespaltenen Arbeiterklasse wurde die Einheitsfrontpolitik entwickelt, die der Partei bis 1923 steigenden Einfluß u. a. in den Gewerkschaften brachte. Ziel dieser Politik war es, das Proletariat durch Förderung und Zusammenfassung seiner Kämpfe zu vereinheitlichen, so daß die Arbeiterklasse anhand ihrer konkreten Kampferfahrungen die Notwendigkeit der sozialistischen Revolution sieht und sich zugleich befähigt, ihre Räteherrschaft zu errichten. Dabei aktivierte nicht die Partei die Arbeiterklasse zur Unterstützung ihrer Ziele, sondern die Partei diente der Entfaltung der Selbsttätigkeit der Arbeiterklasse.

Die Einheitsfrontpolitik verfolgte so den Zweck, den Angriffen des Gegners die Kraft der geschlossenen Front der Arbeiterklasse entgegenzusetzen, und zugleich der Mehrheit der Arbeiterklasse die Unzulänglichkeit reformistischer Politik und parlamentarischer Verträge in den praktischen Auseinandersetzungen zu verdeutlichen. Durch Bündnisangebote an Mitgliedschaft und Führungen der reformistischen Organisationen wurden die Führungen vor die Alternative gestellt, entweder unter dem Druck der Mitglieder der gemeinsamen Klassenaktion zuzustimmen, die in der Perspektive über den Kapitalismus und somit auch über den Reformismus hinauswies, oder das Bündnis zu verweigern, damit gegen das Klasseninteresse zu handeln und vor der Mitgliedschaft ihre politische Unfähigkeit zur Lösung der Lebensprobleme zu erweisen. Voraussetzung für eine solche

Politik war die Existenz eines breiten, wenn auch noch reformistischen Klassenbewußtseins und die in den Massen verankerte kommunistische Partei (von beidem kann heute keine Rede sein).

Der Bruch des eigenständigen Weges der deutschen Partei

Diese langfristige Strategie stand im Widerspruch zu dem Bedürfnis der UdSSR nach möglichst schneller Hilfe durch die deutsche Revolution und zu der radikalisierten Stimmung in der deutschen Parteimitgliedschaft. Diese Widersprüche und der innerrussische Fraktionskampf führten 1923 zu einem Revolutionsversuch, der nicht den deutschen Klassenkampfbedingungen entsprach, und nach dessen Scheitern zur Absetzung der Einheitsfrontpolitik und ihrer Repräsentanten in der Parteiführung. Statt daraufhin die Ursachen zu untersuchen, wurden Schuldige gesucht — der Verratsvorwurf stieß in der Parteimitgliedschaft wegen der mit der Niederlage verbundenen Enttäuschung auf offene Ohren. Die Mitglieder waren dadurch zum großen Teil bereit, die dann folgende Politik mitzutragen: Der Linksruck 1924 brachte rapide sinkenden Einfluß in den Gewerkschaften, so daß er dann mit der Einsetzung des Thälmann-ZK halbherzig korrigiert wurde. Damit aber lag die Führung in den Händen von Leuten, die bereit waren, allen Schwenks der Komintern zu folgen. Der KPdSU erschien nun die Übertragung ihrer eigenen Erfahrungen auf Deutschland als Garantie des Sieges — die als »Bolschewisierung« verkaufte sklavische Nachäffung der russischen Parteigeschichte und innerparteiliche Diskussionsunterdrückung waren die Folgen.

Damit war der eigenständige deutsche Weg zur proletarischen Revolution gebrochen und die Partei wurde mehr und mehr zum Vollzugsorgan der außenpolitischen Interessen der UdSSR. Möglich war das durch das hohe Ansehen, daß die Sowjetunion damals in der Arbeiterklasse — nicht nur in ihrem kommunistischen Teil — genoß.

Bei Durchsetzung des Linksschwenks 1928 (Sozialfaschismuspolitik und RGO) wurden die Genossen, die am eigenständigen Weg festhielten und sich bis dahin in der Partei halten konnten — die Mehrheit der alten Spartakuskader und des Gewerkschaftsstamms der KPD — hinausgesäubert. Die Resultate sind bekannt: Statt Vereinheitlichung der Klassenkämpfe Sektiererei und Isolierung, abstrakte Propaganda, Verherrlichung der Partei und der UdSSR (diese Erscheinungsformen haben sich zum Teil bis heute gehalten). Die Folge war die Lähmung und Orientierungslosigkeit der Arbeiterklasse und ihre Niederlage vor dem Faschismus.

Volksfrontpolitik

Als es dann wegen der Bedrohung durch Nazideutschland im außenpolitischen Interesse der UdSSR lag, die westeuropäischen Bourgeoisien nicht zu verprellen, wurde die Volksfrontpolitik »erfunden« und 1935 auf dem VII. Weltkongreß durchgesetzt. Volksfrontpolitik bedeutete nicht Korrektur des linksradikalen Kurses durch Rückkehr zur Einheitsfrontpolitik, sondern den Verzicht auf proletarische Klassenposition aus Rücksichtnahme auf bürgerliche Bündnispartner, die Beschränkung des Kampfes auf demokratisch-parlamentarische Ziele, und somit das Verlassen der Grundsätze der kommunistischen Bewegung (das trug u. a. zur Niederlage in Spanien bei).

Die Folge für Deutschland war nach der Zerschlagung des Faschismus die Durchsetzung der Orientierung auf die »antifaschistisch-demokratische Umwälzung« gegen die Sozialisierungsbestrebungen der überlebenden Kader. Unter dem Schutz der Roten Armee siegte in der späteren DDR die sozialistische Umwälzung in dieser ideologischen Verkleidung, während die »antifaschistisch-demokratische« Politik in den Westzonen zur Restauration des Kapitalismus beitrug: Statt die Kämpfe der Massen mit sozialistischer Perspektive zu vereinheitlichen, wurden sie desorientiert, statt die Militärdiktatur der internationalen Bourgeoisie zu bekämpfen, arbeitete die KPD mit den Westalliierten als den angeblichen »Garanten der Demokratie« zusammen, bis die deutsche Bourgeoisie wieder fest im Sattel saß.

Auch dies geschah im kurzfristigen außenpolitischen Interesse der UdSSR: Nach der Niederrückung des faschisti-

schen Deutschland wurden die Klassen-Widersprüche innerhalb der Anti-Hitler-Koalition wieder zu den entscheidenden Widersprüchen. Diese Widersprüche konnten und können nur durch einen Krieg (oder eine sozialistische Revolution in den westeuropäischen Ländern) gelöst werden. Dazu waren die ehemaligen Partner der Anti-Hitler-Koalition nach dem zweiten Weltkrieg aber zu schwach. Die Kräfte reichten dazu, die Einflußgebiete abzustecken und nach dem »Vorbild« der jeweiligen Besatzer auszurichten.

Während dieses Prozesses hielt die UdSSR auch nach der Potsdamer Konferenz an der Konzeption eines neutralen, »antifaschistischen« Gesamtdeutschland fest und arbeitete zu diesem Zweck als Besatzungsmacht mit den Westalliierten zusammen. Erst 1946 wurde in der Sowjetischen Besatzungszone mit Sozialisierungsmaßnahmen begonnen, und die waren streng am »Vorbild« der UdSSR ausgerichtet. Die deutsche Arbeiterklasse blieb Spielball der Interessen der Alliierten, auch der UdSSR.

Die Volksfrontpolitik existiert noch heute fort als Politik des »antimonopolistischen Bündnisses«.

In Westberlin gerieten die Kommunisten mit Anwachsen des Kalten Krieges durch die Politik der USA in die Defensive, und zwar auf der Grundlage des sich allmählich herausbildenden höheren Lebensstandards als im Osten, der Form des Sozialismus in der DDR und der Machtpolitik der UdSSR, die nicht von den Interessen der Westberliner Arbeiterklasse ausging (z. B. Blockade). Die Verteidigung aller Maßnahmen der sowjetischen Besatzungsmacht durch die SED trieb die Arbeiter zurück in die Arme der SPD. Der auf diesem Boden gewachsene Antikommunismus brachte die Partei in die Isolation.

Nach der notwendigen Abtrennung der SEW von der SED sorgte wiederum das außenpolitische Interesse von UdSSR und DDR dafür, daß eine Zusammenarbeit mit den unter weitgehend gleichen Bedingungen arbeitenden westdeutschen Kommunisten nicht zustande kam — um nicht gegen die These von der »selbständigen politischen Einheit Westberlin« zu verstoßen.

Erst im Gefolge der Studentenbewegung bekam die SEW wieder Zuström, weil sie als stärkste linke Organisation, die in der Tradition der deutschen Arbeiterbewegung steht und antifaschistische Widerstandskämpfer in ihren Reihen hat, Anziehungskraft besaß.

Was bedeutet diese Geschichte für die SEW heute?

Die Lebenserfahrungen der heutigen SEW-Altgenossen sind geprägt durch die Tatsache, daß nicht die deutsche Arbeiterklasse sich selbst vom Faschismus befreit hat, sondern von der Sowjetunion befreit wurde. In der Zeit des Kalten Krieges, besonders nach dem Mauerbau, waren SU und DDR das einzige, auf das sie sich als Kommunisten glaubten verlassen zu können — die Arbeiterbewegung war aufgrund des relativ hohen Lebensstandards kaum vorhanden.

In dieser Atmosphäre durchzuhalten und die kommunistische Tradition zu bewahren, bedeutete viele persönliche Opfer — die Genossen können deshalb heute nicht mehr umdenken. Zudem haben die Altgenossen die Auseinandersetzungen um den eigenen Weg vor 1928 entweder nicht mehr bewußt miterlebt oder sie standen auf der Seite des Thälmannschen ZKs. Sie sind also über Jahrzehnte in der bedingungslosen Verpflichtung auf die UdSSR kommunistisch erzogen worden. Die aufgrund neuer Erfahrungen sich entwickelnden neuen Fragestellungen der jüngeren Parteimitgliedschaft, die noch keine sichere Perspektive bieten, müssen hier auf eine Mauer stoßen.

Daraus ergibt sich auch die verbreitete Erwartungshaltung, daß ihnen irgendwann die sozialistische Umgestaltung Westberlins von UdSSR bzw. DDR abgenommen wird — und daher die Verteidigung von deren Machtpolitik.

Außerdem zeichnet sich der Strang der kommunistischen Tradition, den die SEW verkörpert, in theoretischer Hinsicht dadurch aus, daß hier der Marxismus-Leninismus als eine Aneinanderreihung von auswendig zu lernenden Merksätzen praktiziert wird — die schöpferische Anwendung des dialektischen Materialismus auf neue und sich verändernde Bedingungen ist verloren gegangen.

In der Partei bestehen nebeneinander als politische Strömungen die Überreste des alten Linkssektierertums von

vor 1935 und die Volksfrontpolitik. Dies wird nicht gründlich aufgearbeitet und geklärt, sondern zur »ewig weisen« Linie der Partei mit nur einigen »Fehlern« verrührt und der jeweils aktuellen Politik untergeordnet.

Unter dieser Voraussetzung kann der zentrale Fehler der RGO-Politik gar nicht richtig aufgearbeitet werden, weil der kommunistische Maßstab fehlt: Der Nutzen einer bestimmten Politik für die Bildung des Proletariats zur selbständig handelnden Klasse im Hinblick auf die Eroberung der politischen Macht.

Der grundlegende Unterschied zwischen abstrakter Propagandapolitik und praktischer Förderung der Arbeiterbewegung kann so nicht erfaßt werden.

Dabei kommt in der Bündnispolitik die pragmatisch-handwerklerische Haltung heraus, daß man damals die Sozialdemokraten verschreckt und beschimpft hat und das heute nicht wieder machen darf. Die Folge ist, daß man weder die Veränderung der heutigen Sozialdemokratie gegenüber Weimar noch das veränderte Bewußtsein der Arbeiterklasse versteht und in den Gewerkschaftsgremien »Einheitsfront« mit den rechten Sozialdemokraten spielt.

Es besteht ein Widerspruch zwischen der Verteidigung der Diktatur des Proletariats in den sozialistischen Ländern und der Volksfrontpolitik, sprich »antimonopolistisches Bündnis« hier.

Aus diesem Widerspruch ergibt sich das Schwanken in der Bündnispolitik: Es herrscht die diffuse Vorstellung, durch eine irgendwie geartete Ausweitung der demokratischen Bewegung in Richtung auf sozialen Fortschritt voranzukommen. Da aber die Grundsätze kommunistischer Politik, u. a. nämlich die gesellschaftliche Kraft der Arbeiterklasse **praktisch** zu steigern, abhanden gekommen sind, können auch Bündnisfragen nicht unter diesem Aspekt eingeschätzt werden. Maßstab für Bündnisse wird dann die eventuelle Möglichkeit, im Bündnis die eigene Politik an den Mann bringen zu können, das Herausstellen der eigenen Partei als Alternative mit den besseren Forderungen. Die Partei verkommt so zu einem Wahlverein, der seinen sozialistischen Charakter nur noch durch die Propagierung der Errungenschaften der sozialistischen Länder beweisen kann, und ordnet auch ihre Politik in der Arbeiterschaft der Wahlpropaganda weitgehend unter.

Daher der Anspruch auf ein möglichst breites Bündnis einerseits, und der sektiererische Rückzug andererseits, wenn der Propagierung der Parteipolitik Hindernisse im Weg stehen, sei es wegen politischer Differenzen, sei es wegen anderer Gruppierungen, die der SEW Wählerstimmen abspenstig machen könnten. Wo die inhaltliche Sicherheit der Kommunisten fehlt, sind Schwankungen unvermeidlich.

Daraus folgt einerseits die Unfähigkeit, aus den Bedingungen des eigenen Landes einen eigenständigen Weg zum Sozialismus auszuarbeiten. Andererseits beschränkt sich »Sozialismus« auf die schönfärberische Propagierung der Zustände in den sozialistischen Ländern, die dortigen Widersprüche werden nicht aus den dortigen Bedingungen erklärt, sondern »übersehen«. Der Verzicht auf den eigenen Weg und die Verhimmelung der Vorbilder bedingen sich wechselseitig.

August Thalheimer (1945): Die Potsdamer Beschlüsse Eine marxistische Untersuchung der Deutschlandpolitik der Großmächte DM 1,50

August Thalheimer (1946–1948): Grundlagen der Einschätzung der Sowjetunion DM 2,00

Revolutionäre oder konterrevolutionäre Kritik an der Sowjetunion Kritik Kravchenkos (Waldemar Bolze, 1946) und Solschenizyns (Gruppe Arbeiterpolitik, 1974) DM 3,00

Vollständiger Nachdruck der ersten 29 Ausgaben der Zeitschrift »Arbeiterpolitik« von November 1948 bis Juli 1950. Einschließlich des seltenen Sonderheftes vom Oktober 1949. 40 Seiten Inhaltsverzeichnis und Vorwort. 400 Seiten Text **Preis DM 20,-.** **Format 14,5 x 20,5 cm.**

GESELLSCHAFT
ZUR FÖRDERUNG DES STUDIUMS DER
ARBEITERBEWEGUNG e.V.
Postfach 15 02 47 · 2800 Bremen 15

Diese Schwierigkeiten sind allsam Ergebnis der Tatsache, daß die Partei seit über 50 Jahren ihre Hauptaufgabe im Vertreten der außenpolitischen Interessen der UdSSR sieht, statt in der Erarbeitung des eigenen Weges zum Sozialismus.

Hier tritt ein zentraler Widerspruch der kommunistischen Weltbewegung in Erscheinung: Sozialistische Länder müssen als oberstes Ziel ihre Selbsterhaltung und Weiterentwicklung verfolgen. Unter dem Druck des kapitalistischen Gegners neigen sie dazu, diesem Ziel die Interessen kommunistischer Parteien in den kapitalistischen Ländern unterzuordnen, so daß diese mitunter nicht mehr in der Lage sind, ihren eigenen Bedingungen gemäß zu handeln.

Die kommunistische Bewegung ist nicht gerade arm an Beispielen für diesen Widerspruch; in der deutschen Geschichte zeigte er sich u. a. in der Frage der Reparationen und Demontagen durch die UdSSR nach dem Zweiten Weltkrieg. Die UdSSR mußte alles daran setzen, die Kriegsschäden in ihrem Gebiet möglichst schnell wettzumachen, um gegen den nächsten imperialistischen Angriff gewappnet zu sein. Für die deutsche Arbeiterklasse, besonders für die ostdeutsche, bedeutete das dagegen den Verlust von Arbeitsplätzen und Demontage der materiellen Grundlage des zu schaffenden Sozialismus. In einem solchen Widerspruch siegt der Stärkere, und eine Partei, die dabei die Interessen des sozialistischen Besatzer-Landes statt die der eigenen Arbeiterklasse vertritt, diskreditiert sich vor den Augen der eigenen Arbeiterklasse (»Russenpartei«).

So können sich aus diesem Widerspruch — je nach militärstrategischer und diplomatischer Lage — Situationen ergeben, in denen kommunistische Bewegungen in kapitalistischen Ländern gegen die außenpolitischen Interessen der sozialistischen Länder handeln müssen, um die Macht ergreifen und damit einen Beitrag zur Stärkung der kommunistischen Weltbewegung leisten zu können.

Dieser Widerspruch zwischen den außenpolitischen Interessen eines sozialistischen Landes und denen der eigenen Arbeiterklasse ist im Fall des Reichsbahnstreiks in der SEW aufgebrochen und er soll in der bekannten Manier wieder zugekleistert werden.

Freiwillig wird die UdSSR »ihre« noch verbliebenen Parteien in den westlichen Ländern nicht aus der Gefolgschaft entlassen; das widerspräche ihrem Interesse an ideologischer Einflußnahme hier. Andererseits ist die Arbeiterbewegung bei uns noch nicht stark genug, um eine Loslösung größerer Teile der Partei von den außenpolitischen Interessen der UdSSR zu erzwingen — dies wird nicht durch die besseren Argumente bewirkt. So ist z. B. die kritische Stellung der italienischen KP zur UdSSR auch Ergebnis ihrer eigenen Stärke bzw. der Entwicklung der italienischen Arbeiterbewegung und damit der Notwendigkeit des eigenen Weges — nicht die Kritik hat die Stärke erzeugt.

Die heutigen Erscheinungsformen der Politik der SEW sind somit Resultat eines über 50jährigen Entwicklungsprozesses — wir haften es daher für eine Illusion zu glauben, man könne diese Partei durch Argumente verändern.

Die Genossen, die jetzt aus der SEW ausscheiden oder bereits ausgeschieden sind, stehen vor der Schwierigkeit, sich neu zu orientieren — es ist keine starke Arbeiterbewegung da, die ihnen die politischen Notwendigkeiten deutlich vor Augen führen könnte. Besonders der intellektuell bestimmte Teil der Kritiker neigt deshalb zu der Auffassung, durch theoretische Ausarbeitung einer besseren Politik für »die Linke« nützlich sein zu können — ohne das von dem wirklichen Stand der Arbeiterbewegung abhängig zu machen. Die Genossen, die trotz allem in der SEW verbleiben, werden sich nun noch enger um ihren »weisen« Parteivorstand zusammenschließen müssen.

Wir werden aber weiterhin in den Betrieben gemeinsam mit ihnen den Unternehmerangriffen ausgesetzt sein. Dies macht auch künftig, über alle Streitigkeiten hinweg, eine Zusammenarbeit notwendig. Und wenn die Gewerkschaftsführung die Ereignisse zum Vorwand nehmen sollte, um gegen die SEW-Genossen vorzugehen, so müssen die klassenbewußten Kollegen sie im eigenen Interesse verteidigen.

Die SEW-Genossen selbst aber werden sich die Frage stellen müssen, wie sie denn eigentlich die Arbeiter unter diesen schwierigen Bedingungen, besonders in West-Berlin, vom Kommunismus überzeugen wollen. ■