

[Bestand SAPMO-BArch DY 30/J IV 2/ 202/508
Horst Schmitt an Herbert Häber
Abschrift]

[Stempel: „-7.März 1979“]

2. März 1979

Lieber Herbert!

Beiliegend übermittle ich Dir einen mir zugegangenen Brief des Leiters der Politabteilung der RBD Berlin, Genossen Gerhard Kuske.

Mir erscheint es notwendig, diesbezüglich die verantwortlichen Genossen im ZK einzuschalten, denn nach einer Reihe von Gesprächen, die ich mit Eisenbahnern hatte, kann man tatsächlich davon sprechen, daß sich in den Westberliner Dienststellen die Situation nach den zahlreichen Schnee-Einsätzen im Januar und Februar jetzt erheblich zugespitzt hat, obwohl der überwiegende Teil der Westberliner Eisenbahner im Schnee-Einsatz hervorragende Leistungen erbracht hat und den Verkehr aufrecht erhielt, wenngleich technisch notwendige Geräte aus der DDR zur Schneebeseitigung in Westberlin nicht zur Verfügung standen, da sie dort in vollem Umfang benötigt wurden.

Persönlich möchte ich dazu noch folgendes ergänzen: Mir scheint, daß es zur Zeit nicht vor allem etwa darum geht, noch vor den Wahlen in Westberlin lohnerhöhende Maßnahmen durchzuführen. Notwendig wäre offensichtlich viel mehr, daß sich die dafür Verantwortlichen sowohl in der Reichsbahndirektion als auch beim FDGB hinsetzen und eine einheitliche Argumentation zu Fragen der Eisenbahner ausarbeiten, die eine wirklich überzeugende Antwort gibt und aus der ersichtlich wird, daß man sich um eine Regelung bemüht. Den vorgeschlagenen Termin vom 1.5.1979 halte ich für lohnerhöhende Maßnahmen durchaus für denkbar, wobei es von Vorteil wäre, wenn den Eisenbahnern möglichst noch vor den Wahlen am 18. März deutlich gemacht werden könnte, daß sie zu diesem Termin mit Veränderungen rechnen können. (Darauf kann man jedoch, wenn erforderlich, auch verzichten.)

Natürlich schmerzt es mich, solche Forderungen zu unterstützen, da es ja hier immerhin um Devisen geht, die für die eigene Wirtschaft der DDR sicher dringend benötigt werden. Aber man darf auch nicht vergessen, was die psychologische Seite angeht, daß die in den Reichsbahnbetrieben Beschäftigten unter hiesigen Bedingungen leben und durch die hier übliche Praxis beeinflusst werden. Die Laufzeit der Lohntarifverträge in den Westberliner Wirtschaftszweigen beträgt in der Regel 12 Monate, so daß jeder andere Beschäftigte in Westberlin von vornherein weiß, wann er die nächste Lohnerhöhung zu erwarten hat, wobei die tatsächliche Höhe im Denken der Menschen eine untergeordnete Rolle spielt. Auf jeden Fall wird auf diese Weise der Eindruck erweckt, daß es ihnen so möglich wird, die inzwischen erfolgten Teuerungen aufzufangen, ohne ihren Lebensstandard zu verschlechtern. Die letzte lohnerhöhende Maßnahme bei der Deutschen Reichsbahn fand Dezember 1977 statt.

Nach meiner Meinung ist jedoch das Lohnproblem nur die Spitze des Eisberges. So gibt es zum Beispiel im sozialen Bereich einige Fragen, auf die bisher den Eisenbahnern weder von der Gewerkschaft noch von anderer Seite Antwort gegeben wird, obwohl diese Dinge schon lange schweben. Das gilt insbesondere für die Berechnung des Krankengeldes nach mehr als 13wöchiger Krankschreibung, für die Berechnung von Überstunden und für die Berechnung des Durchschnittsgehalts während des Urlaubs.

Das Problem besteht darin, daß in den letzten Jahren mehrfach die Gehälter der Eisenbahner in der Form erhöht wurden, daß Teuerungszulagen gezahlt wurden, die nicht in das Grundgehalt eingingen. Das Grundgehalt ist im wesentlichen nach wie vor dasselbe wie 1975. Und nur das Grundgehalt ist zugleich die Berechnungsgrundlage in den vorgenannten Fällen. Daraus ergibt sich beispielsweise, daß ein Eisenbahner, der länger als 13 Wochen krank ist, in Wahrheit nicht 70 Prozent seines Nettogehaltes erhält (wenn man von Grundgehalt plus Teuerungszulagen in den letzten Jahren ausgeht), wie es auch den gesetzlichen Bestimmungen der DDR entspricht, sondern nur etwa 61 Prozent. Ähnliches gilt für die Berechnung des Geldes während der Urlaubszeit und bei der Berechnung von Überstunden.

Zugleich möchte ich darauf aufmerksam machen, daß der Gegner offensichtlich seine Bemühungen verschärft, den auf den genannten und anderen Gebieten vorhandenen Konfliktstoff in den Reichsbahnbetrieben für sich zu nutzen, um seinen politischen Einfluß zu erhöhen. Dazu gehören zum Beispiel seine Bemühungen, an einigen Punkten stärker die Gewerkschaft der Eisenbahner im DGB ins Spiel zu bringen und bei den Eisenbahnern nach wie vor vorhandene Unklarheiten über die Sicherheit ihrer Arbeitsplätze zu schüren. Systematisch werden Gerüchte in Umlauf gesetzt, daß die Reichsbahn früher oder später doch in den Besitz des Senats übergeht oder daß sie eines Tages wegen Funktionsunfähigkeit von den Alliierten übernommen und an Westberliner Dienststellen übertragen werden würde. Zum ersten Mal hat sich jetzt beispielsweise ein in der GdED im DGB und der SPD organisierter Triebwagenschaffner offen gewagt, als Wahlbewerber für die SPD in Steglitz zu kandidieren. Dazu kommt, daß nach uns vorliegenden internen Informationen aus dem DGB-Landesvorstand geplant ist, bei der diesjährigen 1.-Mai-Kundgebung des DGB auf dem Kennedy-Platz zum ersten Mal auch seitens der GdED Westberlin einen offiziellen Redner auftreten zu lassen. Vorsitzender dieser Gewerkschaft in Westberlin ist der CDU-Mann Giersch. Er stellte bekanntlich in jüngster Zeit zweimal schriftlich an die westlichen Besatzungsmächte das Ansinnen, die Reichsbahn in Westberlin in Westberliner Regie zu überführen und die GdED als offiziellen Verhandlungspartner für alle Tarif- und sonstigen Fragen der Deutschen Reichsbahn in Westberlin anzuerkennen. Ähnlich operiert auch die CDU in ihrem Wahlprogramm.

Offensichtlich wirken hier also gegenwärtig 2 Faktoren: Einerseits wollen viele ehrliche Eisenbahner (darunter sind auch Genossen) angesichts der Teuerung in Westberlin wissen, wann es wieder mehr Geld gibt und andererseits gibt es Versuche von außen her, solche Diskussionen zusätzlich anzuhetzen. Das ganze wird noch dadurch gefördert, daß es bei vielen Eisenbahnern Auffassungen gibt, daß durch die RBD bzw. die entsprechenden Dienststellen in vielen Fällen unnötig Valuta für Fremdleistungen an Westberliner Firmen ausgegeben werden für Arbeiten, die durch die Kollegen der Deutschen Reichsbahn selbst geleistet werden könnten, wenn die vorhandenen Kräfte überlegt eingesetzt werden. Darüber gibt es schon seit langem viele Diskussionen, wobei mir scheint, daß an diesen und vielen anderen Fällen sichtbar wird, daß eigentlich das Hauptproblem darin besteht – so ist jedenfalls meine Auffassung – daß es nach wie vor keine einheitliche und straffe Leitung für die Westberliner Dienststellen der Deutschen Reichsbahn durch ein entsprechendes Führungsorgan gibt, sondern hier oft alte Leitungsformen und Methoden angewendet werden, die in der DDR richtig sein mögen, aber in Westberlin den Anforderungen nicht entsprechen. Meiner Auffassung nach kann man trotz Personalmangels an vielen Punkten keineswegs davon sprechen, daß in den Westberliner Dienststellen gesichert ist, daß mit den vorhandenen Kräften wirklich höchste Effektivität und Qualität erreicht wird. Die Bereitschaft der Eisenbahner, gute Arbeit zu leisten, ist bei dem weitaus überwiegenden Teil eindeutig, aber viele resignieren, weil sie oft auf ihre berechtigten Kritiken und Vorschläge nur ungenügende

oder erst nach Monaten entsprechende Antworten erhalten. Meine feste Überzeugung ist, daß bei vernünftiger Führungs- und Leitungstätigkeit in den Westberliner Dienststellen der Deutschen Reichsbahn noch sehr viele Reserven sind, die erschlossen werden könnten. Gewiß gab es Ansätze dazu, aber im Grunde genommen scheint mir, daß was die Führungs- und Leitungstätigkeit betrifft, bisher nicht viel mehr als Flickschusterei erbracht hat.

Ich nehme in solcher Ausführlichkeit zu dem Problem Stellung, weil unsere Parteiorganisationen in der Reichsbahn, die in überwiegender Anzahl hervorragenden Anteil an der Wahlarbeit der Partei in den Wohngebieten haben, von sich aus auch mit unserer Unterstützung die bahnspezifischen Fragen nicht lösen können und die parteilosen Kollegen sehr oft den allgemein-politischen Fragen, die unsere Politik betreffen, abwartend gegenüber stehen, weil unsere Genossen in den Betrieben ihnen auf ihre betrieblichen Fragen nur unzureichend Antwort geben können. Es wird also in absehbarer Zeit unbedingt notwendig sein, mit Hilfe des ZK und der entsprechenden Organe der Reichsbahn grundsätzliche Überlegungen ins Rollen zu bringen in Bezug auf die Leitungs- und Führungstätigkeit der RBD Berlin gegenüber den Westberliner Dienststellen, wobei mir insgesamt scheint, daß bei allen Überlegungen besondere Aufmerksamkeit einer wesentlichen Verbesserung der Gewerkschaftsarbeit gewidmet werden muß. Es geht mir nicht darum, hier ein Klagelied anzustimmen, aber unsere Parteiorganisationen sind dort in einer schwierigen Situation.

Soweit in Ergänzung zu dem beiliegenden Brief.

Ich möchte noch einmal betonen, daß es mir vor allem darum geht, möglichst schnell eine einheitliche Argumentationslinie zu sichern, was durch uns auf Grund der Spezifik der Situation nicht möglich ist. Ansonsten bin ich gern bereit, über diese Probleme persönlich auch mit den zuständigen Genossen des ZK zu sprechen bzw. ihnen die Möglichkeit zu verschaffen, daß sie sich mit einigen sehr zuverlässigen und qualifizierten Genossen aus verschiedenen Dienststellen der Reichsbahn selbst unterhalten können, um sich über die Zustände genauer zu informieren.

Wir wären dankbar, wenn es möglich wäre, uns recht bald einen ersten Hinweis darauf zu geben, wie in der ganzen Sache weiter verfahren wird.

Mit herzlichen Grüßen

[Unterschrift Horst Schmitt]