

Sozialismus

www.Sozialismus.de

A. Werner/R. Gebhard:
Rechtspopulismus-Partei?



Saarland: Mit LINKS in
den Landtag



Beckmann/Uellenberg-van
Dawen: Dienstleistungspolitik

Stephan Krull: Volkswagens
Vergangenheit

Forum
Gewerkschaften

Jakob Moneta: Jude |
Gewerkschafter | Sozialist



Dies ist ein Artikel aus der Monatszeitschrift Sozialismus.
Informationen über den weiteren Inhalt finden Sie unter
www.sozialismus.de.
Dort können Sie ebenfalls ein Probeheft
bzw. ein Abonnement bestellen.

www.Sozialismus.de



Aktuelle Kommentare, Tipps & Termine.

www.wissenschaft.info



Arbeitspapiere, Veranstaltungshinweise, Referenten, Forum.

www.linksnet.de



Das Portal für linke Politik und Wissenschaft von 34 Zeitschriften.

www.vsa-verlag.de



Neuerscheinungen, Inhaltsverzeichnisse, Leseproben.

Streiken & Wählen

Bernd Riexinger: Warnstreikbeteiligung – hohe Erwartung. Zur Tarifrunde öffentlicher Dienst 2

Joachim Bischoff/Hasko Hüning/Björn Radke: Saarland-Wahlen – im Schatten der Schuldenkrise 5

Fragiler Frühling in Europa?

Joachim Bischoff/Richard Detje: Entspannung in Europa – aber kein Ausstieg aus der Abwärtsspirale 9

Armando Fernández Steinko: Spanien – Scheitern eines Wohlfahrtssystems ohne Arbeit 15

Machtpolitik mit Risiken

Uli Cremer: Zu Gast bei Freunden? Abzugsszenarien von NATO-Kriegern aus Afghanistan 23

Lutz Brangsch: Trügerische Ruhe. Russland nach der erneuten Wahl Putins zum Präsidenten 27

»Keine Partei rechts von der Union«?

Alban Werner/Richard Gebhardt: Bedingt abkehrbereit. Warum es in der Bundesrepublik (noch) keine erfolgreiche rechtspopulistische Partei gibt 30

Renten & Renditen

Christian Christen: Kapitalgedeckte Alterssicherung. Ihre Effekte und Funktionszusammenhänge mit der Finanzkrise 39

Matthias W. Birkwald: Licht am Ende des Tunnels. Replik auf Johannes Steffens Kritik am LINKEN Vorschlag der Solidarischen Mindestrente 42

Forum Gewerkschaften

Martin Beckmann/Wolfgang Uellenberg-van Dawen: Dienstleistungspolitik für gute Arbeit und soziale Gerechtigkeit 47

Stephan Krull: Die Vergangenheit ist nicht vorbei. Volkswagen und die Autostadt Wolfsburg vor dem 75. Gründungstag 53

»Überlebt habe ich sie alle...« (Jakob Moneta)

Franz Segbers: Jakob Moneta (1914-2012) – Jude, Gewerkschafter, Sozialist ... 57

Heiner Halberstadt: Überzeugter Internationalist. Ein Gespräch mit Jakob Moneta 61

Mario Keßler: Mehr Macht für die Ohnmächtigen. Zum Tod von Jakob Moneta . 65

Impressum 67

Veranstaltungen & Tipps 68

Johannes Springer: Work Hard, Play Hard (Filmkritik) 69

Die Vergangenheit ist nicht vorbei

Volkswagen und die Autostadt Wolfsburg vor dem 75. Gründungstag

von | Stephan Krull



Propagandafahrt im KdF-Wagen mit SS-Fahrer, um 1939 (Foto: dpa)

Volkswagen fuhr im Jahr 2011 neue Rekorde ein – über acht Mio. Fahrzeuge abgesetzt, ca. 150 Mrd. Euro Umsatz, ca. 18 Mrd. Euro Gewinn. Die Aussichten für die Automobilindustrie bleiben für die nächsten Jahre eher trüb, so wie das vergangene Jahr für Opel, Saab, viele GM- und Ford-Standorte, Citroën und Peugeot schon trüb war. Zwar wurden

in den USA und Europa durch Werkschließungen und Entlassungen Kapazitäten abgebaut, mit neuen Produktionsstätten in den USA, China, Russland und Indien sind die Überkapazitäten von morgen aber schon da – und der mörderische Kampf um Marktanteile und Profitraten geht in eine neue Runde. Von VW hört man u.a.: »Mit un-

seren herausragenden Produkten wollen wir erneut

**Forum
Gewerkschaften**

Stephan Krull ist Vorsitzender der Rosa-Luxemburg-Stiftung Niedersachsen und war bis 2006 Mitglied des Betriebsrates von VW in Wolfsburg.



Ausgabe
2/2012 u.a.:

- Mark Brenner: »Auf den Kopf gestellt«, zum Verhältnis von Gewerkschaften und Occupy in den USA
- »Verstand ist stets bei Wenigen nur gewesen«, Interview mit Wolfgang Däubler
- Wolfgang Völker: »Sympathy for the devil«, Organizing in Gemeinden und Betrieben – Bericht vom Sozialistischen Salon in Hamburg
- Michael Clauss: »Daimler-Leiharbeitsquote unzulässig?!«, neues Gesetz und EU-Richtlinie für Leiharbeit

○ **Probelesen?!** Die kommenden 4 aktuellen Ausgaben zum Preis von 10 € (gg. Vvk.)

**Niddastraße 64
60329 FRANKFURT
Tel. (069) 67 99 84
express-afp@online.de
www.express-afp.info**

**DIE
SINNE
SCHÄRFEN.
JETZT
TESTEN:**

4 Ausgaben für 10 €
Bestellungen unter www.akweb.de

ak

analyse & kritik
Zeitung für linke Debatte und Praxis

**Forum
Gewerkschaften**

besser abschneiden als andere Unternehmen.

Wenn alle Kolleginnen und Kollegen an einem Strang ziehen, werden wir das schaffen.«¹

Solcherart Verbetrieblichung des gewerkschaftlichen Grundgedankens der Überwindung der Konkurrenz der abhängig Beschäftigten, diese Aufforderung, in einem Unternehmen »an einem Strang zu ziehen«, ist zwar das Gegenteil von Solidarität unter den Beschäftigten der Automobilindustrie, einige sprechen von »exklusiver Solidarität«, hat aber in vielen Unternehmen eine schlechte Tradition. Die ganz schlechte Tradition hat die Autostadt Wolfsburg kurz vor dem 75. Gründungsjahr (1938-2013) wieder eingeholt.

Ein einflussreicher Journalist der Nachkriegszeit, der Rassist und NS-Ideologe, Schüler eines Kapp-Putschisten, Horst Mönnich schrieb zum Schluss seiner 1951 erschienenen Hommage an Porsche, Wolfsburg und Volkswagen (»Die Autostadt« mit einem Vorwort Heinrich Nordhof): »Immer kamen die rechten Männer zur rechten Stunde. Das ist vielleicht die Quintessenz, der Schlüssel zu dem Wunder, das der Gefangene von Dijon (Ferdinand Porsche, S.K.) wahrnimmt. Aber wie erscheinen die rechten Männer zur rechten Stunde? Es sind Fanatisierte, der Sache auf Ge- deih und Verderb Ergebene, und es sind leidenschaftliche Naturen. ... Deshalb war dies möglich.«²

Da liegt die Frage nahe, welche Kontinuität und welche Brüche es in den 75 Jahren der Entwicklung von Stadt und Unternehmen gab. Weiterer Anlass für diese Frage war die Einweihung eines »Ferdinand-Porsche-Instituts« im fernen Argentinien durch den niedersächsischen Ministerpräsidenten David McAllister im Oktober des vergangenen Jahres und die Tatsache, dass die Veröffentlichung der Mitgliedschaft führender Gewerkschafter, Betriebsräte und SPD-Mitglieder der ersten Nachkriegsgeneration in der NSDAP auf überhaupt kein öffentliches Interesse stieß. Ob Mönnich das wusste, als er von »den rechten Männern zur rechten Zeit« schrieb? Andere wussten von die-

ser Kontinuität, haben sie aber bisher verschwiegen.

1.

Der Bau des »Volkswagens«, des Werkes und der Stadt war für die Nazis ein großes Propaganda- und Rüstungsprojekt, wie aus einem Expose von Porsche vom 17.1.1934 hervorgeht: »Ein Volkswagen darf kein Fahrzeug für einen begrenzten Verwendungszweck sein, er muss vielmehr durch einfache Wechsel der Karosserie allen praktisch vorkommenden Zwecken genügen, also nicht nur als Personenwagen, sondern auch als Lieferwagen und für bestimmte militärische Zwecke geeignet sein.« Entsprechend ein Aktenvermerk des Reichsverkehrsministeriums vom 12.4.1934, betreffend Anforderungen an einen Volkswagen: »Sitzplätze für 3 Erwachsene, 1 Kind. Diese Bedingung entspricht auch den militärischen Erfordernissen, da sich nach Entfernung des Aufbaues 3 Mann, 1 Maschinengewehr und Munition unterbringen lassen.«³ Für Porsche war dies alles wegen seines direkten Zugangs zu Hitler ein risikoloses, gigantisches Geschäft. Darauf ruht bis heute der Milliarden-Reichtum des Familienclans von Porsche und Piëch.

Den Grundstein dieses Reichtums legte das Vermögen der freien Gewerkschaften, das ihnen von der »Deutschen Arbeitsfront« geraubt und u.a. zum Aufbau der Volksgemeinschaftspropaganda und des Werkes missbraucht wurde. 300.000 »KdF-Sparer« wurden um ihre Ersparnisse betrogen, um – so die Idee – den NS-Musterbetrieb und die NS-Musterstadt aufzubauen und Anschluss zu finden an die weit fortgeschrittene industrielle Entwicklung in den USA. Ein NS-Musterbetrieb wurde geprägt durch den teils gewalttätigen, teils sozialpaternalistischen Versuch, den Grundwiderspruch zwischen gesellschaftlicher Produktion und privater Aneignung zu eliminieren. Deshalb galt das Führer- und Gefolgschaftsprinzip.

Andererseits wurden die Arbeiter mit dem Begriff von der »Schönheit der Arbeit« ideologisch aufgewertet und überhöht, was bedingt auch angenommen wurde und sich durch die Knechtung der Sklavenarbeiter in der Wirkung

noch intensiviert hat.

Zum Bau von Werk und Stadt wurden bereits 1939 in Kooperation mit der faschistischen italienischen Arbeitsorganisation CFLI Bauarbeiter aus Italien an den Mittellandkanal verbracht. Sie waren die ersten italienischen »Gastarbeiter«, ohne deren Einsatz die Bauarbeiten nicht gelungen wären; nicht diejenigen, die – nach dem Versickern des Zustroms frischer Arbeitskräfte aus der DDR – ab 1961 aus Süditalien nach Wolfsburg zur Arbeit geholt wurden. Ihren faschistischen Anführer zu ehren, wurde die Halle für Massenveranstaltungen »Tullio-Cianetti-Halle« genannt.

Die größte Gruppe an Arbeitskräften waren zehntausende Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter aus allen von den Faschisten besetzten Ländern sowie KZ-Häftlinge, die als Arbeitssklaven von Ferdinand Porsche persönlich angefordert wurden. Die SS wurde mit Fahrzeugen von Volkswagen belohnt. Tausende dieser verschleppten Männer und Frauen fanden bei der Arbeit und in den Lagern den Tod; hunderte Kinder von Zwangsarbeiterinnen wurden in einem eigenen Kinderlager systematisch ums Leben gebracht. Als einziger aus der Führungsriege um Porsche wurde der für dieses Verbrechen zuständige »Werkarzt«, Dr. Hans Körbel, von den Alliierten zum Tode verurteilt und hingerichtet.

Produziert wurden bis 1945 einige hundert zivile Fahrzeuge, etwa 65.000 Militärfahrzeuge und sonstige Rüstungsgüter wie Minen, Flugzeugteile und Raketen. Damit wurde ein Umsatz von einer damals sagenhaften Milliarde Reichsmark erzielt, der Krieg verlängerte sich und die Toten an Fronten und in Lagern wurden immer mehr. Ferdinand Porsche setzte sich im Frühjahr 1945 mit den Profiten aus Wolfsburg und der Kasse des Ingenieurbüros aus Stuttgart ins ruhige Landgut in Österreich ab.

2.

Die »Stunde Null« gab es im April 1945 in Wolfsburg so wenig wie anderswo. Die Gebäude waren zu einem Teil zerstört, der Maschinenpark weitgehend intakt. Mit dem vorhandenen »deutschen« Personal – die Zwangsarbei-

ter und KZ-Häftlinge wurden als Displaced Persons nicht weiter beschäftigt oder bezahlt, sondern aus der Stadt gejagt – und vorhandenem Material wurden Autos für die Alliierten gebaut, bald aber auch für Behörden und betuchtere Kreise in Deutschland sowie für den Export.

Die Startbedingungen waren günstig, weil andere Automobilbetriebe als vor-malige Rüstungsbetriebe noch brach lagen und erst Jahre später an den Start gehen konnten.

Die Stadt entwickelte sich zu einem Sammelbecken vieler Nazis. Relativ hohe Löhne lockten viele Männer an, die schlechten Wohnbedingungen schreckten viele Familien ab. Über den Werksfunk wurde auch nach der Befreiung vom Faschismus schon mal das Horst-Wessel-Lied gespielt. Die »Werkspolizei« atmete den alten Geist und pflegte den alten Ton, in den Stadtrat wurden NSDAP-Nachfolgeorganisationen mehrheitlich gewählt. Nach deren Verbot durch die Alliierten wechselten die Nazis in CDU und FDP und wirkten dort bis in die 1970er Jahre als »Demokraten«. Die Wolfsburger Magistrate erhielt den Namen Porsche, ebenso ein Stadion, ein Schwimmbad und eine Realschule. Vor dem Rathaus steht eine Büste von Porsche. Statt einer Entnazifizierung gab es in Werk und Stadt eine, zum Beispiel im Vergleich mit Salzgitter, außergewöhnliche hohe personelle Kontinuität.

Es dauerte bis Anfang der 1980er Jahre, als couragierte Bürgerinnen und Bürger, Menschen aus kirchlichen und gewerkschaftlichen Gruppen eine kritische Aufarbeitung der Geschichte von Werk und Stadt einforderten und begannen – sie wurden als Nestbeschmutzer und Brunnenvergifter verunglimpft. Nur dem Druck aus dem In- und Ausland ist es zu verdanken, dass Volkswagen schließlich einen Forschungsauftrag an Prof. Mommsen erteilte, das Elend der Zwangsarbeiter bei Volkswagen in der NS-Zeit zu erforschen⁴. Dann dauerte es bis zum Ende der 1990er Jahre, bis das Unternehmen wieder unter massivem Druck gezwungen wurde, die noch lebenden ehemaligen Zwangsarbeiter individuell zu entschädigen. Eine Entschuldigung seitens der Familien

Porsche und Piëch ist nicht erfolgt. Der

Aufsichtsratsvorsitzende Piëch, Enkel von Porsche, schreibt in seiner Biografie u.a.: »Natürlich bin ich stolz auf meinen Großvater. ... Und als ich die eminente Rolle des Konstrukteurs begriff, hat mir die ganze Geschichte bloß imponiert und mich nicht eine Sekunde lang belastet, warum auch?«⁵

Durch die seltene Konstellation, dass das Unternehmen nach 1945 »herrenlos« treuhänderisch der Bundesrepublik Deutschland übergeben wurde, im Zuge der ersten Privatisierung das »VW-Gesetz« mit weitgehenden Mitbestimmungsrechten beschlossen wurde und durch das nach der Volkert-Betriebsratsaffäre als »System Volkswagen« bekannt gewordene Netzwerk aus Unternehmensleitung, Regierungen, Parteien und Betriebsrat, wurde aus dem geplanten NS-Musterbetrieb ein sozialpartnerschaftliches Vorzeigeunternehmen. So lassen sich relativ hohe Löhne und Sozialleistungen erklären, aber auch die kleineren oder größeren Vorteile, die sich Schröder, Gabriel, Wulf und andere genehmigen ließen.

Lässt sich so auch erklären, dass ein VW-Vorstandsvorsitzender als Sohn des ehemaligen Direktors der Auto Union AG in Zwickau, Carl Hahn, schon 1990 die VEB-Sachsenringwerke als Volkswagen Sachsen GmbH fortführt? Lässt sich so erklären, dass der 1944 in der »Stadt des KdF-Wagens« geborene Unternehmenssohn Rolf Schnellecke später nicht nur profitabler Geschäftspartner des global Player Volkswagen, sondern auch Oberstadtdirektor und Oberbürgermeister von Wolfsburg wird?

Mommsen spricht mit Blick auf die ersten Jahre nach 1945 davon, dass

¹ Wolfsburger Nachrichten, 23.12.2011.

² Münnich, Horst: »Die Autostadt«, München 1951.

³ Zitiert nach »Thesen und Dokumente zur Rolle des VW-Projektes und Porsches im Faschismus«; DKP Wolfsburg, April 1988.

⁴ Mommsen, H., Grieger, M.: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Berlin 1996.

⁵ Piëch, F.: Autobiographie, München 2004, S. 26.

sich man-
ches »an die
paternalisti-
sche Tradition

anschluss, die Porsche dem Unterneh-
men aufgeprägt hatte«,⁶ und fährt fort:
»nach der Währungsreform ... ging der
Traum Ferdinand Porsches in Erfüllung
...«. ⁷ Auf das gesamte Unternehmen be-
zogen schreibt er: »Es ist bemerkens-
wert, dass mit Vorstellungen dieser Art
(public corporation, S.K.) die ursprüng-
liche Unternehmenskonzeption des
Volkswagenwerkes eine gewisse Fortset-
zung fand.«⁸ Es gab offensichtlich auch
eine strukturelle Kontinuität, auf die die
andauernde Porsche-Verehrung zurück-
zuführen ist.

3.

Wenn im Mai 2013 die Stadt Wolfsburg
ihren 75. Geburtstag feiert, können die
»Gründerjahre« von 1938 bis 1945 mit
Rüstungsproduktion, mit tausendfacher
Zwangs- und Sklavenarbeit, mit hun-
derten ermordeten Kindern, nicht unter
den Teppich gekehrt werden. Auch be-
schönigt werden kann diese Zeit nicht
mehr, wenngleich die Porsche-Verehrung
in der »Hauptstadt von Volkswa-
gen« die beschriebene unsägliche Tra-
dition hat und im Jahr 1945 eben kein
Bruch vollzogen wurde.

Bei einer Tagung im November letz-
ten Jahres⁹ wurden an den verbrech-
rischen Beginn von Volkswagenwerk
und Stadt sowie an die treibende Rolle
von Ferdinand Porsche und dessen
Sohn Anton Piëch, den Vater des derzei-
tigen VW-Aufsichtsratsvorsitzenden, er-
innert.

Zur unvollendeten Aufarbeitung des
Porsche-Komplexes kommt jetzt die
dringende Notwendigkeit hinzu, die
personellen Kontinuitäten in dieser ehe-
maligen KdF-Stadt zwischen dem Ende
der NS- bis in die heutige Zeit genau zu
untersuchen.

Einer größeren Öffentlichkeit wurde
bei dieser Tagung und der anschließen-
den Presseberichterstattung bekannt,
dass auch die IG Metall, der VW-Ber-
etriebsrat und die SPD von dieser Durch-
setzung ehemaliger Nazis betroffen wa-
ren. Dies betrifft zum Beispiel Hugo
Bork, den ersten langjährigen Betriebs-
ratsvorsitzenden von VW in Wolfsburg

(1951 bis 1971), der 1939 in die »Stadt
des KdF-Wagens« kam und von 1938
bis 1945 Mitglied der NSDAP war. Von
1956 bis 1976 war er Mitglied des Stadt-
rates und von 1961 bis 1972 Oberbürger-
meister der Stadt Wolfsburg.

Auch der langjährige erste Bevoll-
mächtigte der IG Metall (1954 bis 1975),
Bernhard Tyrakowski, war Mitglied
der NSDAP – kommend aus Branden-
burg, wo Heinrich Nordhoff, der spätere
»Generaldirektor« von VW (1948 bis
1968), Wehrwirtschaftsführer war und
als Direktor der Opel/GM-Fabrik der
Naziwehrmacht mit Opel-Blitz-Lastwa-
gen die Möglichkeit des »Blitzkrieges«
verschaffte.

Die IG Metall selbst hat die Erkennt-
nisse zu Bork und Tyrakowski öffent-
lich gemacht und beginnt jetzt eine
neue Aufarbeitung der Geschichte nach
1945. Aber es geht um mehr! Im Zu-
sammenhang mit der Rolle von Por-
sche und Piëch sowie vielen weiteren
Personen ergibt sich eine höchst frag-
würdige, problematische Kontinuität
von der Gründung des Unternehmens
mit geraubtem Gewerkschaftsvermö-
gen, der Absicht, einen »NS-Musterbe-
trieb« aufzubauen, bis zum sozialpart-
nerschaftlichen Vorzeigeunternehmen,
in dem seit 1945 bis heute kein einziger
regulärer Streik stattgefunden hat –
bis zu Peter Hartz als Personalvorstand
und »Arbeitsmarktreformer« der sozi-
aldemokratischen Bundesregierung so-
wie einer anhaltenden Porsche-Verehrung
nicht nur in Wolfsburg. Es geht um
die Erforschung von geschäftlicher, per-
soneller, politischer und ideologischer
Kontinuität, wieder beginnend mit sol-
chen Fragen:

- Warum wurde die Stadt schon am
25. Mai 1945 bei der ersten Stadt-
ratssitzung nach Hitlers Tarnnamen
»Wolf« benannt?
- Warum wurde außer dem mörde-
rischen Werksarzt und SS-Haupt-
sturmführer Körbel niemand aus
dem Volkswagenmanagement für
tausendfachen Tod durch Zwangs-
und Sklavenarbeit zur Verantwortung
gezogen?
- Warum wurden Straßen, Schulen,
Bäder und Sportanlagen nach Por-
sche benannt?
- Warum wurde die Mitgliedschaft von

Bork und anderen in der Nazipar-
tei unter der Decke gehalten, obwohl
Zeitgenossen und Historiker davon
wussten?

- Welche Aufgabe hatte Hugo Bork in
der NS-Zeit konkret im Volkswagen-
werk, warum war er UK (unabkömm-
lich) gestellt und wurde nicht zur
Wehrmacht eingezogen?
- Was hat Bernhard Tyrakowski in
Brandenburg während der NS-Zeit
gemacht? Warum und wann kam er
nach Wolfsburg? Wieso wurde er –
obwohl Werkzeugmacher von Beruf
– als Betriebsmittelkalkulator einge-
setzt?
- Welchen Einfluss hatte die NSDAP-
Mitgliedschaft dieser und anderer
Betriebsrats- und IG Metall-Funktio-
näre auf die Betriebs- und Gewerk-
schaftspolitik?
- Welchen Einfluss hatte dieses auf die
Entwicklung der Stadt, auf die Beru-
fung von Hitlers KdF-Stadt-Archi-
itekten Peter Koller als Stadtbaurat
und die so genannte Schicksalsge-
meinschaft von Werk und Stadt?
- Hängt es auch mit diesen Verbin-
dungen zusammen, dass der Um-
gang mit Porsche in all den Jahren
im Werk und in der Stadt so unkriti-
sch ist und die Täterperspektive
aus der Erinnerungsarbeit verdrängt
wurde?¹⁰

Viele Fragen, die bis zum 75. Grün-
dungsjahr beantwortet werden sollten!

⁶ Mommsen, a.a.O., S. 974.

⁷ Ebd., S. 979.

⁸ Ebd., S. 972.

⁹ Rosa-Luxemburg-Stiftung Niedersachsen,
3.12.2011: Ferdinand Porsche – genialer Tech-
niker oder Kriegsverbrecher? http://www.nds.rosalux.de/fileadmin/ls_ni/dokumente/Flyer/FaltblattPorsche.pdf, siehe auch die audiovisuelle Dokumentation bei Labournet TV <http://de.labournet.tv/video/6142/ferdinand-porsche-genialer-techniker-oder-kriegsverbrecher>

¹⁰ Ein Wolfsburger Bürger und Gewerkschaf-
ter schrieb an den Autor in einem Brief u.a.:
»VW hat es ja geschafft, die Täterperspektive
völlig aus der Erinnerungsarbeit zu streichen;
in den Ausstellungen bei VW und durch den
Abriss der Porsche- und VW-Teile im Stadtge-
schichtsmuseum. Sie kümmern sich rührend
um die Opfer-Geschichte und missbrauchen so
die Opfer noch posthum.«

Probelesen

Wenn diese Probe-Lektüre Sie davon überzeugen konnte, dass Sozialismus das Richtige für Sie mit fundierten Beiträgen zu den Themen

- Berliner Republik/Die neue LINKE
 - Wirtschaft & Soziales/Forum Gewerkschaften
 - Internationales/Krieg & Frieden
 - Buchbesprechungen/Filmkritiken
 - sowie zweimonatlich einem Supplement zu theoretischen oder historischen Grundsatzfragen
- ist, sollten Sie gleich ein Abo bestellen (und eines der Bücher aus dem VSA: Verlag als Prämie auswählen). Wenn Sie weitere Argumente benötigen, nehmen Sie ein Probeabo. Beides geht mit dem beigefügten Bestellschein (bitte auf eine Postkarte kleben oder faxen an 040/28 09 52 77-50)

- Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum Preis von € 62,- (incl. Porto; Ausland: + € 20 Porto). Ich möchte die Buchprämie Reloaded ABC SolÖk
- Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum verbilligten Preis von € 44,- (für Arbeitslose/Studenten). Ich möchte die Buchprämie Reloaded ABC SolÖk
- Ich bestelle ein Sozialismus-Probeabo ab Heft _____ (3 Hefte zum Preis von € 10,-/Ausland € 15,-).
- Bitte schicken Sie mir ein kostenloses Probeexemplar.

Name, Vorname

Straße

Plz, Ort

Datum, Unterschrift

Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb einer Woche bei der Redaktion Sozialismus, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg, widerrufen kann. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum, 2. Unterschrift

Bitte als
Postkarte
freimachen

Antwort

Redaktion Sozialismus
Postfach 10 61 27
20042 Hamburg

Abo-Prämie

Eines dieser Bücher aus dem VSA: Verlag erhalten Sie, wenn Sie Sozialismus abonnieren oder uns eine/n neuen AbonnentIn nennen (nicht für Probeabo). Bitte auf der Bestellkarte ankreuzen!

Mehr zum Verlagsprogramm:
www.vsa-verlag.de

