



„Die Befreiung der Arbeiterklasse muss die Tat der Arbeiter selbst sein.“ Karl Marx

Betriebsflugblatt
der
Sozialistischen
Arbeiterstimme
DB Regio und S-Bahn

21. November 2012

Die Neue Deutsche EntlassungsWelle

Wer in den letzten Wochen die Presse verfolgt hat, der hörte immer wieder, dass es Deutschland gut geht. Die deutschen DAX Unternehmen machten soviel Umsatz wie noch nie in der Geschichte, die Arbeitslosenzahlen sind konstant niedrig und Deutschland steht nicht vor einer Rezession. Die Politiker sagen, dass die Krise hier nicht existiert und alles in bester Ordnung sei. Sie zeigen immer wieder mit dem Finger nach Spanien, Griechenland und Italien – die im Epizentrum der Krise liegen. Doch wenn wir hinter die Kulissen schauen, dann ergibt sich auch für Deutschland ein anderes Bild.

Den Konzernen und Aktionären geht es gut

Allein im dritten Quartal diesen Jahres erwirtschafteten die 30 DAX Konzerne 295 Milliarden Euro Umsatz, rund 11 % mehr als im Vorjahr. Doch trotz dieses Rekordumsatzes jammern die Unternehmen, denn die Gewinne sind auf „läppische“ 16,2 Milliarden zusammengeschrumpft. Diesen Rückgang schieben sie auf die Krise in den südeuropäischen Ländern, die schrumpfenden Absatzmärkte und die angeblich zu hohen Lohnkosten in Deutschland. Der Gewinnrückgang wird sie aber nicht daran hindern, ihren Aktionären eine Freude zu machen. Die Aktionäre der 30 Dax-Unternehmen haben dieses Jahr schon 27,82 Milliarden Euro eingesackt, 1,4 Mrd. mehr als 2011.

Weil das den Konzernen aber noch nicht genug ist, müssen sie weiter optimieren und sparen. Was heißt das? „Überflüssige“ und „teure“ Arbeiter sollen entlassen werden und die, die bleiben, sollen mehr und härter arbeiten, das Ganze am besten noch für weniger Lohn.

Die Pläne der Unternehmer – wir sollen zahlen

Die meisten großen Unternehmen planen für die nächsten Monate und Jahre massive Einsparungen und Stellenstreichungen. Ihre Begründung - das Jahr 2013 wird konjunkturell angeblich sehr hart. Das sagen sie aber schon seit dem Krisenbeginn 2007 und jedes Jahr erwirtschafteten sie weiterhin riesige Summen.

Schon jetzt schicken Firmen wie Bosch, Thyssen-Krupp, Opel und Infineon ihrer Mitarbeiter in Kurzarbeit und lassen sich die Gehälter der Arbeiter vom Staat bezahlen.

Allein in den letzten Wochen wurden Entlassungen von mehr als 50.000 Arbeitern angekündigt. Firmen wie die Commerzbank, E.ON, Lufthansa, Bayer, Siemens und die Deutsche Bank sind nur einige von denen, die entlassen wollen. Sie alle haben in den letzten Jahren, durch unsere Arbeitskraft Milliarden Gewinne erwirtschaftet und werden es auch weiterhin tun.

Die Autoindustriearbeiter in Europa soll es mit am härtesten treffen. 115.000 Arbeitsplätze stehen europaweit auf dem Spiel. Das entspricht circa dem Arbeitskräftebedarf von 70 Auto- und Zulieferbetrieben. Die Europäische Union tut das, was sie am besten kann, über einen Rettungsschirm diskutieren. Damit auch in Zukunft die Gewinne von Mercedes, Peugeot und Fiat hoch bleiben, wird überlegt, den Autokonzernen 80 Milliarden Euro in den Rachen zu schmeißen. Mit diesem Geld sollen ganz bestimmt nicht die Arbeitsplätze gerettet werden.

Und was gibt es für uns? Nur mickrige Wahlgeschenke. Uns erlässt man ab 2013 die Praxisgebühr. Damit wir, mit unseren kaputten - nun arbeitslosen - Körpern, keine 10€ mehr beim Arzt bezahlen müssen.

Die Politik der Unternehmen zielt letztendlich darauf ab, ihre Gewinne auf unserem Rücken zu erhalten, oder sogar noch zu steigern. Damit sie damit nicht durchkommen, müssen wir ein **Verbot von Entlassungen** und die **Offenlegung der Geschäftsbücher** durchsetzen, damit sie uns mit ihren angeblichen Gewinn- und Verlustrechnungen nicht mehr hinters Licht führen können. Schließlich sehen wir anhand der Umsätze und Gewinne, dass genug Geld existiert, damit es allen gut gehen könnte.

Widerstand in Europa

Wie schon erwähnt herrschen im sogenannten Zentrum der Krise ganz ähnliche Probleme. Auch beispielsweise in Spanien und Italien gibt es weiterhin Konzerne, die Milliarden Gewinne einfahren, Arbeiter entlassen und Geld vom Staat in Form von Rettungspaketen und Subventionen einkassieren.

Doch der Widerstand gegen diese Politik der Herrschenden wächst. In Spanien, Portugal, Belgien, Italien und Griechenland kam es im Laufe des Jahres zu mehreren großen Streiks, an denen sich Millionen Menschen beteiligten.

Von Kollegen für Kollegen...

SNCF: Mangel an Investitionen und Personal führen zu Chaos

Am 7. November strandeten mitten im Berufsverkehr 50.000 Fahrgäste für mehrere Stunden auf den SN-CF-Linien von Paris Nord.

Es begann mit einem Stromausfall. Noch ist nicht klar, ob es Zufall oder mangelnde Wartung war. Aber bekannt ist, dass gerade in den Vororten nötige Investitionen ausbleiben.

Eigentlich hätte die Sache in einer Stunde repariert sein können. Doch Fahrgäste hatten nicht die Geduld, die Stunde abzuwarten und liefen auf die Gleise. Die Tf waren gezwungen, eine Funkwarnung rauszugeben, so dass alle Züge stoppten, bis die Gefahr behoben wurde. Das vervielfachte das Problem.

Angesichts dieses Chaos hatte der Verkehrsminister nicht mehr zu sagen als den Bahnern vorzuwerfen, dass es vielleicht nicht nötig gewesen wäre, gleich alles zu stoppen, nur weil es eine Warnung über Funk gegeben hatte.

Solche unverantwortlichen Aussagen haben die Bahner schockiert. Einige sagen, dass der ja nicht das Risiko trage, wenn am Ende ein Fahrgast unter die Räder gerät. So ein ministerieller Unsinn ist auch eine Möglichkeit, von den wirklichen Problemen abzulenken: es sind große Investitionen erforderlich, und es herrscht in allen Bereichen Personalmangel... das ist keine deutsche Spezialität.

La Familia hat sich versammelt...

... um den S-Bahn-Kuchen aufzuteilen. Beworben hat sich die RATP, ein französisches Staatsunternehmen und quasi die „BVG“ von Paris. Die britische National Express, dessen deutscher Geschäftsführer 18 Jahre bei der DB gearbeitet hat. Die Hongkonger MTR betreibt zusammen mit der DB-Tochter Arriva das Londoner und Stockholmer Netz. Dazu die S-Bahn selbst und Regio mit Stadler und Siemens. Alles Unternehmen, die schon länger global shoppen gehen.

Warum werden aber die Bewerbungen so geheimgehalten? Haben wir nicht jedes Recht, die Bewerbungsunterlagen zu sehen, um zu wissen, was sie mit uns vorhaben?

Unsere Störung gib uns täglich

Kürzlich ging wieder fast eine halbe Stunde nix auf dem Ring, alles schwarz, der nächste Zug erst in 10 Minuten. Die Mehrheit der Leute auf den Bahnsteigen sind genauso Arbeitende wie wir – Malocher aller Bezirke vereinigt euch auf den Bahnsteigen...?

In den Chefetagen rührt sich nichts. In ihrer Ignoranz verkünden sie im Videotext die xte Arbeitsgruppe. Nur, investieren und massiv einstellen, das tun sie nicht.

Rekordgewinn bei DB

Was jammern sie uns die Ohren voll – nix Geld. Doch bevor jetzt einer aus Mitleid anfängt, für die armen zu sammeln, lohnt sich ein Blick auf die Zahlen. Dieses Jahr ist der DB-Konzern wieder auf dem Weg zum Rekordgewinn. Vor allem Regional – und Fernverkehr liegen beim Gewinn nicht nur überm Vorjahr, sondern auch über den eigenen Planungen. So wird der angepeilte Konzerngewinn von 2,75 Milliarden Euro wohl noch übertroffen werden.

Wenn Dir das Flugblatt gefällt, gib es doch an Kolleginnen und Kollegen weiter...

**Wenn Du willst, dass es alle KollegInnen gut informiert, dann hilf dabei. Wende Dich an:
www.sozialistische-arbeiterstimme.org**

Streit um die Beute

Sieht noch jemand durch beim Millionengeschlebe im VBB? Letztendlich balgen sich die Paten von 41 VBB-Unternehmen um 695 Millionen Euro Einnahmen. Doch egal, welcher von den Blutsaugern sich dabei einen größeren Schluck erschlürfen kann – die Einnahmen sind nicht geringer geworden und die 2,75 Milliarden Euro Gewinn für den DB-Konzern stehen auch noch im Hintergrund.

Es ist also absolut nicht einzusehen, wieso die Chefetage schon wieder von „Sparzwängen“ phantasiert. Wo bleibt denn die ganze Kohle? Was ist aus den 800 Millionen Gewinn bei Regio letztes Jahr geworden?

Überlandverschickung nach dem Fahrplanwechsel

Der ODEG-Kollege gurkt neu nach A zur Arbeit und der DB-Kollege aus A muss nun nach B. Beide opfern viel Freizeit und ihr Geld, um zur Arbeit zu kommen. Die Fahrgäste, die hin und her gefahren werden, bleiben auch. Unterschiedlich sehen nur die Lohnstreifen und die Züge aus, denn sie gehören nun zu verschiedenen Unternehmen. Es gibt nun zwei Chefetagen, die mit diesen Zügen Gewinne einfahren wollen.

Viele Bahner kommen nicht mit den Zügen zur Arbeit, weil die Schichten so „effizient“ sind. Längere Fahrten, mehr Sprit bedeuten verdeckte Lohnkürzung.

Die Gewinne fließen nach oben und die Lasten unten verteilt. Egal in welcher Uniform wir stecken.

Wasserstandsmeldung

Erst mehrere Stunden in einem zugigen kalten Führerstand durchs kalte Wasser waten, weil die Neubaufahrzeuge nicht ganz dicht sind, und dann vielleicht noch eine halbe Stunde durchgefroren auf dem Bahnsteig auf einen anderen Talent warten? Die richtige Kälte kommt doch erst noch!

Während die Sesselfurzer in den Chefetagen im Warmen streiten, wer die Millionen investieren muss, um das Softwareproblem zu lösen und die Türen abzudichten, holen wir uns den Tod und andere schlimme Krankheiten. Vielleicht sollten wir uns der streikenden Heizung anschließen...

Dicke Schichten

Die Schichten und die Pläne auf dem RE1 sollen ja schauerhaft sein. Der Betriebsrat befürchtet, dass vor allem die Zugbegleiter häufiger zusammenklappen werden.

Aber wo ist das Problem? Die Krawattenträger werden doch nicht müde, jedem den großen Personalüberhang auf die Nase zu binden. Na dann: mindestens zwei Nasen auf die Züge und längere Pausen bei voller Bezahlung. Geld hat die Bahn genug mit uns verdient.

16 Stunden Mission Impossible

Letztens, als Freitagnacht die S2 nicht nach Bernau fuhr, weil FDL fehlten, hat die S-Bahn einen Beweis mehr geleistet, wie frech sie lügen können: Die Zugbegleiter mussten den Regio-Fahrgästen erzählen, dass „kurzfristig Baumaßnahmen“ erforderlich geworden wären.

Ja, der Personalmangel ist wirklich eine große Baustelle, nur eben nicht „kurzfristig“.