

05.02.2012 - Eine kurze Geschichte von Doro-Chiba

Japanische Eisenbahn: Langer Kampf gegen Privatisierung

Nemetic

2011 besuchten drei japanischen Aktivisten der Eisenbahngewerkschaft Doro-Chiba und des Studierendenverbands Zengakuren mehrere Städte in Deutschland und trafen u.a. mit der GDL zusammen. Seit 2009 haben deutsche Aktivisten Kontakt zu Doro-Chiba. Die Gewerkschaft verfügt seitdem über eine kleine deutschsprachige Abteilung seines «Internationalen Arbeitersolidaritätskomitees», das für den Aufbau internationaler Beziehungen verantwortlich ist.

Der vorliegende Text basiert im Wesentlichen auf Texten und Angaben dieses Komitees. Zum ersten Mal wird hiermit im deutschen Sprachraum die Geschichte von DC auf zusammenhängende Weise dargestellt.

Doro-Chiba (DC) ist eine kämpferische Eisenbahngewerkschaft in Japan. Beheimatet ist sie in der Präfektur Chiba, ein wichtiges Ballungszentrum und ein Verkehrsknotenpunkt direkt östlich der Metropole Tokyo. Die weltweite Schaffung einer klassenorientierten Arbeiterbewegung ist ein wichtiges Anliegen dieses außergewöhnlichen Gewerkschaftsverbandes.

Die japanische Gewerkschaftsbewegung war schon vor dem Zweiten Weltkrieg mit heftigen Kämpfen konfrontiert gewesen. Doch in den 30er Jahren wurde sie von der damaligen kaiserlichen Regierung unterdrückt, zerschlagen und zur Kriegskollaboration gezwungen.

Unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs dominierte zunächst der unter dem Einfluss der Kommunistischen Partei Japans (KPJ) stehende Gewerkschaftsverband Sanbetsu. Er wurde von den US-Besatzungsbehörden bekämpft, beugte sich aber auch dem Druck der neuen Herren (z.B. im gescheiterten Generalstreik vom Februar 1947). 1950 entstand unter US-Regie aus Sanbetsu und dem sozialdemokratischen Sodomei der Gewerkschaftsverband Sohyo, der sich jedoch wider Erwarten schnell radikalisierte. Sohyo war eine der Säulen des sogenannten «Systems von 1955». Dieses basierte auf der politischen Dominanz der konservativen Liberal-Demokratischen Partei (LDP) und der Hegemonie der (linkssozialdemokratischen) Sozialistischen Partei (SPJ) innerhalb der Arbeiterbewegung, die sich wiederum auf Sohyo stützte.

Im Zuge der neoliberalen Offensive in den 80er Jahren wurde Sohyo aufgelöst, was mit dem Zerfall der SPJ einher ging.

Derzeit ist die Situation so: Es gibt den 1989 gegründeten Gewerkschaftsverband Rengo (etwa mit dem DGB vergleichbar) mit rund 7 Millionen Mitgliedern, der im Wesentlichen die neoliberale Regierungspolitik unterstützt. Er steht unter dem Einfluss der derzeitigen Regierungspartei, der Demokratischen Partei Japans (DPJ).

Daneben gibt es den KPJ-nahen Verband Zenroren mit etwa 1,2 Millionen Mitgliedern sowie eine große Anzahl kleiner und mittlerer Gewerkschaftsverbände, die keinem dieser Großverbände angehören.

Zu den Besonderheiten der japanischen Gewerkschaftsbewegung gehört, dass es auf lokaler und regionaler Ebene viele sog. «amalgamierte Gewerkschaften» gibt, die branchenübergreifend sind. Es gibt auch sehr kleine und sogar kleinste Gewerkschaften (z.B. eine Doro-West, Eisenbahner, mit weniger als zehn Mitgliedern). Es ist in Japan juristisch problemlos, etwa eine lokale Gewerkschaft zu gründen.

Die Entstehung von Doro-Chiba

Doro-Chiba war ursprünglich der Bezirks-(Präfektur-)Verband der japanweiten Lokomotivführergewerkschaft Doro (National Railway Motive Power Union). Neben dieser Lokführergewerkschaft gab es noch den kämpferischen Eisenbahnarbeiterverband Kokuro (National Railway Workers Union, auch NRU), beide waren Sohyo-Mitglieder. Ab 1968 nahmen die Konflikte zwischen der Doro-Führung und dem Bezirk Chiba (besonders mit dessen linker Gewerkschaftsjugend) zu. Dies hing mit der japanischen Studentenrevolte zusammen, aber auch mit dem Kampf gegen den US-japanischen Sicherheitspakt AMPO und dem gegen den Flughafen Narita, der 1966 begann. 1973 übernahm eine neue Führung, die aus der linken Gewerkschaftsjugend stammte, die Kontrolle über Doro-Chiba. Die Konflikte mit der Doro-Zentrale wurden immer heftiger. Die Doro-Zentrale wurde in den 70er Jahren von der Kakumaru-Gruppe (JRCL-RM) geleitet. Die neue Doro-Chiba wurde von der Chukaku-Gruppe (JRCL-NC) unterstützt.* In der zweiten Hälfte der 70er Jahre kämpfte Doro-Chiba auf der Seite der Bauern von Sanrizuka gegen den Flughafen Narita und organisierte wiederholt Streiks gegen Tankzüge (Treibstofftransport) für den neuen Flughafen. Die Doro-Zentrale versuchte, diese Kämpfe zu unterdrücken, oft unter Anwendung von Gewalt.

So gründete der Kern des Bezirks Chiba von Doro 1979 die unabhängige Gewerkschaft Doro-Chiba. Daraufhin setzte die Doro-Zentrale massenweise Schlägertrupps und Rollkommandos ein, um die neue Doro-Chiba zu zerstören, aber vergebens.

Oft wird der Kampf zwischen Doro und Doro-Chiba (zugleich ein Kampf zwischen Kakumaru und Chukaku) als eine Auseinandersetzung innerhalb des Lagers der Neuen Linken betrachtet, was aber nicht stimmt. Dies zeigt sich ganz deutlich am Verhalten der jeweiligen Gewerkschaften bei der Aufteilung und Privatisierung der japanischen Staatsbahn (JNR, auf Japanisch «Kokutetsu») in den 80er Jahren.

Privatisierung der Staatsbahn (JNR)

Die Aufteilung und Privatisierung der japanischen Staatsbahn, eine neoliberale Offensive großen Umfangs, fand 1987 statt. Yasuhiro Nakasone, der damalige Ministerpräsident, erklärte damals, die Nachkriegspolitik (das «System von 1955») müsse beendet werden. Die Weltlage erfordere eine entscheidende Wende in der Politik, um die Folgen der Weltwirtschaftskrise von 1974/75 zu bewältigen. Es ging Nakasone dabei allerdings weniger um die Wirtschaft als um eine Änderung des Kräfteverhältnisses gegenüber der Arbeiterklasse.

Nakasone war fest entschlossen, vor allem die militanten Eisenbahnergewerkschaften zu zerschlagen ? das war die Vorstufe zur Zerschlagung des japanischen Gewerkschaftsverbands Sohyo. Mit der Beseitigung der kämpferischen Arbeiterbewegung wollte er auch eine Revision der japanischen Verfassung durchsetzen. Das Projekt wurde von 1983 an sorgfältig und systematisch vorbereitet. Die bürgerlichen Medien schrieben fast täglich von der angeblichen Verantwortung der Eisenbahngewerkschaften und ihrer Mitglieder für das riesige Defizit der JNR und behaupteten, die Eisenbahnarbeiter wären faul.

Beim Übergang zu neuen, privatisierten Eisenbahngesellschaften sollten die Beschäftigten der JNR nicht unbedingt weiter beschäftigt werden, sondern nach einer «Eignungsprüfung» einzeln in die neuen Gesellschaften übernommen werden.

Die Eisenbahn-Gewerkschaften spalteten sich über diese Offensive in zwei Lager: auf der einen Seite Kokuro und Doro-Chiba und einige andere, die die Zerschlagung und Privatisierung ablehnten, auf der anderen Seite Doro (früher sehr kämpferisch, aber seit Ende der 70er Jahren degeneriert) und die rechtssozialdemokratisch geführte Tetsuro (Japan Railway Workers Union, die traditionelle gelbe Gewerkschaft) sowie einige andere Gewerkschaften, die der JNR-Behörde zuarbeiteten und sie bei ihren Privatisierungsplänen unterstützten.

Die Arbeitsplätze bei der Bahn wurden in der Folgezeit zum Schlachtfeld des Kampfes zwischen der JNR und den widerständigen Gewerkschaftsmitgliedern. Letztere wurden ständig unter Druck gesetzt, ihren Arbeitsplatz aufzugeben. Schikanen und Drohungen

von Seiten der JNR-Verwaltung waren an der Tagesordnung.

Die Rolle der Gewerkschaft Doro war geradezu kriminell: Sie beteiligte sich daran, speziell ältere Arbeiter zu zwingen, auf eine Beschäftigung bei der neuen, privatisierten Bahn zu verzichten.

Schon vor Inkrafttreten der Aufteilung und Privatisierung im Frühjahr 1987 sank die Mitgliederzahl von Kokuro von 224000 (1983) auf 44000 (1987). 200000 Bahnarbeiter verliessen damals die JNR. 200 Eisenbahner begingen aus Verzweiflung über ihre Zukunft Selbstmord.

Der Kampf Doro-Chibas

Angesichts der Privatisierungsoffensive entschied sich die von Doro unabhängig gewordene Gewerkschaft Doro-Chiba, geschlossen zu kämpfen und zu streiken, auch auf die Gefahr von Entlassungen hin. Kokuro, die führende Gewerkschaft bei den Beschäftigten der Staatsbahn JNR, fasste dagegen auf ihrer Tagung 1986 den Beschluss, die Aufspaltung und Privatisierung der JNR anzunehmen. Drei Monate später wurde diese Entscheidung unter dem Protest der Mitglieder auf einer außerordentlichen Tagung zurückgenommen. Dies führte zur Spaltung von Kokuro, die Gewerkschaft blieb unfähig, einen Streik zu organisieren.

Streiks von Doro-Chiba hat es zwei gegeben: im November 1985 und im Februar 1986. Ein gewaltiger Polizeieinsatz und 28 Entlassungen waren die Antwort der JNR-Behörde. Nach der Zerschlagung der JNR und mit Beginn der Bildung privater JR-Teilgesellschaften im April 1987 begannen neue Kämpfe entlang von zwei Herausforderungen:

? ein Kampf für die Zurücknahme der massenhaften und diskriminierenden Entlassungen, die als ungerecht empfunden wurden;

? ein Kampf gegen die Rationalisierungsmaßnahmen der neuen privaten Bahngesellschaften durch Personalabbau und Vernachlässigung der Sicherheitsmaßnahmen ? der Begriff «Rationalisierung» kann in diesem Zusammenhang nur als beschönigend, euphemistisch aufgefasst werden.

Kampf für die Zurücknahme der Entlassungen

Zu Beginn der neuen Bahngesellschaften Japan Railways (JR) im Frühjahr 1987 wurden 7628 Arbeiter der Staatsbahn nicht übernommen, sondern in lokale Werkstätten einer «Settlement Corporation» (eine Art Beschäftigungsgesellschaft) geschickt ? hier sollten

sie maximal drei Jahre auf eine künftige Beschäftigung warten. Betroffen waren vor allem bekannte Aktivisten verschiedener Eisenbahnergewerkschaften. Es handelte sich um ein Scheinmanöver der «Regulierungsbehörde», um offene massive Entlassungen zu vermeiden und die 7628 Bahnarbeiter spontan oder «freiwillig» zum Verzicht auf eine Weiterbeschäftigung zu nötigen.

Die Drei-Jahres-Frist lief ab und die JR-Gesellschaften kündigten endgültig die übrig gebliebenen 1047 der in die «Settlement Corporation» abgeschobenen Bahnarbeiter. Von diesem Augenblick an begann der Kampf dieser 1047 Bahnarbeiter für die Zurücknahme ihrer Entlassungen. Diese Kampagne dauert bis zum heutigen Tag an. Kurz vor Ablauf der Frist, also im März 1990, trat Doro-Chiba für 84 Stunden in einen Solidaritätsstreik mit den betroffenen Eisenbahnern. Diese errangen in der Folgezeit mehrere Siege vor Gericht. Die diskriminierenden Entlassungen der JNR wurden als «ungerechtes» und «unfares» Verfahren verurteilt. Trotzdem verweigerten die JR-Gesellschaften hartnäckig und größtenteils gesetzwidrig die Einstellung der 1047 Bahnarbeiter an neuen Arbeitsplätzen.

Die entlassenen Eisenbahner führten ihre Kampagne im Wesentlichen 20 Jahre weiter und trotzten den Versuchen der Regierung, der großen politischen Parteien und der korrumpierten Führungen der großen Gewerkschaften, den Kampf zu dämpfen und zu unterdrücken.

Nach mehreren Versuchen eines Ausgleichs kam es am 9.4.2010 zu einem Wendepunkt im Kampf: Die «Vier Beteiligten und vier mitwirkenden Organisationen», hauptsächlich die Kokuro-Zentrale und die linke Opposition innerhalb von Kokuro, nahmen das Kompromissangebot zur «politischen Lösung des Staatsbahnstreits» an, wie es von den herrschenden politischen Parteien vorbereitet worden war. Der Kompromiss forderte von den JR-Gesellschaften, den entlassenen 1047 Bahnarbeitern eine bescheidene Abfindung als Trostpflaster zu zahlen. Gleichzeitig wurde erklärt, die Aufteilung und Privatisierung der Japanischen Staatsbahn sei ein großer Erfolg für das japanische Volk, die Privatisierung müsse weiter voran getrieben werden.

Es gab kein Wort der Entschuldigung gegenüber den entlassenen Bahnarbeitern. Damit hatte Kokuro (sowohl die Zentrale als auch die linke Opposition), die das eigentliche Angriffsziel der Privatisierungskampagne gewesen war, den Kampf für die Wiedereinstellung der 1047 aufgegeben.

Ein Jahr darauf, nach dem verheerenden Erdbeben/Tsunami und dem GAU von

Fukushima, erklärten der Klägerverband und das Koordinationskomitee den Kampf der 1047 am 24.6.2011 für beendet, weil es keine Möglichkeit für die Beschäftigung der 1047 mehr gäbe.

Trotz heftigen Widerstands einer Minderheit in Kokuro (insbesondere seitens der Doro-Chiba-Strömung) verabschiedete Kokuro diesen Beschluss Ende Juni auf seiner nationalen Konferenz.

Gegen diesen reaktionären Strom hatte sich bereits am 13. Juni 2010 in Tokyo eine landesweite Bewegung der Arbeiter der Staatsbahn (Kokutetsu) gegründet, deren Losung lautete: «Die Flamme der Bewegung der Staatsbahnarbeiter nicht auslöschen!»

Gegen Rationalisierung und für Bahnsicherheit

Unter der Geschäftsführung der nunmehr privatisierten JR-Gesellschaften verschlechterte sich die Lage sowohl für die Bahnarbeiter als auch für die Sicherheit der Bahn. Die Privatisierung verlegte die Priorität der Geschäftspolitik der Bahngesellschaften auf das grenzenlose Streben nach Profit. Das hatte häufig Bahnunfälle und andere gefährliche Zwischenfälle zur Folge (gebrochene Schienen, nicht funktionierende Signale, verschiedene Unfälle usw.).

Unter Rationalisierung verstanden die Geschäftsführungen, nunmehr direkte Agenten diverser privatwirtschaftlicher Profitinteressen («Investoren»), eben nicht, wie oft behauptet, die Steigerung der betrieblichen Effizienz, sondern Personalabbau und Kosteneinsparungen, um die Profitrate zu steigern.

Der größte Eisenbahnunfall ereignete sich am 25. April 2005 in Amagasaki in Westjapan. Das Unglück forderte 107 Todesopfer einschließlich des Lokomotivführers. Es folgten mehrere andere Unfälle in verschiedenen Regionen Japans; vier Zugunglücke in nur einem Jahr.

Doro-Chiba entschied sich angesichts dieser Entwicklung, gegen die Rationalisierung einen systematischen Kampf aufzunehmen und Punktstreiks für die Eisenbahnsicherheit zu führen. Am 10.3.2006 organisierte Doro-Chiba einen 72-Stunden-Streik, auf der Basis der Taktik der «langsamen Zuggeschwindigkeit nach geltenden Regeln» (Dienst nach Vorschrift, Bummelstreik).

Die Grundlinie von Doro-Chiba im Kampf gegen die Rationalisierung ist folgende: Alle Verantwortung für Zugunfälle muss die Direktion der Bahngesellschaften tragen, weil die Hauptursache für die Unfälle in der Vernachlässigung der Bahnsicherheit liegt, nicht in

der Tätigkeit der Bahnarbeiter; jegliche Schuldzuweisung an das Stations- und Fahrpersonal wird strikt zurückgewiesen.

Zweite Welle der Aufspaltung und Privatisierung

Im Jahr 2000 begann ein neuer Angriff der JR-Gesellschaften auf die Bahnarbeiter. Nach und nach wurde klar: Die privaten Gesellschaften versuchen, die mangelhaften Ergebnisse der Privatisierung durch eine weitere Aufsplitterung der schon privatisierten sieben Bahngesellschaften in Tochtergesellschaften und Subunternehmen zu überwinden, vorgeblich um die «Wettbewerbsfähigkeit zu stärken». In Wirklichkeit bedeutet das die systematische Verlagerung wesentlicher Bahn- und Transportdienste in Subunternehmen (Outsourcing) und die «Notwendigkeit», noch mehr Arbeitsplätze und Personal abzubauen.

Dahinter steht die Absicht der Bahn-Kapitalisten, gleichzeitig die Gewerkschaften zu zerschlagen und die Solidarität unter den Bahnarbeitern zu zerstören, ihren Zusammenhalt zu zersetzen. Dieser Angriff bildet den Kern der zweiten Welle der Aufteilung und Privatisierung, besser gesagt, ihre Vollendung nach 24 Jahren.

Doro-Chiba führte dagegen von Ende 2009 bis Anfang 2012 mehrmals Punktstreiks durch und verhinderte dadurch bislang wenigstens im Bahnbezirk Chiba die Durchsetzung der Outsourcing-Strategie.

Bis zum heutigen Tage bildet Doro-Chiba den Kern der Kokutetsu-Bewegung (Bewegung der Staatsbahnarbeiter). Darüber ist sie eine treibende Kraft für eine klassenorientierte Arbeiterbewegung, die sich branchenübergreifend und unter Einbeziehung zahlreicher anderer gesellschaftlichen Bewegungen alljährlich in der Novemberdemonstration in Tokyo manifestiert.

Gerade in der gegenwärtigen Weltwirtschaftskrise ist Doro-Chiba sehr am Aufbau solidarischer Kontakte mit klassenkämpferischen Gewerkschaftern, Aktivisten, Gruppen und Verbänden weltweit interessiert, sie kann problemlos auch in deutscher Sprache kontaktiert werden.

Nemetico

(in Zusammenarbeit mit dem Internationalen Arbeitersolidaritätskomitee von Doro-Chiba)

Englische Webseiten von Doro-Chiba: www.doro-chiba.org/english/english.htm; Kontakt: Internationales Arbeitersolidaritätskomitee von Doro-Chiba (deutschsprachige Abteilung); «Tigerman», [doro-chiba-international-de @auone.jp](mailto:doro-chiba-international-de@auone.jp).



Sozialistische Zeitung

Regentenstr. 57–59 · D-51063 Köln
Fon (02 21) 9 23 11 96 · Fax (02 21) 9 23 11 97
redaktion@soz-verlag.de · www.sozone.de

*Die JRCL (Japan Revolutionary Communist League) ist eine trotzkistische Abspaltung von der Kommunistischen Partei Japans aus den späten 50er Jahren. Sie selbst erfuhr dann drei Spaltungen. Aus der letzten sind JRCL-NC (Chukaku) und JRCL-RM (Kakumaru) entstanden. Die beiden bekämpften sich heftig, später zum Teil sehr gewaltsam. (Anm.d.Red.)