GEMEINSAM FÜR
MENSCHEN | ARBEIT | UMWELT

EVG

EINIGKEIT

Von der Zersplitterung der Eisenbahner zur vereinten Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

1835 - 2012

EINE DOKUMENTATION DER EISENBAHN- UND VERKEHRGEWERKSCHAFT 2012

Eisenbahnerfeierabend um 1895

GEMEINSAM FÜR
MENSCHEN | ARBEIT | UMWELT

EINIGKEIT

Von der Zersplitterung der Eisenbahner zur vereinten Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

1835 - 2012

Eine Dokumentation der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Frankfurt/Main 2012

Herausgeber
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
Alexander Kirchner, Vorsitzender

Koordinator
Wolfgang Zell, Bundesgeschäftsführer

Konzept und Redaktion
Rolf Hofmann
Friedrich Rewinkel

Gesamtherstellung
Mintzel-Druck, Hof 2012

VORWORT

Alexander Kirchner (rechts) und Klaus Dieter Hommel

Das Buch „Einigkeit" dokumentiert die Entwicklungsgeschichte eines Ereignisses, das in seiner historischen Tragweite noch gar nicht abschließend einzuschätzen ist und zugleich einen Prozess einleitete, der weit in die Zukunft reichen wird. Mit dem Zusammenschluss der beiden Eisenbahner-Gewerkschaften TRANSNET/GdED und Verkehrsgewerkschaft GDBA am 1. Dezember 2010 wurde eine Perspektive eröffnet, die für die Zukunft der deutschen wie europäischen Gewerkschaften beispielgebend sein kann. Der nun begonnene Prozess wird die Gewerkschaftsbewegung insgesamt stärken. Er bündelt die Kräfte und stärkt die Organisations- und Kampfkraft der Mitglieder und gibt Zuversicht, die zukünftigen Herausforderungen im Interesse der Mitglieder meistern zu können.

Im 19. Jahrhundert waren die Beschäftigten der Bahnen weder organisiert noch vereint. Von Anbeginn waren sie gespalten in Beamte und Arbeiter und alsbald etikettiert als sozialistische, christliche, liberale Arbeiter und Beamte und als Beamten-Vereine.

Die Eisenbahnverwaltungen hatten gleich zu Beginn der Eisenbahngeschichte in Deutschland zwischen Arbeitern des Bahnbaus und Beschäftigten des Betriebs und Verkehrs beziehungsweise der Verwaltungen unterschieden.

Allein die Rechtsform des Eisenbahnbetriebes differenzierte nach Privatbeamten der Privatbahnen und den öffentlichen Beamten, die bei den Länderbahnen, Staatsbahnen, Militärbahnen, Kriegsbahnen und später bei der Deutschen Reichsbahn oder Deutschen Bundesbahn beschäftigt waren.

Die Autoritätsstruktur des Staates vor seiner Demokratisierung konnte sich bei den Bahnen nur obrigkeitshörige Beamte vorstellen und dieser Staat verbot Arbeitern Gedanken an Demokratie wie auch Sozialdemokratie. Eisenbahngesellschaften und Unternehmen bestimmten ungestört die Regeln von Produktionsablauf, Arbeitszeit und Verdienst. Heuern und Feuern stand auf der Agenda. Doch die Beschäftigten wollten sich von der Knechtschaft lö-

VORWORT

sen. Zunächst entstand ein reges Vereinsleben, welches sogar von den Eisenbahnverwaltungen unterstützt wurde. Jedoch, sie blieben Bittsteller.

Die Eisenbahner wollten mehr, eine freie Gewerkschaft, die für die Verbesserung ihrer Lebens- und Arbeitsbedingungen kämpfen konnte. Nach einundfünfzig Jahren Eisenbahn haben sie es geschafft: Am 8. Dezember 1896 entstand der Verband der Eisenbahner Deutschlands. Dieser wurde gleich zu Beginn mit allen Mitteln von den Eisenbahnverwaltungen bekämpft.

Diese Gewerkschafter der ersten Stunde wussten genau, dass sie mehr Macht brauchten. Sie versuchten ihre Kräfte zu bündeln und strebten Zusammenschlüsse an. Sie kamen ihrem Ziel nur schrittweise voran, auch, weil die Gewerkschaftsbünde uneins waren.

Die Weimarer Republik gab den Gewerkschaften erstmals in der deutschen Geschichte das lange geforderte Koalitionsrecht. Nun konnten freie Gewerkschaften legal arbeiten. Im Jahre 1925 waren sich die Beschäftigten bei den Bahnen erstmals einig. Sie bündelten ihre Kräfte. Der Deutsche Eisenbahnerverband (DEV) und die Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter (RG) schlossen sich am 21. Juni in Köln zum Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (EdED) zusammen.

Doch die Weltwirtschaftskrise und insbesondere der Nationalsozialismus spalteten die Gewerkschaften. Auch nach dem zweiten Weltkrieg haben die Gewerkschaften nicht die richtigen Lehren aus ihrer leidvollen Geschichte gezogen.

So mussten schließlich 175 lange Jahre die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner und auch die Beschäftigten der Verkehrs- und Transport-Branchen in Gesamtdeutschland getrennte gewerkschaftliche Wege gehen.

Um diese verschlungenen Wege von 1835 bis 2010, um den überragenden Wert des Zusammenschlusses zur Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zu würdigen, ist in diesem Buch der mühevolle Weg zur gewerkschaftlichen Einheit in wichtigen Einzelheiten aufgezeichnet und in die sozialen und politischen Umfelder eingebettet.

Alexander Kirchner
Vorsitzender

Klaus-Dieter Hommel
Stellvertretender Vorsitzender

INHALT

Impressum, Vorwort, Inhaltsverzeichnis 2-6

Kapitel 1 (1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften 7

1.1. Eisenbahner durften sich nicht organisieren 8

1.2. Beamten-Vereine als Bollwerk der Eisenbahn-Verwaltungen 8

1.3. Christlich-nationale Verbände als Stütze des Reiches 13

1.4. Erste freigewerkschaftliche Kampforganisation am Schienenstrang: 1896 Verband der Eisenbahner Deutschlands (VdED) 18

1.5. 1898/1901: Freigewerkschaftliche süddeutsche Eisenbahnerverbände 23

Kapitel 2 (1918 - 1933)

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände 25

2.1. 1918: Erstmals legalisierte Freiheiten 26

2.2. Streiks um Tarifverträge 29

2.3. 1920: Generalstreik gegen Kapp-Putsch 33

2.4. 1925: Der erste Schritt zur gewerkschaftlichen Einheit 33

2.5. Beamtenvereine beteiligen sich nicht 36

2.6. Christliche und liberale Verbände bleiben gespalten 37

Kapitel 3 (1933 - 1945)

Zwölf Jahre Verbot von Gewerkschaften 39

3.1. Widerstand, Untergrund, Konzentrationslager 40

3.2. Die Rücktritte aus dem EdED-Vorstand am 29. März 1933 41

3.3. Die Selbstauflösung des ZGDR am 26. Juni 1933 44

3.4. Die Reichsbahn als „vierte Waffengattung“ 45

Kapitel 4 (1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft 47

4.1. 1945: Das Potsdamer Abkommen 48

4.2. Der Schwur der Gewerkschaftsneugründer zur Einheit 48

4.3. 1945/1946: Zentralisierte Gewerkschafts-neugründungen im Osten 48

4.4. 1945/1947: Dezentrale Gewerkschafts-neugründungen im Westen 52

4.5. 1946/1948: Interzonen-Konferenzen der Eisenbahner-Gewerkschaften 54

4.6. Beamte in der SBZ 56

Kapitel 5 (1948 - 1990)

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen 59

5.1. 1948: Gründung der bizonalen Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands in Bergen-Enkheim 60

5.2. 1948: Gründung der Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter in Essen (Organisationsgebiet NRW) 65

5.3. Warum keine Einheitsgewerkschaft für alle Eisenbahner 66

5.4. Von Gegnerschaft, Konkurrenz und Kooperation 69

Kapitel 6 (1989 - 1994)

Gewerkschaftspolitische Auswirkungen durch die deutsche Einheit 73

6.1. Eine neue Epoche der deutschen Geschichte und der Bahn beginnt 74

6.2. Vereinigtes Deutschland – vereinigte Gewerkschaften 76

6.3. Reichsbahner und Beamtenstatus 80

6.4. Westberliner Reichsbahner in der Wendezeit 80

6.5. Deutsche Bahn-AG entsteht 85

6.6. Bahnreform und Gewerkschaftsarbeit 87

INHALT

Kapitel 7 (1990 - 2012)

Sieg der Vernunft 91

7.1. Verkehrsgewerkschaft hat Zukunft 92

7.2. Tarifpolitische Zusammenarbeit 95

7.3. Nationale und internationale Kooperation 101

7.4. Mitglieder entscheiden 104

7.5. Historischer Zusammenschluss von TRANSNET/GdED und Verkehrsgewerkschaft GDBA 107

7.6. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist gegründet 109

7.7. Ein historisch wichtiger Tag für die deutsche Gewerkschaftsbewegung 110

7.8. Wir machen Politik 112

7.9. Die EVG braucht Dich 114

Anhang 115

1. Wie wir wurden was wir sind 116
2. Kongresse von EVG-Vorgängern 117
3. Die Gewerkschaftsvorsitzenden ab 1896 119
4. Kurz-Geschichte der GDBA 120
5. Abkürzungen 133
6. Literaturverzeichnis 135
7. Copyright 139
8. EVG-Arbeitskreis Geschichte 140

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

1.1. Eisenbahner durften sich nicht organisieren

1.2. Beamten-Vereine als Bollwerk der Eisenbahn-Verwaltungen

1.3. Christlich-nationale Verbände als Stütze des Reiches

1.4. Erste freigewerkschaftliche Kampforganisation am Schienenstrang: 1896 Verband der Eisenbahner Deutschlands (VdED)

1.5. 1898/1901: Freigewerkschaftliche süddeutsche Eisenbahnerverbände

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

1.1. Eisenbahner durften sich nicht organisieren

Die Eisenbahner des 19. Jahrhunderts waren weder organisiert noch vereint. Von Anbeginn waren sie gespalten in Beamte und Arbeiter und alsbald etikettiert als sozialistische, christliche, liberale Arbeiter und Beamte und als Beamten-Vereine.

Die Eisenbahnverwaltungen hatten gleich zu Beginn der Eisenbahngeschichte in Deutschland zwischen Arbeitern des Bahnbaus und Beschäftigten des Betriebs und Verkehrs beziehungsweise der Verwaltungen unterschieden.

Allein die Rechtsform des Eisenbahnbetriebes differenzierte nach Privatbeamten der Privatbahnen und den öffentlichen Beamten, die bei den Länderbahnen, Staatsbahnen, Militärbahnen, Kriegsbahnen und später bei der Deutschen Reichsbahn oder Deutschen Bundesbahn beschäftigt waren.

Die Autoritätsstruktur des Staates vor seiner Demokratisierung konnte sich bei den Bahnen nur obrigkeitshörige Beamte vorstellen und dieser Staat verbot Arbeitern Gedanken an Demokratie wie auch Sozialdemokratie.

Die deutsche Parteien-Landschaft zwang die nachgeordneten Gewerk-Vereine nach Beamten oder Arbeitern, später nach konservativen, christlichen, liberalen oder sozialdemokratischen Verbänden zu unterscheiden.

Die Angst der herrschenden Klasse vor einer Übertragung der französischen demokratischen Revolution auch auf Deutschland war im 19. Jahrhundert so groß wie jene im 20. Jahrhundert vor einer kommunistischen Revolution. Selbst die bürgerlichen Demokraten von „1848“ wurden unterdrückt, niedergemacht, allemal die damals sozialdemokratisch gefärbten Versuche zur Gründung freier Vereine.

Die Arbeiterklasse war ab 1830 in England und Frankreich neben der Aristokratie und der Bourgeoisie in die Geschichte eingegangen. Das Proletariat in den industriell noch nicht fortgeschrittenen deutschen Staaten trug weiter die feudalen Fesseln, die die herrschenden Schichten gerade gegen die rapide wachsende Zahl der Eisenbahner mit Gewalt verteidigten.

Bei dieser Einstellung der Obrigkeit war vorgegeben, dass die arbeitenden Menschen, besonders Eisenbahner, in Arbeiter und Beamte getrennt und ihnen auf lange Zeiten eine Interessensvertretung verweigert wurde. Ein Klassenbewusstsein einer entstehenden Arbeiterklasse blieb im kommunistischen Manifest von Marx und Engels weiter geparkt.

So mussten schließlich 175 lange Jahre die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner und auch die Beschäftigten der Verkehrs- und Transport-Branchen in Gesamtdeutschland getrennte gewerkschaftliche Wege gehen.

Um diese verschlungenen Wege von 1835 bis 2010, um den überragenden Wert des Zusammenschlusses zur Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zu würdigen, soll im Folgenden der mühevolle Weg zur Einheit in wichtigen Einzelheiten nachgezeichnet und in die sozialen und politischen Umfelder eingebettet sein.

1.2. Beamten-Vereine als Bollwerk der Eisenbahnverwaltung

Worin unterscheiden sich Vereine und Gewerkschaften?

- Vereine sind nicht in der Lage die Lebens- und Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder zu verbessern. Sie bedienen Traditionen, fördern Gemeinschaft und Geselligkeit.
- Gewerkschaften arbeiten auf gesetzlicher und demokratischer Grundlage und haben Koalitionsrecht, garantierte Tarifautonomie, Streikrecht, Mitbestimmungsrechte, Beteiligungsrechte, Anhörungsrechte. Nur sie sind in der Lage, die Lebens- und Arbeitsbedingungen zugunsten Ihrer Mitglieder zu verbessern.

Im 19. Jahrhundert wurden Vereinsgründungen als Bollwerk der Eisenbahnverwaltungen gegen die aufkommende Arbeiterbewegung begünstigt.

- Im Jahr 1835 verbietet die Deutsche Bundesversammlung den gewollten und möglichen Zusammenschluss der Handwerks-Gesellen.

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

Bahnwärter vor einem Ballonsignal um 1850

- Im Jahr des ersten größeren Eisenbahnbauarbeiter-Streiks 1845 löste der Deutsche Bundestag die Arbeiter-Bildungsvereine auf und verbot jegliche Neugründung.

- Am 11. Juli 1845 sind rund 2000 Bahnbauarbeiter in Bielefeld an der Köln-Mindener-Strecke, der künftigen Magistrale Berlin-Antwerpen, in den Aufstand getreten, um gegen eine 15-stündige Arbeitszeit im Akkord bei einem Hungerlohn von 12 bis 15 Groschen brutto zu protestieren. Ohne Erfolg.

- Im gescheiterten Revolutionsjahr 1848 verbietet Paragraph182 der Preußischen Gewerbeordnung Streiks aller Arbeitenden kategorisch.

- Als Reaktion auf das „Kommunistische Manifest“ von 1848 erweiterte eine „Königliche Allerhöchste Verordnung“ für Staats- und öffentliche Diener am 15. März 1850: Der obligatorische Diensteid ist mit dem Zusatz zu leisten: „Dass der Schwörende keinem Vereine, dessen Bildung dem Staate nicht angezeigt ist, angehöre, noch je angehören werde.“ (16)

- Das preußische Handelsministerium weist 1852 die Oberbeamten der Eisenbahn-Gesellschaften an: „Die völlige Entfernung der Demokraten ist in geordneter Weise herbeizuführen.“ (24)

- Die Gewerbeordnung des Norddeutschen Bundes von 1869 verbot die erstmals geöffnete Koalitionsfreiheit für alle Eisenbahner und Beamten.

- Das „Sozialistengesetz“ von 1878 bis 1890 verbot alle Gewerkvereine.

- 1876 waren vom Deutschen Reichstag alle Hilfskassen der Arbeiter verboten worden.

- 1873 wurde ein sogenanntes Kontraktbruch-Gesetz im Reichstag eingebracht, das Streiks erneut generell verbieten wollte.

- 1880 wurden Gewerkschafter aus ihren Heimat-Ländern ausgewiesen. Es wurden Gewerkschafter bei nachgewiesener Teilnahme an Gewerkschaftstreffen im Ausland im deutschen „Musterland“ zu Gefängnis verurteilt.

- Wer den Begriff „Musteranstalt“ für preußische Eisenbahnverwaltungen verwendete wurde mit Gefängnis bestraft.

- Im Zusammenhang mit den Streikerlassen gegen Arbeiter und den Streiks in Preußen erklärte 1891 Kaiser Wilhelm: „Wenn ich befehle eure eigenen Verwandten, Brüder, ja Eltern niederzuschießen - was Gott verhüten möge - dann müsst ihr meine Befehle ohne Murren befolgen.“ (33)

- Alle Verbote gegen die Bestrebungen der Arbeiterklasse lagen in der Angst des Bürgertums vor den Forderungen der Arbeiter begründet.

- Bei den Eisenbahnern kamen verschärfend die Militarisierung und die Verstaatlichung von Bahnen hinzu.

Alle Ziffern in Klammern am Ende eines Satzes/Absatzes verweisen auf Quellenangaben, siehe Anhang 6

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

- Die Bahnen in Deutschland waren in den ersten Jahrzehnten als privat finanzierte Aktiengesellschaften gegründet worden. Sie mussten im Gefolge der Spekulationskrisen von 1857 und 1875 gerettet und verstaatlicht werden.

Feldbahnübung in der Lüneburger Heide 1892 (Strecke Ülzen – Celle)

Hoheitsbahnen mit militärischem Drill

So begann zwischen 1875 und 1889 mit der flächendeckenden preußischen Verstaatlichung nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 die Verwandlung herkömmlich beschäftigter Eisenbahner in nun staatliche Hoheits-Personale. Damals wurde unterschieden zwischen ungelernten Bauarbeitern (1873 über 400.000) und den vorab militärisch gedrillten Betriebs- und Verkehrs-Beschäftigten (1873 ca. 235.000). Tatsächlich waren aber in den meisten Staaten und deren Länderbahnen vorzugsweise „Militäranwärter“ angeworben worden, zum Beispiel Artilleristen für die Wagenwärter, Pioniere für Bahnmeister, Kavalleristen zu Bahnhofsaufsehern, Infanteristen für Bahnwärter und Weichensteller. (24)

Primärer Grund für den hoheitlichen Status der Beschäftigten war die Militarisierung der Bahn mit dafür auf Befehl zu funktionierender Logistik. Ab dem dänischen Krieg 1864, dem preußisch-österreichischen 1866 und allemal dem deutsch-französischen Krieg 1870/1871 war ein rigoroses Funktionieren durch Gehorchen der später so bezeichneten „vierten Waffengattung“ angesagt und praktiziert.

Die Eisenbahn in den deutschen Ländern, ab 1871 im Deutschen Reich, forderte von den Beschäftigten bedingungslosen „vaterländischen Gehorsam und Treue“. Dies zu geben war gewerkschaftlichen Verbänden nicht zuzumuten. Umgekehrt schuf sich die Bahn verwaltungsgetreue Beamten-Vereine und für das Arbeitervolk und gegen die aufkommende Sozialdemokratie nach 1890 national-konservative, sprich christliche Verbände.

„Rote“, mit den Arbeiterparteien der Zeit sympathisierende Gewerkschaften, blieben mit allen Mitteln unterdrückt.

Galauniform eines bayrischen Bahninspektors um 1860

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

Hunderte von Eisenbahnvereinen

Einzelbeispiele aus den Bahngesellschaften erhellen die Situation:

- 1847 wurde von den in den Aktiengesellschaften tätigen Civilbeamten beziehungsweise Privatbeamten der „Verein deutscher Eisenbahn-Beamten“ geschaffen, der bei der 1848er Revolution mit einer Petition an die Nationalversammlung ganz materialistisch Schutz vor Entlassung, Gründung einer Pensionskasse, gerechtes Einkommen und Aufstiegschancen anmahnte. (24)

- Ab 1865 ist belegt, dass die Eisenbahn-Oberen, oft unter dem Vorsitz des Direktions-Präsidenten, Eisenbahn-Vereine mit mehr oder minder ausgeübter Zwangsmitgliedschaft aller Untertanen ins Leben gerufen hatten. Ziel war von Anbeginn, dass diese „Vereinigungen von Beamten und Arbeitern“ ausschließlich zu gemeinnützigen und geselligen Zwecken gegründet wurden. Damit wurden gewerkschaftlich, politisch und religiös orientierte Vereine systematisch ausgeschlossen.

Parallel zur Gründung des freigewerkschaftlichen Verbands der Eisenbahner Deutschlands (VdED) am 6. Dezember 1896 in Hamburg, wurde der „Eisenbahnverein zu Cassel“ ins Leben gerufen. Vorsitzender war Ulrich, damaliger Eisenbahn-Direktions-Präsident von Cassel. Zu den Aufgaben des Vereins gehörten die Organisation von Hilfskassen wie die Spar- und Darlehenskasse, sowie eine Verbandskrankenkasse als Zuschuss-Krankengeld zu den zu geringen gesetzlichen Leistungen.

1905 werden landesweit 463 Vereine mit 285.000 Mitgliedern, 1906 sogar 612 Vereine mit 342.000 Mitgliedern, 1914 insgesamt 837 Vereine mit 547.000 Mitgliedern verzeichnet. Bei damals 700.000 Beschäftigten bei den Bahnen im Reichsgebiet müssten sozusagen alle Beschäftigten der preußisch-hessischen Bahnen in den Eisenbahn-Vereinen Mitglied geworden sein. Angesichts der Kredit- und Krankenunterstützungs-Möglichkeit brauchte es jetzt keines weiteren Zwanges mehr, um solchen Vereinen beitreten zu können. Offensichtlich sind diese Vereine auch betrieben worden, um den sozialen Hilfskassen der ersten Verbände und Gewerkschaften das Wasser abzugraben. Die obrigkeitsstaatlichen Selbsthilfeleistungen der Vereine konnten allemal die Einkommen niedriger halten und dennoch Staats- und Vaterlands-Treue einfordern.

Königlich-Preußischer Bahnhofsvorsteher Koblenz um 1900

1904 gaben sich die zahlreichen lokalen wie regionalen Eisenbahn-Vereine einen neuen Dachverband, den „Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahn“, verkürzt als der Staatseisenbahner-Verband bezeichnet.

1905 wird von ersten Protesten der Mitglieder der Eisenbahn-Vereine berichtet, zum Beispiel in Breslau, weil durch gestiegene Preise, Mieten und Nahrung die Lebenshaltung unbezahlbar wurde. Das sollte sich tatsächlich zu Beginn der Hyper-Inflation 1922 mit dem großen Beamtenstreik der Eisenbahner wiederholen.

1917, noch vor Überleitung des Staatseisenbahner-Verbands in die Gründung des „Bundes der Beamten der preußisch-hessischen Staats- und Reichseisenbahner“, war im Februar 1916 aus elf Verbänden der Eisenbahn-

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

Beamten und 14 weiteren Beamten-Verbänden die „Interessengemeinschaft deutscher Reichs- und Staatsbeamtenverbände“ konstituiert worden. (53)

Der konkurrierende christliche „Bund deutscher Eisenbahn-Handwerker“ (Berlin-Nordhausen) spricht 1913 von ca. 70 Beamten-Vereinen allein im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen. (9) Das Reich war im Bahnbereich durch seine Beamtenvereine vor Aufklärung und Umsturz gesichert. Diese gewollte Zersplitterung hat eine gemeinsame Interessenvertretung der Eisenbahner nachhaltig und auf längere Zeit verhindert.

Franz Anton Kimmler, Aschaffenburg, Eisenbahn-Kondukteur (Zugbegleiter)

Monarchische Treue, vaterländische Pflichten

Für das Bewusstsein der damaligen Eisenbahn-Vereine steht deren Interesse an Rang- und Standesfragen sowie Selbsthilfeeinrichtungen. Sie beschworen dazu ihre monarchische Treue und die Erfüllung vaterländischer Pflichten. Das trifft besonders auf den Verein Deutscher Locomotivführer zu. Als Mitglieder dieses Vereins wurden neben „Geheimen Bauräten“ und Direktions-Präsidenten auch Industriegrößen wie „Geheimer Kommerzienrat“ Henschel aus Cassel, Mr. Westinghouse aus Pittsburgh, oder der Direktor der Knorr-Bremsen aufgenommen. (9)

Der Verein der Lokführer formulierte sein Standesbewusstsein so: „Obwohl der Lokomotivführer handwerksmäßig vorgebildet sein muss, muss er es doch erreichen, sagen zu können, dass er nicht aus dem Heizer- oder Handwerkerstande rekrutiere, sondern aus einem eigens zu seinem Beruf fachschulmännisch und praktisch vorgebildeten Stande von Anwärtern.“ (16)

Ende des 19. Jahrhunderts war der Bahnbeamte zwar nicht gegenüber dem Eisenbahn-Arbeiter, wohl aber gegenüber dem Proletarier in der privaten Großwirtschaft unterbezahlt. Das Beamtenethos samt Treue sollte deshalb ebenso eine Beförderung wie eine bessere Versorgung erreichen helfen. Ohne freie Gewerkschaften konnte das Ziel nicht erreicht werden.

Aus der Fülle der Funktionen seien auch die in die Weimarer Zeit übernommene Zersplitterung der Beamtengruppen dargestellt (9): Neben den häufig genannten Vereinen der Weichensteller, der Lademeister, der Wagenmeister, der Portiers oder der Bahnhofsaufseher werden aus den „Hunderten von Unterstützungs- und Klimbimvereinen“ (9) genannt:

- Verein der Beamten der sächsischen Staatseisenbahnen
- Verband pfälzischer Eisenbahnbeamten
- Verein badischer Eisenbahnbeamten
- Verein der badischen höheren Eisenbahnbeamten
- Verein der Reichseisenbahnbeamten
- Verband der Eisenbahnfahrbeamten
- Bayerischer Verkehrsbeamten-Verein (gegr. 1883 in München, (53)
- Eisenbahnassistentenverband
- Verband der Weichensteller und Bahnwärter, Frankfurt am Main
- Verband der Weichensteller, Berlin

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

- Verband der Bahnsteigschaffner und Portiers
- Verband des Kanzleipersonals der bayrischen Staatsbahnen
- u.a.m.

Eine Aufzählung des Bundesfinanzministeriums (BMF) von 2009 nennt weit über einhundert Vereine und Vereinigungen noch in der Weimarer Zeit. (23)

Grundsätzlich waren die Beamtenvereine örtlich, regional auf Direktionsebene, oder beruflich organisiert, ausnahmsweise auch nach Landeseisenbahnen. Als nach 1890 erste „christliche" wie „freigewerkschaftliche" Verbände entstanden, mussten sich diese ausschließlich auf die Ebene ihrer jeweiligen Bahnen beschränken. Das große Preußen betrieb in Hessen und Sachsen und Elsass-Lothringen erweiterte Landes- und Reichsbahnen, die Länder Bayern, Württemberg, Baden, Mecklenburg, Oldenburg die Ihrigen. So waren sowohl die christlichen, wie die freigewerkschaftlichen Verbände nach der Priorität der Unternehmens-Organisation bis in die Weimarer Jahre auf ihre Länderbereiche zersplittert.

Ludwigsbahn Nürnberg – Fürth, Bauarbeiten beim Wohnhaus Bahnhof Muggenhof um 1900

1.3. Christlich-nationale Verbände als Stütze des Reiches

In den 1890er Jahren waren die Bahnen in Deutschland mit rund 50.000 Streckenkilometern einer der mächtigsten Wirtschaftsfaktoren und die preußisch-hessischen Bahnen mit ihren rechtlosen Beschäftigten zum größten Arbeitgeber des Landes geworden. Ab dieser Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs, des vereinten deutschen Kaiserreichs, waren Unternehmer wie Arbeiter zusätzlich sensibilisiert, ihre Interessen zu verteidigen oder erstmals wahrzunehmen:

- Die Eisenbahnunternehmer mit der Gewissheit verstaatlichter Bahnen und der Sozialpolitik Bismarcks,
- die Eisenbahner lediglich mit der Parallelität und Pluralität gespaltener Vereins-Richtungen.

Die in den 1890er Jahren ins Leben gerufenen christlichen Verbände der Eisenbahner gründeten sich wegen der sozialen Untätigkeit der Beamten-Vereine und weil die entstehenden freigewerkschaftlichen Vereinigungen mit der SPD sympathisierten.

Die entstandenen christlichen Verbände im katholischen Westen, Trierer-Verband, Elberfelder-Verband oder die in Bayern, Württemberg und Baden spiegelten die politische Parallelität zur Zentrum-Partei und auch durch die zugewanderten katholischen Arbeiter aus dem preußischen Polen, die in katholischen Verbänden eine vertraute Heimat sahen. Die freigewerkschaftlichen Gründungen im überwiegend protestantische Preußen und Hessen hatten ihre Parallele wiederum in der dort häufigen sozialdemokratischen Majorität in der Politik.

So wurde 1894 in Trier der „Verband deutscher Eisenbahnhandwerker" mit Hilfe von Zentrums-Abgeordneten gegründet. Sein Satzungszweck war die „Pflege und Förderung treuer vaterländischer Gesinnung sowie des Einvernehmens mit allen obrigkeitsstaatlichen Behörden".

Als Reflex auf das Entstehen des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands (VdED) im Jahre 1896 erweitert sich 1897 der Verband deutscher Eisenbahnhandwerker zum „Verband deutscher Eisenbahnhandwerker und Arbeiter" und nahm sämtliche Handwerker, Hilfsbeamten und Arbeiter der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen und der Elsass-Lothringischen Reichseisenbahn auf. Durch ein nicht zu übersehendes Dulden der Obrigkeit wird der Verband 1914 mit 97.000 Mitgliedern zum größten Staatsarbeiterverband im Kaiserreich.

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

Christliche Eisenbahnerverbände:

Trierer, Elberfelder, Nordhausener

Das Erstarken des Trierer Verbands hatte folgende Gründe:

Nachdem die Delegiertenversammlung 1908 einen Anschluss an den „Gesamtverband der christlichen Gewerkschaften Deutschlands“ abgelehnt hatte, gründete die Minderheit des Verbands einen neuen „Zentralverband deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter“ zu Elberfeld, der 1912 den Verbandsnamen änderte in „Zentralverband deutscher Eisenbahner“, aus dem 1918 dann die „Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter“ hervorging, die sich alsbald den Namen „Gewerkschaft deutscher Eisenbahner“ (GDE) gab. 1913 nennt der „Elberfelder Verband“ 27.000 Mitglieder, überwiegend in Westdeutschland.

Schon 1909 hatte in dieser Konkurrenzsituation der „Trierer-Verband“ seinen Sitz nach Berlin verlegt (jetzt sogenannter Trier-Berliner-Verband) und in Konkurrenz zum kirchlicheren Elberfelder-Verband seine allzu wirtschaftsfriedlichen Vorstellungen modifiziert. Die Verweltlichung in Deutschlands Mitte ließ nunmehr Lohn-„Forderungen“ statt bloße Bitten stellen, die nach wie vor „einer hohen Königlichen Eisenbahn-Direktion gehorsamst“ als „Bittschrift“ (siehe Seiten 15 und 16) unterbreitet wurden. (02)

1918 nennt sich der Trier-Berliner-Verband „Allgemeiner Eisenbahner-Verband“ (AEV) und liiert sich mit dem Dachverband der Hirsch-Dunckerschen Gewerkschaften.

Sowohl die hierarchischen Funktionen als auch die Kirchennähe waren immer ursächlich für Spaltungen innerhalb der christlichen Verbände. Als auf dem Verbandtag 1911 des Trierer Verbandes Sach- und Personen-Entscheidungen gegen eine Minderheit liefen, gründete diese 1912 einen zusätzlichen „Bund deutscher Eisenbahn-Handwerker“ mit Sitz in Nordhausen, später Berlin (Nordhausen-Verband). In ihm sammelten sich jene Standes-Funktionäre, die die „Mischorganisation“ der Trierer ablehnten zugunsten ihres reinen Handwerkerverbandes ohne Arbeiter. 1913 vermeldet der Nordhausen-Verband 6.000 Mitglieder.

Bayrischer, Badischer, Württembergischer

Im Süden und Südwesten des Landes waren zeitgleich auf der Ebene der Landesbahnen Verbände gegründet. Nach einer von tausend Personen im Münchener Bavariakeller 1895 besuchten Versammlung war im Dezember 1895 in Passau der „Bayerische Eisenbahner-Verband“ gegründet. Der Versammlungsleiter hatte „dafür gesorgt“, dass kein Vertreter Zutritt fand, der nicht auf Herz und Nieren auf seine christlich-soziale und nationale Gesinnung geprüft war. Noch 1927 vermeldete der als ultramontan geltende Verband: „Der Bayerische Eisenbahner-Verband stellte sich von Anfang an auf den Boden der christlich-nationalen Staatsordnung. Damit stellte er sich auch bewusst in Gegensatz zur marxistischen Gedankenwelt der Sozialdemokratie.“ (9, 14) Nach dem Vorbild des bayerischen Verbands waren 1898 der christlich-nationale „Verband badischer Eisenbahnbediensteter“, ab 1904 „Badischer Eisenbahnerverband“ gegründet.

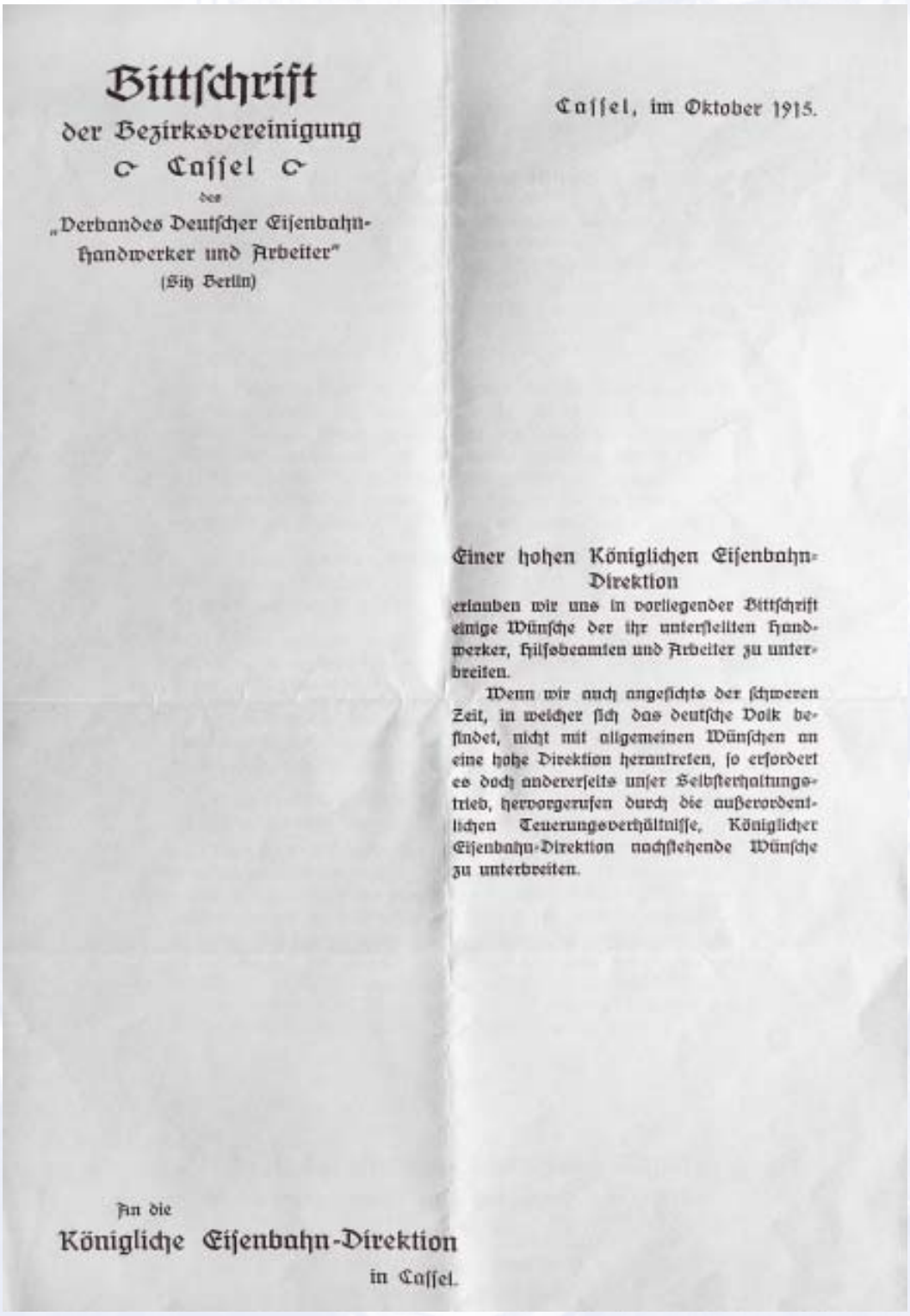
1900 war parallel der christlich-nationale „Verband der württembergischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Bediensteten“ ins Leben gerufen, in anderer Quelle als „Verband der württembergischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unterbeamten, -Handwerker und Arbeiter, E.V“ benannt. Zitiert werden als dessen Vorläufer 1898 ein „Eisenbahnwerkstätten- Arbeiterverein“, 1899 ein „Eisenbahnwerkstätten- Verein Vulkan“ und 1900 ein „Verband württembergischer Eisenbahnwerkstätten- und Betriebsarbeiter“.

Zur Mitgliederstärke macht 1902 der Kongress der christlichen Gewerkschaften Deutschlands – offiziell Deutscher Gewerkschaftsbund genannt – diese Angaben:

Bayerischer Eisenbahner-Verband	18.276
Badischer Eisenbahnerverband	5.940
Verband der württembergischen Eisenbahn- u. D.-Bediensteten	7.058
Trier-Berliner-Verband	36.400

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften



Bittschrift
der Bezirksvereinigung
Cassel
des
„Verbandes Deutscher Eisenbahn-Handwerker und Arbeiter"
(Sitz Berlin)

Cassel, im Oktober 1915.

Einer hohen Königlichen Eisenbahn-Direktion
erlauben wir uns in vorliegender Bittschrift einige Wünsche der ihr unterstellten Handwerker, Hilfsbeamten und Arbeiter zu unterbreiten.

Wenn wir auch angesichts der schweren Zeit, in welcher sich das deutsche Volk befindet, nicht mit allgemeinen Wünschen an eine hohe Direktion herantreten, so erfordert es doch andererseits unser Selbsterhaltungstrieb, hervorgerufen durch die außerordentlichen Teuerungsverhältnisse, Königlicher Eisenbahn-Direktion nachstehende Wünsche zu unterbreiten.

An die
Königliche Eisenbahn-Direktion
in Cassel.

Mit Bittschriften versuchten viele Eisenbahnerverbände die Lebensbedingungen ihrer Mitglieder zu verbessern. Mit geringem Erfolg. Sie hatten keine Verhandlungsrechte erkämpft, so wie der freigewerkschaftliche Verband der Eisenbahner Deutschlands.

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

1. Die Handwerker, Hilfsbeamten und Arbeiter des Direktionsbezirkes Cassel bitten Königliche Eisenbahn-Direktion ganz gehorsamst, die bisher gewährten Kriegslohnzulagen, doch in laufende umzugestalten.

Es ist uns unter den heutigen Teuerungsverhältnissen nicht möglich, uns und unseren Familien eine angemessene Lebensweise bei unserem heutigen Einkommen zukommen zu lassen, zumal die Lebensmittel und sonstige Gebrauchsgegenstände teilweise 100, 150 und 200 % im ganzen Direktionsbezirk gestiegen sind. Auch glaubt man in Bezug auf die überall gleichmäßige Steigerung, man solle diese Zulagen an alle im Direktionsbezirk befindlichen Bediensteten zahlen und bittet gleichzeitig nicht wie bei der ersten Zahlung zu verfahren, wobei nur ein Teil der Bediensteten berücksichtigt wurde, da doch auch gerade in den kleineren Ortschaften die Preissteigerungen mit denen der Großstädte standgehalten haben.

2. Gleichzeitig bitten wir, man möge doch eine andere Staffelung der Zulagen eintreten lassen. Besonders möge man doch nicht die Grenze auf schulpflichtige Kinder ansetzen, sondern wir bitten ganz gehorsamst, doch die Grenze auf unversorgte Kinder heraufzusetzen. Dann glauben wir noch darauf hinweisen zu dürfen, der einen Staffel von 1—3 Kindern noch eine Zwischenstaffel zuzusetzen und zwar Familien mit 1 Kind und Familien mit 2—3 Kindern, da doch erfahrungsgemäß eine Familie mit 3 Kindern größere Auslagen hat, wie eine solche mit einem Kind.

3. Dann bitten wir doch Königliche Eisenbahn-Direktion ob es nicht angängig wäre, da es ein Wunsch der gesamten Arbeiterschaft ist, auch den Familien die Zulagen zu gewähren, deren Ernährer im Felde stehen.

4. Wir bitten ferner Königliche Eisenbahn-Direktion die Zahlung der Kriegslohnzulagen auf alle Bedienstete, welche mindestens 3 Monate bei der Verwaltung beschäftigt sind, anzuwenden.

5. Wir bitten um Erhöhung der Grundlöhne für vorgebildete Bedienstete, welche während der Kriegsmonate angefangen haben, und für diejenigen, welche im vorgerückten Alter bei der Verwaltung angefangen haben.

6. Die Güterbodenarbeiter bitten um einen Ausgleich, für ihren Akkordausfall während der Kriegsmonate.

Wenn wir die vorstehenden Bitten zur Kenntnis einer hohen Direktion bringen, so möchten wir darauf hinweisen, daß unsere Tätigkeit nicht darin liegt, Unzufriedenheit in die Arbeiterschaft zu tragen, sondern in ruhiger sachlicher Arbeit und im Einvernehmen mit der Staatseisenbahnverwaltung zum Wohle der Arbeiterschaft zu wirken. Gleichzeitig versichern wir hier nochmals, daß sich die gesamte Eisenbahn-Arbeiterschaft jeder Zeit der ernsten Lage wohl bewußt ist und auch bereit, zum Wohle der Staatseisenbahnverwaltung, sowie des gesamten Volkes ihre Pflicht bis zum äußersten zu tun. Indem wir zum Schlusse um eine wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung der vorstehenden Wünsche bitten zeichnet

gehorsamst

J. A. der Bezirksvereinigung Cassel
Vom Verbande deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter
(Sitz Berlin)

Der Bezirksvorsitzende:
Fritz Bohnstedt, Schlosser Cassel.

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

Der diskutierte Zusammenschluss der drei Verbände aus Bayern, Baden und Württemberg war 1905 als „Gesamtverband der nationalgesinnten Eisenbahner Süddeutschlands“ vollzogen: Den Antrag, sich christlich-national zu benennen, hatten die Württemberger abgelehnt. Im Gesamtverband blieben die Landesverbände dennoch autonom, so dass sie 1910 dem in Köln erweiterten „Reichskartell der Verbände der Beamten und Arbeiter staatlicher Verkehrsanstalten“ beitraten. Aus diesem Reichskartell, zusammen mit dem sogenannten Elberfelder-Verband, war sodann 1919 die christliche „Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter“ hervorgegangen, deren führende (süddeutschen) Funktionäre ab 1945 Teil der Einheitsorganisation „Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands“ wurden.

Vermeldet werden 1911 auch ein christlicher Eisenbahnerverband in Mecklenburg und 1917 ein sächsischer Verband.

Insgesamt hatten Regierung und Reichsbahnverwaltungen bei völlig unterdrückten freigewerkschaftlichen Verbänden und verwaltungsfrommen Beamtenvereinen mit den in sich gespaltenen, christlich-nationalen und relativ unpolitischen christlichen sowie zwischen Unterbeamten, Handwerkern und Arbeitern differenzierenden Verbänden leichtes Spiel. Im sogenannten „Gewerkschaftsstreit“ 1909 hatte Reichskanzler Bethmann-Holweg den Papst wissen lassen, dass er die christlichen Gewerkschaften in Deutschland unerlässlich für den Bestand des Reiches hielte.

Bahnhof Ingolstadt Centralbahnhof um 1900, Empfangsgebäude/Gleisseite

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

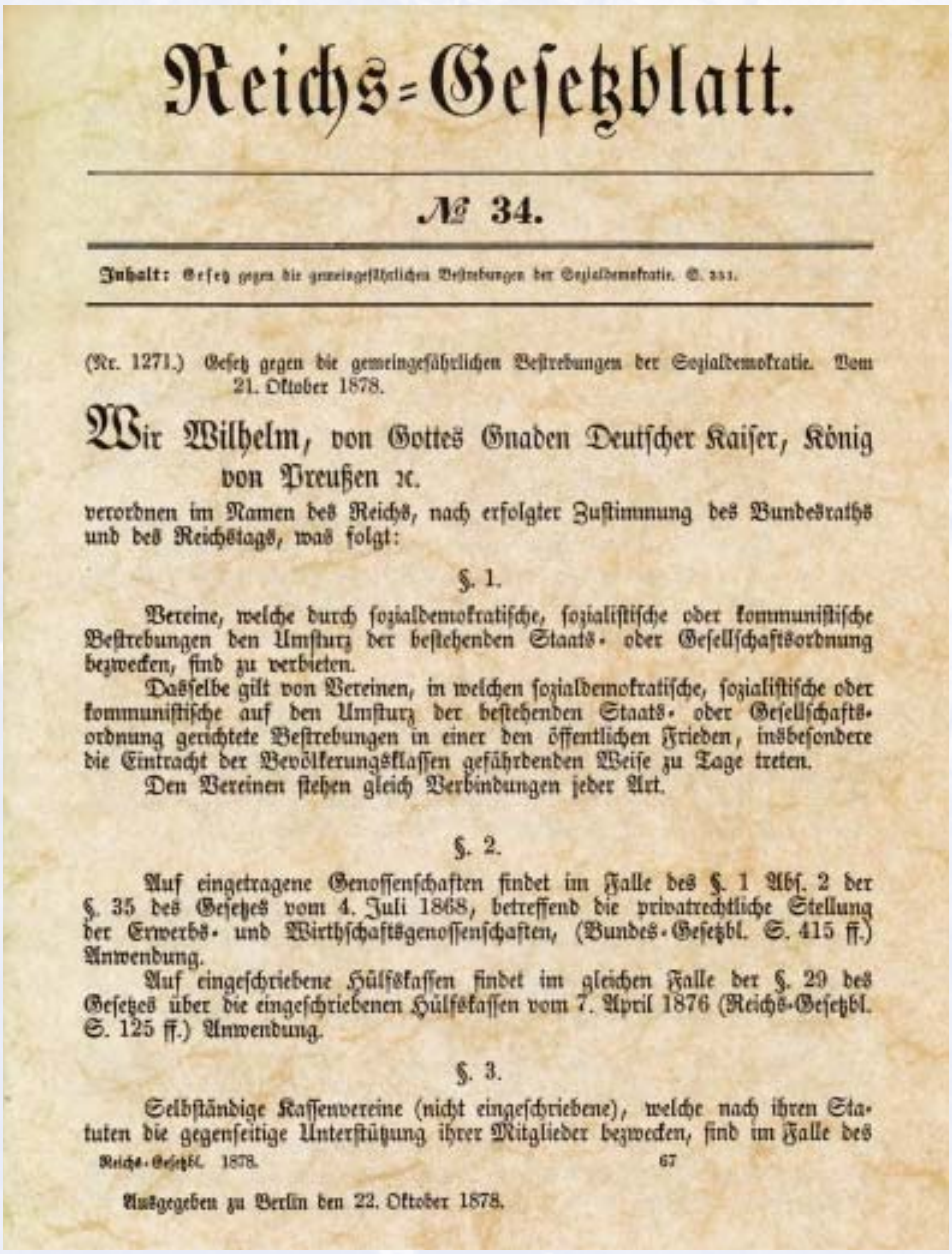
Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

1.4. Erste freigewerkschaftliche Kampforganisation am Schienenstrang: 1896 Verband der Eisenbahner Deutschlands (VdED)

Mit dem Reichsgesetzblatt Nr. 34 vom 22. Oktober 1878 verbietet der Deutsche Kaiser nicht nur die Sozialdemokratie sondern ebenso die Bildung freier Gewerkschaften

An dem im Oktober 1894 in Paris tagenden „Zweiter Internationaler Eisenbahnarbeiter-Kongress“ durften die von der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands betreuten „freigewerkschaftlichen“ Gruppen der Eisenbahnarbeiter weder teilnehmen noch sich der Internationale anschließen: Sie waren als Staatsarbeiter Preußens ein Nichts.

Das Reichsgesetzblatt Nr. 34 vom 21. Oktober 1878 war ein Gesetz gegen die „gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie“. Es wurde auch Sozialistengesetz genannt.



Reichs-Gesetzblatt.

№ 34.

Inhalt: Gesetz gegen die gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie. S. 351.

(Nr. 1271.) Gesetz gegen die gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie. Vom 21. Oktober 1878.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc.

verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

§. 1.

Vereine, welche durch sozialdemokratische, sozialistische oder kommunistische Bestrebungen den Umsturz der bestehenden Staats- oder Gesellschaftsordnung bezwecken, sind zu verbieten.

Dasselbe gilt von Vereinen, in welchen sozialdemokratische, sozialistische oder kommunistische auf den Umsturz der bestehenden Staats- oder Gesellschaftsordnung gerichtete Bestrebungen in einer den öffentlichen Frieden, insbesondere die Eintracht der Bevölkerungsklassen gefährdenden Weise zu Tage treten.

Den Vereinen stehen gleich Verbindungen jeder Art.

§. 2.

Auf eingetragene Genossenschaften findet im Falle des §. 1 Abs. 2 der §. 35 des Gesetzes vom 4. Juli 1868, betreffend die privatrechtliche Stellung der Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften, (Bundes-Gesetzbl. S. 415 ff.) Anwendung.

Auf eingeschriebene Hülfskassen findet im gleichen Falle der §. 29 des Gesetzes über die eingeschriebenen Hülfskassen vom 7. April 1876 (Reichs-Gesetzbl. S. 125 ff.) Anwendung.

§. 3.

Selbständige Kassenvereine (nicht eingeschriebene), welche nach ihren Statuten die gegenseitige Unterstützung ihrer Mitglieder bezwecken, sind im Falle des

Reichs-Gesetzbl. 1878. 67

Ausgegeben zu Berlin den 22. Oktober 1878.

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

Mit diesem Sozialistengesetz wurden die Sozialdemokratie und die freien Gewerkschaften, samt Untergliederungen, verboten und verfolgt. Das Gesetz selbst formuliert schönfärberisch lediglich die Begriffe Vereine, Verbindungen und deren Einrichtungen. Die freien Gewerkschaften, so wurde unterstellt, seien der verlängerte Arm der Sozialdemokratie. Das demokratische Gedankengut sollte sich im deutschen Kaiserreich mit seinen feudalherrschaftlichen Strukturen nicht festigen können.

Jedoch die Verlängerung des Sozialistengesetzes scheiterte 1890 im Deutschen Reichstag aufgrund verschiedener Interessen- und Abstimmungslagen.

„1890“

- Die Verlängerung des „Sozialisten-Gesetzes“ scheitert im Reichstag
- Es waren siebenmal so viele Arbeiter organisiert wie 1878, dem Beginn des Sozialisten-Gesetzes
- Bei der Reichstags-Wahl verdoppelt die SPD ihre Stimmanteile und wird zur stärksten Partei in Deutschland
- Die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands wird gegründet

In den Jahren ab 1890 blieben die von lokalen Eisenbahner-Gruppen geführten Streiks allesamt erfolglos, begründet durch die rigorosen Entlassungen der meisten Streikenden, allemal ihrer Anführer. Ebenso wurde bei den um 1890 und in den Folgejahren in Halle, Bremen, Sagan, Kassel, Hamburg, Berlin und Magdeburg geführten Streiks verfahren. Bei dem 1896 in Sachsen gegründeten „Verein zur Wahrung der Interessen der Eisenbahnarbeiter von Halle und Umgebung“ mit 800 verzeichneten Mitgliedern genügte bereits der Verdacht auf Zugehörigkeit, um entlassen und auf die schwarzen Listen gesetzt zu werden, ohne Rücksicht auf die Betriebszugehörigkeit. Die 1878 eingeführten „schwarzen Listen“ waren bis 1886

Kampf der Republikaner und der Parlamentarier zu Frankfurt am Main 1848

auf Anordnung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten auf alle Eisenbahndirektionen Preußens ausgedehnt und 1891 auch Elsass-Lothringen oktroyiert worden. Die Furcht vor massenhaften Entlassungen ließ den Einigungswillen erlahmen.

Doch der Wille bessere Arbeitsbedingungen zu erhalten, Hunger und Not zu überwinden war stärker. So konnten etwas später, wenn auch illegal, endlich Freie Gewerkschaften entstehen.

1896, nach Preissteigerungen und Reallohnverlusten und durch das aufrüttelnde Beispiel der an der Küste über Wochen geführten Hafenarbeiter- und Seeleute-Streiks, rief ein gemaßregelter und entlassener Eisenbahner, Heinrich Bürger *(siehe Kasten Seite 21)*, am 8. Dezember 1896 zur erneuten Massenversammlung zwecks Gründung einer echten Gewerkschaft in Hamburg auf.

Schon am 13. Januar 1897 war der „Verband der Eisenbahner Deutschlands (VdED)“ formal gegründet, die erste Kampforganisation der Eisenbahner in Deutschland. Er vertritt die „wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Eisenbahnarbeiter, Hilfs- und Unterbeamten aller deutschen Staats- und Privatbahnen“, agiert für den 8-Stundentag und ist von Anbeginn zu Anonymität gezwungen.

KAPITEL 1

(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 46.

(Nr. 8078.) Gesetz, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat. Vom 20. Dezember 1879.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc. verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, die Verwaltung und den Betrieb folgender Eisenbahnunternehmungen, nämlich:

1) der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigedruckten Vertrages vom 13. Juni 1879,
2) der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigedruckten Vertrages vom 5. Juni 1879,
3) der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigedruckten Vertrages vom 8. Juli 1879,
4) der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigedruckten Vertrages vom 27. August / 10. Oktober 1879

zu übernehmen.

§. 2.

Die Staatsregierung wird in Gemäßheit der im §. 1 gedachten Verträge zur Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen in demjenigen Betrage ermächtigt, welcher erforderlich ist, um

1) den Umtausch der
   a) 62 145 000 Mark Stammaktien der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft in vierprozentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von ..... 62 145 000 Mark
   und in vierundeinhalbprozentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von ..... 10 357 500 „
   zu übertragen ..... 72 502 500 Mark

Ges. Samml. 1879. (Nr. 8078.)

Ausgegeben zu Berlin den 25. Dezember 1879.

§. 9.

Die Ausführung dieses Gesetzes wird, soweit solche nach den Bestimmungen der §§. 2 bis 5 nicht durch den Finanzminister erfolgt, dem Minister der öffentlichen Arbeiten übertragen.

§. 10.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 20. Dezember 1879.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. zu Stolberg. v. Kameke. Hofmann. Gr. zu Eulenburg. Maybach. Bitter. v. Puttkamer. Lucius. Friedberg.

Kaiser Wilhelm verstaatlicht die privaten Eisenbahn-Gesellschaften zu militärischen Zwecken.

Zugführer der königlich-bayrischen Staatsbahn

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

Aufruf des späteren Vorsitzenden des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands (VdED) Heinrich Bürger zur Gründungsversammlung:

Heinrich Bürger, Vorsitzender

„Ein geradezu fluchwürdiges Beginnen ist es in der Tat, über uns Eisenbahnern, die wir schon so wie so des Lebens schwere Bürde schleppen müssen, stets die schwerste Strafe: die Existenzlosigkeit, gleich einem Damoklesschwert schweben zu lassen!

Das freie Wort ist erstickt. Neben der ungeheuren wirtschaftlichen Ausbeutung empfinden wir die infame Geistesknechtschaft aufs Schwerste.

Kameraden! Trotz des eisernen Druckes, mit dem sich bisher die Verwaltung bemühte, die freiheitlichen Bestrebungen in unseren Reihen zu knebeln, ist es ihr doch nicht gelungen, dieselben vollständig zu meistern. Wisst Ihr noch, wie 1890 die Verwaltung den damals auflodernden Geist der Freiheit und Solidarität gewaltsam zu erdrosseln suchte?

Der Eisenbahner lässt sich nicht mehr abspeisen ... auch er verlangt ... das volle Recht zum Leben, das Rechts zur Teilnahme an den Segnungen der Kultur! ...Es lebe das Vereinigungsrecht!

Kollegen! Seit 1890 haben wir uns nicht versammelt gesehen. Am Dienstag, den 8. Dezember 1896, abends 9 Uhr – findet eine öffentliche Eisenbahner-Versammlung in Hamburg, „English Tivoli“, Kirchenallee, St. Georg statt. Kommt Mann für Mann hin, zaudere Keiner, das ist Eurer unwürdig als Söhne einer großen Zeit!“

Trotz aller Widerstände: Eisenbahner gründen am 8. Dezember 1896 die erste freie Gewerkschaft bei den Bahnen, nach 61 Jahren Knechtschaft.

Seine Redakteure der Zeitung „Weckruf der Eisenbahner“, identisch mit den Vorsitzenden, werden immer wieder zu Gefängnis verurteilt, der häufige Vorsitzenden-Wechsel damit programmiert. Delegierte zu Veranstaltungen treten als „Delegierter 12“ auf, das Mitgliedsbuch nennt Nummer ohne Namen, selbst der Name des Kongressortes Dresden muss 1904 unterdrückt werden.

Die Obrigkeits-Aussage, der VdED sei „sozialdemokratisch“ unterwandert, war durch Tatsachen nicht gerechtfertigt. Der Berliner Parteivorstand der SPD war im Herbst 1896 gegen eine freigewerkschaftliche Gründung, wie sie Bergarbeiter und Metaller bereits vollzogen hatten. Wahlagitation und Wählerstimmen im Schutz des Reichstagswahlrechts hätten der SPD-Spitze, wie auch der Hamburger SPD offensichtlich genügt. (1)

Über die Schikanen bis Unterdrückungen des jungen VdED ist in vielen Publikationen ausführlich berichtet (1). Möglich war dies auch deshalb, weil Polizei und Justiz ausführliche Berichte gegen die Vertreter des VdED verfassten und bürokratisch zu den Akten nahmen. Von Heinrich Bürger existieren so steckbriefliche Portraits.

KAPITEL 1

(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

Der Königliche Polizei-Präsident.
Tagebuch III. No.1412.

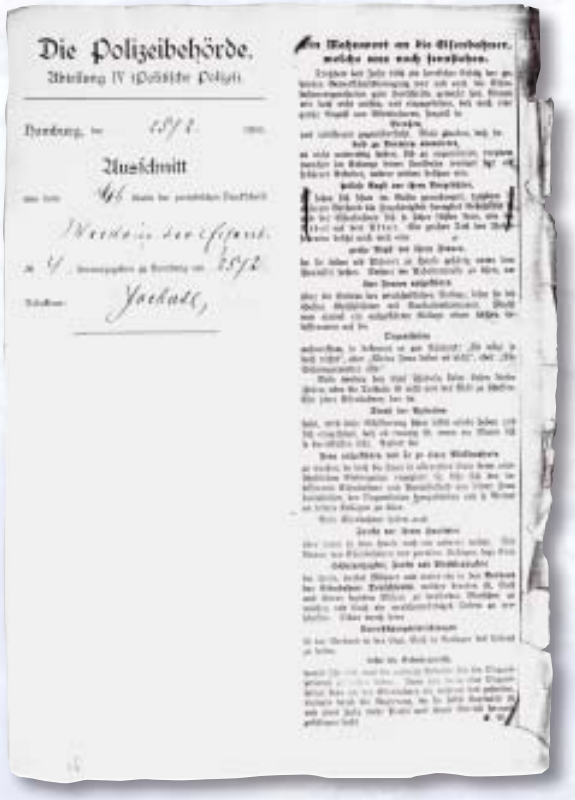
Frankfurt (Main), den 20. März 1905.

Geheim! Sofort!

Ich ersuche ergebenst um gefällige vertrauliche Feststellung und Nachricht, ob die beifolgende Marke eine Beitragsmarke des Hamburger Verbandes der Eisenbahner Deutschlands ist, die dessen Verbandsorgans die Zeitschrift „Der Weckruf" erscheint.

Vorkommendenfalls bitte ich um umgehende Bescheidung und Übersendung eines Exemplars der Beitragsmarken des genannten Verbandes.

An
die Polizei-Behörde, Politische Abteilung
in
HAMBURG.



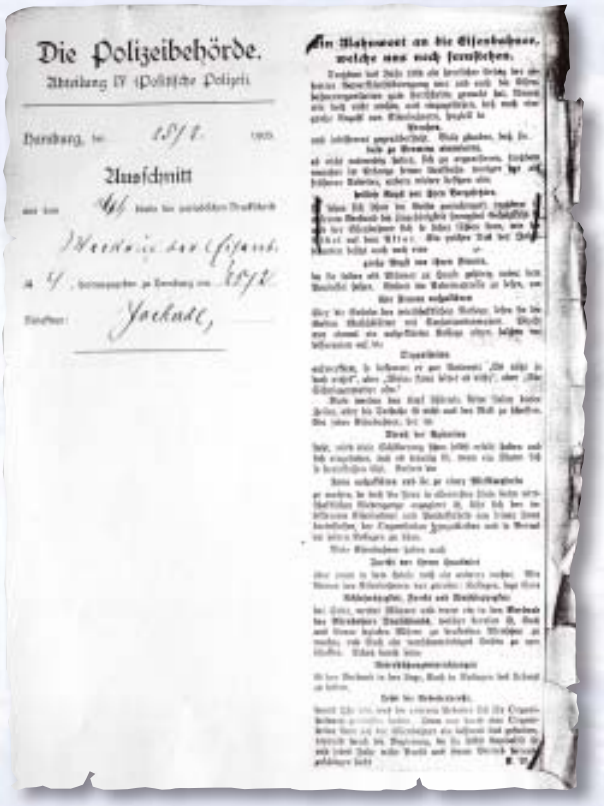
Die Polizeibehörde.
Abteilung IV (Politische Polizei).

Hamburg, den 15/2. 1905.

Ausschnitt
aus dem Nr. 46 Blatte der periodischen Druckschrift
Weckruf der Eisenb.
Nr. 4, herausgegeben zu Hamburg am 15/2.
Inhalt: Jackade,

Ein Wahrwort an die Eisenbahner, welche man noch fernhalten.

Eisenbahnverwaltungen war jedes Mittel recht, die junge Gewerkschaft zu schwächen.
Eines ihrer Mittel war, den Verband der Eisenbahner über die Polizeibehörden bespitzeln zu lassen.

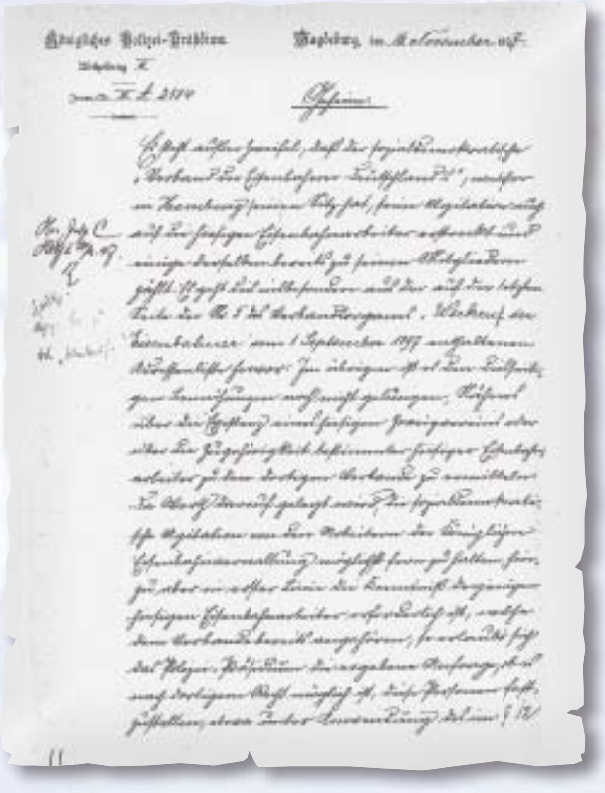


Die Polizeibehörde.
Abteilung IV (Politische Polizei).

Hamburg, den 15/2. 1905.

Ausschnitt
aus dem Nr. 46 Blatte der periodischen Druckschrift
Weckruf der Eisenb.
Nr. 4, herausgegeben zu Hamburg am 15/2.
Inhalt: Jackade,

Ein Wahrwort an die Eisenbahner, welche man noch fernhalten.



Königlicher Polizei-Präsident.
Abteilung K.
Tagebuch K. 2104

Hamburg, im Februar 1907.

Geheim!

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

Lokführer und Heizer

Alle Unterstützung des so benannten „Hamburger Verbands“ durch die Generalkommission (ADGB-Vorgänger), durch den Deutschen Transportarbeiter-Verband (DTV) oder die Reichstagsfraktion der SPD blieben der Repression durch Reich und Länder unterlegen. Der Verband wurde in seinen Zentren in Preußen und Sachsen, auch bis nach Elsass-Lothringen bis zur Vernichtung verfolgt.

So war die Ausschau nach weiteren Verbindungen naheliegend. Ab 1903 berieten, und 1905 schlossen der VdED mit Hafen-, Transportarbeitern wie Seeleuten einen Kartellvertrag. („Verband der Hafenarbeiter Deutschlands“, „Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands“, „Seemannsverband in Deutschland“) Ziel des Kartells war nicht weniger als die 1906 in Hamburg diskutierte Vereinigung in einer, wie es hieß, „Einheitsorganisation“, zu der als fünfter Verband der “Zentralverband der Maschinisten und Heizer“ gehören sollte.

Statt der großen Lösung beschloss die VII. Generalversammlung des VdED 1908 in Berlin, sich als „Reichssektion der Eisenbahner“ dem „Deutschen Transportarbeiter-Verband“ anzuschließen. Louis Brunner wurde Sektionssekretär, Albert Dräger gibt ab 1909 den 13. Jahrgang des „Weckruf“, Organ für die Interessen der Eisenbahner Deutschlands“ heraus.

Bis 1914 blieben die Verbände der freigewerkschaftlichen Eisenbahner ein Werk der „Verhetzung“ durch „verwegene Agitatoren“ zum „Umsturz der Gesellschaftsordnung“, die vom Konsumverein bis zum Gewerkschaftsverband verboten und sanktioniert bleiben sollten.

1.5. 1898/1901: Freigewerkschaftliche süddeutsche Eisenbahnverbände

In Süd-, wie in Südwest-Deutschland waren in kurzen zeitlichen Abständen zum „Hamburger Verband“ wie auch zu den parallelen christlich-nationalen Konkurrenten eine bayerische, württembergische, wie Badische freigewerkschaftliche Organisation ins Leben gerufen. Sie propagierten Lohnerhöhungen, forderten erste Urlaubstage, wie auch Lohnfortzahlung bei Krankheit. Anders als der „Hamburger Verband“ legten sie, ihren christlichen Konkurrenten fast vergleichbar, Wert auf ein Einvernehmen mit den Verwaltungen um nicht, wie in Preußen praktiziert, rundum verfolgt zu werden. Auch fiel ihnen der Streikverzicht schon zu Friedenszeiten, statuarisch sanft umschrieben, nicht zu schwer. Während die bayerische Regierung kulanter oder gar weiser reagierte, galt der württembergische Innenminister als preußengleicher Scharfmacher gegen die Gewerkschaften. (53)

Ein bis dato Mitglied des VdED, Winkler aus Schweinfurt, gründet 1898 den „Verband bayerischer Eisenbahnwerkstätten- und Betriebs-Arbeiter“. Die Verbandsgründung galt als Reaktion auf den bigotten „Bayerischen Eisenbahner-Verband“ und den ausgeübten Druck der Zentrumspartei.

KAPITEL 1
(1835 - 1918)

Verbot und Verfolgung von Gewerkschaften

Nach längeren Beratungen 1898 und 1899 gründen die württembergischen Werkstättenarbeiter 1900 ihren „Verband württembergischer Eisenbahn-Werkstätten- und Betriebs-Arbeiter“ mit dem Aufruf einer achtstündigen täglichen Arbeitszeit. Zeitgleich mit der Gründung des „Verbandes Badischer Eisenbahnwerkstätten- und Maschinenhausarbeiter“ 1902, alsbald auch „Badischer Eisenbahnarbeiter-Verband“ benannt, beschließt dessen erste Generalversammlung, mit „den Brudervereinen in Bayern und Württemberg die Verschmelzung herbeizuführen.“

1903 konnte der Zusammenschluss zum „Verband süddeutscher Eisenbahnarbeiter“ per 1.1.1904 mit Sitz in Nürnberg erreicht werden. Dessen erste Generalversammlung 1905 benennt sich „Verband süddeutscher Eisenbahner“, erhöht den 7.000 Mitgliedern den Wochenbeitrag auf 20 Pfennig. Nach einer Statistik der Bahnkrankenkasse betrug 1905 der durchschnittliche Tageslohn eines Eisenbahnarbeiters 2.89 Mark. Davon waren 1,2 Prozent als Gewerkschaftsbeitrag zu leisten.

Der Verband wählte „als besoldeten Beamten in geheimer Abstimmung“ einen ersten Vorsitzenden. Nach Aufnahme von Postpersonal ab 1911 firmiert der Verband als „Verband des deutschen Verkehrspersonals“. Dessen 7. und letzte Generalversammlung beschließt, sich ab 1.7.1920 dem „Deutschen Eisenbahner-Verband“ (DEV) anzuschließen. Ab diesem Zeitpunkt waren alle freigewerkschaftlichen Vereinigungen im Deutschen Eisenbahner-Verband zusammengeführt.

Uniform der Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Friedrich-Franz-Eisenbahn zwischen 1873 und 1899, als diese Bahn einer Privatgesellschaft gehörte. Gut erkennbar, der sogenannte Halbmond auf der Epaulette des Beamten mit Hut. Der Eisenbahner trägt hier den langen Degen.

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

2.1 1918: Erstmals legalisierte Freiheiten

2.2 Streiks um Tarifverträge

2.3 1920: Generalstreik gegen Kapp-Putsch

2.4 1925: Der erste Schritt zur gewerkschaftlichen Einheit

2.5 Beamtenvereine beteiligen sich nicht

2.6 Christliche und liberale Verbände bleiben gespalten

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

2.1. 1918: Erstmals legalisierte Freiheiten

Bevor die mit der Revolution vom 9. November 1918 möglichen organisationspolitischen Veränderungen der Eisenbahner-Verbände skizziert werden, soll an die revolutionären wie an die reaktionären Veränderungen, die auch und gerade die Eisenbahner-Organisationen „auf den Kopf stellten“, im zeitlichen Ablauf erinnert sein:

01.01.1916 Die preußisch-hessischen Staatsbahnen heben mit einer Dienstordnung das Verbot der Mitgliedschaft in sozialdemokratischen Vereinen und das Verbot, sozialdemokratische Zeitungen zu lesen auf.
Das gewerkschaftliche Koalitionsverbot für Eisenbahner bleibt jedoch bestehen.

02.01.1916 Eine Eisenbahner-Konferenz des Deutschen Transportarbeiter Verbandes in Berlin fordert das unbedingte Koalitionsrecht für Arbeiter, Angestellte und Beamte.

01.07.1916 Der „Deutsche Eisenbahner-Verband“ (DEV) wird als Einheitsgewerkschaft aller Beschäftigten für alle deutschen Bundesstaaten gegründet.
Er fordert u. a. günstige Lohn- und Dienstverhältnisse, Verkürzung der täglichen Arbeitszeit, Arbeiterausschüsse als selbständige Körperschaften.

09.11.1918 Ausrufung der Deutschen Republik, auch Weimarer Republik genannt.
Bildung von Arbeiter- und Soldatenräten.

12.11.1918 Der Rat der Volksbeauftragten legt fest:
„Das Vereins- und Versammlungsrecht unterliegt keiner Beschränkung, auch nicht für Beamte und Staatsarbeiter.“ (Reichsgesetzblatt (RGBl) Nr. 153 vom 14. November 1918)

12.11.1918 8-stündiger Maximal-Arbeitstag ab 1.1.1919

15.11.1918 Auch die preußische Regierung verordnet: „Den Staatsbeamten und Staatsarbeitern ist das Recht unbeschränkter Koalitionsfreiheit gewährleistet.“

13.02.1919 Ministerpräsident Scheidemann erklärt vor der verfassunggebenden Nationalversammlung: „Den Beamten sind die staatsbürgerlichen und beruflichen Rechte einschließlich des Koalitionsrechtes zu sichern.“

11.08.1919 Verabschiedung der Weimarer Verfassung:
Art. 159: „Die Vereinigungsfreiheit zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen ist für jedermann und für alle Berufe gewährleistet.“

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

Mit Artikel 89 übernimmt die Weimarer Republik alle deutschen Eisenbahnen und beendet damit die über 50-jährige Zersplitterung der Eisenbahngesellschaften und damit die Aufspaltung der Beschäftigten allein aus föderalistischen Eigeninteressen.

Frauen erkämpfen Wahlrecht

Ende des 19. Jahrhunderts und Anfang des 20 Jahrhunderts hatten die Frauen im Deutschen Reich kein Wahlrecht. Sie durften sich nicht politisch organisieren, durften keiner Partei als Mitglied angehören, nicht an politischen Versammlungen teilnehmen. In der Familie waren die Frauen der Vormundschaft des Mannes unterstellt, des Vaters, später des Ehegatten bzw. eines Vormundes. Frauen erhielten prinzipiell weniger Lohn als Männer, oft nur die Hälfte bei vergleichbarer Tätigkeit. Junge Frauen aus mittleren und höheren Kreisen waren vom Gymnasium und damit von der Hochschulreife ausgeschlossen; an den Universitäten durften sie lediglich als Gasthörerinnen teilnehmen. „Die Frau gehöre ins Haus und nicht ins öffentliche Leben. Sie habe für die Erholung des Mannes in der Familie und für die Kinder zu sorgen," so die Meinung der herrschenden Männer.

Literaturhinweis zur Entwicklung der Frauenrechte in der DDR und BRD:

TRANSNET Geschichtsbuch „zeiten ändern sich – der auftrag bleibt TRANSNET Gewerkschaft bei der Bahn 1945 - 2008" 2. Auflage 2009, Kapitel 9, „Chancengleichheit der Geschlechter" von Regina Rusch-Ziemba und „Gleichberechtigung in der DDR" von Brigitte Siegmundt. Dieses Buch ist über die örtlichen Organisationsstellen der EVG zu beziehen.

Das Kriegsende 1918, die politischen Unruhen und die Revolutionswirren gaben der Frauenstimmrechtsbewegung neuen Aufschwung. Die Frauen fanden offene Ohren bei den Arbeiter- und Soldatenräten, die sich im November 1918 überall formierten.

In der Erklärung des Rates der Volksbeauftragten vom 12. November 1918 hieß es eindeutig: „Alle Wahlen ... sind fortan nach dem gleichen, geheimen, direkten, allgemeinen Wahlrecht ... für alle mindestens 20 Jahre alten männlichen und weiblichen Personen zu vollziehen." Damit war eine Forderung der Frauenbewegung erfüllt, für die sie, wenn auch von unterschiedlichen Standpunkten aus, jahrelang gekämpft hatte.

Am 19.1.1919 durften alle über 20jährigen zur Wahlurne gehen und es konnten sich auch alle wählen lassen. In der verfassungsgebenden Deutschen Nationalversammlung waren 8,7 % der Parlamentsmitglieder Frauen. Viele der weiblichen SPD-Abgeordneten kamen selbst aus der Arbeiterschicht.

Eisenbahnerin um 1910

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

2.2 Streiks um Tarifverträge

Frühjahr 1919 Im Frühjahr 1919 beginnen mit den neuen Rechten und wegen der beginnenden Inflationierung größere Streikwellen, auch und gerade bei den Eisenbahnern.

07.04.1919 Erlass der preußischen Staatsregierung:

„Es sind zurzeit unter den Eisenbahnbeamten Bestrebungen im Gange, zur Durchführung einseitiger Gehaltsforderungen gegebenenfalls auch in einen Streik zu treten. ... Auch das Koalitionsrecht rechtfertigt keinen Kontraktbruch. Jede nicht genehmigte Dienstverweigerung stellt sich daher als Dienstvergehen dar, das die gesetzlichen Folgen nach sich zieht. ...“

25/31.05.1919 Erste Generalversammlung des Deutschen Eisenbahner-Verbandes (DEV).

Erste Generalversammlung des DEV vom 25. bis 31. Mai 1919 in Jena

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

Ende Mai 1919 bis Anfang Juli 1919 sind zahlreiche Eisenbahner-Streiks in mehreren Städten belegt. An manchen Orten werden Polizei und Militär gegen die Streikenden eingesetzt. Noske, der Reichswehr-Minister, verhängt über Berlin und die Mark Brandenburg ein Streikverbot. Trotz alledem erreichen die Eisenbahner durch Streiks wirtschaftliche Verbesserungen.

Im einzelnen sind belegt:

19./26.05.1919	in Ostpreußen in Allenstein, Königsberg und anderen Orten
19./21.06.1919	in Erfurt, Weimar, Jena und anderen Städten Thüringens
24./29.06.1919	in Breslau, Brockau, und Oels
24.06./03.07.1919	in Berlin
03./06.07.1919	in Frankfurt a. M. und anderen hessischen Orten
05./06.07.1919	in Darmstadt
05./07.07.1919	in Hannover

Die streikenden Arbeiter und Beamten fordern höhere Löhne und Gehälter, Herabsetzung der Lebensmittelpreise, Demokratisierung der Eisenbahn-Verwaltungen und hauptsächlich in Berlin und Frankfurt die Einführung des Rätesystems.

„Noske-Erlass“ vom 26.07.1919: Angesichts der vielen Streiks erlässt Reichswehrminister Noske unter Androhung von Gefängnis ein Streikverbot für alle Eisenbahner. Dieser so benannte „Noske-Erlass“ stützte sich auf den von der Preußischen Staatsregierung verhängten Belagerungszustand.

Der vom Deutschen Eisenbahner-Verband (DEV) nicht legitimierte Berliner Streik im Juni und Juli 1919 brach aus, als der DEV über seine Forderungen zur Verbesserung der bestehenden Tarifverträge verhandelte. Gestützt auf den Noske Erlass wird die gesamte Bezirksleitung Berlin des DEV verhaftet und verdächtigt, den Streik aus politischen Gründen zu führen.

Der am 30.06.1919 in Nürnberg beginnende 10. Kongress der Gewerkschaften Deutschlands lehnte einerseits den „von unverantwortlichen Kreisen hervorgerufenen wilden Streik“ ab, andererseits erhebt er „Einspruch gegen jede auch nur vorübergehende Beseitigung des Streikrechts der Eisenbahner, das allen Arbeitern und Angestellten Deutschlands als Errungenschaft der Revolution zustehe.“

Bis zum Staatsstreich des so genannten Kapp-Putsches setzen sich 1920 auch die Streiks der Eisenbahner folgenschwer fort:

6./14.01.1920	Die Arbeiter im Direktionsbezirk (Wuppertal) Elberfeld beginnen für höhere Löhne zu streiken. Der Ausstand dehnt sich aus auf die Direktionen Köln und Essen und greift auf Schlesien und Sachsen über. Der ab 05.01.1920 in Tarifverhandlungen stehende DEV-Vorstand muss aus Gewerkschaftsraison den Streik übernehmen und erreicht Lohnverbesserungen. Gleichzeitig ab er verhängt Reichspräsident Ebert über die Regierungsbezirke des Streikgebiets den Belagerungszustand und lässt Sicherheitswehr und technische Nothilfe einsetzen. So wird der Streikabbruch erzwungen und anschließend zahlreiche Eisenbahn-Ausbesserungs-Werkstätten sanktionierend geschlossen.
01.01.1920	Es tritt rückwirkend der erste Lohntarifvertrag zwischen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung und dem Deutschen Eisenbahner-Verband in Berlin in Kraft. Der erste Reichslohntarifvertrag konnte 1921 abgeschlossen werden.
21.08.1919	Die 1. Lesung des Regierungsentwurfs des Betriebsrätegesetzes beginnt. Die Rätefrage hat in Deutschland und Europa die Arbeiterbewegung lange gespalten.
13.01.1920	An diesem Tag protestieren vor dem Reichstag tausende Gewerkschafter gegen das am 04.02.1920 in Kraft tretende Betriebsrätegesetz. Der berüchtigte General von Lüttwitz ließ mit Maschinengewehren in die Menschenversammlung schießen. Schreckliches Ergebnis waren 42 Tote und 105 Verletzte. Im Anschluss an die Kundgebung wird der Ausnahmezustand verhängt; führende Politiker von USPD und KPD werden festgenommen.

Einige Gewerkschafter ahnten bereits jetzt, wie diese Weimarer Republik enden würde.

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

1920 tritt der erste Lohntarifvertrag zwischen der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und dem Deutschen Eisenbahner-Verband (DEV) in Kraft. Ein Jahr später wird der erste Reichslohntarifvertrag abgeschlossen, ein einheitlicher Tarifvertrag für alle Eisenbahnarbeiter. Beamte werden immer noch willkürlich von der Regierung besoldet.

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

Die Streiks der Jahre 1919 und 1920 waren durch den sinkenden Lebensstandard der Arbeitenden und durch die galoppierende Inflation verursacht. Nicht die regierenden Demokraten (SPD, Zentrum, DDP, die sozialliberale Deutsche Demokratische Partei) hatten sie ausgelöst, sondern die jetzt vom Volk zu bezahlenden kaiserlichen Kriegs-Kredite und Reparationen auf den verlorenen ersten Weltkrieg.

Inflationierung der Mark 1919/1923: Ein US-Dollar hatte den Wert von

1913	4,20 Mark
1919 Februar	8,50
1919 Mai	13,50
1920 Januar	49,80
1921 Juli	88,00
1921 November	209,00
1922 April	1298,37
1922 Dezember	7500,00
1923 April	21.000,00
1923 Mai	78.250,00
1923 August	1.100.000,00 Mark
1923 Oktober	2.000.000.000.000,00 = 2 Billionen Mark
1923 November	4.210.500.000.000,00
1923 Währungsreform:	1 Billion Mark = 1 Renten-Mark

Am 9. November 1918 ruft der Arbeiter- und Soldatenrat von Berlin zum Generalstreik auf. Es wurde ein Postkutschen-Notdienst eingerichtet.

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

2.3. 1920: Generalstreik gegen Kapp-Putsch

Die mit Streiks, Inflation und Demokratisierungs-Gesetzen und Verträgen schon schwierigen Zeiten von Ende 1918 bis Anfang 1920 endeten am 13. 03.1920 mit dem Einmarsch der so genannten Brigade Erhardt in Berlin und dem von von Kapp und von Lüttwitz angeführten Staatsstreich, verkürzt als Kapp-Putsch bekannt.

Die Reichsregierung floh vor den putschenden eigenen Truppen nach Stuttgart.

Der Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund (ADGB) und der damals Christliche Deutsche Gewerkschaftsbund proklamierten 1920 den Generalstreik. Es streikten ca. 12 Millionen Arbeiter, Angestellte und Beamte. Das öffentliche Leben kam zum Erliegen. Der gesamte Eisenbahnverkehr ruhte.

Der Staatsstreich scheiterte. Nicht jedoch die Putschisten und die hinter ihnen stehenden Kräfte, die sich nicht mit Demokratie und Gewerkschaften abfinden wollten.

Konsequenzen gegen die Putschisten zog die Reichsregierung kaum.

Weitere Schläge gegen die Demokratie und das Volk folgten aufgrund der noch strittigen Reparationszahlungen und deren Höhe.

- Am 06. April1920 besetzen französische Truppen Darmstadt, Dieburg, Frankfurt, Hanau und Homburg als Pfand und Antwort auf den Einmarsch der Reichswehr in eine neutrale Zone des Ruhrgebietes.
- 1921 werden Düsseldorf, Duisburg, Mülheim, Oberhausen als Pfand genommen.
- Schließlich wurde vom Januar bis September 1923 das Ruhrgebiet von französischen und belgischen Truppen völkerrechtswidrig besetzt, von dem die Franzosen erst 1925 abzogen.

Bergarbeiter und Eisenbahner gerieten mit ihrem passiven Widerstand in den besetzten Gebieten in einen Zwiespalt von Reichsregierung, Reichsbahn und Militär. Die Widerständler wurden erst von den Besatzern, dann von der Reichsbahn entlassen. Über 58.000 Eisenbahner traf dieses Unrecht. „Der Dank des Vaterlands ist fürchterlich“, kommentierte der DEV.

Neben den Sachleistungen hat der erste Weltkrieg Deutschland 132 Milliarden Goldmark an weiteren Reparationsleistungen gekostet.

Die aus den Reparationsleistungen resultierenden Arbeitszeit-Verschlechterungen fanden 1922 Niederschlag in der Dienstdauer-Vorschrift (DDV) für Reichsbahner.

Das neue ausbeuterische Reichsbahn-Gesellschafts-Gesetz von 1924, alle Reparations-Umschuldungs-Verträge von Dawes 1924 über Young 1929 und Hoover 1932 verschlechterten die materielle Lager der Eisenbahner, die den Krieg nicht begonnen und doch mehrfach verloren hatten.

Die Weltwirtschaftskrise ab 1929 brachte über 6 Millionen Menschen in die Arbeitslosigkeit. Fast alle noch Erwerbstätigen hatten Lohneinbußen hinnehmen müssen. 1933 endete die Weimarer Demokratie; die national-sozialistischen Verbrechen nahmen ihren Lauf und endeten erst 1945.

Die letzte Tranche der die Eisenbahner extrem belastenden Dawes-Reparations-Anleihe wurde im Jahr 2010, also 92 Jahre nach Ende des ersten Weltkriegs von der Bundesrepublik Deutschland getilgt. Andere Ansprüche aus dem ebenfalls verlorenen zweiten Weltkrieg sind zu Teilen heute noch schwebend.

2.4. 1925: Der erste Schritt zur gewerkschaftlichen Einheit

Vom Deutschen Eisenbahner-Verband (DEV) zum Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (EdED)

Der 1916 aus dem Deutschen Transportarbeiter-Verband ausgegründete und neu benannte Deutscher Eisenbahner -Verband (DEV) hatte regen Anteil an den dann folgenden revolutionären Ereignissen.

Der ehemalige Vorsitzende des freigewerkschaftlichen Vorgängers VdED, Hermann Jochade, fasste diese Veränderungen in einer Massenbroschüre „Die Errungenschaften der Eisenbahner nach der Revolution“ (40) mit nachfolgenden Titeln zusammen:

- Die Einführung des Achtstundentages,
- Dienstdauer ist Arbeitszeit,
- vollständige Abschaffung der Akkordarbeit,
- eine neue Lohnregelung,
- Personalämter oder Ausschüsse. (Mitbestimmung)

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

Hermann Jochade, Weckruf-Redakteur und später Vorsitzender des VdED 1901 - 1905, Vorstandsmitglied des DEV und des EdED von 1916 bis 1933

Franz Scheffel, DEV- und EdED-Vorsitzender 1920 - 1933

Dies war ein gewaltiger Fortschritt im Vergleich zu den gewerkschaftlichen Forderungen früherer Zeiten.

Auf der ersten ordentlichen Generalversammlung 1919 waren neben den vorherrschenden inhaltlich-politischen Kontroversen die jetzt möglichen Zusammenschlüsse mit den anderen freigewerkschaftlichen Verbänden und Beamten-Organisationen gefordert. Auf einer außerordentlichen Generalversammlung 1920 schloss sich nun der süddeutsche Verband des deutschen Verkehrspersonals dem DEV als reichsumfassende Einheitsgewerkschaft an.

Im Mai 1922 vereinbarten der Deutsche Eisenbahner-Verband (DEV) und die Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter (RG) eine einheitliche Regelung der Rechts-, Arbeits- und Besoldungsverhältnisse und eine Regelung der aus dem Februar-Streik entstandenen „Gemaßregelten Frage“. Im Juni 1922 bilden beide Gewerkschaften eine Arbeitsgemeinschaft mit dem Ziel einer einheitlichen Organisation. In Publikationen (1922), Kommissionen (1923 und 1924) und in der Jahres-Hauptversammlung der RG im Januar 1925 werden die Ziele konkretisiert, bis sich am 21.06.1925 in Köln beide Gewerkschaftern unter dem neuen Namen Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (EdED) zusammenschließen. Beide Gewerkschaften repräsentierten in der Tat – bis zu diesem Zeitpunkt - die große Mehrheit der Beschäftigten bei den Bahnen.

Der jetzt 197 990 Mitglieder umfassende Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands wählte den bisherigen Vorsitzenden des DEV, Franz Scheffel, zum Vorsitzenden und den ehemaligen RG-Vizevorsitzenden Ernst Menne zum Stellvertreter.

Die unter dem Namen des ehemaligen DEV fortgeführte Zeitung „Deutscher Eisenbahner“ (63) kommentierte den historischen Zusammenschluss so:

> *„In Köln reichen sich die Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter und der Deutsche Eisenbahner-Verband nicht nur die Hand zum gemeinsamen Handeln, mehr noch, sie legen den Grundstein zur Konzentration von zwei gleichen wirtschaftlichen Machtgruppen, die als Einheitsfaktor den Kernpunkt der deutschen Arbeiterbewegung bilden. Damit tritt die Entwicklung der deutschen Gewerkschaftsbewegung in ein neues Stadium, weil Beamte und Arbeiter zusammen geführt werden.“*

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

Die Machtverhältnisse des neuen Einheitsverbandes sind nicht exakt dokumentiert. Vor dem Zusammenschluss lassen die Ergebnisse der Betriebsratswahlen von 1921 einen Rückschluss zu: Die Reichsgewerkschaft erhielt dort 231.000 Beamtenstimmen und der DEV 347.000 Arbeiter- und 61.000 Beamtenstimmen. Beide Gewerkschaften repräsentierten folglich bis zum Zusammenschluss die große Mehrheit der Beschäftigten bei den Bahnen.

Gewalt erschlägt Demokratie

Die mit der Weltwirtschaftskrise ab 1929 folgenden Brüning'schen Notverordnungen hatten den EdED politische und Lohnfragen vor jene eines organisatorischen Zusammenschlusses stellen lassen. So wurden die Gewerkschafter ab 1933 getrennt und nicht vereint gefangen und gehangen; die späteren Vorsitzenden von ÖTV und GdED, Kummernuß und Jahn, waren im ausländischen Untergrund gemeinsam tätig. Der EdED hatte den Staatsstreich vom 20.07.1932 gegen die preußische gewählte Regierung mit militärischem Belagerungszustand zurecht als „Die Gewalt erschlug die Demokratie" gebrandmarkt; allein der Verfassungsbruch blieb im Gegensatz zu Konservativen und Nationalsozialisten bei den Gewerkschaften (und der SPD und KPD) folgenlos. Die Gewerkschaften stellten vor aller Augen ihre Schwäche bereits 1932 bloß.

Verfügbare Quellen (53) weisen aus,

dass im November 1922 und im April 1923 in Berlin Reichskonferenzen der kommunistischen Eisenbahner stattgefunden haben. Im Januar 1924 wird auf einer Reichskonferenz der oppositionellen Eisenbahner Deutschlands der Freie Eisenbahner-Verband (FEV) als Grundstein für eine kommunistische Industrieorganisation des gesamten Verkehrsgewerbes gegründet. Die dazu sicher bestehende, uns derzeit unbekannte Quellenlage, wie auch die Revolutionäre Gewerkschaftsopposition (RGO) und die 1921 in Moskau gegründete Rote Gewerkschaftsinternationale (RGI) werden in einer separaten Studie auszuwerten sein. In den Quellen der ADGB-Gewerkschaften wird 1920 von den KP-geförderten Kämpfen von der Ruhr über Sachsen nach Schlesien berichtet, im Frühjahr 1922 von starken Stimmenzuwächsen bei den Betriebsrätewahlen – die in den offiziellen Statistiken der DR nicht ersichtlich sind – im Juli 1923 von den „Ausschreitungen" in Gleiwitz und Breslau u. a. m.. Berichtet ist, dass das Reichsarbeitsgericht 1932 die RGO deshalb nicht für tariffähig beschied, weil die RGI sie nicht als Gewerkschaft oder Gewerkschaftsersatz charakterisiert habe. Auch war bei den Gewerkschaften das parteipolitisch fatale Verhalten und Taktieren von KPD und NSDAP sichtbar. Eine Urabstimmung des freigewerkschaftlichen Gesamtverbandes 1932 bei der Berliner Verkehrsgesellschaft verfehlte die erforderlichen 75 Prozent – gegen die Stimmen von Revolutionäre Gewerkschafts- Opposition (RGO) und Nationalsozialistische Betriebszellen Organisation (NSBO), die zum verloren gegangenen Streik beigetragen hatten.

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

2.5. Beamtenvereine beteiligen sich nicht

Mit der Revolution vom 9. November 1918 hatten die bisherigen kaisertreuen wie nationalen Beamtenverbände ideologische Probleme. Es bedurfte bis 1920, bis der frühere Staatseisenbahner-Verband und der ehemalige Verein Deutscher Locomotivführer sich neu konstituierten:

Am 1. Januar 1920 wird eine Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer als Rechtsnachfolgerin des 1866 mit Sitz in Leipzig gegründeten Vereins Deutscher Locomotivführer gegründet. Dieser firmierte weiterhin als Verein deutscher Lokomotivführer. Am 10. Juni 1920 wurde eine Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter gegründet. Bereits am 10. September 1920 ist die Lokführer-Gewerkschaft autonomer Teil der Reichsgewerkschaft.

Anfang 1922 nahm die Eisenbahner-Geschichte eine negative Wende. Während laufender Tarifverhandlungen des federführenden DEV stellt die RG am 24. Januar 1922 Bahn und Reich über dessen Verkehrs- und Finanzminister ein Ultimatum binnen 5 Tagen die gemeinsam gestellten Forderungen zu erfüllen, anderenfalls unverzüglich die neue Streikfreiheit benutzt würde. Das Ultimatum war mit dem DEV nicht abgesprochen. Am 1. Februar 1922 ruft die RG zum Streik auf, der am selben Tag vom Reichspräsidenten, nach der Notverordnung Art. 48 der Verfassung, sofort verboten und zur Behandlung dem Polizeipräsidenten von Berlin überantwortet wird.

Der Streik beginnt dennoch und wird erweitert: Am 2. Februar beschließen sowohl die Ortsverwaltung Berlin des DEV als auch die Bezirksleitung Berlin des Allgemeinen Eisenbahner-Verbandes (AEV) - vgl. dazu weiter unten -, in Solidarität den Beamten der RG sich anzuschließen. Der Berliner Bahnverkehr kommt zum Erliegen und in weiteren Orten schließen sich DEV-Organe den Berlinern an. Empört seien sie: „Das Streikverbot des Reichspräsidenten und die Verordnung des Berliner Polizeipräsidenten hatten dem Faß den Boden ausgeschlagen“, gibt der DEV zu Protokoll. Der Polizeipräsident verordnete: „Den Beamten der Reichsbahn ist ebenso wie allen übrigen Beamten nach dem geltenden Beamtenrecht die Einstellung oder Verweigerung der ihnen obliegenden Arbeit verboten.“

Nicht nur der Berliner Verkehr brach zusammen, manche Quellen (33) sprechen von 800.000 Streikenden. Nachdem einige Führer der RG verhaftet, ihre Verbandsgelder teilweise beschlagnahmt und die technische Nothilfe verstärkt worden war, wurde der erste Beamten - Streik in Deutschland am 8. Februar 1922 abgebrochen.

Bereits 1922 lösen sich als Konsequenz des Arbeitskampfes einige Abteilungen der RG von ihr und begründen eine konservative Gewerkschaft deutscher Reichsbahnbeamten, welche ihrerseits 1924, zusammen mit einer Gewerkschaft deutscher Reichsbahnfahrbeamten, den Gewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten und -Anwärter gründen.

Im Mai1925 entsteht aus ihm anfänglich eine Zentralgewerkschaft deutscher Reichsbahnbeamten und -Anwärter, zu der auch die Gewerkschaft technischer Eisenbahnbeamten und eine Gewerkschaft der Ladeaufsichtsbeamten stoßen.

Im September 1925 erweitert sich die Zentralgewerkschaft um den Gewerkschaftsbund der deutschen Reichsbahnbeamten zum bis 1933 bestehenden Zentral-Gewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten und -Anwärter (ZGDR) (53).

Fahrkartenschalter um 1930

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

Dem Zentral-Gewerkschaftsbund gehörten 16 – relativ autonome – Einzelverbände an (3, 38), zu denen nach 1924 die GDL nicht mehr gehörte:

1 Verband der Sekretäre, Assistenten, Betriebsassistenten und Anwärter der Deutschen Reichsbahn (VSA)
2 Bund der technischen Reichsverkehrsbeamten mit dem Absolutorium der Industrieschulen und der Höheren technischen Staatslehranstalten in Bayern
3 Bund der Reichsbahninspektoren und Amtmänner
4 Fachgewerkschaft der Bahnhofsschaffner, Amtsgehilfen und Magazinbeamten und deren Anwärter
5 Fachgewerkschaft Deutscher Eisenbahnweichensteller, verwandter Berufsgruppen und -Anwärter
6 Fachverband deutscher Reichsbahn-Ladeaufsichtsbeamten und -Anwärter
7 Gewerkschaft Deutscher Eisenbahnfahrbeamten und -Anwärter
8 Gewerkschaft deutscher Reichsbahn-Rottenführer und deren Anwärter
9 Gewerkschaft Deutscher Lokomotiv- und Schiffsheizer
10 Reichsbund Deutscher Reichsbahnbeamten des mittleren nichttechnischen Dienstes (REV)
11 Verband der Ingenieure der Deutschen Reichsbahn
12 Verband deutscher Reichsbahn-Rangierbeamten und Anwärter
13 Verband der Reichsbahn-Beamtinnen
14 Verband der Reichsbahn-Betriebsingenieure
15 Bayrischer Eisenbahnbeamtenverein
16 Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnmaschinisten und Anwärter

Während die freigewerkschaftlichen Verbände wie der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands ab 1932 abermals verfolgt und am 2. Mai 1933 besetzt, aufgelöst, viele Funktionäre inhaftiert bis ermordet worden waren, ordneten sich die Beamtenverbände relativ friedlich in das faschistische Regime ein. Zur Auflösung des ZGDR 1933 berichtet am 7. Juli 1933 die Zeitschrift des Reichsbundes Deutscher Reichbahnbeamten des mittleren nichttechnischen Dienstes (REV), Mitglied des Zentral-Gewerkschaftsbundes deutscher Reichbahnbeamten (ZGDR):

„Nachdem die im ZGDR verbundenen Fachorganisationen ihre Auflösung vollzogen haben, folgte als letzte die Großorganisation, die nun tatsächlich keine Mitglieder mehr hat. Am 23. Juni 1933 fand im Plenarsaal des Reichswirtschaftsrats zu Berlin die außerordentliche Hauptversammlung des Zentralgewerkschaftsbundes statt. Die Abschlusstagung wurde vom 1. Vorsitzenden mit einem Hoch auf Volk und Vaterland, auf den Reichspräsidenten und den Reichskanzler und mit dem Absingen des Deutschlandliedes und des Horst-Wessel-Liedes geschlossen.“ (65)

2.6. Christliche und liberale Verbände bleiben gespalten

Aus dem 1908 nach längeren Streitigkeiten aus dem christlichen „Trier-Berliner“-Verband ausgegründeten christlichen „Elberfelder-Verband“ unter dem Namen Zentralverband Deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter, der sich 1910 als Reichskartell deutscher Beamten und Staatsangestellten bezeichnete, war 1918 die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbedienstete (GdE) neu entstanden. Diese Gewerkschaft hatte jetzt den Arbeitskampf als tarifpolitisches Mittel statutarisch festgelegt. Gegenüber den Konkurrenzgewerkschaften DEV/EdED war weniger ein gewerkschaftspolitischer, denn der ideologische und religiöse Zwiespalt ausschlaggebend. 1931 eröffnete der Vorsitzende der sich seit 1928 Gewerkschaft deutscher Eisenbahner E.V. (GdE) nennende Verband den 5. Gewerkschaftstag mit dem Bekenntnis: „Die GdE ist eine Gesinnungs-Gemeinschaft auf christlich-nationaler Grundlage. Sie hat ihre Ziele weit gesteckt und lässt sich bei ihrer Arbeit von Verantwortungsbewusstsein für Beruf, Stand, Volk und Vaterland leiten.“ (2)

KAPITEL 2
(1918 - 1933)

Endlich gewerkschaftliche Rechte, doch Zersplitterung der Verbände

Die GdE nennt 1931 150.000 Mitglieder, weil sie darin als nationale Organisation auch die in ihr autonomen, doch weiter bestehenden christlichen Landesverbände einschließt, wie den Bayerischer Eisenbahner-Verband, Württembergischer Eisenbahner-Verband und Badischer Eisenbahner-Verband.

Diese drei Verbände schlossen sich 1926 innerhalb der GdE zu einer Süddeutschen Arbeitsgemeinschaft zusammen, deren zusätzliche Funktion aus den Protokollen der Gewerkschaftstage nicht zu ersehen ist. Während die GdE bei der Vertretung der christlich orientierten Arbeiter in den 1920er Jahren dominierte, musste sie sich bei ihrem Beamten-Klientel erst von der Reichsgewerkschaft, dann von der Zentralgewerkschaft die Kompetenz in Frage stellen lassen.

Der zweite und weit größere christlich-nationale Verband der Kaiserzeit, der „Trier-Berliner" Verband Deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter, war 1918 als streikwillige Gewerkschaft unter dem Namen Allgemeiner Eisenbahner-Verband (AEV) neu gegründet worden. Gegenüber den konkurrierenden Verbänden betonte er seine religiöse wie politische Neutralität, geriet aber gegenüber GdE und Reichsgewerkschaft auf der Rechten sowie DEV/EdED auf der Linken alsbald unter die Räder. Seine und seiner Spitzenfunktionäre Liaison zur DDP, der früheren Fortschrittspartei, und dem Hirsch-Dunckerschen Dachverband schöpfte offensichtlich nur dieses enge Spektrum der protestantischen Handwerker und Bürger aus. 1930 sollen dem AEV noch 32.000 Mitglieder die Treue gehalten haben.

Gleisbauarbeiten in München um 1925, Lastenaufzug

Die nahe liegende Annahme, dass bis 1933 die meisten Vereine, Berufsgruppen und Verbände sich in ideologisch ähnlichen Gruppen vereinigt gehabt hätten oder in Bünden und Zentralvereinigungen aufgegangen wären, oder dass sie ab 1933 einschließlich der Beamten zwangsweise aufgelöst und in die NS-Organisationen überführt worden wären, trifft so nicht zu: Zumindest bis 1933 waren - nach den vermögensstatistischen Listen des Bundesministerium der Finanzen von 2009 (23) - am Ende der Weimarer Republik weit über 100, eben auch eigenständige Vereinigungen registriert: Von Nr. 1 Gewerkschaft Deutscher Lokomotiv- und Schiffsheizer sowie deren Anwärter, ... bis Nr. 150 Verein technischer Verkehrsbeamten in Bayern E. V..

KAPITEL 3
(1933 - 1945)

Zwölf Jahre Verbot von Gewerkschaften

3.1 Widerstand, Untergrund, Konzentrationslager

3.2 Die Rücktritte aus dem EdED-Vorstand am 29. März 1933

3.3 Die Selbstauflösung des ZGDR am 26. Juni 1933

3.4 Die Reichsbahn als „vierte Waffengattung“

KAPITEL 3
(1933 - 1945)

Zwölf Jahre Verbot von Gewerkschaften

3.1. Widerstand, Untergrund, Konzentrationslager

Während sich die auch in der Weimarer Republik gespaltenen Gewerkschafts-Verbände in wesentlichen Aktionen wie beim Kapp-Putsch oder der Ruhrbesetzung einigten, ließen sie 1932 und 1933 allesamt von massenhaftem Widerstand ab und boten sich zum eigenen organisatorischen Überleben den Nationalsozialisten mehr oder minder an.

Die mögliche Distanzierung der gewerkschaftlichen Verbände gegenüber der NSDAP und den ihnen verbundenen Parteien ist misslungen. Einige wenige Funktionäre des ZGDR wurden sogar mit NSDAP-Mandaten versehen.

Die Beamtenverbände fanden sich tröstlich im Nationalistischen bestätigt, die christlichen Verbände im Nationalen noch aufgehoben, die freigewerkschaftlichen Verbände sahen im Staatssozialistischen teilweise ihre Ideen ausgeprägt.

Eine opponierende Minderheit demokratisch und sozial denkender Gewerkschafter endete zumeist in Gefängnissen bis Konzentrationslagern (KZ), wie die Urteils- und Todeslisten zu Tausenden festhalten. Wenigen gelang die Flucht, um im Ausland Widerstand gegen den Nationalsozialismus zu leisten. Die Berufsinternationale Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) in London, 1896 zeitgleich in Hamburg wie der Verband der Eisenbahner Deutschlands gegründet, führte unter ihrem Namen eine EdED-Sektion und brachte neben der Zeitung „Fahrt – Frei" (39; 63) materielle Hilfe in den deutschen Untergrund. Zahlreiche Monographien belegen dieses Kapitel der Untergrundgeschichte deutscher Eisenbahner- und Transportarbeiter- Gewerkschafter.

Die manchmal zitierte Meinung, ein Widerstand der Eisenbahner habe angesichts des verbrecherischen Handelns der Nazis bei der Reichsbahn nicht bestanden, ist erwiesenermaßen falsch. Forschungsdokumente am Berliner Otto-Suhr-Institut und im KZ Oranienburg/ Sachsen-

Diese Gedenkstätte für die deportierten und ermordeten Juden wurde mit Unterstützung der Deutschen Bahn auf dem Gelände des Berliner Bahnhofs Grunewald errichtet. Sie erinnert an die fast 70.000 Berliner Juden, die hier von den Nazis in die Vernichtungslager transportiert wurden.

KAPITEL 3
(1933 - 1945)

Zwölf Jahre Verbot von Gewerkschaften

hausen belegen, dass viele hunderte von gerichteten Widerstandskämpfern aus dem gewerkschaftlichen und politischen linken Reichsbahnbereich kamen. Weitere westdeutsche, norddeutsche und süddeutsche KZ beziehungsweise Haftanstalten wären noch hinzuzufügen.

Allein im KZ Oranienburg wurden

der ehemalige Vorsitzende des VdED
Hermann Jochade *7.7.1876 †29.9.1939

der Vorsitzende der GDL
MdR Otto Scharfschwerdt *20.1.1887 †4./5.5.1943

und der Rätevorstand des DEV/EdED
MdR Lorenz Breunig *11.8.1882 †15.2.1945

ermordet. (56)

LITERATURHINWEIS:

Der sehr effektive Widerstand der Eisenbahner gegen Hitler ist in dem TRANSNET-Geschichtsbuch „Zukunft hat Vergangenheit – 110 Jahre Gewerkschaft bei der Bahn", 3. Auflage 2010, Kapitel 5, ab Seite 62 dargestellt. Dieses Buch ist über die örtlichen Organisationsstellen der EVG zu beziehen.

3.2. Die Rücktritte aus dem EdED-Vorstand am 29. März 1933

Keine zwei Monate nach Hitlers Machtübernahme werden am 29. März 1933 führende Funktionäre des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands (EdED) vom eigenen Vorstand und Beirat zum Rücktritt ermuntert. Es handelt sich um jene Mitglieder, die sich der Gleichschaltung der Gewerkschaften in das Hitlerregime nicht beugen wollten. Der überlebende Vorsitzende des EdED, Franz Scheffel, schildert unmittelbar nach dem Krieg 1946 diese Ereignisse „sachlich und wahrheitsgetreu" so: (51)

„Die Gewerkschaftsfrage stand im ersten Monat des Jahres 1933 oftmals im Mittelpunkt der Aussprachen zwischen führenden Persönlichkeiten der Nazipartei und Männern der Wirtschaft. Auffälliger Weise sprach man immer von einer „Umformung" der gewerkschaftlichen Arbeitnehmerverbände. Aufschlussreich und interessant sind die kritischen Bewertungen des bürgerlichen Sozialpolitikers Karl Roth über Verfassung und Wesen der faschistischen Gewerkschaften in Italien. Das Arbeitsgesetz hat die Beziehungen zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern in allen Teilen „unter die staatliche Aufsicht" gebracht.
Der ADGB-Vorsitzende Leipard führte am 14. Februar 1933 aus: Es liegt die Gefahr sehr nahe, dass die begonnene Eingliederung der Arbeiter in den Staat wieder völlig zerstört wird. Dazu das EdED-Rundschreiben vom 23. März 1933: Die zentrale Entscheidung durch den ADGB enthebt uns nicht von der Verpflichtung, die aus der besonderen Berufsstellung der Eisenbahner herrührenden Fragen ernsthaft zu überprüfen. Unser Verband wird getreu seiner bisherigen staatsbejahenden Einstellung dem neuen Staat gegenüber an dieser grundsätzlichen Einstellung festhalten."

Innerhalb von 6 Tagen vollzog die Mehrheit der Spitzenfunktionäre diese Kehrtwendung. Originaltext des Vorsitzenden Franz Scheffel:

„Ernste und schwierige Beratungen vollzogen sich. Schließlich kam man dazu, „Richtlinien für eine Neuordnung der Verbandsarbeit" auszuarbeiten, an deren Fertigstellung Kollege Karl Blass (ein EdED-Vorstandsmitglied) hauptsächlich beteiligt war. ...
Eine weitere Frage wurde ventiliert, die auch nicht nebensächlich war. Es handelte sich um die Frage, ob es nicht zweckmäßig sei, ob man nicht dem Verband einen Dienst erweisen und ihn vielleicht erhalten könne, wenn in der Verbandsleitung einige Vorstandsmitglieder, die nebenamtlich eine politische Tätigkeit ausüben bzw. ausgeübt haben, freiwillig von ihrem Amt im Vorstand bei Bekanntgabe der neuen Richtlinien zurücktreten."

Die weitere Frage war der Angelpunkt der folgenden Tagung der Beschlussorgane.

Der gewählte EdED-Vorsitzende Scheffel protokolliert:

„Ihren freiwilligen Rücktritt auf der Tagung des Vorstandes und Beirats am 29. März 1933 in Berlin erklärten:
Franz Scheffel, 1. Vorsitzender und Mitglied des Reichstags,
Hermann Jochade, Leiter der literarischen Abteilung und Internationaler Sekretär,
Lorenz Breunig, Leiter der Betriebsräte-Abteilung und früheres Mitglied des Reichstags."

KAPITEL 3
(1933 - 1945)

Zwölf Jahre Verbot von Gewerkschaften

Alle Anpassung war illusionär:
Der EdED wurde am 2. Mai 1933 verboten, seine Zentrale besetzt, das Mitgliedervermögen in Höhe von 5.549.463 Mark geraubt und auch die anfänglich kooperationswilligen Funktionäre inhaftiert.
Franz Scheffel überlebte die Gefängniszeit als einer der Wenigen.

Franz Scheffel, MdR,
geb.: 10.9.1883, verstorben: 15.3.1967

Franz Scheffel war auf der außerordentlichen Generalversammlung 1920 in Dresden, als der süddeutsche „Verband des deutschen Verkehrspersonals“ dem „Deutschen Eisenbahnerverband (DEV)“ beigetreten war, zum Vorsitzenden der jetzt alle freigewerkschaftlichen Verbände umfassenden Gewerkschaft gewählt. Er wurde sodann 1922 und 1925 bei der Vereinigung mit der „Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter“ sowie 1928 und 1931 wieder gewählt. Seine ab 1946 verfassten Memoiren zur Geschichte der Eisenbahner-Gewerkschaften sind im Berliner Bundesarchiv in zehn Ordnern erhalten. Scheffel überlebte die faschistischen Gefängnisse und stand als antifaschistischer Veteran ab 1945 in der neuen IG Eisenbahn wieder Rede und Antwort.

Hermann Jochade,
geb.: 7.7.1876,
ermordet: 28.9.1939

Hermann Jochade war von 1901 bis 1906 Vorsitzender des „Verbandes der Eisenbahner Deutschlands (VdED)“, wechselte 1906 als Sekretär zur damals noch jungen „Internationalen Transportarbeiter-Föderation“ (ITF). Von 1904 bis 1916 war er Präsident und gleichzeitig Generalsekretär der ITF. Er kehrte in der Weimarer Zeit erneut als Vorstand in den DEV und den EdED bis 1933 zurück. Von seinen zahlreichen Publikationen war die 1919 erschienene Broschüre „Die Errungenschaften der Eisenbahner nach der Revolution“ weit verbreitet. Jochade wurde am 28. September 1939, kurz nach Kriegsbeginn, im KZ Sachsenhausen umgebracht. 2010 wurde ihm in Berlin ein erinnernder „Stolperstein“ gesetzt.

KAPITEL 3
(1933 - 1945)

Zwölf Jahre Verbot von Gewerkschaften

Lorenz Breuning,
geb.: 11.8.1882,
ermordet: 15.2.1945

Lorenz Breunig war als den 1. Weltkrieg überlebender Soldat 1919 Sekretär und 1920 bis 1933 Vorstand des DEV bzw. des EdED für Betriebsräte-Politik. Sein „Betriebsräte-Handbuch für Eisenbahner“ erschien 1931 in bereits 3. Auflage. Als redegewandtes Mitglied des Deutschen Reichstags von 1920 bis 1924 (USPD/SPD) hatte er dort das neue Räterecht maßgeblich beeinflusst, nachdem er 1919/1920 Mitglied des Arbeiterrats in der im Widerstand legendär gewordenen Eisenbahndirektion Frankfurt war. Am 15. Februar 1945 wurde Breunig

im KZ Sachsenhausen ermordet. Dass er sich am Vorabend auf der „Vernichtungs-Liste“ fand, hatte er einem bezeugenden Mitinsassen, dem Berliner Gewerkschaftsfunktionär Carl Vollmershaus, noch mitteilen können. 2008 war Breunig im KZ Sachsenhausen eine ehrende Stele gesetzt. Am 27. April 2012 wurde in Berlin ein erinnernder „Stolperstein“ gelegt.

Quelle: Gewerkschafter im KZ Sachsenhausen, Abschnitt BREUNIG, LORENZ [LAURENTIUS] (STEFAN MÜLLER):

„Um diese Zeit herum [der anstehenden Evakuierung des Lagers, St. M.] sind auch viele nicht mehr arbeitsfähige Häftlinge in Sachsenhausen selbst ums Leben gebracht worden. Unter diesen befand sich auch der mir gut bekannte Lorenz Breunig, der sich seit langem als schwer Asthmakranker im Krankenrevier befand. [...] Was mit ihm geschehen ist, kann ich nur vermuten. Nach Erzählungen in Häftlingskreisen soll er sich noch auf dem Weg zum Industriehof widersetzt haben, was aber an seinem Schicksal nichts änderte.“ 67

67 Vernehmung von Carl Vollmerhaus vor dem Untersuchungsrichter beim Landgericht Münster/Westf., 3· Juli 1957, AS, 7D 1/14, Bl. 6.

Die sozialdemokratische Zeitung „Volk“ berichtete kurz nach Kriegsende in einem Gedenkartikel an Breunig davon, dass er im Lager auch versucht hatte, „einen Ausgleich zwischen den ehemaligen Mitgliedern der KPD und unserer Partei herbeizuführen und sie zu einen“. 66

66 „Lorenz Breunig zum Gedächtnis“, in: Volk. Tageszeitung der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, 25.9.1945 (hier in: SAPMO-BArch, Dy 55/V 278/6/186, Bl. 1).

Das Berliner Gewerkschaftshaus am Engelufer wird am 2. Mai 1933 von den Nazis gestürmt.

Dieser Arbeiter ließ sich nicht von den Nazis gleichschalten.

KAPITEL 3
(1933 - 1945)

Zwölf Jahre Verbot von Gewerkschaften

3.3. Die Selbstauflösung des ZGDR am 26. Juni 1933

Der Zentral-Gewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten (ZGDR) unterzog sich der nationalsozialistischen Gleichschaltung und löste sich am 23. Juni 1933 auf.

Nach Bundesverwaltungsgerichts-Urteil von 2012 waren der DBB vor und nach April 1933 „politisch nicht verfolgt".

Der Zentral-Gewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter berichtet: „Seine freiwillige Auflösung am 23. Juni 1933 sei keineswegs das Ende, sondern der Anfang einer neuen Entwicklungsstufe in neuer, zeitgemäßer Erscheinungsform und zwar die Gleichschaltung der deutschen Reichbahnbeamten unter nationalsozialistischer Führung." (65)

Als Reichsfachgruppe wird nun der Bund deutscher Reichsbahnbeamten (BDR) nunmehr Bestandteil des Deutschen Beamtenbundes. (65) Die Eidesformel der Reichsbahnbeamten lautete jetzt auf den „Führer des Deutschen Reiches und Volkes Adolf Hitler". (32)

Zu differenzieren ist, dass einige Spitzen-Funktionäre im Beamtenbund nicht Mitglied der NSDAP waren und bis zur Ermordung ihrer demokratischen Überzeugung treu geblieben sind. Zum Beispiel der bereits zitierte Vorsitzende der GDL, Otto Scharfschwerdt, dessen Leben wie das seines gleichnamigen Sohnes Otto im KZ Sachsenhausen endete.

Historische Uniformen der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen.

KAPITEL 3
(1933 - 1945)

Zwölf Jahre Verbot von Gewerkschaften

3.4. Die Reichsbahn als vierte Waffengattung

Die Literatur über die „rollenden Räder“ der Kriegsbahn und die arbeitenden Reichsbahner ist zahlreicher und ausführlicher, als jene über den geleisteten Widerstand der Eisenbahner. Als Standardwerke des Widerstandes gelten die Werke von Raul Hilberg (35), als Publikationen die Werke der TRANSNET (66), der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) (39) oder der Friedrich Ebert Stiftung (FES) (21).

Die Deutsche Reichsbahn war im Faschismus neben Heer, Luftwaffe und Marine als die „Vierte Waffengattung“ von den Nazis eingestuft worden. In der Tat hatten alle Verantwortlichen der Reichsbahn, vom Verkehrsminister, der gleichzeitig Generaldirektor der DR war, den Staatssekretären, den Präsidenten der Reichbahndirektionen, den Leitungsbeamten bis zur „Gefolgschaft“ die Kriegslogistik einschließlich der Vernichtungstransporte zu leisten. Entsprechend musste die Anzahl der Eisenbahner krass erhöht werden: Von 650.000 im Jahr 1935 über 970.000 zu Kriegsbeginn 1939 auf 1.600.000 im Jahr 1943.

Das Deutsche Reich hatte zu Kriegsbeginn 180.000 Eisenbahner zur Wehrmacht eingezogen. Weitere 100.000 Reichsbahner wurden zu den Ostbahnen versetzt. Die Ostbahnen hatten weitere 540.000 dortige Eisenbahner bzw. Zwangs-Beschäftigte rekrutiert. Grund war die Erweiterung des großdeutschen Eisenbahn-Netzes von 54.000 km auf ca. 120.000 km. Im bereits erweiterten Reichsgebiet mussten 182.000 Frauen und 160.000 Ausländer - sprich Zwangsarbeiter - den Betrieb zusätzlich zu den verbliebenen „unabkömmlichen“ Reichsbahnern leisten. (55) Insgesamt waren rund 1,25 Millionen Menschen im Faschismus allein für die „Vierte Waffengattung“ bei der Reichsbahn eingesetzt.

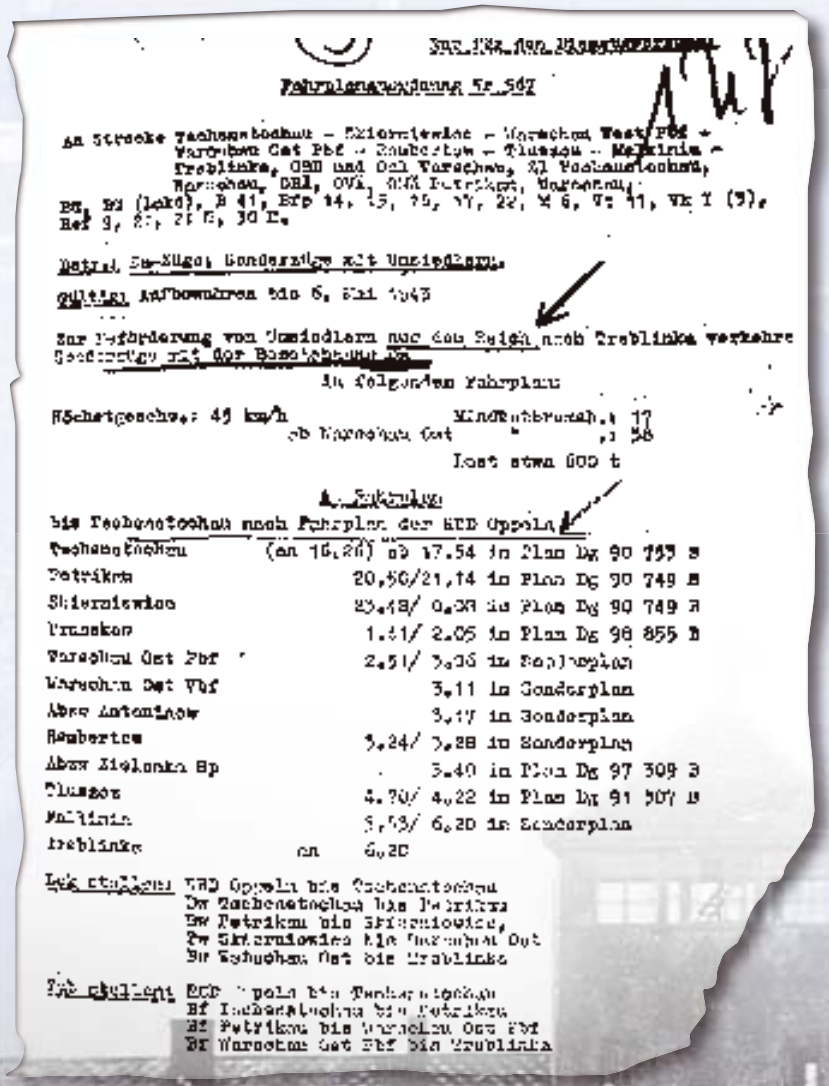
Der Kreislauf des faschistischen Mordens ging so weit, dass aus dem KZ Treblinka aus Frauenhaar Strümpfe für deutsche Eisenbahnarbeiter und Innenfutter für Schuhe deutscher U-Boot-Mannschaften hergestellt wurden. (56) Die Personalstatistiken und Dokumente der DR könnten belegen, wie viele Soldaten und Zwangsarbeiterinnen und Fremdarbeiter bei der „Vierten Waffengattung“ den zwangsweisen Tod erlitten haben. Einzelne Friedhöfe, Stelen oder Stolpersteine erinnern daran.

Die für die Bahn teils zwangsweise arbeitenden Menschen standen nicht im Mittelpunkt. Ihre Würde wurde mit Füßen getreten, ihre Arbeitskraft schamlos ausgenutzt. Sie erlitten viel Leid, wurden ermordet, wie viele Funktionäre der Eisenbahner-Gewerkschaften auch. Ihr aufrechter Gang hat ab1945 einen demokratischen Neubeginn in Deutschland glaubhafter gemacht, als das ungebrochene Weiterarbeiten der Massenmörder und Schreibtischtäter bei den Bahnen.

KAPITEL 3

(1933 - 1945)

Zwölf Jahre Verbot von Gewerkschaften



Fahrplanangabe Nr. 567

An Strecke Tschenstochau – Skierniewice – Warschau West Pbf – Warschau Ost Pbf – Zaubertow – Tluszcz – Malkinia – Treblinka, GEB und Ost Warschau, Kl Tschenstochau, Warschau, DBL, OVL, SOK Petrikau, Warschau.

Bn, B2 (Lokd), B 41, Erp 14, 15, 16, 17, 22, M 6, V: 11, Vk 1 (3), Ref 9, 21, 21 E, 30 E.

Betrifft: Sonderzüge mit Umsiedlern.

Gültig: Aufbewahren bis 6. Mai 1943

Zur Beförderung von Umsiedlern aus dem Reich nach Treblinka verkehre Sonderzug mit der Bezeichnung 70 im folgenden Fahrplan

Höchstgeschw.: 45 km/h Mindestbremsh.: 17

ab Warschau Ost „ 56

Last etwa 800 t

A. Fahrplan

bis Tschenstochau nach Fahrplan der RED Oppeln

Tschenstochau	(an 16.28) ab 17.54	in Plan Dg 90 753 B	
Petrikau	20.50/21.14	in Plan Dg 90 749 B	
Skierniewice	23.48/ 0.33	in Plan Dg 90 749 B	
Tluszcz	1.41/ 2.05	in Plan Dg 98 855 B	
Warschau Ost Pbf	2.51/ 3.06	in Fahrplan	
Warschau Ost Vbf	3.11	in Sonderplan	
Abzw Antoniew	3.17	in Sonderplan	
Zaubertow	3.24/ 3.28	in Sonderplan	
Abzw Zielonka Bp	3.40	in Plan Dg 97 309 B	
Tluszcz	4.30/ 4.22	in Plan Dg 91 307 B	
Malkinia	5.13/ 6.20	in Sonderplan	
Treblinka	an 6.20		

Lok stellen: RED Oppeln bis Tschenstochau
Bw Tschenstochau bis Petrikau
Bw Petrikau bis Skierniewice,
Bw Skierniewice bis Warschau Ost
Bw Warschau Ost bis Treblinka

Zug stellen: RED Oppeln bis Tschenstochau
Bf Tschenstochau bis Petrikau
Bf Petrikau bis Warschau Ost Pbf
Bf Warschau Ost Pbf bis Treblinka

Fahrplan in den Tod

> *„Dort, wo man Bücher verbrennt, verbrennt man am Ende auch Menschen“*
>
> *(Heinrich Heine)*

Konzentrationslager Auschwitz-Birkenau

ERMORDET

Wir gedenken der Eisenbahner und Gewerkschafter, die im Kampf gegen den Faschismus ermordet wurden.

KAPITEL 4
(1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft

4.1 1945: Das Potsdamer Abkommen

4.2 Der Schwur der Gewerkschaftsneugründer zur Einheit

4.3 1945/1946: Zentralisierte Gewerkschaftsneugründungen im Osten

4.4 1945/1947: Dezentrale Gewerkschaftsneugründungen im Westen

4.5 1946/1948: Interzonen-Konferenzen der Eisenbahner-Gewerkschaften

4.6 Beamte in der SBZ

KAPITEL 4
(1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft

4.1. 1945: Das Potsdamer Abkommen

Nach der „dritten Stunde Null", der Befreiung vom Faschismus, erlaubten das Potsdamer Abkommen von1945 und die Anordnungen des Alliierten Kontrollrats Gewerkschaftsneugründungen. Es bildeten sich 1945 im Westen dezentralisiert und im Osten zentral einheitliche Gewerkschafts- und Eisenbahner-Organisationen, die alle Beschäftigungsverhältnisse umfassten.

Das lange negativ kommentierte Potsdamer-Abkommen der vier Siegermächte vom 2. August 1945 legte zufriedenstellend fest:

> *„Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit zur Erhaltung der militärischen Sicherheit wird die Freiheit der Rede, der Presse und der Religion gewährt. … **Die Schaffung freier Gewerkschaften … wird gestattet werden.**"*
>
> Ebenso legalisierte das Kontrollratsgesetz Nr. 22 vom 10. April 1946 die sich entwickelnde Betriebsräte-Praxis:
>
> ***„Die Betriebsräte bestimmen im Rahmen dieses Gesetzes selbst ihre Aufgaben im Einzelnen und die dabei zu verfolgenden Verfahren."***

4.2. Der Schwur der Gewerkschaftsneugründer zur Einheit

Am 8. Mai 1945 war der Krieg in Europa beendet, das Hitlerregime politisch und militärisch zerschlagen, Deutschland weitgehend wirtschaftlich zerstört. Mindestens 55 Millionen Menschen, darunter sechs Millionen Juden, 25 Millionen Russen (davon 3,3 Millionen sowjetische Kriegsgefangene), eine Million Sinti und Roma fielen dem Naziregime zum Opfer. Eine weitere Hinterlassenschaft dieses Regime waren jedoch auch die furchtbaren Verheerungen in den Köpfen der überlebenden Deutschen. Zwölf Jahre Nazipropaganda hatten ihre Spuren hinterlassen, die teilweise noch bis heute nachwirken. Diese Ideologie zu überwinden war, neben den ersten Bemühungen das Land wieder bewohnbar zu machen, eine der schwersten Aufgaben der vier Siegermächte und der aus den Konzentrationslagern und der Emigration zurückkehrenden Nazigegner, darunter viele Gewerkschafter. Deshalb auch der Schwur der überlebenden Gewerkschafter zur Einheit.

Die Geschichte der gewerkschaftlichen Einheit ist lang und schwierig. Von Anbeginn der neuzeitlichen Arbeiter- und Gewerkschaftsbewegung stand der Wunsch nach Einheit, symbolisiert im globalen Anspruch: „Proletarier – aller Länder vereinigt euch!" Doch die Verhältnisse im 19. und teilweise im 20. Jahrhundert, sie waren nicht so.

Die politische Parlamentarisierung in Europa schuf zwar Parteien, aber diese übertrugen ihre Konkurrenz bis Gegnerschaft auf ihr sozialpolitisches Anhängsel, die Gewerkschaften. Statt sich gegen das Kapital zu vereinen ließen sie sich in Unternehmen und Branchen oder in Einzelstaaten aufspalten. Statt Einheit siegte „Teile und Herrsche" zum Nachteil der ohnehin Schwächeren.

Deshalb wurden die Gewerkschafter der Weimarer Republik im Faschismus gespalten, verfolgt, bis ermordet. Gewerkschaftsmitglieder wurden zum Eintritt in die Deutsche Arbeitsfront (DAF) gezwungen und nur ein gleichgeschalteter Beamtenbund war geduldet. Während die Linke nach den Weimarer Spaltungen die spätere Einheit beschwor, waren die Beamtenbund-Verbände in die nazistische Gleichschaltung marschiert.

Die Überlebenden begannen nach 1945 mit dem Aufbau einer antinazistischen demokratischen Neuordnung in den Besatzungs-Zonen, politisch mit parteipolitischem Pluralismus, gewerkschaftlich mit der Einheit aller Beschäftigten. Zumindest die Schaffung einheitlicher Gewerkschaften verlief relativ friedfertiger als die schwierigere Bildung und gar der Zusammenschluss von Parteien.

4.3. 1945/1946: Zentralisierte Gewerkschaftsneugründungen im Osten (15; 17; 60; 63)

Mit sowjetischen Vorgaben in ihrer Zone waren bereits im Mai und Juni 1945 die Gründung des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDGB) und kurze Zeit später als Untergliederung die einheitliche IG Eisenbahn gegründet worden. Dem lag der am 10. Juni 1945 durch die Sowjetische Militäradministration (SMAD) herausgegebene Befehl Nr. 2 zugrunde. Im Gegensatz zu den Entwicklungen in den drei westlichen Besatzungszonen engten die Sowjets den Aufbau von Gewerkschaften nicht auf die Be-

KAPITEL 4
(1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft

schränkung lokaler Gewerkschaftsorganisationen ein. Somit gelangen bis zum Ende des Jahres 1945 weitgehend die Konstituierung und die Zusammenführung betrieblicher, lokaler und zentraler Initiativen zum Neuaufbau gewerkschaftlicher Organisationen, auch auf den Ebenen von Provinzen und den Ländern in der sowjetisch besetzten Zone (SBZ).

Erwähnenswert ist, dass eine Gründung von Unternehmerverbänden durch die SMAD nicht gestattet worden war.

Schon im Februar 1946 fand für die SBZ eine allgemeine Delegiertenkonferenz des FDGB statt, auf dem ein Bundesvorstand gewählt wurde. Der Kommunist Hans Jendretzky wurde zum ersten Vorsitzenden gewählt. Bernhard Göring, Mitglied der SPD wurde zum zweiten und Ernst Lemmer, Mitglied der CDU zum dritten Vorsitzenden bestimmt.

Die Berliner Delegierten für den ersten FDGB-Kongress waren bei dieser Delegiertenkonferenz allerdings nur Gäste. Die Alliierte Militärkommandantur Berlins als einheitliche Militär- und damit oberste Verwaltungs- und Regierungsbehörde für die Vier-Sektorenstadt hatte gegen die offizielle Teilnahme der Berliner Delegierten Einspruch erhoben. Hierin lässt sich die völkerrechtlich andere Situation Berlins gegenüber den vier Besatzungszonen erkennen.

LITERATURHINWEIS:

Informationen zu den Gründerjahren der IG Eisenbahn und des FDGB sind im Geschichtsbuch „zeiten ändern sich – der auftrag bleibt; TRANSNET – Gewerkschaft bei der Bahn 1945-2008“ 2. Auflage 2009, Kapitel 3 enthalten. Dieses Buch ist über die örtlichen Organisationsstellen der EVG zu beziehen.

Sonderstatus für Groß-Berlin

Die Deutsche Reichsbahn nahm in Berlin einen besonderen Status ein. Zunächst der SMAD unterstehend, wurde sie von dieser durch den SMAD-Befehl Nr. 8 am 12. August 1945, nur wenige Tage vor der Übergabe der dann drei Westsektoren an die westlichen Alliierten, mit Wirkung vom 1. September 1945 „den deutschen Eisenbahnern übergeben“. Daraus folgte, dass die DR den gesamten Eisenbahnbetrieb auch innerhalb des westlichen Berlins betrieb und dies bis zur Beendigung des Besatzungsstatuts am 2. Oktober 1990 auch weiterhin tat. Es entstand die einmalige Situation, dass ein ostdeutsches, später ein DDR-Staatsunternehmen auf westlichem Territorium seine Arbeit und seinen Einfluss ausübte. Dieser Status der Stadt sollte später auch bezüglich der Gewerkschaften zu schwierigen Interessenslagen führen, bei denen gerade Eisenbahner eine wichtige Rolle spielten. Diese Geschichte bedarf einer eigenen Erörterung.

IG Eisenbahn

Am 5. September 1945 beschließt die soeben gegründete IG Eisenbahn „Richtlinien über die Wahrnehmung der vollen Mitbestimmungsrechte für die sozialen und wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahner durch die Gewerkschaftsausschüsse“.

Viele der nunmehr getroffenen Entscheidungen gehen auf die Initiative der neuen Eisenbahnergewerkschaft zurück oder sind von ihr maßgeblich beeinflusst und unterstützt worden:

- Am 1. Oktober 1945 wird in Berlin ein erster Eisenbahn-Waisenhort wieder gegründet.
- Am 26. Mai 1946 beginnen wieder Erholungskuren für Eisenbahnbeschäftigte.
- Am 17. August 1946 wird auf Grund des Befehls Nr. 253 der SMAD die Einführung des Prinzips „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit von Männern und Frauen“ verfügt.
- Am 21. August 1946 genehmigt die SMAD die Inbetriebnahme der Eisenbahn-Spar- und Vorschusskassen, worauf am 10. Oktober in Berlin die Gründungsversammlung der Reichsbahn-Sparkasse Berlin eGmbH stattfindet.
- Am 20. März 1947 werden entscheidende Weichenstellungen für die Tarifpolitik der Gewerkschaft getroffen. Im März wird der erste Kollektivvertrag zwischen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn und der IG Eisenbahn abgeschlossen. Er legt u.a. für alle Beschäftigtengruppen den Acht-Stunden-Tag, für Lehrlinge die 42-Stunden-Woche fest.

KAPITEL 4
(1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft

- Ein Jahr später, 1948, beginnt in einer zweimonatigen Aktion die Einrichtung von 77 Sanitätsstellen und einer Poliklinik. Zudem sind die Betriebskantinen so ausgebaut, dass nunmehr zusätzlich 80 000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner ein warmes Essen erhalten können.

Betriebsgewerkschaftsleitungen (BGL) statt Betriebsräte

Der organisatorische Aufbau des FDGB und der IG Eisenbahn basierte auf dem Prinzip einer zentralen Einheitsgewerkschaft. Darin unterschied er sich zunächst nicht von den Bemühungen vieler Gewerkschafter in den drei Westzonen Deutschlands, die gleichfalls eine Einheitsgewerkschaft anstrebten. In gleicher Weise herrschte zwischen den Gewerkschaften in den vier Zonen Übereinstimmung in den Zielen zur Entnazifizierung, einer planmäßigen Wirtschaftspolitik, der Sozialisierung und der Mitbestimmung der arbeitenden Bevölkerung an den Prozessen in Wirtschaft und Verwaltung. Der Unterschied zwischen den Auffassungen des FDGB und den Gewerkschaften in den westlichen Zonen beruhte auf der Forderung des FDGB nach einer Veränderung der gesellschaftlichen Eigentums- und Machtverhältnisse. Das hieß Enteignung der Konzerne und Großunternehmen, insbesondere jener, die aktiv an der Rüstungspolitik des Nazireiches beteiligt waren; dazu gehörten auch die Banken.

Im Herbst 1948 erfolgt ein entscheidender Einschnitt in die Politik und Organisationsstruktur der Gewerkschaften in der SBZ:

Eine Konferenz des FDGB in Bitterfeld (nicht mit der Kulturkonferenz der SED 1959 zu verwechseln) löste die Betriebsräte auf und übertrug nunmehr die Verantwortung für die Gewerkschaftsarbeit den Betrieben, und zwar an die zwischen 1947 und 1948 neu gebildeten Betriebsgewerkschaftsleitungen (BGL).

Berlin, Anhalter-Bahnhof 1945

KAPITEL 4
(1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft

Diese Entscheidung entsprach letztlich dem damaligen Verständnis der SED von einer Gewerkschaftsorganisation, die zentralistisch aufgebaut und geführt werden müsste. Der „zentralistisch“, von oben nach unten organisierte Aufbau, schon in seinem Keim im Juni 1945 erkennbar, führte innerhalb des FDGB zu Widerspruch, insbesondere in der sich damals an der Sozialdemokratischen Partei orientierten, schon im Mai 1948 formierenden Unabhängigen Gewerkschaftsopposition (UGO) in Groß-Berlin, deren Vorstellung von einem Gewerkschaftsaufbau dem in den drei westlichen Zonen entsprach. Dort wurden die Gewerkschaften auch und gerade in den Traditionen besonders der britischen Trade Unions und der französischen Gewerkschaften aufgebaut. Dabei wurde Wert auf die Unabhängigkeit von politischen Parteien gelegt. Im Gegensatz zum „Zentralismus“ in der SBZ galt in den Westzonen das Prinzip des „demokratischen“ Aufbaus, also der Entwicklung der Gewerkschaften von „unten“ nach „oben“.

UGO-Gründung in West-Berlin

Letztlich konnte sich die UGO in der SBZ nicht gegen den Anspruch des FDGB durchsetzen. Es gab jedoch eine Ausnahme: In den Westsektoren Berlins, in der bis dahin noch der FDGB als Interessenvertreter der Arbeitnehmer galt, führte diese Auseinandersetzung zur Spaltung innerhalb der UGO, wobei diese Auseinandersetzung 1949 im „UGO-Putsch“ gipfelte, einem Arbeitskampf von Westberliner Eisenbahnern, der sich aus einer durch die Währungsreform hervorgerufenen Notsituation entwickelte. Im Ergebnis dieser Auseinandersetzungen wurde dem FDGB schließlich von den westlichen Alliierten am 9. Juni 1948 jegliche Tätigkeit für die drei Westsektoren untersagt und ihre Funktionäre verfolgt. Die UGO bildete darauf im westlichen Berlin einen Dachverband für die Gewerkschaften, aus dem letztlich der Landesverband Berlin des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) hervorging.

Was aus westlicher, Westberliner Sicht, ein Arbeitskampf um die Entgelt-Form war, verstand die östliche, die Ostberliner und SBZ-Seite als Putsch. So entfernt waren im beginnenden „kalten Krieg“ die „Brüder“ sich bereits geworden.

Aus dieser Gesamtkonstellation der Entstehung des Kalten Krieges heraus resultierte schließlich die im westlichen Deutschland vorherrschende Meinung vom FDGB als eine nicht demokratische Organisation, als verlängerter Arm der SED, als deren „Transmissionsriemen“. Die FDGB-Funktionäre galten per se als Handlanger der Parteiführung der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED). Sowohl SED- als auch FDGB-Führung trugen dabei nicht unwesentlich zu solchen Sichtweisen bei. Immer wieder wurde von offizieller Seite betont, dass getreu den Prinzipien Lenins, die Gewerkschaften der „Transmissionsriemen der führenden Partei der Arbeiterklasse“ zu sein hätten. Dazu gab es verschiedentlich Beispiele, dass Gewerkschaftsfunktionäre sich eher als Funktionäre der Partei verstanden, die mit Rigorosität die Forderungen der Partei nach Leistungssteigerungen umzusetzen suchten, als dass sie im eigentlichen Sinne als Interessenvertreter für die Beschäftigten in Funktion traten. Aber ähnliche Erscheinungen „missverständlicher“ Auffassungen über die Aufgaben eines Arbeitnehmer-Interessenvertreters waren keinesfalls nur auf den Einflussbereich des FDGB beschränkt.

Reisen mit der Bahn um 1945

KAPITEL 4
(1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft

Die Begrenzung dieser Sichtweise wird aber der Arbeits- und Lebensleistung der meisten Kolleginnen und Kollegen, die innerhalb der DDR-Gewerkschaften eine sehr überzeugte und an den Interessen ihrer Kollegen orientierte Arbeit leisteten, in keiner Weise gerecht. In der gegenwärtigen Geschichtsschreibung wird durch Historiker vielfach in pauschalisierender Weise die Arbeit innerhalb des FDGB diffamiert. Dabei wird weitgehend ignoriert, dass viele tausende Gewerkschaftsfunktionäre im FDGB, auch und gerade in der IG Eisenbahn, der späteren IG TuN (IG Transport und Nachrichtenwesen), als BGL-Vorsitzende und -Mitglieder, Vertrauens- und Kultur-Obleute, oder als Sozialbevollmächtigte sich engagiert und weitgehend ehrenamtlich für die Interessen ihrer Kolleginnen und Kollegen einsetzten.

Ein DDR- Kabarettist hat es so ausgedrückt: „In der DDR durfte man früher nichts gegen die Regierung sagen. In den Betrieben hielten die Leute allerdings keinesfalls die Hand vor dem Mund. Heute ist es genau umgekehrt."

4.4. 1945/1947: Dezentrale Gewerkschaftsneugründungen im Westen (1; 63)

Anders und sehr verschieden von der SBZ verliefen die Gewerkschafts-Neugründungen in den drei West-Zonen.

Im westlichen Teil der britischen Besatzungs-Zone waren die Eisenbahner anfänglich in die umfassende spätere Gewerkschaft ÖTV eingegliedert, was neben herkömmlichen Machtansprüchen in der Tat alte Pläne der Weimarer und kaiserlichen Epoche aufgegriffen hatte.

In der amerikanischen Besatzungs-Zone war der dezentrale Gewerkschaftsaufbau vom Ort über das Land bis zur Besatzungszone erzwungen und er schloss neben Eisenbahnern zuweilen Postbedienstete und Privatbahner ein.

Die Bayern gründeten 1946 eine Gewerkschaft des Eisenbahn- und Postpersonals, die sich später Landesgewerkschaft der Eisenbahner nannte, die Württemberger und Badener bildeten 1946 eine Landesgewerkschaft der Eisenbahner Württemberg-Baden, die Hessen eine Landesgewerkschaft der Eisenbahner in Hessen. Die französische Zone wurde 1947 gespalten in einen nördlichen Landesverband der Eisenbahner Rheinland-Pfalz und eine Einheitsgewerkschaft der Eisenbahner Baden-Württemberg im Süden. Die nördliche britische Zone war als IG Eisenbahn organisiert – namensgleich wie in der SBZ, in der westlichen britischen Zone, waren die Eisenbahner in der Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr (ÖTV) organisiert.

Wenngleich besonders die amerikanischen Auflagen basisdemokratisch und föderalistisch motiviert waren, so nahmen sie doch in Deutschland auch die negativen Teilungs- wie Spaltungsmodelle der Arbeitgeber und Staatsoberen der Kaiserzeit wie der Weimarer Zeit wieder auf. Wichtig bleibt aber inhaltlich, dass in diesen unmittelbaren Nachkriegsjahren alle Beschäftigten-Kategorien in der entstehenden GdED zusammengeschlossen waren: Arbeiter, Beamte wie Angestellte, und ehedem Freigewerkschaftliche, Christliche wie Beamtenbündler in einer Gewerkschaft.(1)

Dies galt ebenso gegenüber den ehemaligen GDL-Mitgliedern, die über ihre im Faschismus intakt gebliebene Sterbekasse z. B. 1945 in Hessen allesamt zur Vorform der GdED gekommen waren. Ehedem freigewerkschaftliche, christliche, wie Beamtenanhänger verbanden sich in der jetzt entstehenden demokratischen Gewerkschaft GdED. (20)

Christlich-sozialistische Synthese

Auch die Spitzenfunktionäre der neuen Gewerkschaft spiegelten den Zusammenschluss aus den Trennungen der alten Zeit: Bei der östlichen IG Eisenbahn mit Karl Blass vom EdED und Theodor Kotzur von der Reichsgewerkschaft; bei der westlichen GdED mit Hans Jahn vom EdED, Oskar Rümmele von der GdE und Martin Ewerling vom Bayerischen Eisenbahner-Verband. Endlich war die Einheit erreicht, jedoch getrennt nach Deutschlands Besatzungszonen. Bemerkenswert bleibt und anspornend für die heutige EVG ist, wie nach 1945 die verschiedenen national-patriotischen Ideologien der „Christen" und die noch sozialistischen der „Roten" zu einem glaubhaften neuen Verständnis sich verbinden und frühere, noch vorhandene Gräben zugeschüttet werden konnten. Das westdeutsche Grundgesetz von 1949 war hilfreich, den ideologischen Trägern der neuen Einheitsgewerkschaft einen demokratischen, einen sozialen, einen Rechtstaat, als freiheitlichen wie pluralistischen Verfassungs- wie

KAPITEL 4
(1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft

Bundesstaat zu vermitteln und den untergegangenen Führerstaat, Verbrecherstaat, Unterdrücker-Staat, Ausbeuterstaat inhaltlich zu überwinden. Zu einfach wäre, das westdeutsche „Wirtschaftswunder" samt seiner relativen Preisstabilität für das Aufblühen von Demokratie vereinnahmen zu wollen. Tragfähiger waren die in den 1950er und 1960er Jahren gelebten und häufig hart und kontrovers ausgefochtenen Synthesen beider ehemaligen Gewerkschafts-Richtungen von damals zu heute:

- Selbstbestimmung plus Mitbestimmung
- Eigentumskontrollen plus Miteigentum,
- gesellschaftlich notwendiger Lohn plus Soziallohn,
- Humanismus und Sozialismus plus Sozialethik und Soziallehre und Sozialenzykliken
- Wirtschaftlicher Sicherheit plus geistige Freiheit
- Gerechtigkeit plus Nächstenliebe.

Es waren diese pluralistischen Werte wie bald die verschmolzenen ideologischen Inhalte, die diese neue westdeutsche „Einheitsgewerkschaft" stark, nachhaltig und materiell sehr erfolgreich gemacht haben.

Es war die dabei mögliche praktizierte lohnpolitische Solidarität zwischen reicheren und ärmeren Regionen, zwischen florierenden Branchen und „fußleidenden", die damals den klassischen „Klassenstaat" verteilungspolitisch durch die möglich gewordene gewerkschaftliche Solidarität hatte schwinden lassen. Es war letztlich das Rezept zum fälschlich so benannten breiten westdeutschen „Wirtschaftswunder", das aus Produktivitätszwang und Konsummöglichkeit in fast allen Landesteilen – dem föderativen Ansatz – sich herleitete.

Spannungsfelder

Wegen der Weigerung der Eisenbahner insgesamt der ÖTV beizutreten, war im Februar 1947 die britisch-zonale GdED aus dem britisch-zonalen DGB ausgeschlossen worden.

Weil aber die bi-zonale GdED 1948 und die drei-zonale GdED 1949 mit über 400.000 Mitgliedern repräsentativ geworden waren, musste die junge GdED bei der bundesrepublikanischen Gründung des DGB 1949 als zahlendes Gründungsmitglied wieder akzeptiert werden.

Aber wie in der SBZ der Dissens zwischen IG Eisenbahn und FDGB wegen der Beamtenfrage, so blieb in den Westzonen wegen der Organisationsfrage eine Spannung zum auf der ÖTV-Seite stehenden Bund DGB länger bestehen. Selbstredend spielte bei der Organisations- und Mitgliederfrage zwischen GdED und ÖTV der Beamten- oder der Arbeiter-Status die wesentliche inhaltliche Rolle: Die GdED als auch-Beamten-Gewerkschaft, die ÖTV als kaum-Beamten-Gewerkschaft.

In unzähligen Dokumenten hatten die junge GdED und ihr Vorsitzender Jahn dazu Stellung bezogen:

Hans Jahn (links) im Gespräch mit dem GdED-Bezirksleiter Helmut Bänker am 20.9.1957

Hans Jahn zum Arbeits- und Beamtenrecht (1948):

„Hier hat sich bewahrheitet, dass wir das Beamtenrecht mit seinem sozialen Inhalt durch das Arbeitsrecht verteidigen und das Arbeitsrecht durch den sozialen Inhalt des Beamtenrechtes erweitern.

Was wir als Organisation für die Erhaltung des Beamtenverhältnisses getan haben, das steht einwandfrei fest. Ohne unsere Organisation würde heute und in der kommenden Deutschen Republik kein Mensch mehr vom Beamtentum reden.

In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt gelassen werden, dass wenn heute bei der Deutschen Bundesbahn das Beamtenverhältnis noch besteht, dies allein dem entscheidenden Eintreten der GdED zu danken ist. Unsere seinerzeitigen Berliner Verhandlungen mit dem Alliierten Kontrollrat haben dazu geführt, den von der Sowjetdelegation gestellten Abänderungsantrag – das Beamtenverhältnis in ein Angestelltenverhältnis umzuwandeln – von der Tagungsordnung abzusetzen.

Ohne unser entschiedenes Eintreten stünden beispielsweise die Lokomotivführer und Lokomotivheizer heute im Arbeiterverhältnis. Unsere Forderungen für die Gestaltung und Fundierung des neuen Beamtenrechtes sind klar und eindeutig." (1)

KAPITEL 4
(1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft

Es sei die These gewagt: Wäre die junge GdED damals Teil der umfassenden ÖTV geworden, hätte sie wahrscheinlich weniger Fach- und Berufspolitik der Arbeiter, Beamten, Frauen oder Jugendlichen umsetzen können und hätte somit der alsbald gegründeten reinen Beamtengewerkschaft GDBA noch weit mehr organisatorischen Raum lassen müssen. Doch die GdED blieb selbständig und autonom, auch im großen DGB, trotz der anfänglichen Kontroversen.

Die junge GdED hat durch ihre klare antifaschistische Satzungslage den vielen ehemaligen NSDAP-Mitgliedern vor deren „Entnazifizierung" keinen gewerkschaftlichen Raum gegeben und damit konkurrierenden Gewerkschaftsgründungen Auftrieb gegeben.

4.5. 1946/1948: Interzonenkonferenzen der Eisenbahner-Gewerkschaften (66)

Parallel, aber unabhängig von den Interzonenkonferenzen der Bünde DGB und FDGB, waren in den unmittelbaren Nachkriegsjahren die IG Eisenbahn und die Vorformen der GdED aus den drei Westzonen in Interzonenkonferenzen zusammen gekommen. Die Hauptthemen waren die Gewerkschaftseinheit in allen vier Besatzungszonen sowie der Beamtenstatus von Eisenbahnern und Eisenbahnerinnen.

KAPITEL 4
(1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft

Auf der ersten Interzonenkonferenz der vier Besatzungszonen im Dezember 1946 in Frankfurt am Main plädierten die Teilnehmer für einen Beamtenstatus bei der DR mit vollem Koalitionsrecht, nachdem die 1922er Notverordnungen gegen die streikenden Reichsbahnbeamten im Potsdamer Abkommen untergegangen waren.

Auf der Interzonenkonferenz 1947 war in Bielefeld und in Ost-Berlin die Schaffung einer einheitlichen Eisenbahner-Gewerkschaft in Deutschland gefordert, bevor die politische Weltlage mit Blockade, Luftbrücke, „roll-back“ ab 1948 alle Einheitsgedanken erneut erstickte. Auch im Westen gingen Teile der Beamten eigene Wege in einer Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter, der folgenden GDBA, jenseits der Einheitsgewerkschaft GdED.

Aus dem „Schwur zur Einheit“ bis 1945 waren wieder einmal zwei Einheitsgewerkschaften bei einer Arbeitgeber- bzw. Betriebsstruktur entstanden. Die GdED im Westen, die IG Eisenbahn im Osten.

Die Berlin-Blockade 1948/1949 (46)

- **Am 20. März 1948 verlässt der sowjetische Vertreter den „Alliierten Kontrollrat für Deutschland“, der damit handlungsunfähig wird.**
- **Mit der Währungsreform von der Reichsmark zur Deutschen Mark am 19./20. Juni 1948 verbietet die Sowjetunion die DM in Westberlin und will Westberlin nicht nur währungspolitisch in die SBZ einbeziehen. Dies erklären die drei Westmächte für „null und nichtig“.**
- **Ab 26. Juni 1948 beginnt die Berlin-Blockade, die umgehend mit einer Luftbrücke der West-Alliierten zur Versorgung der Stadt beantwortet wird. Die Versuche der Sowjets, den Luftverkehr zum Erliegen zu bringen, scheitern.**
- **Am 4. Mai 1949 unterzeichnen die amerikanischen und sowjetischen UNO-Spitzen ein Abkommen zur Beendigung der Berlin Blockade.**
- **Am 12. Mai 1949 wurde die von den Sowjets eingeleitete Blockade beendet.**

Sehnsüchtig erwarten Westberliner die sogenannten „Rosinenbomber“ der West-Allierten

KAPITEL 4
(1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft

4.6. Beamte in der SBZ

Anders als in den Westzonen, wo starke Kräfte ebenfalls für eine Entbeamtung eintraten, diese aber von der Einheitsgewerkschaft „GdED" und ihrem bei den westlichen Besatzungsmächten angesehenen späteren GdED-Vorsitzenden Hans Jahn gehemmt und der Beamtenstatus bei der Deutschen Reichsbahn im Westen erhalten bleiben konnte, war die Frage nach einem Fortbestehen des Berufsbeamtentum in der SBZ letztlich negativ entschieden worden.

Von 1945 bis 1949 hatten IG Eisenbahn, FDGB, SED, SMAD, der Alliierte Kontrollrat und sein sowjetisches Mitglied verschiedene, deshalb verwirrende und widersprüchliche Urteile gefällt. Innerhalb der im FDGB bereits isolierten IG Eisenbahn hatte sich die Fraktion um die damaligen Vorsitzenden Brass und Kotzur anfänglich für einen Beamtenstatus mit vollem Koalitionsrecht ausgesprochen, während die Fraktion um den nachfolgenden Vorsitzenden Chwalek von Anbeginn die Abschaffung des Beamtenstatus betrieb.

Ostzonale Bahnpolizei, ein seit Herbst 1946 existierender Dienstzweig der Volkspolizei zum Schutz der Bahnanlagen in ganz Berlin, weigert sich, gegen streikende Westberliner Reichsbahner vorzugehen (UGO 1949). Sie werden in Schutzhaft genommen.

KAPITEL 4
(1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft

Die Einzelheiten und regionalen Verschiedenheiten beschreiben die Autoren Broszat und Weber wie folgt (8):

„Unmittelbar nach dem Zusammenbruch des Nazisystems erfolgte die Aufhebung des Berufsbeamtentums in der sowjetisch besetzten Zone (SBZ). Die Festigung dieser Entscheidung erfolgte durch geheimen SMAD-Befehl vom 30. Juni 1945 zur Bildung einer „Zentralen Verwaltung des Innern“. Mit dieser Beseitigung des Deutschen Berufsbeamtentums wurde ein radikaler Bruch der deutschen bürokratischen Staatstradition angebahnt. Das deutsche Beamtentum galt in den Augen der Siegermächte, aber auch der Kommunisten als antidemokratisch und antirepublikanisch, auch weil sie sich, selbst in der Zeit der Weimarer Republik, von der Nazizeit ganz abgesehen durch ihr reaktionäres und destruktives Verhältnis zum Staat diskreditiert hatte.

Am 17.09.1945 erfolgte durch SMAD-Befehl die Annullierung des NS-Gesetzes zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums vom 17. April 1933. Dies war ein Vorgriff auf das Kontrollratsgesetz Nr. 1 vom 20 September 1945. Dennoch gab es unterschiedliche Vorgehensweisen in den einzelnen Ländern der SBZ, nämlich schon zuvor (am 8. August 1945 in Thüringen und am 18. August in Sachsen) wurde in Verordnungen über den Neuaufbau der Verwaltungen in den beiden Ländern festgelegt, dass eine Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst keine Berufung in ein Beamtenverhältnis mehr zulässt. Die bis dahin, auch aus der Nazizeit geltenden Beamtengehälter und Pensionen wurden drastisch gekürzt und auf ein Niveau der Gehalts- bzw. Lohn- und Rentenklassen für die Angestellten des öffentlichen Dienstes angepasst. Anderseits wurden eine Reihe beamtenrechtlicher Bestimmungen noch bis in das Jahr 1948 weiter geführt. Im Land Thüringen setzte zum Beispiel die Landesregierung am 5. Oktober 1945 das alte thüringsche Beamtengesetz von 1923 vorübergehend wieder in Kraft, was erst am 7. Oktober 1948 rückwirkend wieder aufgehoben wurde.

GdED-Flugblattaktion 1949

KAPITEL 4
(1945 - 1948)

Verschiedene Wege zur Einheitsgewerkschaft

Zwar lehnte sich die mit SMAD-Befehl 100 vom 16. Oktober 1945 eingeführte Besoldungsordnung verbal noch an das tradierte Beamtenbesoldungsrecht an und sprach ausdrücklich von den Gehältern der Beamten und Angestellten. Aber alle Versuche der bürgerlichen Parteien bei den Verfassungsberatungen in den Ländern im Winter 1946/47 das Berufsbeamtentum in den Ländern der SBZ wieder herzustellen scheiterten am entschiedenen Widerstand der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED).

Bis zum Beginn des Jahres 1949 wurden schließlich, auch nach langwierigen Vertragsverhandlungen zwischen den Gewerkschaften und den staatlichen Organen, natürlich in Abstimmung mit der SMAD die Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes erstmals neu und einheitlich geregelt. Am 21. Januar 1949 erließ die Deutsche Wirtschaftskommission eine Anordnung, nach der die bisherigen Besoldungs- und Tarifordnungen außer Kraft gesetzt und ein einheitliches Arbeitsrecht durch Tarifvertrag für alle Angestellten des öffentlichen Dienstes geschaffen wurde. Die Sonderrechte des Berufsbeamtentums wurden damit eindeutig und definitiv abgeschafft. An seine Stelle trat der „öffentliche Arbeitnehmer".

Nach der Gründung der DDR am 7. Oktober 1949 erließ die neue DDR-Regierung schließlich am 3. November des Jahres in Erweiterung der bisher getroffenen Festlegungen, die vor allem arbeitsrechtlichen Festlegungen waren, eine Dienstordnung mit allgemeingültigen Organisationsrichtlinien."

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

5.1 1948: Gründung der bizonalen Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands in Bergen-Enkheim

5.2 1948: Gründung der Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter in Essen (Organisationsgebiet NRW)

5.3 Warum keine Einheitsgewerkschaft für alle Eisenbahner

5.4 Von Gegnerschaft, Konkurrenz und Kooperation

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

5.1. 1948: Gründung der bizonalen Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands in Bergen-Enkheim

Auf dem Gründungsverbandstag, der vom 23. bis 26. März 1948 in Bergen Enkheim bei Frankfurt am Main stattfand, waren 184 Delegierte, davon 88 Beamte als gewählte Vertreter der Eisenbahner aus der britisch-amerikanisch besetzten Zone (Bizone) anwesend. Sie waren in Ortsverwaltungen, Bezirks- und Landesleitungen, einer Zonenleitung und in Fachgruppen strukturiert und organisiert.

Diese demokratisch gewählten Vertreter gründeten die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands GdED in der Bizone.

Sie war die erste und größte gewerkschaftliche Landesorganisation der britisch-amerikanischen Besatzungszone. Die GdED hatte bei ihrer Gründung bereits über 300.000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner organisiert und umfasste alle Beschäftigtengruppen.

GdED-Gründungsversammlung in Bergen-Enkheim 1948

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

Die Gewerkschafter der ersten Stunde

Seit Beginn der Gewerkschaftsgeschichte wählten Eisenbahnerinnen und Eisenbahner traditionell und demokratisch die Delegierten der jeweiligen Organe ihrer Gewerkschaft und diese wiederum ihre ehren- und hauptamtlichen Vorstände. So auch auf dem Gründungsverbandstag vom 23. bis 26. März 1948 in Bergen-Enkheim.

Karl Schäfer, Vorsitzender der Wahlkommission, gibt am Donnerstag, den 25. März 1948 das Resultat der Vorstandswahlen bekannt:
Stimmberechtigt waren 175 Delegierte.

1. Vorsitzender:	Hans Jahn (174 Stimmen)
2. Vorsitzender:	Johann Hatje (174)
3. Vorsitzender:	Matthäus Herrmann (172)
Kasse:	Otto Gaebe (169)
Beamte:	Karl Kamp (169)
Organisation und Werbung, Betriebsräte und Arbeitsrecht:	Karl Klus (174)
Rechtsschutz u. Privatbahnen:	Rudolf Rath (173)
Sozialpolitik:	Adolf Leweke (172)
Jugend:	Paul Schalmey (148)
Sekretariat des Vorsitzenden:	Hans Forner (173)
Landesleiter Bayern:	Leonhard Horlacher (174)
Landesleiter Hessen:	Hermann Salomon (173)
Britischer Zonenvorsitzender:	Albert Winter (175)

Für Bayern, die britische Zone, Württemberg-Baden und Hessen werden weitere 20 ehrenamtliche Vorstandsmitglieder gewählt.

Weitere Wahlen

Auf dem außerordentlichen Gewerkschaftstag 1949 wurden ergänzende Wahlen vorgenommen, weil sich die Mitglieder in der französischen Zone mit denen der britischen und amerikanischen Zone zusammenschließen konnten.

In den 17 Bezirken wurden folgende Bezirksleiter „der ersten Stunde“ von den GdED-Bezirkskonferenzen gewählt:

München	Leonhard Horlacher
Augsburg	Hans Forner
Nürnberg	Josef Fellner
Regensburg	Leo Hofmann
Stuttgart	Karl Molt
Karlsruhe	Oskar Rümmele
Frankfurt/M.	Hermann Salomon
Kassel	Willy Schröter
Hannover	Albert Winter
Hamburg-Altona	Willy Burmester
Köln	Johann Esser
Essen	Johann Gottlob
Münster	Otto Zauter
Wuppertal	Josef Christiani
Mainz	Konrad Roth
Trier	Peter Kolz
West-Berlin	Heinz Bracht

Die Delegierten der GdED-Gründungsversammlung beschlossen eine Satzung, der eindeutig der Wille zum demokratischen Gewerkschaftsaufbau zu entnehmen ist.

Diese Satzung vom 26. März 1948 legte unter anderem fest:

§ 2.2 Die Gewerkschaft ist keiner Partei oder weltanschaulichen Gemeinschaft verbunden und erwartet von ihren Mitgliedern gegenseitige Achtung der politischen und weltanschaulichen Ansichten.

§ 3.1 Aufgabe der Gewerkschaft ist
. . . insbesondere (die) Demokratisierung der Wirtschaft und Verwaltung und deren Bereinigung von nationalsozialistischen und militaristischen Einflüssen.

§ 3.5 . . . (die) Sicherung eines modernen Beamtenrechts unter Aufrechterhaltung des Berufsbeamtentums.

§ 4 Zur Erfüllung ihrer Ziele bedient sich die Gewerkschaft aller gewerkschaftlichen Mittel, einschließlich der Arbeitsniederlegung.

§ 5 Ausgeschlossen von der Mitgliedschaft sind Personen, denen durch ein rechtskräftiges Urteil aufgrund der Befreiungs-Gesetze eine Mitgliedschaft untersagt ist.
Personen, die die Entnazifizierung positiv überstanden hatten, können Mitglied werden.

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

KURZBIOGRAFIE DER GEWÄHLTEN

Die obenstehenden Kandidaten, wie die Gewählten zum Geschäftsführenden GdED-Vorstand und zum Bezirksleiter (der bisherige Name Gauleiter war entehrt), waren anfänglich allesamt überlebende Antifaschisten.

Hans Jahn und Matthäus Herrmann waren Vorstände des EdED,
Oskar Rümmele Vorsitzender der (christlichen) Gewerkschaft deutscher Eisenbahner.
Hermann Salomon war DEV-Bevollmächtigter im Ruhrkampf, in dem auch **Konrad Roth** wichtige Funktionen hatte. Im süddeutschen Widerstand war **Karl Molt** der führende Kopf, im westdeutschen Widerstand der vom Freisler'schen „Volksgerichtshof" eingekerkerte Unterbezirksleiter **Willy Komorowski**; im Norddeutschen der Hamburger Bevollmächtigte (ab 1918) und spätere Stellvertretende GdED-Vorsitzende **Karl Klus**, im Niedersächsischen **Albert Winter**. Zahlreiche von den Faschisten Eingekerkerte waren ebenso in Funktionen der Vorstandsverwaltung, der Bezirksleitungen und Ortsverwaltungen gewählt. **Paul** („Pablo") **Schalmey** schließlich war Spanien-Kämpfer bei den Roten Brigaden.

Hans Jahn, Widerstandskämpfer, Politiker, Gewerkschafter

Grundsatzrede von Hans Jahn 1948:

Wir wollen unser Schicksal in die eigene Hand nehmen

„Wir alle sehnen den Tag herbei, wo unsere Arbeitsbrüder aus West und Ost in einem Raum, wie wir heute hier, mit uns gemeinsam unser eigenes Schicksal in die Hände nehmen. Wir schreiben weder den Westen noch den Osten ab. Wir schaffen das Instrument, das den Westen und den Osten sobald wie möglich zusammenbringen soll. Es sind Tage der Arbeit die uns hier zusammengeführt haben. Es ist kein Fest. Feste feiern kann nur eine gewonnene Revolution, keine versäumte. Diese versäumte Revolution haben wir nun im wahrsten Sinne des Wortes nachzuarbeiten. Und in dieser geschichtlichen Situation liegt die ganze Tragik in unserer Zeit. Inmitten eines geistigen, moralischen und materiellen Trümmerfeldes ohnegleichen in der Geschichte sind wir berufen, die Grundlagen für den Aufbau einer neuen sozialen wirtschaftlichen Ordnung in einem demokratischen Deutschland zu schaffen. Diese Aufgabe wird an uns fast übermenschliche Anforderungen stellen, denn wir stehen heute in einer ganz anderen Welt als früher, in einer grundlegend veränderten Welt, die aus allen Tiefen nach einer Besserung verlangt. Deutschland und das Deutsche Volk wurden durch Hitler aus allen Fugen gerissen. Deutschland und das Deutsche Volk haben weitgehend die Achtung der Welt verloren. Die Deutsche Arbeiterschaft ist heute noch gezwungen die Hand zögernd zurück zu halten, die sie so gerne den Brüdern in aller Welt entgegen strecken möchte. Der Ruf Proletarier aller Länder vereinigt euch, dringt durch die Isolierung nur schwach zu uns. Die einst so große und stolze Deutsche Arbeiterbewegung ist Almosenempfänger geworden. Viele unter uns merken in ihrer Not gar nicht wie unwürdig es ist, um vieles bitten zu müssen was uns zum Leben fehlt. Aber eines muss auch hier gesagt werden: Wir wollen endlich aus der Rolle des Bettlers heraus. Wir wollen unser Schicksal in die eigene Hand nehmen.

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

Mutlosigkeit ist unbegründet

Wir sehen, dass Wahrheit und Menschlichkeit, Vernunft und Recht schwankend geworden sind. Bei vielen unter uns besteht eine unbestimmte Angst vor der nächsten Zukunft. Gefühle des Sinkens und Untergehens machen sich breit. Seit Jahrhunderten schien die Menschheit voran zu schreiten. Heute stürzt das alles wieder zusammen. An Stelle einer weiteren Entwicklung scheint es, als kehre man zu den Anfängen der Menschheit zurück. Diese Sachlage hat zu tiefer Mutlosigkeit breiter Kreise der Arbeiterschafft geführt, sie haben dem Freiheitskampf den Rücken gekehrt, daran verzweifelnd, dass er jemals sein Ziel erreiche. Solche Mutlosigkeit ist unbegründet.

Wir müssen den Aufbau in Angriff nehmen

Der Aufbau einer neuen Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung ist das größte Unternehmen, an das die Menschheit bisher heran ging. Wir haben nun diesen Aufbau in Angriff zu nehmen. Wir haben den Entschluss gefasst, in die endlich freie Bahn zu treten, um unser und des Deutschen Volkes Schicksal in die eigenen Fäuste zu nehmen. So schwer und so hart die Zeit für uns ist, eine neue Zeit ist da und fordert ein großes Geschlecht.

Politische Demokratie ohne wirtschaftliche Selbstbestimmung zerbricht

1918 war Deutschland eine Demokratie geworden in der alle Gewalt vom Volk ausgehen sollte. Die Verfassung von Weimar bot die Handhabe zu Allem was das Volk wollte. Teile der Deutschen Arbeiterschaft ahnten in der Verfassung von Weimar die Magna Charta des Sozialismus. Aber der Deutsche Kapitalismus wusste und fürchtete es. Die Schuld der Arbeiterschaft an dem Hitlersystem ist nicht, dass sie 1933 sein Kommen nicht verhindert hat. Das war damals bereits zu spät. Sondern ihre Schuld ist, dass sie von der Geburtsstunde der Demokratie an nur politische Taktik betrieb ohne zu wissen, dass es ihre Aufgabe war, wirtschaftliche Strategie zu betreiben. Die Geschichte hat es nun einmal mehr bewiesen, dass politische Demokratie ohne wirtschaftliche Selbstbestimmung zerbricht. Es ist die Tragik der Zeit nach dem ersten Weltkrieg, dass die Demokratie nicht von den schaffenden Kräften des Volkes getragen war und die damalige Neuordnung auf der politischen Ebene liegen blieb. Wir werden es nicht dulden dürfen, dass sich die Geschichte hier heute wiederholt. Die Besatzung nach dem zweiten Weltkrieg hat die notwendige Auseinandersetzung mit dem Faschismus und den hinter ihm stehenden Kräften verhindert. Denn, vergessen wir nicht: ***„Hinter der wutverzerrten Kriegsfratze Hitlers lauerte die steinerne Maske des Kapitals."*** *Und wieder droht eine Revolution zu versanden. Die Tatsache, dass es heute diejenigen Schichten, die Hitler in den Sattel verhalfen, bereits wieder besser geht als ihren Opfern bedeutet, permanent einer sozialen Auseinandersetzung die auf Dauer eine Neugestaltung zur Unmöglichkeit macht. Und hier liegt die entscheidende Gefahr für die Zukunft. Deshalb fordern wir, dass die Führung von Staat, Wirtschaft, Gesellschaft und Recht in die Hände von Männern und Frauen gelegt werden, die ihre demokratische Gesinnung (z. B. als Widerstandskämpfer) unter Hitler bereits unter Beweis gestellt haben.*

Wir müssen stets wachsam sein

Wir müssen wachsam sein, mehr denn je. Und ich möchte deutlich sagen, dass wir es nie mehr zulassen werden das die Wurzel der neuen deutschen Demokratie, dass die Garantien der neuen sozialen wirtschaftlichen Ordnung in Deutschland, die Gewerkschaften, in ihrem Bestand jemals wieder angetastet werden. Wir haben in der Vergangenheit bewiesen, dass von uns in unserem Glauben weder schwankend machen kann noch in unserem Handeln zu beeinflussen vermag. Einerlei, woher ein totalitäres Regimes drohen mag, es wird von uns mit allen Mitteln bekämpft werden müssen. Nicht nur um unserer selbst willen, sondern um unserer Kinder und Kindeskinder willen.

Wir wollen in diesen Tagen den Grundstein legen für eine neue Organisation. Wir sind die ersten, die eine bizonale Gewerkschaft aufbauen und hoffentlich sind es viele, die uns bald folgen werden. Daher haben wir eine doppelte Verantwortung zu tragen und den Nachweis zu erbringen, nicht nur Deutschland, sondern Europa und der Welt gegenüber, dass demokratischer Geist in Deutschland wieder erwacht und wirksam ist. Das ist es, worauf ich Sie besonders aufmerksam machen möchte, immer eingedenk zu sein, ihrer Verantwortung." (1)

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

Der 65. Geburtstag von Hans Jahn am 29.08.1950.

Außenreihe, an der getäfelten Wand entlang von links nach rechts:

Hubert Schäfers, Vorsitzender des HPR, Hans Gottlob, Bezirksleiter Essen, Leo Hofmann, Bezirksleiter Regensburg, Josef Fellner, Bezirksleiter Nürnberg, Hans Forner, Bezirksleiter Augsburg, Albert Winter, Bezirksleiter Hannover, Frau Winter, Matthäus Herrmann, Mitglied des Hauptvorstandes, Frau Friedel Jahn, Hans Jahn, 1. Vorsitzender der GdED, Johann Hatje, 2. Vorsitzender, Herman Salomon, Bezirksleiter Frankfurt Main, Johann Esser, Bezirksleiter Köln, Heinrich Weber, Bezirksleiter Wuppertal, Max Pester, Bezirkssekretär Köln, Will Tschirner, Redakteur, Peter Kolz, Bezirksleiter Trier, Oskar Vongerichten, Hauptvorstandsmitglied der Bezirksleitung Mainz.

Innenraum von links nach rechts:

Helmut Walz, Bezirkssekretär Stuttgart, Willi Schröter, Bezirksleiter Kassel, Johann Müller, Hauptkasse, Karl Molt, Bezirksleiter Stuttgart, Konrad Roth, Bezirksleiter Mainz, Otto Gaebe, Hauptkassierer, Willi Burmester, Bezirksleiter Hamburg, Otto Zauter, Bezirksleiter Münster/W, Fritz Braun, Leiter der Abteilung Jugend, Fritz Schreiber, Sekretär des Kollegen Jahn, Hans Hammann, Bezirkssekretär Mainz, Otto Fallner, Bezirksleiter Karlsruhe.

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

5.2. 1948: Gründung der Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter in Essen (Organisationsgebiet NRW)

Am 22. Mai 1948 wurde in Essen, in der „britischen ÖTV-Zone“, die Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter (GDRB) für das Organisationsgebiet Nordrhein-Westfalen neu gegründet. Sie nannte sich ab 22. Mai 1949 Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und -Anwärter im Deutschen Beamtenbund (GDBA). (65)

Die Gründer der GDBA wollten den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern eine demokratische Alternative zur GdED anbieten. Einheitsgewerkschaften wurden von den Gründern der GDBA ebenso abgelehnt wie Einheitsparteien. Das Angebot, in die neue Gewerkschaft einzutreten, wurde von den Eisenbahnern angenommen.

Von 1945 bis 1948 war der Unterschied zwischen den politischen Lagern jenseits der Kommunistischen Partei (KP) unwichtiger geworden, noch nicht aber jener zwischen Arbeitern und Beamten. Außerdem legte die Satzung der GdED fest, keine ehemaligen Nationalsozialisten aufzunehmen. Die betroffenen Menschen suchten insofern eine andere Interessenvertretung.

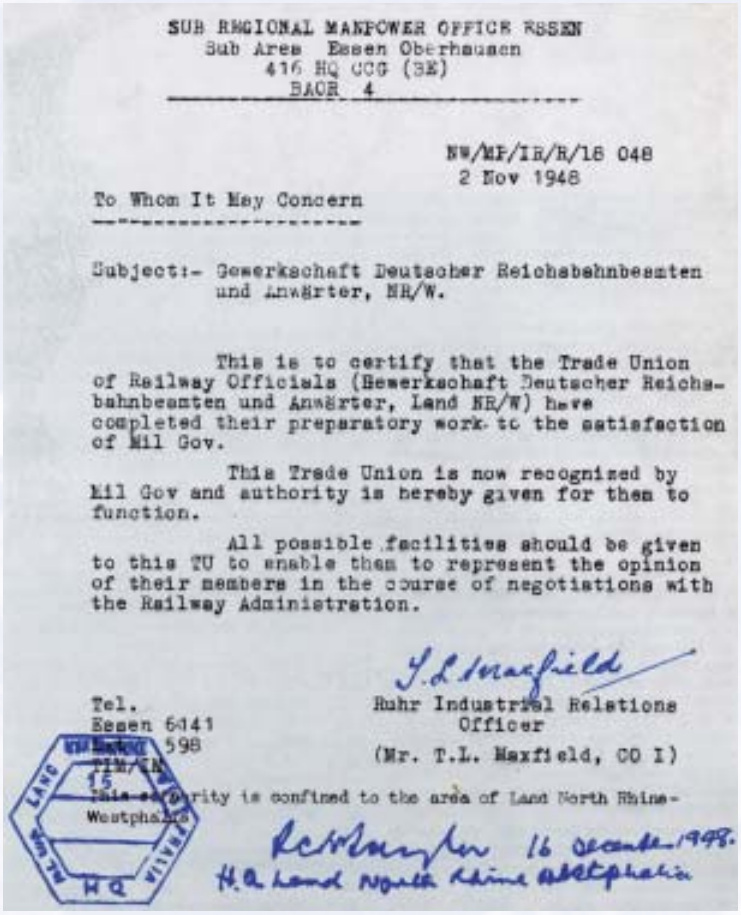
Reichsbahn-Beamte waren bis 1945, verschieden stark nach einfachem, mittlerem, gehobenem und höherem Dienst fast zwangsläufig in der NSDAP organisiert. Der Charakter der Deutschen Reichsbahn (DR) als „Vierte Waffengattung“ im NS-Regime hatte seinerseits zur Erhöhung von Beamtenpflichten beigetragen und diese bis in die Nachkriegszeit verlängert. Die junge GDBA stand in der ideologischen Tradition und in der personellen Kontinuität zum ehemaligen Zentral-Gewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter (ZGDR).

Die GDBA verstand sich als berufsständische Beamtenorganisation, um die berufsbewusste Beamtenschaft zu erhalten, um die Erhaltung des Berufsbeamten bei der Deutschen Bundesbahn im Besonderen zu fördern. (37) Von der gegnerischen GdED war damals klassenkämpferisches Handeln vermutet, zumindest angedichtet worden.

Einerseits wurde die GDBA zehn Jahre nach ihrer Gründung ein starker Verband von über 100.000 Mitgliedern, andererseits holte die GdED frühere Versäumnisse auf und erreichte bei den aktiven Beamten in den 1970er und 1980er Jahren einen Organisationsstand von zwei Dritteln der Beamten.

Erst die Wiedervereinigung 1990 wie die folgende Bahnreform 1994 veränderte die Organisationsverhältnisse der nunmehr von West nach Ost reichenden jeweiligen Gewerkschaften spürbar. Mit dem Versprechen der GDL an die DR-Lokführer, auch sie verbeamten zu können, wurde die GDL vor und erst recht nach der Bahnreform stärkste Kraft bei den Lokführern der Deutschen Reichsbahn. Nach dem Aktienrecht konnten in den Aktiengesellschaften der DBAG keine Beamtenlaufbahnen installiert werden. Dies war eine organisatorische Schwächung, vor allem der GDBA.

Hinweis: Weitere Ausführungen zur Geschichte der ehemaligen GDBA siehe Anhang 4.


SUB REGIONAL MANPOWER OFFICE ESSEN
Sub Area Essen Oberhausen
416 HQ CCG (BE)
BAOR 4

NW/MP/IR/R/18 048
2 Nov 1948

To Whom It May Concern

Subject:- Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter, NR/W.

This is to certify that the Trade Union of Railway Officials (Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter, Land NR/W) have completed their preparatory work to the satisfaction of Mil Gov.

This Trade Union is now recognized by Mil Gov and authority is hereby given for them to function.

All possible facilities should be given to this TU to enable them to represent the opinion of their members in the course of negotiations with the Railway Administration.

T.L. Maxfield
Ruhr Industrial Relations Officer
(Mr. T.L. Maxfield, CO I)

Tel.
Essen 6441
598

This authority is confined to the area of Land North Rhine-Westphalia

Genehmigung der britischen Besatzungsmacht zur Gründung der GDBA in NRW

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

5.3. Warum keine Einheitsgewerkschaft für alle Eisenbahner

Das gegensätzliche Selbstverständnis der 1948 neu gegründeten GDBA und der GdED knüpfte anfänglich weithin an jenes der historischen Vorgänger vor 1933 an. Jedoch mit dem Unterschied, dass die GDBA jenseits der vorgegangenen faschistischen Flecken bruchlos die weimarische Beamtentradition aufnehmen wollte, während die junge Einheitsgewerkschaft GdED mit einem Konglomerat freigewerkschaftlicher gleich sozialistischer, christlicher wie beamtenständischer Ideologien sich auseinandersetzen und diese zu einem neuen Verständnis verarbeiten musste.

Alle Zitate und Aussagen in Kapitel 5.3. und 5.4. sind den Verbandszeitungen „Der Deutsche Bundesbahnbeamte" – „Eisenbahner-Rundschau" (65) beziehungsweise. „Der Deutsche Eisenbahner" (63) wörtlich bzw. inhaltlich entnommen.

Ins Auge sticht, dass die junge GDBA die GdED als reine Nachfolgerin des „sozialistischen" EdED ausmachte, während der GdED der Bezug auf die tatsächlichen Äußerungen der GDBA genügte, um damit deren Unvereinbarkeit den eigenen Mitgliedern zu präsentieren.

Während die junge Einheitsgewerkschaft GdED zwischen den ideologischen Vorstellungen Kompromisse gefunden hatte, polarisierten sich die Gegensätze zwischen GDBA und GdED bzw. ihren Bünden DBB und DGB. Zwar führte das Agitationsbedürfnis zu starken Übertreibungen bis offenen Unwahrheiten, doch aus Mutmaßungen und Verzerrungen entstehen häufig Tatsachen, neue Wahrheiten auf längere Zeiten.

Bahnbeschäftigte wehren sich

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

Die spaltende Status-Frage

Bis in die 1960er Jahre hatte sich die GDBA als eine reine berufsständische Beamtenorganisation verstanden, deren Zweck die Erhaltung des Berufsbeamtentums im öffentlichen Dienst im Allgemeinen und bei der Deutschen Bundesbahn im Besonderen ist. Die berufsbewusste Beamtenschaft, das saubere Beamtentum wird als ein Stand, ein Berufsstand beschworen und dem Klassenverständnis der GdED gegengestellt. Wegen der doch großen Spanne innerhalb der Beamtenhierarchie wird beschworen: „Diese mögen eine typenbildende Berufsgesinnung erkennen und fühlen, allemal sich nicht als Arbeitnehmer betrachten. Beamte gehörten nicht einmal soziologisch, geschweige denn rechtlich den Arbeitnehmern an; sie seien soziale Mittelschicht, die als Beamtenschaft nicht mit der Erarbeitung des Sozialprodukts befasst ist. Die Qualifizierung der Beamten als Arbeitnehmer ist daher im tiefsten Grunde verfassungswidrig."

Umgekehrt seien Einheitsgewerkschaften diktatorisch und undemokratisch, allemal sie den Rechten der Beamten, ihren ethischen Belangen und sonstigen Ehr- und Würdebegriffen keinen oder geringen Respekt zollten. Die Einheitsgewerkschaften können sich nur in diktatorisch regierten Staaten halten.

Unterschiedliches Staatsverständnis

Neben der nach innen gerichteten Berufsfunktion grenzt sich die GDBA gegenüber der GdED im Außenverhältnis ab durch ihre alleinige staatserhaltende Funktion. Sie ist Ordnungsfaktor im Staat, der letzte Stabilisierungsfaktor im Staatsleben gegenüber einem vermuteten Funktionärsstaat östlicher Prägung. Vom Ordnungsfaktor wächst sie als der ehrliche Makler zwischen Staat und Bürger in eine Mittlerrolle zwischen Staat und Gesellschaft, zwischen den Interessensverbänden, unabhängig

Demonstration der Beamten gegen Verschlechterungen des Dienstrechts, Bonn 1982

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

vom Charakter von Staat oder Gesellschaft. Und auf dieser Funktions-Seite stehen traditionell Treue, Pflicht, Verantwortungsbewusstsein. Solche Pflichttreue der Beamten, die den deutschen Staat in drei schweren Krisen in 30 Jahren funktionsfähig erhalten hat, durch die der Beamte den Staat großgehungert habe, sie könne auch dann den Beamten nicht hindern seine Treuepflicht gegenüber dem Staat zu wahren, wenn dieser seiner Fürsorgepflicht seinerseits nicht nachkomme.

Die Einheitsgewerkschaft GdED redet gelegentlich ebenso von Verantwortung, sieht ihre Funktion aber direkt in der materiellen Interessensvertretung der Mitglieder, also in allgemeinverbindlichen Tarifverträgen für alle Beschäftigten des Unternehmens. Der demokratische Staat sind wir, der Staat ist unser aller Staat, in dem wir mitbestimmen. Obrigkeitsstaat als Klassenstaat schwinde im demokratischen Staat, in dem die GdED der 1950er Jahre wirtschaftspolitisch eine Phasenverschiebung notiert von Sozialismus über Gemeineigentum und öffentliches Unternehmen hin zu Wirtschaftsdemokratie, die alsbald als soziale Marktwirtschaft mit Gleichberechtigung von Arbeit und Kapital erscheint.

Treuepflicht oder Streikrecht

Alles Ehrbewusstsein, Berufsehre, Ansehen des Berufsstandes, wahre Kameradschaft, soziologisch Ausdruck von Ängsten des materiellen wie gesellschaftlichen Abgleitens, vermochte letztlich im Vergleich zum gewerkschaftlichen Gegner keine Einkommenserhöhungen für Beamte aus eigener Kraft zu vermitteln: Diese verlangte und geübte Grundeinstellung machte es sogar möglich, dem Beamten die großartige Geste zuzumuten, mit einer bescheidenen Besoldung zufrieden zu sein. Sie sei nachzuvollziehen, da dem Beamten der Schwerpunkt seines Daseins weniger in dieser Welt, als in der Idee, der er sich verpflichtet hat läge. Und so könne der ethische Wert des Dienstes und damit des Opfers, das der einzelne dadurch bringt, nicht mit Geld allein aufgewogen werden. Da der Beamtennachwuchs bei der Bahn sich weithin aus Arbeitern und Angestellten rekrutiert und diese hochgradig bei der GdED organisiert sind, wird eingeräumt, man könne von ihnen noch nicht das Berufsethos verlangen, das sonst einen Beamten auszuzeichnen pflegt und das ihn nicht nur auf materielle Vorzüge Wert legen lässt.

In diesem Dilemma ist die spätere einkommenspolitische Wende der GDBA angelegt. Sie stellt alsbald fest, dass „wir dann eben unseren gerechten Anteil an dem so oft berufenen Sozialprodukt verlangen müssen. Nicht aus Geldgier, sondern wegen des Ansehens. Denn was nichts kostet, ist nichts wert.“ 1956 fasst die GDBA ihre Interessenspolitik so zusammen: „Sofern sich in der Öffentlichkeit der Eindruck durchsetzen und behaupten würde, die Organisationen der Beamtenschaft betrieben hauptsächlich die Durchsetzung wirtschaftlicher Forderungen, ... würde diese Öffentlichkeit ... darauf immer geneigt sein, unfreundlich zu reagieren. Um ihr Vertrauen zu erwerben, dürfte der richtige Weg sein, ihr unmittelbar darzutun, dass die Beamtenschaft in ihren Organisationen aus einem staatspolitischen Verantwortungsbewusstsein handelt.“

Objektiviert berichtet die GDBA 1961: „In dem Augenblick nämlich, in dem die Beamtenschaft ihr Anliegen nur wirtschaftlich sieht, läuft sie Gefahr, in das arbeitsrechtliche Denken zu geraten. Wenn die Beamtenschaft das täte, würde sie selbst ihren Standpunkt zerstören“.

Bei der GdED steht von Anbeginn der Kampf um eine gerechte Verteilung des Sozialprodukts. Während die Ge-

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

rechtigkeitsidee nach Umverteilung, Produktivität oder Indizierung relativiert werden muss, gelten als Maßstab der Einkommenspolitik im staatlichen Bahnbetrieb der Stichmann der freien Wirtschaft, Löhne und Gehälter der Privatwirtschaft, also der gesamtwirtschaftlichen, nicht der Fußkranken-Elle. Und diese Politik führte alle Eisenbahner aus dem historisch überkommenen lohnpolitischen Keller innerhalb der Wirtschaftsbranchen des Landes heraus.

5.4. Von Gegnerschaft, Konkurrenz und Kooperation

Mit einer mehrfachen Satzungsänderung der GDBA 1963 und der Namensergänzung 1981, in der nun auch „Arbeiter und Angestellte“ eingefügt wurde, waren die bisherigen Gegner einander vergleichbarer, ähnlicher geworden. Die GDBA hatte nun ihr Verbandsziel von berufsrechtlichen Beamtenbelangen auf nunmehr beamtenrechtliche und arbeitsrechtliche Belange ausgeweitet. Sie konnte nun zur Erreichung ihrer Ziele und Erfüllung ihrer Aufgaben alle zulässigen arbeitsrechtlichen Kampfmaßnahmen anwenden.

Beide Gewerkschaften konkurrierten mit sich ähnlicher gewordenen Zielsetzungen um die Mitgliedschaft der Arbeiter, Angestellten, Beamten und Nachwuchskräfte insbesondere der Deutschen Bundesbahn (DB), wenngleich die GdED allemal die Organisationsmacht bei Arbeitern, Angestellten und Nachwuchskräften hatte und bei den organisierten Beamten auch quantitativ der GDBA wieder überlegen war.

Tarifmacht ist entscheidend

Da das oberste Wesen einer Gewerkschaft ihre Tarifmacht ist und ihre Einkommensabschlüsse die direkten Mitgliederinteressen befriedigen, waren in den ersten Nachkriegszeiten 1948 bis 1963 die Möglichkeiten von GDBA und GdED krass auseinander gelaufen.

Die Tarifmacht der GdED, sicher auch im Großverbund von ÖTV, DPG und GdED, war wohl der Grund für einen Strategiewechsel der GDBA. „Sie dürfe sich aber nicht selbst der Möglichkeit berauben, ihre vielseitige Mitgliedervertretung ... zu vervollkommnen“, erklärte sie 1963.

Erfolgreiche, vorausschauende Tarifpolitik

Um jeden Tarifvertrag musste gekämpft werden. Die 1950er und 1960er Jahre waren Entwicklungsjahre, in denen die GdED erfolgreich tarifpolitische Grundsteine gesetzt hatte. In den 1980er Jahren begann ein Umschwung. In einigen Tarifbereichen stellten die Arbeitgebervertreter Forderungen, die Verschlechterungen für die Beschäftigten bedeuteten. Der Verteilungskampf wurde zunehmend härter. Streiks mussten geführt werden, um tragbare Kompromisse für die Mitglieder zu erreichen. Der demokratische Aufbau der Gewerkschaft, Kompetenz, Konfliktfähigkeit, Kampfbereitschaft und das ehrenamtliche Engagement der Funktionäre und Mitglieder waren die Grundlagen des Erfolgs und dieser war erstmalig groß: Die Arbeitsproduktivität der bundesrepublikanischen Beschäftigten, verbunden mit einem tarifpolitischen Geleitzug aller DGB-Gewerkschaften, die die gesamtwirtschaftlichen Produktivität relativ gleichmäßig auf alle Branchen verteilte, ließ die DGB-Gewerkschaften den Lebensstandard aller Arbeitnehmer – und indiziert der Rentner und Pensionäre – nach 1950 ungeahnt steigern. Der durchschnittliche Reallohn-Index in der gesamten Bundesrepublik stieg von 100 im Jahr 1950 auf 206 im Jahr 1964 und auf 306 im Jahr 1975. Dies war eine Verdoppelung und sodann Verdreifachung des Reallohns, der Kaufkraft, des Lebensstandards der arbeitenden Menschen. Der tarifliche Stundenlohn-Index bei der DB stand dem Bundesdurchschnitt nicht nach. Bis 1975 war der Reallohn-Index auf ca. 350 gestiegen. (59)

Die verdreifachte Kaufkraft der Einkommen in der BRD und auch bei den Eisenbahnern belegt die erfolgreiche und vorausschauende Tarifpolitik der GdED.

Von der GdED wurde der Stundenlohn so verbessert, dass er von Pfennig-Beträgen auf zweistellige Mark-Beträge stieg. Der Monatslohn wurde erreicht. Ein 13. Monatseinkommen und Urlaubsgeld durchgesetzt. Die Besoldung an den Löhnen indi-

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

ziert. Vom einfachen Dienst in den mittleren befördert, ein drittes und viertes Beförderungsamt erreicht. Die Arbeitszeit erstmalig auf 40 Wochenstunden gesenkt. Die DDV-Arbeitszeit nicht nur von 96 auf 50 Stunden reduziert, sondern ihrer giftigen Inhalte entleert. Sechs Wochen Urlaub wurden zur Regel, die Arbeitsbedingungen spürbar verbessert. Berufe mit schwerster Handarbeit konnten entfallen.

„Hin zum besseren Recht“ hieß die Politik der Hebelwirkung von Arbeiter-, Angestellten- und Beamten-Regelungen. Die Eisenbahner, in der kaiserlichen Ära als Lohnsklaven und Obrigkeitsdiener denunziert, wurden freie Bürger. Frei von unmittelbarer Not, von Hunger und Elend, von Ängsten und Enge.

Der Erfolg war durch Mark und Pfennig ausgelöst, aber inhaltlich durch Gleichheit, Sicherheit und Anerkennung verwirklicht. Es darf nicht vergessen sein, dass all diese und weitere Verbesserungen durch zähe Verhandlungen, Protestaktionen und Streiks von der GdED/TRANSNET erstritten werden mussten.

Alle Erfolge waren abhängig von der jeweiligen Tarifmacht und Mitgliederstärke!

Ab 2002 setzten GDBA und TRANSNET nun gemeinsam die erfolgreiche Tarifpolitik fort.

Zu fragen wäre, ob die unterschiedlichen Mitgliederzahlen, die Räte- Wahl-Ergebnisse, reduziertes Bahnpersonal oder dessen kategoriale Zusammensetzung den GDBA-Wandel beeinflusst haben könnte. Die Zahlen bestätigen solche Möglichkeiten freilich nicht. Nach den jeweils eigenen Grobangaben entwickelten sich die Mitgliederzahlen in diesen Jahren so:

	GDBA	GdED
1953	70.000	423.000
1954	80.000	414.000
1955	90.000	420.000
1956	90.000	430.000
1957	97.000	448.000
1958	102.000	454.000
1959	105.000	444.000
1960	107.000	439.000
1961	110.000	438.000

Es war in der Tat die Tarifmacht der GdED, die der GDBA einen Strategiewandel nahegelegt hatte.

Unterschiedliche Grundsatz- und Tagespolitik

Die beiden strukturell vergleichbarer gewordenen Gewerkschaften unterschieden sich in ihrer Konkurrenz weiterhin in den meisten Aktionsfragen. Es fällt auf, dass Dissensen weniger in der direkten Einkommenspolitik oder Arbeitszeitpolitik geführt wurden, als in deren Instrumentarium des Arbeitskampfrechts.

Einerseits anerkannte auch die GDBA das Streikrecht für das Tarifpersonal, andererseits hielt sie das Streikverbot der Beamten hoch und unterstützte den Einsatz von Beamten als Streikbrecher.

Im Falle eines GdED-Streiks, so der GDBA-Vorsitzende laut „Die Welt“ vom 10. 5. 1961, könne der Bahnbetrieb mit Beamten voll aufrechterhalten werden und außerdem könnten Tausende von pensionierten Beamten sofort wieder eingesetzt werden.

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

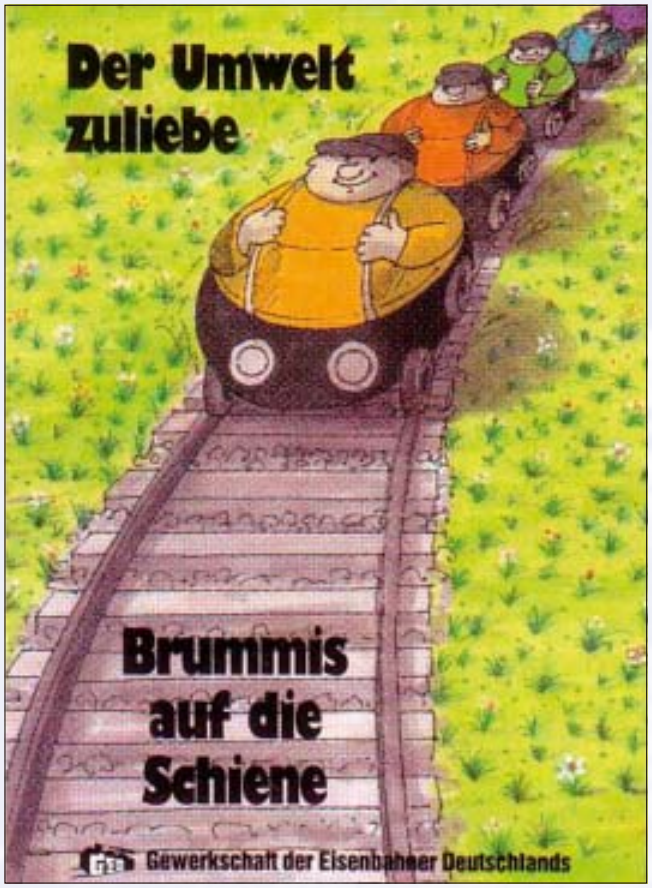
KAPITEL 5
(1948 - 1990)

Noch beim 1990er Reichsbahner-Streik, statt Neutralität zu wahren, propagierte die GDBA die Harmonie ständiger Tarifgespräche statt Arbeitskampf. Die mächtige Streikaktion der GdED konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Auch diese Tarifabschlüsse wurden von der GDBA übernommen.

Auch die Frage der regelmäßigen wie der höchstzulässigen Arbeitszeit bei der DB war strittig.1959 meinte die GDBA, eine Arbeitszeit-Verkürzung falle den Rationalisierungsbestrebungen der DB in den Rücken. Ab 1963, mit Einführung der 44-Stundenwoche, gingen beide Gewerkschaften zunehmend konform.

In der Frage der betrieblichen Mitbestimmung befürchtete die GDBA die Dominanz der Arbeitnehmervertreter. Das erwies sich nicht als stichhaltig. Eher wollten Tarif-Vertreter sich an oft besseren Möglichkeiten der Beamten orientieren.

Vergessen ist nunmehr, dass Anfang der 1950er Jahre von der GDBA die neu erkämpfte Mitbestimmung noch als „Wegbereiter des Bolschewismus“ und als „Anzeichen einer neuen totalitären Diktatur“ gebrandmarkt wurde.



Die GdED mobilisierte auf vielfältige Art die Bevölkerung.

Eine bezirkliche Aktion zur Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen.

In der seinerzeitigen Verkehrspolitik der GDBA fällt auf, dass eine „staatliche Regulierung im Verkehrswesen“ als sinnvoll betrachtet und nicht als Widerspruch zum sozialen Kapitalismus in der Gesamtwirtschaft empfunden wurde.

Die GDBA unterstellte, dass sie sich „ mit den Verkehrsfragen nicht zu befassen brauchte. Erst als das Defizit bei der Bundesbahn riesengroß wurde habe man sich entschlossen, an dieses Problem heranzugehen.“

Seit den 1980er Jahren und im Vorfeld der Bahnreform befasste sich die GDBA intensiver mit der Verkehrspolitik. Sie näherte sich damit den Positionen der GdED an.

In der Phase der gewerkschaftlichen Konkurrenz liefen die Auseinandersetzungen, insbesondere auf örtlicher Ebene weiter. Auf den Entscheidungsebenen war eine inhaltliche Annäherung erkennbar: GDBA und GdED beschworen in dieser Phase ein nicht definiertes „Gemeinwohl“, eine „Gemeinwirtschaft“ des Staatsbetriebes Bahn sowie ihre Funktion als „Ordnungsfaktor und Partner“. Mit der gewerkschaftlichen Vereinigung der Ost- und Westgewerkschaften von 1990 wurden Gemeinsamkeiten in den Fragen der Menschenwürde, Menschenrechte und im sozialen und demokratischen Verständnis wieder stärker erkannt.

KAPITEL 5
(1948 - 1990)

Erste landesweite Gründung einer Einheitsgewerkschaft und weiterer berufsständischer Organisationen

Streikrecht für Beamte

Lässt sich ein Streikverbot für Beamte aus den beamtenrechtlichen Grundsätzen herleiten? Jedenfalls schließen bis heute Grundgesetz, Gesetze oder Verordnungen das Streikrecht nicht aus. Die Vermutung eines Streikverbots für Beamte reicht zurück ins Kaiserreich. Sie übergeht die Weimarer Verfassung zugunsten der Notverordnungen Eberts und Noskes, gerade bei dem damals verfassungsrechtlich legitimen Beamtenstreik im Jahr 1922 durch den Notstandsartikel Nr.48 der Weimarer Verfassung.

Bis heute bekräftigt der Deutsche Beamtenbund: „Ein sinnvolles Berufsbeamtentum gibt es nur ohne Streikrecht. Nur so sichern wir die ... Funktionsfähigkeit des Staates.“ (GDL Magazin, 63. Jg., Nr.10, Seite 32) Die GDBA formulierte 1962: Ein Beamtenstreikrecht könnte nur einmünden in eine Abschaffung des Berufsbeamtentums.

Diese einschränkende Auffassung des Beamtenstreikrechts wurde entsprechend des Richterrechts der BRD auch von der GdED nicht strittig gemacht.

In der deutschen **Rechtsprechung** wird die Koalitionsfreiheit für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und für Beamtinnen und Beamte unterschiedlich weit ausgelegt.

Während die Beitrittsgarantie, die Betätigungsgarantie und die Bestandsgarantie für alle gleich besteht, wird den Beamtinnen und Beamten unter Verweis auf Art. 33 Abs. 4 (besondere Treuepflicht der Beamten) und Abs. 5 GG (Hergebrachte Grundsätze des Berufsbeamtentums) das Streikrecht derzeitig abgesprochen.

Beamtinnen und Beamte sind jedoch nicht daran gehindert, sich – z. B. in gewerkschaftlichen Funktionen – aktiv an der Vorbereitung und Durchführung von Streiks zu beteiligen.

Massendemonstration für den Erhalt der Arbeitsplätze bei der Bahn, Bonn 1988

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Gewerkschaftspolitische Auswirkungen durch die deutsche Einheit

6.1 Eine neue Epoche der deutschen Geschichte und der Bahn beginnt

6.2 Vereinigtes Deutschland – vereinigte Gewerkschaften

6.3 Reichsbahner und Beamtenstatus

6.4 Westberliner Reichsbahner in der Wendezeit

6.5 Deutsche Bahn-AG entsteht

6.6 Bahnreform und Gewerkschaftsarbeit

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

6.1. Eine neue Epoche der deutschen Geschichte und der Bahn beginnt

Mit dem Fall der Berliner Mauer und der DDR-Grenzanlagen 1989/1990 war in Deutschland und in ganz Europa eine neue Epoche der Geschichte eingeläutet. Mit der Demokratisierung der ehemaligen DDR und der Vereinigung beider Teile Deutschlands im Jahr 1990 waren langfristig veränderte gesellschaftliche, wirtschaftliche und soziale Rahmenbedingungen angesagt. Die Forderungen der wachsenden Zahl von Demonstranten in der ehemaligen DDR nach Gedanken- und Reisefreiheit und zur freien Berufs- und Währungswahl waren realistisch geworden.

Die sich überschlagenden politischen Ereignisse in der DDR beeinflussten das Ergebnis der Volkskammerwahl am 18. März 1990. Das konservative Lager Allianz für Deutschland aus CDU, DSU und dem Demokratischen Aufbruch (DA), ging mit 48 % als Sieger aus diesen Wahlen hervor. Mit Hochdruck liefen im Frühjahr 1990 die Vorbereitungen zwischen den Regierungen der DDR und der BRD zu einer Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion. Ein entsprechender Vertrag wurde dazu am 18. Mai 1990 unterzeichnet. Mit Wirkung vom 1. Juli 1990 sollte danach die DDR große Teile der Wirtschafts- und Rechtsordnung der Bundesrepublik übernehmen. Als Zahlungsmittel sollte die D-Mark eingeführt werden. Der vorgesehene Kurswechsel 2 DDR-Mark für 1 D-Mark stieß bei der Bevölkerung auf energischen Widerstand. Die Gewerkschaften hatten für den 5. April 1990 zu einem landesweiten Aktionstag aufgerufen um der Forderung „2:1 – nicht mit uns“ Nachdruck zu verleihen. Auch die Bemühungen der GdE haben dazu beigetragen, dass die Löhne, Gehälter, Renten sowie Bargeld und Sparguthaben bis zu 4.000 DDR-Mark zum Kurs 1:1 in DM umgetauscht werden konnten. Die politischen Ankündigungen von blühenden Landschaften waren durch die 1 zu 1 Währungsumstellung teuer erkauft. Folge war die Entindustrialisierung und somit hohe Arbeitslosigkeit in der DDR-Wirtschaft. Die Tätigkeit der Treuhand-Gesellschaft mit dem Verkauf der VEB-Betriebe und weiterer Immobilien zu Ramschpreisen an westliche Investoren hatte den Prozess verstärkt.

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Im Einigungsprozess des Jahres 1990 war politisch nicht nur eine allgemeine „Privatisierung" der staatlichen Betriebe in der DDR gewollt, sondern ebenso jene bisheriger klassischer „öffentlicher Dienste" wie Bahn oder Post angesagt. Mit dieser Grundsatzentscheidung waren die Weichen gestellt sowohl zum Beschäftigten-Status ohne Beamte, als auch zur künftigen Betriebsvertretung.

Auch in der alten BRD war ein vergleichbarer Trend bereits vor dem Ende der DDR auszumachen. Mit der von der Kohl-Regierung 1988 diskutierten, 1989 einberufenen und 1990 thematisch und quantitativ erweiterten Regierungskommission „Bahnreform" waren Weichen gleichermaßen auf eine privatrechtliche Aktiengesellschaft und diese ohne Beamtenstatus und Personalvertretungsrecht gelegt.

Personalrätewahlen

In der Zeit von 1990 bis 1993 war der anfängliche Streit um den Übergang vom DDR-Arbeits- und Sozialrecht zum westdeutschen Betriebsverfassungsrecht oder zum Personalvertretungsrecht für die Reichsbahn müßig: Da das Wahlkriterium der Rechtsstatus des Unternehmens ist, war bei der öffentlich-rechtlichen DR (wie DB) das Personalvertretungsrecht zwingend, bei der privatrechtlichen DBAG umgekehrt das Betriebsverfassungs-Gesetz vorgegeben.

Die Konsequenz war für die tausenden von Räten, dass sie innerhalb von 5 Jahren mit dreierlei Recht zu arbeiten und Schwieriges zu leisten hatten. Vom DDR-Arbeitsgesetz 1990 über das Bundespersonalvertretungsgesetz (BPersVG) ab Juli 1990 und einem Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) ab 1994.

Am 22. Juli 1990 beschloss die Volkskammer das Gesetz zur sinngemäßen Anwendung des Bundespersonalvertretungsgesetzes, dessen Anwendungsbereich auch die DR umfasste. Damit stand vor der GdE die Aufgabe, bei der DR Personalräte zu bilden. Es galt, schnellstens die entsprechende Vorbereitung zu treffen und die Durchführung der Wahlen zu organisieren. Innerhalb nur weniger Wochen musste hier ganze Arbeit geleistet werden. Die GDE hatte hierin keinerlei Erfahrungen und war dankbar für jede Hilfe und Unterstützung durch erfahrene Mitarbeiter und Personalräte der GdED. Der Termin für die Wahlen

Ein Beamter gibt den Reisenden neue Informationen

war für die Zeit 25. bis 27. September 1990 festgelegt. In kurzer Zeit wurden fast 500 Multiplikatoren und Mitglieder von Wahlvorständen aller Ebenen von der GdED zentral geschult. Es mussten Mitglieder der GdE als Kandidaten gewonnen werden, Gespräche und Vorstellungen organsiert und letztlich die Eisenbahner überzeugt werden, die Kandidaten der Liste der GdE zu wählen. Die Listen wurden vorher auf einer Zusammenkunft von Vertretern der der GdE, der GDL und der GDBA Ost ausgelost. Hier entstand erstmals auch ein Ringen aller drei Eisenbahnergewerkschaften um die meisten Stimmen für die Kandidaten ihrer Listen. Mit dem Wahlergebnis hatten sich die Bemühungen der GdE gelohnt: 71 Prozent der abgegeben Stimmen fielen bei der Wahl zum Hauptpersonalrat auf die Kandidaten der GdE. Bei den Bezirkspersonalräten waren es 74 Prozent.

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

6.2. Vereinigtes Deutschland – vereinigte Gewerkschaften

Am 9. Mai 1990 vollzog sich in der DDR der endgültige Bruch mit der organisationspolitischen Vergangenheit des FDGB. Die Vorsitzenden der Gewerkschaften der DDR beschlossen, den FDGB als ihren politischen Dachverband aufzulösen. Dies war ein wichtiges Signal an die Gewerkschaften der BRD und auf internationaler Ebene und für die Bahnbeschäftigten von weitreichender Bedeutung. In wenigen Monaten mussten Eisenbahner und Eisenbahnerinnen in der DDR eine neue Gewerkschaftsbewegung praktisch aus dem Boden stampfen.

Die innenpolitischen Ereignisse in der DDR hatten unmittelbare Auswirkungen auf die Gewerkschaftsneugründungen. Keiner wusste wohin die Richtung geht. Der Bundesvorstand des FDGB, die Bezirks- und Zentralvorstände hatten praktisch ihre Arbeit gegenüber den nachgeordneten Vorständen eingestellt. Eine Reihe von Vorständen setzten ihre Sekretariatsmitglieder und Vorsitzenden ab. Den Vorsitz übernahmen überwiegend gemäßigte Mitarbeiter aus dem hauptamtlichen Apparat, vielerorts auch Funktionäre aus den Vorständen der DDR-Gewerkschaften. Bemerkenswert war, wie sich ein Wandel hin zur Selbstständigkeit in den Bezirksvorständen (BV) der Einzelgewerkschaften vollzog und Kontakte zu Gewerkschaften in der Bundesrepublik angeknüpft wurden.

GdE und GdED werden eine starke Gewerkschaft

Bereits am 14./15. Februar 1990 gründete sich in der DDR die Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE). (66) Zwischen GdE in der DDR und GdED in der BRD entstand sofort nach der Gründung der GdE eine Partnerschaft im Rahmen einer engen Zusammenarbeit.

Aus den Reihen der betrieblichen und gewerkschaftlichen Leitungen der GdE verstärkte sich die Forderung, den einen Zusammenschluss GdE und GdED anzustreben.

Unmittelbar nach der Gründung nahm der GdE-Vorstand Verhandlungen mit dem Reichsbahnvorstand auf, unter anderem mit dem Ziel: Übernahme der West-Tarifverträge und Abschluss eines Rationalisierungsschutzabkommens.

Von links nach rechts Dieter Grau, Peter Rothe, GdE-Vorsitzender, Franz Kling, Dietrich Hermerschmidt

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Die Delegierten der GdE beschließen am 24.10.1990 die Auflösung ihrer Gewerkschaft und den Zusammenschluss mit der GdED

Der geschäftsführende Vorstand der GdE stellte sich dieser Forderung und legte einen Beschlussentwurf vor. Dieser beinhaltete, den geschäftsführenden Vorstand zu beauftragen, entsprechende Gespräche mit dem Hauptvorstand der GdED zu führen. Die Annahme dieses Beschlusses leitete eine weitere Etappe in der Arbeit der GdE ein. Die Gespräche der beiden Gewerkschaften mündeten in eine Vereinbarung zwischen beiden Geschäftsführenden Vorständen über die weitere Vorgehensweise bis zum Zusammenschluss. Für die GdE bedeutete dies auch, eine enge Kooperation und die Abstimmung wichtiger Vorhaben mit der GdED vorzunehmen.

Auf der Gewerkschaftskonferenz am 24. Oktober 1990 in Kassel beschlossen die Delegierten die Auflösung der GdE und den Zusammenschluss mit der GdED. Die Vereinigung beider Gewerkschaften erfolgte auf Augenhöhe am 25. Oktober 1990 in Kassel. Es war ein gegenseitiges, vertrauensvolles Geben und Nehmen. In dieser geschichtlich einmaligen Situation erhielt die GdED unschätzbare Impulse, die für die künftige Arbeit unter geänderten und zweifellos verbesserten organisatorischen Bedingungen von Wert waren.

Es begann ein neuer Abschnitt gewerkschaftlicher Interessenvertretung mit einer gesamtdeutschen Eisenbahnergewerkschaft in noch zwei getrennten Eisenbahnverwaltungen. Ein Gewinn für die Gewerkschaftsmitglieder und Bahnbeschäftigten.

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

25. Oktober 1990: Eröffnung des Vereinigungskongresses der Eisenbahnergewerkschaften in Ost und West

Der Reichsbahnerstreik 1990

Unmittelbar nach ihrer Gründung am 14./15. Februar 1990 nahm die nun freie GdE die Interessenvertretung für ihre bereits weit über 200.000 Mitglieder auf. Sie forderte einen vertraglichen Rationalisierungs- und Kündigungsschutz für die Beschäftigten bei der Deutschen Reichsbahn, da unternehmenspolitisch angekündigt war, dass künftig weit weniger Personal bei der DR beschäftigt werden sollte.

Der Reichsbahnvorstand provozierte einen massiven Eingriff in die Tarifautonomie. Bereits abgeschlossene Verträge und Vereinbarungen wurden vom Vorstand der Deutschen Reichsbahn ignoriert. Die Regelungen des Einigungsvertrages als auch die vorläufigen Hinweise des Bundesinnenministers für den Bereich des Öffentlichen Dienstes dokumentierten eine Rechtsauffassung, die die Gewerkschaften nicht hinnehmen konnten. Hier wurde in ganz massiver Form das durch die Verfassung garantierte Recht der Koalitionen, also der Tarifvertragssparteien berührt, Arbeitsbedingungen kollektiv und autonom regeln zu können. Massive Drohungen der GdE und GdED veranlassten den Reichsbahnvorstand, sein Ansinnen zurückzunehmen.

Doch die Provokationen gingen weiter:

Forderung und Ziel der nun vereinten GdED war, im Tarifgebiet der Deutschen Reichsbahn schnellstmöglich die Ergebnisse aus dem Tarifgebiet der Deutschen Bundesbahn durchzusetzen. Dies wurde zwischen GdE und GdED und dem Generaldirektor der DR mit Abschluss des Tarifvertrags Nr. 1 auch so vereinbart. Doch der Generaldirektor hielt sich nicht an die getroffene Vereinbarung. Er verweigerte nicht nur in den Folgemonaten entsprechende Tarifverhandlungen, sondern er forderte am 6. September 1990 sogar den Abbau von 125.000 Reichsbahnern, rund

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

der Hälfte des gesamten Personalbestandes. Die GdED erklärte die Verhandlungen für gescheitert um nach positiver Urabstimmung ihre Forderungen in einem Streik durchsetzen zu können. Nach dem gewerkschaftlichen Zusammenschluss am 25. Oktober 1990 folgte bereits vom 25. bis 28. November 1990 der erste Vollstreik in der Geschichte der vereinten GdED. Das materielle Ergebnis nach drei Streiktagen: Die DR wird keine Entlassungen vornehmen und der LTV und AnTV der DB sollen für die DR schrittweise übernommen werden. Die eins-zu-eins Angleichung war damit auf die Tagesordnung gesetzt.

Der Hamburger SPIEGEL kommentierte: „Die 225.000 Eisenbahner im Osten haben mit dieser Vereinbarung etwas erreicht, von dem ihre Kollegen in den Dienstleistungsbetrieben der ehemaligen DDR nur träumen können."

GDBA (DDR) gegründet

Die GDBA hob am 28. April 1990 unter dem identischen Namen GDBA Ost im Organisationsbereich der ehemaligen DDR eine Schwestergewerkschaft im Berliner Roten Rathaus aus der Taufe. Als Vorsitzender wurde Klaus-Dieter Hommel gewählt.

Die Vereinigung der GDBA Ost und der GDBA West erfolgte auf einem außerordentlichen Gewerkschaftstag am 29. Oktober 1990 in Braunschweig.

HINWEIS: Weitere Ausführungen zur Geschichte der ehemaligen GDBA siehe Anhang 4.

Von l. nach r.: Franz König, Hans-Jürgen Seiffert, Adolf Hartmann, Klaus-Dieter Hommel, Robert Dera

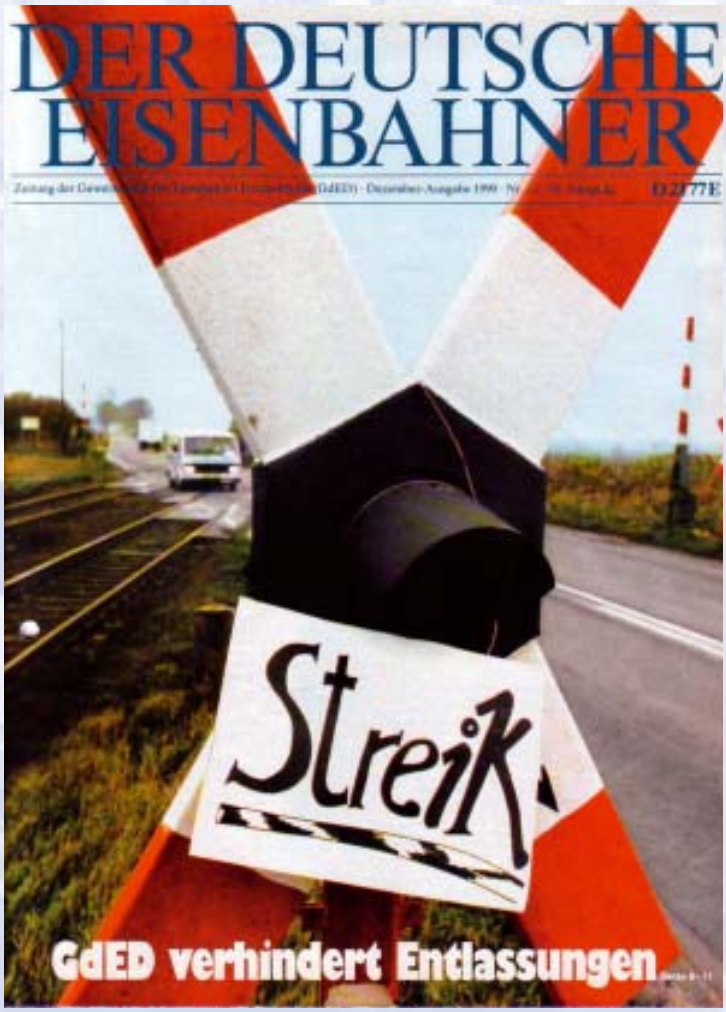
KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

6.3. Reichsbahner und Beamtenstatus

Eine relativ kleine Bahngewerkschaft ging 1989/1990 mit unlauteren Mitteln auf Stimmenfang und hatte sogar Erfolg.

Als der Vereinigung von Ost- und Westdeutschland nichts mehr im Wege stand, sahen sich die Menschen in den neuen Bundesländern mit sehr vielen Neuerungen konfrontiert. Es war für diese Menschen sicher nicht einfach, sich in völlig neuen Sachverhältnissen in kürzester Zeit zurechtzufinden, geschweige, tiefere Hintergründe zu erkennen. Wichtig für sie waren die Deutsche Mark, geöffnete Grenzen und die Freiheit zum Reisen zu bekommen. Ein Teil der Reichsbahnerinnen und Reichsbahner hatten noch einen weiteren Wunsch, sie wollten, wie bei der Deutschen Bundesbahn, Beamtin beziehungsweise Beamter werden können.



Nun warben da Gewerkschafter mit dem Argument, werde bei uns Mitglied, wir sorgen dafür, dass du ins Beamtenverhältnis kommen kannst. Andere große Bahngewerkschaften hatten das nicht versprochen. Es ist zumindest nachvollziehbar, dass jene Reichsbahnerinnen und Reichsbahner, die sich den Beamtenstatus wünschten in die „richtige" Gewerkschaft gingen. Sie wussten nicht, dass bereits vor den Werbegesprächen politisch und unternehmenspolitisch entschieden war, den Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn keinen Beamtenstatus einzuräumen.

6.4. Westberliner Reichsbahner in der Wendezeit

Rückblende auf eine Kuriosität:

Die Deutsche Reichsbahn in Westberlin gehörte zu einer Besonderheit deutscher Nachkriegsgeschichte. In Potsdam hatten die Alliierten 1945 den Besatzungsstatus Deutschlands und die Teilung Berlins in vier Besatzungssektoren geregelt und abweichend davon festgelegt, dass die Schienenwege und die Wasserstraßen Berlins unter eine einheitliche Verwaltung, unter die sowjetische Militäradministration gestellt werden. Nach Gründung der DDR übertrugen die Sowjets diese Aufgabe an die DDR. Damals arbeiteten fast 5.000 Westberliner bei der DR. Mitten in Westberlin wurde auf der kleinen Insel Deutsche Reichsbahn (DR) die Arbeitssituation der DDR in Miniatur abgebildet.

Die Dienststellen wurden durch die fachlichen Leiter, die Betriebsgewerkschaftsleitung (BGL) und die Parteileitung der SEW (Sozialistische Einheitspartei Westberlins) im Dreiklang geführt. Es gab wie in der DDR eine Politabteilung, der westberliner Mitglieder der SEW angehörten.

Gewerkschaftlich waren die westberliner Reichsbahner nicht im DGB, sondern im FDGB organisiert. Das zuständige Arbeitsgericht befand sich in Berlin-Mitte. Die Steuern und Sozialabgaben wurden in die DDR abgeführt. Wer bei der DR arbeitete, war im Sozialversicherungssystem Westberlins nicht existent, mit der Ausnahme, wenn es zum späteren Zeitpunkt um die Rentenleistungen ging. Die westberliner Reichsbahner hatten den mit Hammer, Zirkel und Ährenkranz geschmückten grünen Versicherungsausweis der DDR.

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Die ärztliche Versorgung wurde über eine eigene Poliklinik mit Sitz am Schöneberger Ufer gesichert. Über Jahrzehnte kamen täglich zahlreiche Ärzte verschiedener Fachrichtung aus Ostberlin als Grenzgänger in eben diese Poliklinik. Der Besuch von niedergelassenen Ärzten in Westberlin wurde nur in Ausnahmefällen erlaubt.

Ging jedoch ein(e) Eisenbahner(in) in Rente, meldete er/sie sich beim zuständigen Versicherungsträger in Westberlin, der BfA und bekam eine Rentenberechnung nach dem sogenannten Fremdrentengesetz.

Die Situation der westberliner Reichsbahner war politisch brisant und lag im Ost-West-Spannungsfeld der Siegermächte. Um diese einmaligen Ereignisse zu dokumentieren, hat die Redaktion den nachfolgenden Zeitzeugenbericht von Wolfgang Zell in dieses Buch aufgenommen:

Westberliner Reichsbahnerinnen und Reichsbahner im Ost-West Spannungsfeld

Wolfgang Zell, EVG Bundesgeschäftsführer, ehemaliger GdE- und GdED-Bezirksleiter Berlin

GdE-Bezirk Berlin (West)

Im Dezember 1989 und Januar 1990 konkretisierten die westberliner Reichsbahner ihre materiellen Forderungen – bis zum Aufbau einer neuen demokratischen, westberliner Gewerkschaft. Auf dem Gründungskongress der GdE am 14. und 15. Februar 1990 verankerte die neue Satzung einen eigenständigen Bezirk Berlin (West). Tage später waren die Delegierten aus den westberliner Betrieben gewählt, 100 Gewerkschafter trafen sich zur ersten Bezirkskonferenz, die sich freilich weigerte, einen Bezirksvorsitzenden und einen Bezirksvorstand zu wählen: gefordert wurde eine Urwahl unter allen Mitgliedern. Der Bezirksvorsitzende sollte unter mindestens zwei Kandidaten in einem eigenen Wahlgang, genau wie der stellvertretende Bezirksvorsitzende gewählt werden. Für die 15 weiteren Plätze im Bezirksvorstand bewarben sich 30 Kandidaten.

So waren 2.200 Mitglieder Anfang März 1990 zur Wahl aufgerufen. 1.400 nahmen teil.

Als Bezirksvorsitzender wurde Wolfgang Zell gewählt, als sein Stellvertreter Peter Lind. Für die Funktion der Kassiererin bekam Jutta Leonhardt das Vertrauen. Alle drei wurden mit sofortiger Wirkung von der Arbeit freigestellt und nahmen die gewerkschaftliche Arbeit auf.

Nach dem Gründungskongress war dies der erste neu gewählte Bezirksvorstand der GdE.

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

Neben der Forderung nach einer eigenen Gewerkschaftsstruktur ging es inhaltlich von Anfang an um drei Themen: das Fremdrentengesetz, die Gesundheitsversorgung und die tariflichen Bestimmungen für die westberliner Eisenbahner.

Beim Fremdrentengesetz, das hier nicht erörtert werden kann, forderte die GdE, die besonderen Bedingungen der westberliner Eisenbahner bei der anstehenden Umgestaltung des Fremdrentengesetzes zu berücksichtigen: Besitzstandsregelung und Beitritt zur Rentenversicherung der BVA und BfA.

Gesundheitsversorgung: Im Januar 1990 wurde verkündet, die Poliklinik am Schöneberger Ufer solle geschlossen werden. Die GdE forderte die Möglichkeit, niedergelassene Ärzte im Wohngebiet konsultieren zu dürfen. Kein leichtes Unterfangen - schließlich waren die westberliner Reichsbahner in keiner dortigen Krankenkasse Mitglied.

Tarifliche Bestimmungen: Was in der DDR der „Rahmenkollektivvertrag“ (RKV) war, nannte sich in Westberlin: „Vereinbarung der lohn- und arbeitsrechtlichen Bestimmungen für die Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn mit Wohnsitz in Berlin (West)“. Diese „Vereinbarung“ war in ihren Grundzügen an die Bestimmungen des RKV angelehnt. Also war die komplette Eingliederung in das Tarifwerk der Deutschen Bundesbahn, in den LTV (DB) und AnTV (DB) gefordert.

Die Durchsetzung all dieser Forderungen stieß auf vielerlei Schwierigkeiten. Wer ist der Adressat der Forderungen? Die DR, die Politik in Ost, oder in West? Niemand wusste mit diesen gewerkschaftlichen Forderungen so recht etwas anzufangen. Es ging in diesen Wochen um „große Politik“, um Währungsunion, Sozialunion, Einigungsvertrag, Wiedervereinigung. Es gab wenig Verständnis und wenig Bereitschaft, sich dieser Themen anzunehmen. Ganz wenige Partner hatten die Eisenbahner an ihrer Seite, z. B. den damaligen Leiter des Rba 4, Vizepräsident der Rbd Berlin Funck. Er erkannte als einer der wenigen die Probleme. Ohne Rückhalt seiner Vorgesetzten, ohne große Nachfrage, knüpfte er Kontakte zur Politik im Senat und in Bonn. Und die westberliner GdE organisierte Ende Januar 1990 bei Eiseskälte ihre erste Demonstration. Ungefähr 500 Reichsbahner marschierten zum Schöneberger Rathaus, dem Sitz des damaligen Westberliner Senates.

DER DEUTSCHE EISENBAHNER

Gewerkschaftskonferenz der GdE in Kassel

Ein Deutschland – eine Gewerkschaft der Eisenbahner

Solcher Protest war ungewöhnlich für die damalige Zeit. Peter Lind trug auf dieser Kundgebung die auf die Eingliederung in das Sozialsystem der Bundesrepublik sich beziehenden Forderungen vor:

1. **Abführung von Steuern und Sozialabgaben nach Berlin (West) ohne Minderung der Nettolöhne.**
2. **Zwischenstaatliche Regelungen zur Vereinbarung einer Besitzstandsregelung für die Rentenansprüche.**
3. **Zum 01.07.1990 ist eine Neuregelung der medizinischen Betreuung zu erreichen.**

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Ultimatum des GdE Bezirksvorstandes

Am 19. März 1990 war anlässlich der Unterzeichnung eines Rationalisierungsschutzabkommens mit dem damaligen Generaldirektor der DR, Keddi, eine gemeinsame Verhandlungsgruppe zu den Forderungen vereinbart, am 8. und am 25. Mai wurden Verhandlungen geführt. Zu deren Beschleunigung beschloss der Bezirksvorstand ein Ultimatum, „dass bis zum 29.05.1990 um 12.00 Uhr ein Gespräch mit der Generaldirektion herbeigeführt wird, um innerhalb kürzester Frist konkrete Festlegungen zu erreichen." Der Bezirksvorstand Berlin (West) der GdE erklärte den Betriebsfrieden für nachhaltig gestört. Die Vorbereitungen für mögliche Kampfmaßnahmen wurden eingeleitet.

Dieses Auftreten blieb nicht ohne Wirkung. Am 29.05.1990 wurde beim Generaldirektor Keddi eine Vereinbarung unterzeichnet:

- *Die DR bemüht sich um eine zwischenstaatliche Lösung bei der Besitzstandswahrung der Rentenbezüge, alternativ werde sie die Kosten für mögliche Rentenverluste tragen.*
- *Steuern und Sozialabgaben sollten mit Wirkung vom 01.07. an die Finanzämter in Berlin (West) bzw. an einen Versicherungsträger abgeführt werden.*
- *Die Krankenversicherung sollte zum 01.07. durch einen neuen Versicherungsträger in Berlin (West) abgesichert werden.*
- *Es wird durch diese Maßnahmen keine Nettolohnverluste geben.*
- *Die Beschäftigten des Medizinischen Dienstes mit Wohnsitz in Berlin (West) werden so weit wie möglich durch die DR übernommen.*

„Durchbruch" titelte die GdE-Info. Aber - unerwartet hatte die Sozialversicherung der DDR rechtliche Vorbehalte und unterschrieb nicht. Wiederum war die Gewerkschaft mit vielen Verhandlungen und angedrohten Kampfmaßnahmen gefordert: ständige Telefonate des Bezirksvorstandes mit der Generaldirektion, Ministerium, GdE-Vorstand, Bundesbahn und Vorstand der GdED. Die gute Nachricht: Ministerin Regine Hildebrandt hatte geprüft und eine Erklärung unterschrieben: Das Ministerium hat gegen die Verträge keine Einwände und fordert die Sozialversicherung zur Unterstützung auf.

Trotzdem: noch war nichts unterschrieben: der Bezirksvorstand beschloss, ab Freitag früh massive Warnstreiks, morgens und abends zwei Stunden zur Hauptreisezeit – bis zur Unterzeichnung. Am 29. Juni 1990: Generaldirektion der DR und Sozialversicherung der DDR haben unterschrieben! Von der Verwaltungsstelle der DB kam grünes Licht: „Krankenscheine ausgeben!" Das GdE-Info: „Eine Minute vor zwölf: Die Kuh ist vom Eis!"

Es kam noch zu komplizierten Übergangsregelungen, um das zugesagte Nettoentgelt zu garantieren. Neben der ständigen Kampfbereitschaft war auch Bernd Pospischil von der DR zu verdanken, dass mittels eines eigenen Tarifvertrages, dem TV 5, die Besitzstände gewahrt blieben. Dieser Tarifvertrag spiegelte die wichtigsten Bestimmungen der Tarifverträge bei der DB wieder. Der TV 5, genau wie der AnTV und LTV DR, hatte bis zur Ablösung durch das neue umfassende Tarifwerk bei Gründung der DB AG 1994 seine Gültigkeit.

Auf dem Vereinigungskongress von GdE und GdED im Oktober 1990 konnte festgestellt werden, dass die Gründe, die zur Bildung eines eigenständigen Bezirksvorstandes Berlin (West) geführt hatten, entfallen waren. In einer geeinigten GdED und einem geeinten Deutschland sollte es nur noch einen Bezirksvorstand Berlin geben. Der Geschäftsführende Vorstand der GdED beschloss am 25.10.1990:

„Der Hauptvorstand genehmigt den Antrag des Bezirksvorstandes der GdE Berlin (West) vom 19.10.1990, nach der Auflösung des Bezirkes Berlin (West) (DR) und zur Zusammenführung mit dem bisherigen Bezirk Berlin (DR) eine außerordentliche Bezirkskonferenz einzuberufen und eine Neuwahl der vereinigten Organe, Bezirksvorstand und Bezirksleiter vorzunehmen."

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

Mit einem „Polterabend GdE – GdED“ anlässlich der „Vermählung“ nahmen über 1.000 Kolleginnen und Kollegen im RAW Tempelhof Abschied von einem stolzen Abschnitt in der Geschichte der Berliner Eisenbahner-Gewerkschaft.

Einladung zum Polterabend

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

6.5. Die Deutsche Bahn AG entsteht

Als 1951 das Bundesbahngesetz in Kraft trat, ging der Gesetzgeber von einer gemeinwirtschaftlichen Aufgabenstellung der Bahn aus. 1961 modifizierte der Gesetzgeber seine Vorstellungen von 1951 und verlangte, die Deutsche Bundesbahn müsse wie ein Wirtschaftsunternehmen nach kaufmännischen Gesichtspunkten geführt werden. Die Rahmenbedingungen blieben aber im Wesentlichen unverändert.

Ein über Jahrzehnte dauernder Leidensweg der Eisenbahner nahm seinen Lauf. Die Bahn verlor in einem rasanten Tempo Marktanteile an die Straße und die Binnenschifffahrt. Im Güterverkehr wanderten hochtarifierte Güter ab. Diese Entwicklung wiederholte sich nach 1989 bei der Deutschen Reichsbahn. Das „Behördenunternehmen" reagierte darauf mit ständiger Personalreduzierung und Streckenstilllegungen.

Personalkürzungen

Die Abwärtsentwicklung wird im personellen Bereich besonders deutlich. Im Jahre 1957 waren bei der Deutschen Bundesbahn 513.000 Menschen beschäftigt, 1993 noch 217.725. Die Deutsche Reichsbahn reduzierte ihren Personalbestand von 235.975 Personen im Jahre 1990 auf 137.638 im Jahre 1993.

Das änderte freilich die finanzielle Lage nicht. 1993/94 war der Schuldenberg von Bundesbahn und Reichsbahn auf fast 70 Mrd. DM angewachsen.

Es musste etwas geschehen

So wurde unter dem Bundesverkehrsminister Dr. Warnke (CSU) eine neue Regierungskommission geboren, die der Regierung gangbare Vorschläge unterbreiten sollte, wie aus dem Dilemma herauszukommen wäre. Bundesverkehrsminister Dr. Zimmermann (CSU) übertrug durch Beschluss der Bundesregierung am 12. Juli 1989 diese Vorschläge anfänglich auf die Deutsche Bundesbahn, 1990 auch auf die Deutsche Reichsbahn.

Die Meinung über die Kommission und ihre Ergebnisse war in der GdED sehr geteilt. Nicht wenige waren der Meinung, man müsse die Vorschläge pauschal ablehnen. Eine solche Haltung hätte sich den Funktionären und den Mitgliedern am einfachsten vermitteln lassen. Aber kaum jemand bezweifelte, dass sich die beiden deutschen Bahnen in einer Existenzkrise befanden. Nicht nur die führenden Politiker der Regierungsparteien, auch die der Opposition und der Länder waren entschlossen, auch gegen den Willen der Eisenbahner, durch die Bahnreform einen Schlussstrich unter das „Haushaltsrisiko Bahn" zu ziehen. In dieser Situation sich auf schlichtes Nein-Sagen zu beschränken, wäre mit dem Verlust jeder Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeit verbunden gewesen.

Hauptvorstand und Beirat der GdED entschieden sich deshalb für den schwereren Weg, zu versuchen, die einschneidenden Veränderungen zu beeinflussen, zu entschärfen, nachzubessern. Diesen Überlegungen folgten auch die Delegierten des Kölner Gewerkschaftstages 1992.

GdED wird initiativ

In unzähligen Gesprächen mit Vertretern der Bundesregierung – in erster Linie dem Bundesverkehrsminister und seinen leitenden Beamten -, Vertretern aller Fraktionen im Deutschen Bundestag, Ministerpräsidenten der Länder und Landesverkehrsministern waren die GdED-Forderungen eingebracht worden:

- Es ging um die Frage, wie stark die feste Verankerung der öffentlich-rechtlichen Infrastruktur bei der privatrechtlichen Aktienbahn im Grundgesetz mehrheitsfähig gleich grundgesetzändernd zu machen wäre.
- Es ging darum, wie die Überleitung der Eisenbahner in die Aktienbahn voll abzusichern wäre.
- Eine zentrale Forderung der GdED war auch der finanzielle Neubeginn der Bahn. Dieser sollte über eine Verringerung der Bilanzansätze im Anlagevermögen auf die tatsächlichen Buchwerte und eine Übernahme der aufgelaufenen Verschuldung von Bundesbahn und Reichsbahn durch den Bund erreicht werden und eine Finanzierung aller durch den technologischen und organisatorischen Rückstand bei der Reichsbahn entstandenen Altlasten durch den Bund.

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

Ausbesserungswerk Paderborn der Deutschen Bundesbahn, Mitarbeiter in der Schmiede 1989

GdED erreicht eine wichtige positive Änderung der Verfassung:

Nach Festlegung in § 87 e (3) des Grundgesetztes darf die Infrastruktur der Eisenbahnen, auch wenn die Gesellschaften privatrechtlich organisiert sind, nicht privatisiert werden.

Der Verfassungsartikel lautet:

„Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt aufgrund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund.“

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Fast gleichartige Analysen und ähnliche Schlussfolgerungen zog die GDBA zur Bahnreform (30):

- Ein historischer Tag in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen
- Deutschland hat als erstes Land der Europäischen Union die Vorgaben für eine Liberalisierung und Neuordnung des Schienenverkehrs in Europa umgesetzt
- Die Deutsche Bahn AG konnte schuldenfrei starten
- Der politische Einfluss auf die Aktiengesellschaft wurde konsequent zurückgedrängt
- Die hoheitlichen Aufgaben nehmen die neugegründeten Behörden Eisenbahn-Bundesamt und Bundeseisenbahnvermögen wahr.

Trotz grundsätzlicher Bedenken gegen die Privatisierung der Deutschen Bahnen hatte auch die GDBA ihren Einfluss geltend gemacht auf die Ausgestaltung des ellenlangen Eisenbahnneuordnungsgesetzes, gerade bei der Absicherung der dienstrechtlichen Belange der Beamten und auch bei der Schaffung der neuen Betriebs- und Personalräte.

LITERATURHINWEIS:

TRANSNET Gewerkschaft bei der Bahn 1945 – 2008, Kapitel 8, Rudi Schäfer: Bahnreform 1994 – Fluch oder Segen, Seiten 161-168

6.6. Bahnreform und Gewerkschaftsarbeit

Durch die Bahnreform verlor kein am 31. Dezember 1993 bei der Bundesbahn oder der Reichsbahn beschäftigter Eisenbahner seinen Arbeitsplatz.

Alle wurden ab 1. Januar 1994 bei der Bahn AG beschäftigt, ausgenommen jene, die zum Eisenbahn-Bundesamt wechselten oder beim Bundeseisenbahnvermögen blieben. Die GdED hatte die volle Besitzstandswahrung und den Erhalt der Sozialleistungen durchgesetzt. Außerdem hatte sie mit der Bahn AG vereinbart, dass diese bis Mitte 1995 auf betriebsbedingte Kündigungen verzichtet. Diese Vereinbarung ist später verlängert worden.

Um die Beschäftigung der Beamten bei der Bahn AG zu ermöglichen, wurde das Grundgesetz mit Artikel 143 a ergänzt. Danach wurden die Beamten unter Wahrung ihrer Rechtsstellung der Bahn AG zugewiesen. Ihr Dienstherr blieb das Bundeseisenbahnvermögen.

Die betrieblichen Sozialeinrichtungen und die Selbsthilfeeinrichtungen wurden – zum Teil in anderer Rechtsform – weitergeführt.

Gesetzesänderungen und 16 Tarifverträge sichern das Einkommen der Bahnbeschäftigten, bevor die erste Stufe der Bahnreform am 1. Januar 1994 eingeleitet wurde.

Bevor sich die GdED gegenüber den Fraktionen des Deutschen Bundestages mit der Reform einverstanden erklärte, waren nicht nur die Grundgesetzänderungen und die zahlreichen neuen Gesetze - unter weitgehender Berücksichtigung der gewerkschaftlichen Vorstellungen – formuliert, sondern auch 16 Tarifverträge mit dem Vorstand der Bahn AG vereinbart, in denen alle Arbeitsbedingungen der Eisenbahner festgelegt waren.

Mit diesen Tarifverträgen trat die GdED aus dem Windschatten des öffentlichen Dienstes, in dem sie bisher ihre Tarifpolitik gestalten musste. Sie setzte sich mit ihrer Forderung durch, Angestellte und Arbeiter im Tarifvertrag gleichzustellen, dabei übernahm sie eine Vorreiterfunktion für andere Branchen. Erstmals gelang es, Frauenförderung tarifvertraglich festzuschreiben.

Ebenso hatte die GDBA vor der Gründung der Aktiengesellschaft diese Tarifverträge abgeschlossen, damals noch in einer Tarifgemeinschaft.

Bahnreform und soziale Sicherung

Die Delegierten des 14. ordentlichen Gewerkschaftstages der GdED hatten im November 1992 angesichts des absehbaren Strukturwandels im Bahnbereich den Gewerkschaftsvorstand verpflichtet, die bei DB und DR bestehenden Sozialeinrichtungen und deren Leistungen zu sichern. Zur Jahrhundertwende 2000 konnte festgestellt

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

werden, dass sich die von der GdED im Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) und mit dem Sozialtarifvertrag (STV) erreichte soziale Absicherung weithin als tragfähig erwiesen hatte. Viele bis 1993 nur freiwillig und ohne tarifvertragliche Verpflichtung gewährte Sozialleistungen wurden mit dem von der GdED durchgesetzten Sicherungstarifvertrag (STV) zu einklagbaren Rechtsansprüchen für die Beschäftigten des Bahnkonzerns.

Die bei der DB und DR bis 1993 vorhandenen betrieblichen Sozial- und Selbsthilfeeinrichtungen wurden konkret wie folgt im Eisenbahnneuordnungsgesetz (EneuOG, Anlage zu § 15 Abs. 2) gesichert:

Betriebliche Sozialeinrichtungen der bisherigen Bundeseisenbahnen

- Bundesbahn-Sozialwerk (BSW)
- Bahn-Sozialwerk der DR (BSW-DR)
- Bundesbahn-Hausbrandversorgung (BHbv)
- Bahn-Hausbrandversorgung der DR (BHbv-DR)
- Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften (EWG)

Selbsthilfeeinrichtungen der bisherigen Bundeseisenbahnen

- Eisenbahn-Waisenhort (EWH)
- Bundesbahn-Landwirtschaft (Blw)
- Bahn-Landwirtschaft der DR (Blw-DR)
- Eisenbahner Sportvereine (ESV), Verband Deutscher EisenbahnerSportvereine e.V. (VDES)
- Bundesbahn-Zentralstelle gegen die Alkoholgefahren (BZAL)
- DEVK, Lebensversicherungsverein a.G.
- DEVK, Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
- Eisenbahner-Baugenossenschaften (EBG)
- Sparda-Banken, Verband der Sparda-Banken

Die jeweils bei beiden ehemaligen Bundeseisenbahnen vorhandenen Einrichtungen wurden in der Folge zu einer Einrichtung für den Gesamtbereich von DB AG und BEV zusammengeführt. Durch die betriebenen Rechtsformänderungen des BSW und EWH in Stiftungen wurde das vorhandene Vermögen (insbesondere Immobilien) dem Zugriff der DB AG bzw. des BEV entzogen und seine Verwendung für Stiftungszwecke langfristig festgeschrieben.

LITERATURHINWEIS:

Die Ergebnisse der gewerkschaftlichen Sozialpolitik bei DB und DR nach 1945/1949 sind im TRANSNET-Buch „zeiten ändern sich – der auftrag bleibt", 2. Auflage von 2009, von den Autoren Lind, Ostermann und Stark, detailliert beschrieben. Dieses Buch ist über die örtlichen Organisationsstellen der EVG zu beziehen.

Bahnreform und Beamtenrechte

In die geplanten gesetzlichen Bestimmungen der Bahnreform von 1994 hatten die Vertreter der GdED ihre Forderungen eingebracht. Anders als bei Arbeitern und Angestellten mussten bei der Gestaltung der beamtenrechtlichen Bestimmungen verfassungsrechtliche und gesetzliche Vorgaben eingehalten werden, – vom Alimentations- über das Laufbahn- bis zum Fürsorge- und Leistungsprinzip. An diesen verfassungsrechtlichen Prinzipien sollte nicht gerüttelt werden, um den Betroffenen weiterhin berufliche und soziale Sicherungen gewähren zu können. Diese Prinzipien waren sodann in den Änderungen des Grundgesetzes zu Artikel 143 a aufgenommen:
„Beamte der Bundeseisenbahnen können durch Gesetz unter Wahrung ihrer Rechtsstellung und der Verantwortung des Dienstherrn einer privatrechtlich organisierten Eisenbahn des Bundes zur Dienstleistung zugewiesen werden."

Dass diese neue Bestimmung für Beamte und ihre Familien weitreichende positive Möglichkeiten eröffnete, war anfangs verkannt worden. Mit dem Auftrag zur Ermächtigung von gesetzlichen Bestimmungen war der Weg zur Sicherung des Beamtenrechts erreicht und entwicklungsfähig geworden.

Vorruhestandsregelung

Die auf Drängen der GdED im Eisenbahn-Neuordnungsgesetz (ENeuOG) verankerte Vorruhestandsregelung war eine positive Nebenwirkung der laufbahnmäßigen Entwicklung: alle Planstellen wurden wieder zur freien Vergabe zur Verfügung gestellt. Nahezu 20.000 Beamte machten in den folgenden Jahren bei zwei Vorruhestandsregelungen davon Gebrauch. Die DB AG beteiligte sich für

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

7.100 Vorruhestands-Fälle mit der Zahlung von 30.000 DM je Antrag. 20.000 Bewertungen verhalfen den bei der DB AG tätigen Beamten damit zu Beförderungen, die ohne diese gesetzliche Bestimmung nicht hätten erreicht werden können. Damit konnte auch ein höherer Versorgungsanspruch hergeleitet werden, weil die für Bundes- und Landesbeamte geltende „Dreijahresfrist" für einen Versorgungsanspruch aus dem letzten Amt mit der Vorruhestandsregelung außer Kraft gesetzt wurde. Mit der Bahnreform wurde das statusrechtliche Amt nunmehr an die tarifliche Bewertung des Arbeitsplatzes gekoppelt. Wie Tarifkräfte sollten Beamte betrachtet werden. Es sollte ihnen auch das, was Tarifkräfte als „Bonus" für besonders herausragende Tätigkeit erlangten, zustehen.

Neben allen besoldungs- und beamtenrechtlichen Sicherungen war der GDBA vorrangig, mit der noch konkurrierenden GdED und den beiderseitigen (Besonderen) Personalräten die komplett veränderten Organisationsstrukturen den Menschen anzupassen und nicht diese der neuen Struktur überzustülpen:

Über Nacht waren seit über einhundert Jahren eingefahrene Strukturen verschwunden, wie Dienststelle, Bundesbahn- und Reichsbahndirektion, Hauptverwaltungen und Vorstände, ebenso wie Bahnhofsvorsteher, Direktionspräsidenten u. v. a. mehr.

Großdemonstration für mehr Bahn und gegen Personalabbau in Frankfurt/Main

KAPITEL 6
(1989 - 1994)

Gewerkschaftliche Auswirkungen durch die deutsche Einheit

Solidarische Hebelwirkung

Es bleibt bei der Erfahrung der langen Gewerkschafts-Geschichte, dass in einer Demokratie nur volle Verhandlungsrechte aller abhängig Arbeitenden deren Arbeits- und Lebensbedingungen zufriedenstellend zu regeln vermögen.

Liegen alle oder Teile dieser Rechte bei einem Gesetzgeber, der zwar vom Volk gewählt, aber sodann nach dem Prinzip der Gewaltenteilung in einer Demokratie grundsätzlich nicht bestreikt werden soll, so fehlt gerade den Beamten die letzte gewerkschaftliche Waffe, um die Interessen gut vertreten zu können.

Beamten muss das volle Koalitionsrecht nach Artikel 9 des bewährten Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland zugestanden werden:

> *„Das Recht, zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen Vereinigungen zu bilden, ist für jedermann und für alle Berufe gewährleistet.*
>
> *Abreden, die dieses Recht einschränken oder zu behindern suchen, sind nichtig, hierauf gerichtete Maßnahmen sind rechtswidrig.*
>
> *Maßnahmen ... dürfen sich nicht gegen Arbeitskämpfe richten, die zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen im Sinne des Satzes 1 geführt werden.“*
>
> *(Artikel 9 (3) GG)*

Keine Trennung von Fahrweg und Betrieb

Aus der neu gegründeten DBAG sollten nach dem Willen von Bundesregierung und dem Drängen der EG-Kommission in einem schnellen Zeittakt verschiedene Betriebs- und eine Netz-AG ausgegründet - und mit dieser Absicht eine so weit wie verfassungsrechtlich nur zulässige Trennung und Privatisierung erreicht werden. Zum angeblichen Nutzen des Wettbewerbs und einer europäischen Konkurrenz. Schon lange vor den zerstörerischen globalen Finanz- und Wirtschaftskrisen ab 2007 beteten diese Regierungs- und Interessensvertreter ihre Privatisierungs-Manta gegen die Eisenbahner und Eisenbahnerinnen in der EU.

GdED/TRANSNET wie GDBA hatten 1993/1994 die „Bahnreform“ freilich nur unter den Vorzeichen eines „einheitlichen Transportkonzerns“ schweren Herzens akzeptiert, ein Filetieren der allemal lukrativen Betriebsteile aber strikt abgelehnt.

Dass der Bahnkonzern DBAG bis heute noch nicht zerschlagen wurde ist einerseits auf die von der Finanzkrise ausgelösten Probleme und andererseits auf den anhaltenden Widerstand von TRANSNET, GDBA und heute der EVG zurückzuführen.

Die gewerkschaftliche Gegenposition war und bleibt:

- Die Gewerkschaft kämpft um den Erhalt eines Integrierten Bahnkonzerns,
- lehnt jedwede Trennung von Fahrweg und Betrieb strikt ab
- Nur der integrierte Bahnkonzern ermöglicht ein einheitliches Arbeits- und Sozialrecht für alle Beschäftigten.

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

7.1 Verkehrsgewerkschaft hat Zukunft

7.2 Tarifpolitische Zusammenarbeit

7.3 Nationale und internationale Kooperation

7.4 Mitglieder entscheiden

7.5 2010: Historischer Zusammenschluss von TRANSNET/GdED und Verkehrsgewerkschaft GDBA

7.6 Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist gegründet

7.7 Ein historisch wichtiger Tag für die deutsche Gewerkschaftsbewegung

7.8 Wir machen Politik

7.9 Die EVG braucht Dich

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

7.1. Verkehrsgewerkschaft hat Zukunft

Im Grundsatzreferat zum 17. ordentlichen Gewerkschaftstag der TRANSNET im Jahre 2004 in Berlin nahm Norbert Hansen, Vorsitzender von 1999 bis 2008, zu gesellschafts- und gewerkschaftspolitischen Themen sowie zur weiteren Entwicklung der TRANSNET Stellung. Hier ein Auszug:

Wir brauchen Ideenreichtum und Beweglichkeit

„Unsere Grundwerte sind zwar noch dieselben wie vor 20, 50 oder 80 Jahren, aber sie haben heute eine andere konkrete Bedeutung. Unsere Ideale lassen sich nicht mehr national isoliert erreichen. Zur Bewältigung der vor uns stehenden Aufgaben müssen wir kreativ handeln. Wir brauchen Ideenreichtum und Beweglichkeit. Wir müssen vorausschauend denken und planen. Die vorhersehbaren Veränderungen müssen systematisch beeinflusst werden. Konzeptionelles, ziel- und ergebnisorientiertes Vorgehen ist notwendig. Dazu müssen optimale und flexible Arbeitsmethoden und Organisationsstrukturen geschaffen werden.

Die Kapitalseite hat es sehr gut verstanden, diese Möglichkeiten zu nutzen. So ist es zu einem gewaltigen Konzentrationsprozess gekommen. Multinationale Konzerne haben sich herausgebildet, die es verstehen, auf die globalen Rahmenbedingungen der Wirtschaft Einfluss zu nehmen. Selbst im Eisenbahnverkehr, der immer als typische nationale Unternehmung gesehen wurde, verstärkt sich dieser Globalisierungstrend. Schon lange sind große Konzerne, wie Veolia und Arriva beziehungsweise deren Tochtergesellschaften auf dem deutschen Schienensystem präsent. Connex, die Tochtergesellschaft des französischen Konzerns Veolia ist heute bereits ein globales Eisenbahnunternehmen. Neben den Aktivitäten in Europa wurde z.B. der Stadtverkehr in Boston übernommen. Auch die Deutsche Bahn AG ist inzwischen mit Stinnes ein Global Player.

Vor Vertretern der Weltbank in Washington forderte Hansen Lohnstandards und Bahnstrukturen zu sichern

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

Die Lebenssituation unserer Mitglieder verbessern

Wie ist es nun mit uns, den Gewerkschaften? Haben wir diese Möglichkeiten der materiellen und immateriellen Mobilität auch als TRANSNET nutzen können, um erfolgreicher zu sein und stärker zu werden? Haben wir sie nutzen können, um die Lebenssituation unserer Mitglieder zu verbessern? Bei nationaler Betrachtung trifft es in Teilen zu. Beim internationalen Vergleich ist das ganz sicher nicht festzustellen. Dazu nur zwei Zahlen: 6 % der Weltbevölkerung besitzen 59 % des gesamten Reichtums und jeder zweite Mensch ist unterernährt.

Wettbewerbswirtschaft auf europäischen Schienenwegen

Den bisherigen Weg der Liberalisierung der Verkehrswirtschaft und aktuell der Eisenbahnwirtschaft haben wir in Europa besser beeinflussen können, als dies auf anderen Kontinenten jemals gelungen ist. Mit den so genannten Eisenbahnpaketen ist der Rechtsrahmen für eine Wettbewerbswirtschaft auf europäischen Schienenwegen geschaffen worden. Das erste und zweite Paket ist noch nicht einmal in allen Ländern umgesetzt, da soll schon das dritte auf dem Weg gebracht werden.

Deutschland hat im Gegensatz zu einigen anderen europäischen Staaten – so u. a. Frankreich – die europäische Gesetzgebung voll umgesetzt. Hier wird es einiger Anstrengungen der Kommission bedürfen, dass entsprechend nachgesteuert wird, um nicht durch die Ungleichheit der Bedingungen dann Wettbewerbsnachteile für die korrekt arbeitenden Staaten zuzulassen.

Spätestens 2008 wird nach dem Wollen der Europäischen Kommission das gesamte Schienennetz der EU für den Wettbewerb frei zugänglich sein. Damit sind erhebliche Risiken sind für Eisenbahnerinnen und Eisenbahner verbunden. Auch deswegen lehnt die Sektion Eisenbahn der ETF weitere Liberalisierungsschritte ab, und zwar solange, bis nachgewiesen ist, dass der Wettbewerb im Schienenverkehr Europas tatsächlich höhere Verkehrsanteile und sicherere Arbeitsplätze bringt.

Gemeinsam gegen die Konkurrenz

Für mehr Schienenverkehr in Europa brauchen wir starke Allianzen der großen Bahnen und der Wettbewerber gegen umweltschädigenden Verkehr.
Statt eines brutalen Wettbewerbs untereinander sollten die Eisenbahnverkehrsunternehmen sich gemeinsam der Konkurrenz von Straße, Schifffahrt und Luftfahrt stellen. Innovation und Modernisierung können im Schienenverkehr innerhalb integrierter Systeme am besten und schneller stattfinden. Die Entwicklung von Infrastruktur, Betriebssystemen und Fahrzeugen ist sehr eng miteinander verbunden. Es gibt genügend - eigentlich schon zu viele - Beispiele dafür, welche Probleme entstehen, wenn diese Komponenten voneinander getrennt werden.

Ziel muss sein, die Neu- und Weiterentwicklung von Produkten, Dienstleistungen, Konzepten und Systemen zu fördern, die zu einer nachhaltigen Beschäftigungssicherung führen und neue Arbeitsplätze schaffen. Trotz, oder gerade wegen weltweiter Kommunikations- und Datenvernetzung steigt der Mobilitätsbedarf. Die Transeuropäischen Netze (TEN) sind notwendig und wichtig für durchgehende europäische Schienenverbindungen. Die Prioritäten für Aus- und Neubau dieser Strecken müssen jedoch gründlich überdacht werden. Es darf nicht dazu kommen, dass in Europa der Wirtschaft zwar moderne und schnelle Schienenfließbänder zur Verfügung stehen, für die Bevölkerung jedoch kein Schienennetz mehr vorhanden ist, das ihre Mobilität gewährleistet.

Der harte Wettbewerb zwischen und innerhalb der Verkehrssysteme führt zunehmend zu Dumpinglöhnen und Leistungsüberforderung bei den Beschäftigten. Prekäre inhumane Arbeitsverhältnisse verbreiten sich immer mehr. Das Regelarbeitsverhältnis löst sich zunehmend auf. Die Ausbildung der Nachwuchskräfte wird qualitativ und quantitativ heruntergefahren. Aushilfsarbeitsverhältnisse, Leiharbeit, Scheinselbstständigkeit, Franchisesysteme, Abrufkräfte – ja sogar illegale Beschäftigung sind schon lange keine Ausnahmeerscheinung mehr. Selbst kriminelle Praktiken stellen kein Tabu mehr dar. Beschäftigte, insbesondere im Straßengüterverkehr und Bus-Fernreiseverkehr werden genötigt, gegen Sozialvorschriften und Sicherheitsregeln zu verstoßen, damit die Transporte und Reisen immer billiger angeboten werden können. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland sind inzwischen von solchen Verstößen nicht mehr ausgenommen. Diese Entwicklung müssen wir stoppen und korrigieren.

mobifair gegründet

Die TRANSNET hat auch hier Initiative entwickelt und nach Lösungsmöglichkeiten gesucht. Im Ergebnis wurde 2006 der Verein „mobifair“ gegründet. Ziel des Vereins ist es, im Verkehrssektor durch entsprechende Recherchen Verstöße gegen Arbeits- und Sozialvorschriften aufzude-

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

cken und öffentlich zu machen. In Vorbereitung ist auch ein Zertifikat, das Betrieben, die sich zu den bestehenden arbeitsrechtlichen Vorschriften bekennen und dies auch entsprechend kontrollieren lassen, verliehen werden soll. Dies ist sicher nur ein Baustein im Kampf um die Sicherung der Arbeitnehmerrechte, kann sich aber bei zielgerichtetem Ausbau zu einem wirksamen Instrument in der zunehmend härter werdenden Auseinandersetzung mit der Arbeitgeberseite entwickeln. Das Ziel der Gründung von mobifair ist es, die gewerkschaftliche Forderung Lohn- und Sozialdumping entgegen zu treten, umzusetzen. Deshalb beteiligte sich auch die GDBA an der Gründung von mobifair.

Verkehrsgewerkschaften sind Zukunftsgewerkschaften

Auf nationaler Ebene sind wir in zu viele Einzelorganisationen gespalten, die leicht gegeneinander ausgespielt werden können. Mit Grabenkriegen wird viel zu viel Kraft vergeudet. Wir sollten uns einmal fragen: Wenn es in der jetzigen Situation in der Mobilitätsbranche noch keine Gewerkschaften gäbe – wir uns also neu erfinden müssten; wie würden wir das wohl machen? Persönlich bin ich davon überzeugt: Verkehrsgewerkschaften sind Zukunftsgewerkschaften. Ich werde an diesem Ziel festhalten!

Der im Antrag 143 formulierte Auftrag des Gewerkschaftstages von 2004, den Prozess der intensiven Zusammenarbeit mit der GDBA, mit dem Ziel eines perspektivischen Zusammenschlusses, fortzusetzen, wurde zwischenzeitlich konsequent umgesetzt. Die gebildete Tarifgemeinschaft hat sich als wirkungsvolles und stabiles Instrument in den Auseinandersetzungen mit der Arbeitgeberseite entwickelt. TRANSNET und GDBA haben gemeinsam die Aufsichtsratswahlen im Konzern DB AG gewonnen und erfolgreich die Betriebs- und JAV-Wahlen durchgeführt. Jüngstes Beispiel der positiven Zusammenarbeit waren die gemeinsam durchgeführten Warnstreiks zum Erhalt der Arbeitsplätze im Zusammenhang mit der gegenwärtigen politischen Diskussion über die Zukunft der DB AG.

Die Entscheidungsgremien von TRANSNET und GDBA haben nun weitere Schritte zur Ausgestaltung der Kooperation beschlossen. Zur Sicherung einer verstärkten Kooperation in den Bereichen internationale Arbeit, Verkehr, Bildung, Unternehmenspolitik, Mitbestimmung und Öffentlichkeitsarbeit wird ein gemeinsames Kooperationsbüro eingerichtet. Parallel dazu erarbeitet eine gemeinsame Arbeitsgruppe Modelle für eine zukünftige Struktur des Zusammenschlusses unter Berücksichtigung der Zugehörigkeit der beiden Gewerkschaften zu den jeweiligen Dachverbänden DGB und dbb Beamtenbund.

Arbeitnehmerinteressen bündeln

Der Prozess der Annäherung zwischen TRANSNET und GDBA wird von einigen nicht als Chance sondern als Bedrohung begriffen. Es wird nicht erkannt, dass es nicht mehr darum gehen kann, eigenes Territorium zu sichern, sondern darum gehen muss, Arbeitnehmerinteressen zu bündeln und durch flexible und innovative Vorgehensweisen die Menschen wieder für die Gewerkschaften zu interessieren.

Die jüngsten Erfahrungen bestätigen, dass die Arbeitnehmer konkrete, zielgerichtete Ansprache brauchen und nicht in einem Konglomerat unterschiedlicher Interessen untergehen wollen. Hier wird es darauf ankommen, durch eine geschickt Balance zwischen Brancheninteressen und Allgemeininteressen zu vermitteln, um nicht eine weitere Aufsplitterung in Klein- und Kleinstarbeitnehmervertretungen zu erreichen.

Die Erfahrungen der TRANSNET belegen eindeutig, dass den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern der „Kleinkrieg" zwischen den Arbeitnehmervertretungen nicht verständlich ist und sie stattdessen einvernehmliche Handlungen im Sinne ihrer Interessen erwarten.

Wenn es den Arbeitnehmervertretungen in Deutschland und damit sind sowohl der DGB aber auch der Beamtenbund, und sonstige Gewerkschaften gemeint, nicht gelingt, die Basis für eine – wie auch immer geartete - Zusammenarbeit zu finden, wird sich innerhalb weniger Jahre die Arbeitslandschaft derart verändern, dass Arbeitnehmervertretungen kaum mehr ein bedeutende Rolle spielen werden.

Wenn der vorliegende Antrag von Euch Delegierten angenommen wird, haben wir den Auftrag dieses Gewerkschaftstages, noch in der kommenden Amtszeit die Fusion mit der GDBA zu verwirklichen. Wir sind auf einem sehr guten Weg dorthin. Auch die GDL wird früher oder später erkennen, dass Lokführer nicht schon wegen ihres Berufes vor Angriffen und Verschlechterungen ihrer Arbeitssituation geschützt sind.

Es geht uns nicht darum, als TRANSNET alle anderen einzusammeln. Es ist unerheblich, ob wir uns zur Verkehrsgewerkschaft weiterentwickeln, oder mit und durch uns etwas Neues entsteht. Wichtig ist, dass es passiert. Die Wirtschaft, das Kapital, wird nicht auf uns warten. Sie werden nicht zögern unsere Uneinigkeit weiterhin und verschärfter für ihre Profitinteressen zu nutzen."

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

7.2. Tarifpolitische Zusammenarbeit

Vorher oftmals Konkurrenten, beschlossen TRANSNET und GDBA im Jahre 2002 auf tarifpolitischem Gebiet zusammenzuarbeiten. Hierzu wurde eine Verhandlungsgemeinschaft (VG) am 19. September 2002 gegründet. Das war der erste Schritt für eine schlagkräftige tarifpolitische Zusammenarbeit. Dem Arbeitgeber war es fortan nicht mehr möglich, beide Gewerkschaften gegeneinander auszuspielen.

Nach über drei Jahren erfolgreicher Arbeit auf dem Gebiet der Tarifpolitik war es nur logisch, diese Zusammenarbeit weiter zu festigen. Am 21. Juni 2005 wurde aus der Verhandlungsgemeinschaft (VG) eine Tarifgemeinschaft (TG) gebildet.

Die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) nahm am 1. August 2005 ihre Arbeit auf und im September 2005 konnte das gemeinsame Büro in Frankfurt am Main bezogen werden. Von dieser Schaltzentrale aus wurde nun die gemeinsame Tarifpolitik der beiden Gewerkschaften gesteuert.

Das Konstrukt war nahezu einmalig in Deutschland: Die Gewerkschaft TRANSNET gehörte dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) an, die Verkehrsgewerkschaft GDBA war im „dbb beamtenbund und tarifunion“ beheimatet.

Am 21. Juni 2005 wurde aus der Verhandlungsgemeinschaft (VG) die Tarifgemeinschaft (TG) v. r. n. l. Klaus-Dieter Hommel, Alexander Kirchner, Heinz Fuhrmann, Norbert Hansen

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

Tarifpolitische Erfolge

Endlich volle Angleichung der Entgelte Ost an West

Die Angleichung der Gehälter Ost-West stand nach der Wiedervereinigung für alle Gewerkschaften an erster Stelle der Tarifarbeit.

Niemand, auch nicht die Tarifpolitiker der TG, sind 1990 davon ausgegangen, dass die Angleichung der Entgelte Ost-West über 15 Jahre dauern könnte. Im Gegenteil, die volle Angleichung stand von Anfang an auf der Tagesordnung. Jedoch politische Einflussnahme verzögerte den Angleichungsprozess fast aller Tarifverträge in den neuen Bundesländern. Folglich erging es allen anderen Gewerkschaften gleichermaßen.

Angefangen mit 60 Prozent des West-Entgelts für die Reichsbahnerinnen und Reichsbahner verlief die Angleichung nur schrittweise und sehr langsam.

Das führte punktuell zu Ungerechtigkeiten. In der nun vereinigten Stadt Berlin nahm diese unterschiedliche Bezahlung kuriose Züge an: Beschäftigte im Aufsichtsdienst am Bahnhof Friedrichstraße bekamen 60 Prozent der Westentlohnung, während der wenige Meter weiter Beschäftigte im Aufsichtsdienst am Lehrter Bahnhof Anspruch auf 100 Prozent Entgelt hatte.

Der Lokführer, der aus Berlin-Grunewald zum Berliner Ostbahnhof fuhr, bekam 100 Prozent Entlohnung während der Lokführer, der vom Ostbahnhof nach Grunewald fuhr, sich mit 60 Prozent zufrieden geben musste.

Am 15. März 2003 konnte schließlich die volle Angleichung der Monatstabellenentgelte Ost in drei Stufen bis zum 1. September 2006 tarifvertraglich vereinbart werden.

In der ersten Stufe erfolgte eine Angleichung von 90 auf 93 Prozent bis 1. September 2003.

Tarifrunde 2003: Alexander Kirchner und Wolfgang Zell (links) rufen zum Warnstreik auf

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

In einer zweiten Stufe entfiel zum 1. September 2005 die Monatsentgelttabelle Ost vollständig. Die Beschäftigten, die sich in den Entgeltstufen 1 und 2 befanden, wurden entsprechend in die Entgelttabelle West überführt. Abweichend erhielten die Arbeitnehmer, die die Zeitvorgabe für die Entgeltstufe 3 erfüllt hatten, für ein Jahr befristet das Monatstabellenentgelt der Stufe 2 der jeweiligen Entgeltgruppe. In einem dritten Schritt entfiel dann auch diese Einschränkung.

Ab 1. September 2006 war die vollständige Angleichung der Ostentgelte an die Westentgelte erreicht. Damit war die „unendliche Geschichte" der Angleichung Ost endlich abgeschlossen.

Wie in der gesamten Wirtschaft zog sich dieser Prozess jedoch sehr viel länger hin, als ursprünglich angenommen. Dennoch gehörte die DB AG zu den ersten Unternehmen, in denen die Angleichung vollzogen wurde. So erhielten die Beschäftigten im öffentlichen Dienst zu dieser Zeit in den neuen Bundesländern nur 92,5 Prozent des Westniveaus gezahlt. Es gab lediglich eine Absichtserklärung der Arbeitgeber des Öffentlichen Dienstes, auch für die Beschäftigten in den östlichen Teilen Deutschlands im Jahre 2009 einhundert Prozent zu zahlen.

Beschäftigungssicherung

Zu Beginn des Jahres 2005 stand das Erreichen einer tariflich verankerten Beschäftigungssicherung im Vordergrund. Ziel war es, negative Auswirkungen für die Beschäftigungsverhältnisse als Folge des zunehmenden Wettbewerbsdrucks zu verhindern.

Nach längeren Verhandlungen mit dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e. V. (Agv MoVe) war es am 14. Dezember 2004 gelungen, ein Gesamtpaket zu vereinbaren. Im Mittelpunkt stand ein

Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrag (BeSiTV)

Dieser beinhaltet den Ausschluss von betriebsbedingten Kündigungen für Arbeitnehmer, die unter den Konzern-ETV fallen bis zum 31. Dezember 2010 und als Gegenleistung eine Senkung der Arbeitskosten um insgesamt 5,5 Prozent in Form von Arbeitszeit und Geld.

TRANSNET-/GDBA-Mitglieder demonstrieren gemeinsam für deutliche Einkommensverbesserungen

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

Weitere Bestandteile des Gesamtpaketes waren unter anderem eine Beteiligung der Mitarbeiter am Unternehmenserfolg sowie ein neuer **Arbeitszeit-Tarifvertrag (AZTV-S),** der zum 1. April 2005 in Kraft trat.

Weiter verpflichtete sich die DB AG auf Ausgründungen von Unternehmen ohne Tarifbindung zu verzichten und insoweit keine Tarifflucht zu begehen.

Erweiterter Schutz bei gesundheitlichen Einschränkungen

Im Rahmen der Verhandlungen zur Fortführung des BeSiTV wurden mehrere zusätzliche Regelungen vereinbart.

So bietet der „Tarifvertrag zur Erweiterung des Schutzbereichs des BeSiTV“ neue Perspektiven für gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeiter durch einen wesentlichen Ausbau des gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens zu betrieblichen Wiedereingliederung und damit verbunden einen Kündigungsschutz vor krankheitsbedingter Kündigung.

Struktursicherungs-Tarifvertrag

TRANSNET und GDBA waren immer gegen eine Zerschlagung der Bahn. Unter dem Motto „Schütze deine Bahn“ haben sie gemeinsam mit allen Mitgliedern gekämpft. Dadurch ist es gelungen, große Teile der Öffentlichkeit und der Politik von der Notwendigkeit des Erhalts eines integrierten Bahnkonzerns zu überzeugen und damit eine Trennung von Netz und Verkehr bis heute zu verhindern.

Zugleich aber hat die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) im Hinblick auf eine mögliche Privatisierung und zur Wahrung der Mitarbeiterinteressen für den Erhalt der Beschäftigungssicherung verhandelt. Diese Weitsicht hat sich gelohnt.

Mitte Mai 2008 konnte ein in Deutschland bisher einmaliger **Struktursicherung-Tarifvertrag (StruSiTV)** abgeschlossen werden. Ohne diesen wären, bei der von der Koalition beschlossenen Teilprivatisierung, weder die Beschäftigungssicherung mit ihren Grundlagen des konzernweiten Arbeitsmarktes und des integrierten Konzerns, noch eine Vielzahl von Sozialleistungen langfristig haltbar. Dieser Tarifvertrag bietet den einzigen, wirksamen Schutz für die Beschäftigten vor betriebsbedingten Entlassungen wegen Teilprivatisierung bis 2023.

Vorrangiges Ziel der Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) war es, die Beschäftigten weiterhin vor Beschäftigungsverlust zu schützen und zwar trotz einer von der Politik und dem Eigentümer gewollten Teilprivatisierung der Bahn. Dazu war es notwendig, eine tarifvertragliche Absicherung des bestehenden konzernweiten Arbeitsmarktes, der Beschäftigungssicherung – sowie als Grundvoraussetzung dafür – des integrierten Bahnkonzern, zu erreichen.

Tarifvertraglich vereinbart wurde, dass die DB AG während der Laufzeit dieses Tarifvertrages auch die Mehrheit der Anteile und Stimmrechte an der neuen DB Mobility Logistic AG (ML AG) halten wird. Ferner sichert die DB AG zu, dass sie über die ML AG die Mehrheit der Anteile und Stimmrechte auch an den Tochtergesellschaften Fernverkehr AG, Regio AG, Stadtverkehrs GmbH, Railion AG, Schenker AG sowie der DB Dienstleistungs- GmbH behält. Dies bezieht sich grundsätzlich auch auf die derzeit zum integrierten Konzern gehörenden Tochtergesellschaften und der weiteren Untergesellschaften.

Damit ist gewährleistet, dass sowohl der integrierte Konzern als auch der konzernweite Arbeitsmarkt weiterhin erhalten bleiben. Nur so war sichergestellt, dass es bis zum 31. Dezember 2023 bei Umstrukturierung **wegen Teilprivatisierung keine betriebsbedingten Entlassungen** geben wird.

Zukunft der Beschäftigung

Der Beschäftigungssicherungstarifvertrag (BeSiTV) galt bis zum 31. Dezember 2010. Die TG war nicht bereit, einfach einer von der DB AG angebotenen Verlängerung des BeSiTV in der damaligen Form zuzustimmen. Wir waren und sind vielmehr der Auffassung, dass die Beschäftigten bis 2010 ihren Anteil an der Beschäftigungssicherung erbracht haben und neue Regelungen beziehungsweise eine Verlängerung ohne Vorleistungen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erreicht werden muss. Deshalb wurden auch im Hinblick auf die demografische Entwicklung Verhandlungen zu einem Zukunft-Tarifvertrag aufgenommen.

Ziel der EVG ist es, bewährte Elemente der Beschäftigungssicherung fortzusetzen, aber auch völlig neue Regelungen zu vereinbaren, um die Herausforderungen des demographischen Wandels als Chance für Verbesserungen der Arbeitswelt zu nutzen. Haupthandlungsfelder dabei sind: Gestaltung der künftigen Beschäftigungssicherung, Möglichkeiten, um die Arbeitsbedingungen stärker

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

den persönlichen Belangen des Einzelnen anzupassen sowie Lösungen für möglichst flexible Übergänge in die Altersrente. Aber auch Fragen zur Ausbildung und Übernahme, zur Qualifizierung und beruflichen Entwicklung, zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie zur Arbeitsgestaltung und Gesundheitsvorsorge im Berufsleben spielen eine wichtige Rolle. Die Sicherung von Beschäftigten mit Leistungseinschränkungen, der künftige Einsatz von Zeitarbeit, sowie Regelungen zu einem Jobticket stehen ferner im Mittelpunkt.
Damit beschreitet die EVG Neuland. Waren wir zunächst davon ausgegangen, den Tarifvertrag bis Ende 2011 unter Dach und Fach zu bringen, wurde sehr rasch klar, dass ein Schnellschuss keine Lösung bringt. Auf Grund der Komplexität der Thematik wurde externe Fachkompetenz einbezogen und das Zeitfenster erweitert. Die Verhandlungen dauern an. Um die Beschäftigten weiter zu schützen, wurde vereinbart, dass die Regelungen des BeSiTV auch über die Nachwirkung (bis 31. Dezember 2011) bis zum Abschluss eines Zukunft-TV weiter gelten.

Langzeitkonten-Tarifvertrag

Die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) und der Agv MoVe haben einen Tarifvertrag zur Führung eines Langzeitkontos für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB Konzerns abgeschlossen. Mit dem Abschluss des **Langzeitkonten-Tarifvertrag (Lzk-TV)** war der TG nach langen und zähen Verhandlungen ein wichtiger Durchbruch gelungen. Damit besteht seit dem 1. Dezember 2005 für die Beschäftigten der meisten DB-Unternehmen die Möglichkeit des Ansparens von Geld, auch aus Arbeitszeitkonten.

Beschäftigte können sich, je nach unternehmensbezogener Regelung, zu einem bestimmten Termin für eine Übertragung von Überstunden als Geldwert in ihr Langzeitkonto entscheiden. Überstunden können bis zu 50 Prozent als Geldwert in das Langzeitkonto übertragen werden. Das Langzeitkonto kann beispielsweise für früheres Ausscheiden aus dem aktiven Berufsleben, zur persönlichen Weiterbildung wie auch zur Pflege von Familienangehörigen oder für eine Teilfinanzierung von Teilzeitbeschäftigung in Anspruch genommen werden.

Mitgliederbonus

Bereits mit dem Abschluss des Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrages (BeSiTV) wurde vereinbart, dass Mitglieder der tarifschließenden Gewerkschaften, für die der Langzeitkonten-Tarifvertrag (Lzk-TV) gilt, Unterstützung

GDBA- und TRANSNET-Mitglieder demonstrieren gemeinsam zur Tarifrunde 2007: „Wir sind mehr wert!“

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

bei bestimmten sozialen Angelegenheiten erhalten. Dazu wurde ein SozialSicherungs-Tarifvertrag abgeschlossen und der „Fonds zur sozialen Sicherung für Arbeitnehmer der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V." (Fonds soziale Sicherung) eingerichtet.

Fonds soziale Sicherung

Am 15. Februar 2006 wurde eine erste Bonusregelung für Gewerkschaftsmitglieder vereinbart. Auf Grundlage des SozialSicherungs-Tarifvertrages wurde mit dem Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen (VDEF) und DB Training jeweils ein Rahmenvertrag zur Förderung der freiwilligen beruflichen Weiterbildung vereinbart.

Eine Förderung durch den „Fonds zur sozialen Sicherung für Arbeitnehmer der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V." (Fonds soziale Sicherung) können ausschließlich Mitglieder der tarifschließenden Gewerkschaften TRANSNET und GDBA, heute EVG, beantragen. Außerdem müssen sie in einem Unternehmen beschäftigt sein, das unter den Geltungsbereich des „Tarifvertrages zur Führung von Langzeitkonten für die Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB Konzerns (Lzk-TV)" fällt. Die Leistungen des Fonds soziale Sicherung werden ständig erweitert. Sie reichen heute von Unterstützung bei beruflicher Fortbildung oder der Gesundheitsvorsorge über eine bessere Absicherung im Berufsleben bis zur Hilfe in Not.

Branchen-Tarifvertrag

Ein Haupthandlungsfeld der Tarifarbeit der Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA in den Jahren 2008 und folgende waren die Aktivitäten zum Abschluss eines **Branchen-Tarifvertrages für den Schienenpersonennahverkehr (Branchen TV SPNV)**. Es war kein einfacher Weg, doch die EVG hat den Branchentarifvertrag über ein Schlichtungsverfahren durchgesetzt.

Die Eisenbahnunternehmen Abellio, Arriva, BeNEX, Hessische Landesbahn, Keolis, Veolia Verkehr und die DB Regio AG verpflichten sich, den Wettbewerb nicht mehr auf dem Rücken der Beschäftigten auszutragen. Das ist ein Meilenstein in der Branche des Schienenpersonennahverkehrs. Der Abschluss hat zur Folge, dass das Niveau des Branchen-Tarifvertrags für Neuverkehre nicht unterschritten werden darf. Außerdem werden Zeiten der Betriebszugehörigkeit beim Wechsel des Leistungserbringers anerkannt. Tarifverträge mit höherem Niveau gelten weiter und die Tarifverträge der DB Regio werden bei den bisherigen „Billigtöchtern" angewandt sowie die Haustarifverträge für Altverkehre, soweit sie noch unter dem vereinbarten Niveau liegen, werden schrittweise angepasst. Auch können weitere Unternehmen dem Branchen-Tarifvertrag beitreten. Der Tarifvertrag gilt 24 Monate, bis Januar 2013.

Neues Entgeltsystem

Ein weiterer Schwerpunkt der Tarifarbeit waren die Verhandlungen zum neuen Entgeltsystem für die Beschäftigten des DB Konzerns. Diese konnten nach fast zwei Jahren und letztlich einem mehrtägigen Verhandlungsmarathon am 12. März 2008 abgeschlossen werden.

Geschaffen wurde ein neues Entgeltsystem für die Beschäftigten, die unter den Konzern-ETV fallen. Qualifikation, Leistung, Verantwortung, Belastung und Erfahrung werden bei der Lohnfindung stärker berücksichtigt und es sind bessere berufliche Entwicklungsperspektiven vereinbart. Außerdem wurden Regelungen zur Arbeitszeitgestaltung für eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf festgeschrieben.

Nachwuchskräfte-Tarifvertrag

Nach einem Verhandlungsmarathon von fast einem Jahr konnte ein **Tarifvertrag für Nachwuchskräfte verschiedener Unternehmen im DB Konzern (Nachwuchskräfte TV)** abgeschlossen werden. Dieser trat zum 1. September 2009 in Kraft. Damit gibt es erstmals ein „Basistarifwerk", das einheitliche Tarifbestimmungen für Azubis und Dual Studierende verschiedener Unternehmen im DB Konzern regelt.

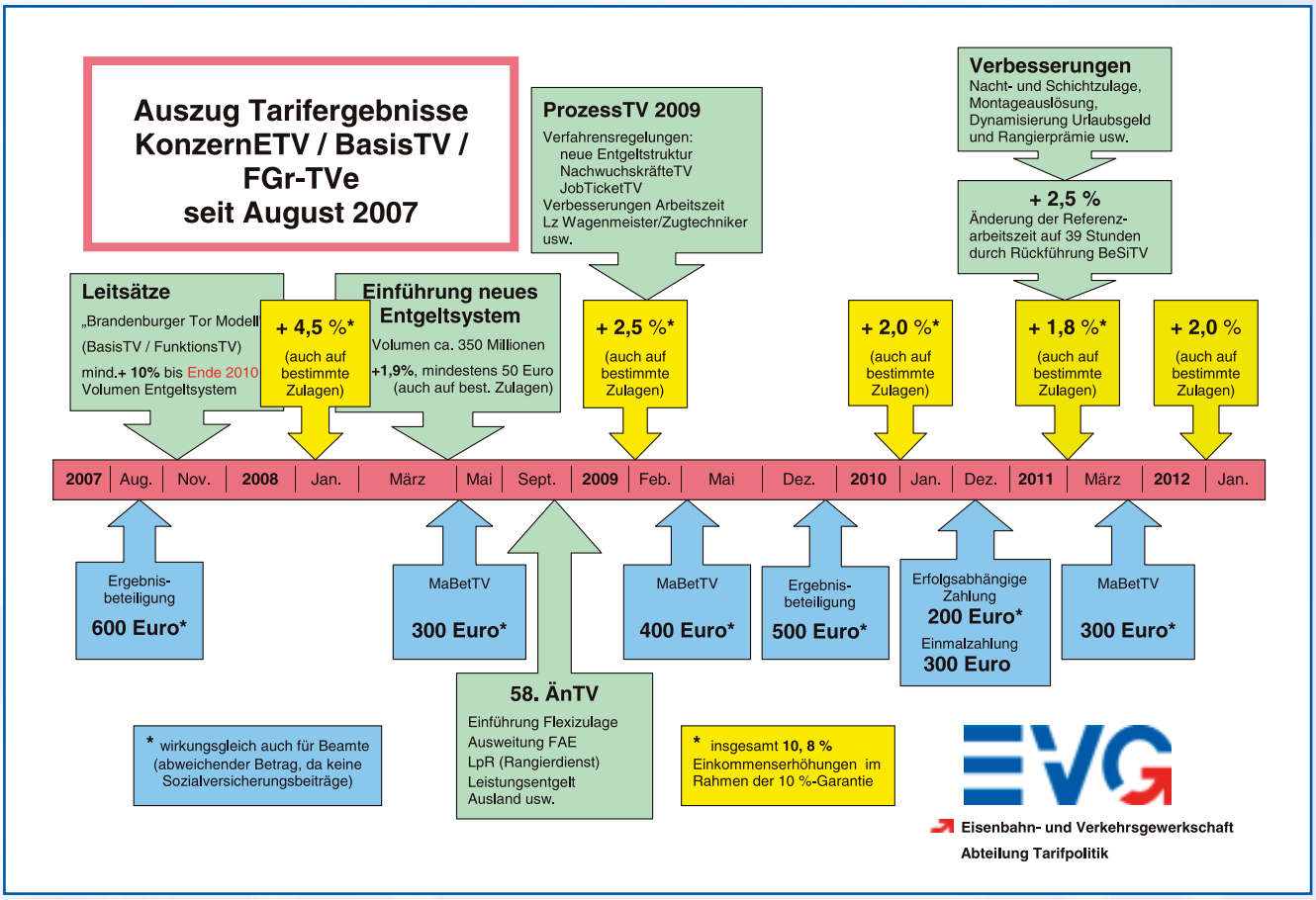
Im Abschnitt I sind „Gemeinsame Bestimmungen für Auszubildende und Dual Studierende" festgelegt. Separate Bestimmungen sind im Abschnitt II „Bestimmungen für Auszubildende" und Abschnitt III „Bestimmungen für Dual Studierende" festgeschrieben.

Erhöhung der Entgelte

Die TG hat über Tarifverhandlungen erhebliche Verbesserungen der Arbeitsbedingungen sowie Erhöhungen der Entgelte durchsetzen können. Das gilt für die Beschäftigten des DB Konzerns, ebenso wie für alle anderen zum Organisationsbereich gehörenden Beschäftigten.

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft



Die in schwierigen Zeiten erreichten Tarifergebnisse im DB Konzern können sich sehen lassen

Jährlich wurden und werden knapp 100 Tarifverträge zu Löhnen, Vergütungen, Gehälter und Ausbildungsvergütungen neu verhandelt. Insgesamt ist die Tarifabteilung für ca. 160 Verbände, Unternehmen, Konzerne und Konzernunternehmensbereiche zuständiger Tarifpartner. Dazu gehören auch - neben dem DB Konzern - zahlreiche weitere Bahnunternehmen und Busbetriebe.

Gründung der EVG

Nach der Verschmelzung der Gewerkschaften TRANSNET und GDBA zur EVG ging die am 1. August 2005 gegründete Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) am 1. Dezember 2010 in der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) auf.

Sie wurde nun die Abteilung Tarifpolitik der EVG. Diese wird sich auch weiter in bewährter Weise für die Interessen der EVG-Mitglieder einsetzen und Verbesserungen der Lebens- und Arbeitsbedingungen in den jeweiligen Tarifverträgen durchsetzen.

7.3. Nationale und internationale Kooperation

Vorrang für eine einheitliche Verkehrsgewerkschaft

Im Zuge der wirtschaftlichen Konzentrationsprozesse vor und nach der deutschen Vereinigung waren auch etliche Zusammenschlüsse von DGB-Einzelgewerkschaften erfolgt. Weder bei der GdED, später TRANSNET, noch bei der GDBA gab es in dieser Zeit Überlegungen für einen Zusammenschluss mit anderen Branchengewerkschaften. Sie gaben jeweils einer Kooperation innerhalb ihrer Dachverbände den Vorzug. 1993 befand die damalige GdED, dass sie zwar mit ÖTV, DPG, GdP und GEW kooperieren würde, aber keine Fusion anstrebe. Der Beirat der GdED sprach sich für die Eigenständigkeit aus.

Die erfolgte Gründung von Verdi im Jahr 2001 wurde deshalb ohne die TRANSNET, (auch ohne GEW und GdP) vollzogen.

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

TRANSNET und GDBA näherten sich indessen immer stärker in den entscheidenden gewerkschaftlichen Themen an. Erste Überlegungen für eine eigenständige Verkehrsgewerkschaft aus TRANSNET und GDBA kamen auf. Die Argumentation des damaligen TRANSNET Vorsitzenden Norbert Hansen: „Wir brauchen eine – aber eben auch nur eine – Gewerkschaft, eine Verkehrsgewerkschaft. International gedacht, wir brauchen einen ersten Schritt für eine gemeinsame Verkehrsgewerkschaft in Europa."

Schon im Jahr 2002 sondierte die TRANSNET die Möglichkeit eines Zusammenschlusses mit der GDBA und der GDL als eigenständige Verkehrsgewerkschaft. Die GDBA behielt sich Optionen und führte damals auch Gespräche über einen, dann später gescheiterten Zusammenschluss mit der GDL.

Als erster offizieller Schritt wurde am 19. September 2002 eine Verhandlungsgemeinschaft (VG) zwischen TRANSNET und GDBA ins Leben gerufen mit dem Ziel, auf tarifpolitischem Gebiet zusammen zu arbeiten. Diese Zusammenarbeit war sehr erfolgreich, gedieh und blühte. Logische Folge war die Installation einer Tarifgemeinschaft (TG). Diese nahm am 1. August 2005 in einem gemeinsamen Büro in Frankfurt am Main ihre Arbeit auf.

Begonnen wurde ebenso mit der Bündelung der beiderseitigen Bildungs-, Entwicklungs- sowie Europa-Politik. TRANSNET wie GDBA errichteten eine Europäische Akademie für umweltorientierten Verkehr (EVA) und die GDBA war 2004 sowohl der Europäischen Transportarbeiter-Föderation in Brüssel wie auch der weltweiten Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) in London beigetreten.

Im Jahr 2007 bekräftigte ein außerordentlicher Gewerkschaftstag der TRANSNET, die begonnene Kooperation auszubauen und auf weitere Handlungsfelder der Interessenvertretung auszudehnen, beispielsweise auf eine gemeinsame Verkehrspolitik, Mitbestimmungspolitik und Betriebsrätepolitik.

Die nationale Bildungspolitik wurde alsbald in gemeinsamen Bildungsträgern zusammen geführt.

Bei den Wahlen zum Aufsichtsrat der DBAG 2005 und bei der Betriebsrätewahl 2006 waren beide Gewerkschaften erstmalig mit einer gemeinsamen Liste erfolgreich angetreten.

Die beamtenpolitische Kooperation dieser Jahre war, wegen der Hürden der Vergangenheit und aufgrund der neugeschaffenen Situation in der Aktiengesellschaft noch schwächer ausgeprägt. Gut war sie bereits auf sozial- und gesundheitspolitischem Gebiet: Zu den Wahlen bei den neu strukturierten Sozialeinrichtungen bei der DBAG hatten TRANSNET und GDBA eine Friedenswahl vereinbart und ausgerichtet.

Erklärung zum Zusammenschluss

Am 12. Oktober 2009 erklärten beide Gewerkschaftsvorstände öffentlich, sich alsbald zusammenschließen zu wollen und vereinbarten:

1. Die seit einigen Jahren praktizierte und immer weiter ausgebaute Kooperation zwischen den beiden Gewerkschaften hat sich bewährt und soll weiter entwickelt werden und zu einer gemeinsamen neuen Struktur führen.
2. Nach einer umfassenden Analyse wird eine Änderung der gewerkschaftlichen Vertretung im Verkehrsbereich in Deutschland als dringend notwendig erachtet.
3. Nach Auffassung von TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA kann Lohn- und Sozialdumping im Verkehrsbereich zukünftig nur die Bündelung der gewerkschaftlichen Kräfte erfolgreich und nachhaltig verhindert werden.
4. TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA wollen deshalb den Weg zur Gründung einer „Verkehrsgewerkschaft" beschreiten. Sie erwarten dazu die Unterstützung der Dachverbände DGB und DBB und von deren Mitgliedsgewerkschaften.
5. Mit der Gründung einer Verkehrsgewerkschaft wird eine Stärkung der Interessenvertretung für alle Status- und Berufsgruppen im Verkehrsbereich in Deutschland angestrebt.

Das historisch Besondere und Einmalige an dieser Kooperation, die schließlich in die Vereinigung mündete: Beide Gewerkschaften gehörten jeweils unterschiedlichen Dachverbänden an.

Bei dieser Kooperation konnte deshalb nicht ausbleiben, dass in den jeweiligen Bünden DGB und DBB dieser

Sieg der Vernunft

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

kontinuierliche Prozess ins Auge stach und hier und da auch für Irritationen sorgte. Den Kooperationsprozessen der beiden Gewerkschaften TRANSNET und GDBA in diesen Jahren zu gestalten war wahrlich nicht einfach und die eine oder andere Schwierigkeit musste aus dem Weg geräumt werden. Beim DGB gab es nach den notwendigen klärenden Gesprächen Unterstützung, beim DBB allerdings Widerstand. Dies erklärt sich auch aus dem Umstand, dass im Zuge der Erarbeitung der Positionen zu diesem Zusammenschluss entschieden wurde, dass die neue Verkehrsgewerkschaft dem DGB angehören solle.

Das hat diese Prozesse zwar behindert, jedoch nicht aufgehalten. Dies ist den Mitgliedern, Vorständen und Vorsitzenden beider Quellgewerkschaften zu danken, die die Zeichen der Zeit erkannt haben.

Wir sind schwarz und die anderen sind rot

Zeitzeuge Günther Schön war Schrankenwärter, Güterbodenarbeiter, Rangierleiter, Fahrdienstleiter, Stellwerkswärter, Aufsichtsbeamter, Fahrkartenverkäufer, Abfertigungsbeamter im Express- und Güterdienst, betrieblicher Einsatzleiter und Geräteverwalter, Mitglied der GDBA und sehr weitsichtig. Günther Schön schrieb einen Artikel für die Broschüre „Zeitzeugen Almanach II, Eintreten füreinander mit aufrechtem Gang“. Was ist daran außergewöhnlich? Diese Broschüre wurde von der TRANSNET im Jahr 2006 publiziert. Seine Meinung veröffentlichen wir hier auszugsweise:

„Als ich 1970 meinen Dienst beim Bahnhof Ellwangen antrat, waren einige Unterschriften notwendig. Der Arbeitsvertrag mit der Bundesbahn war Routine. Dann unterschrieb man bei der Gewerkschaft, beim Bundesbahn Sozialwerk und bei der Eisenbahn Spar- und Darlehenskasse. Erst dann war man ein richtiger Eisenbahner.

Die GDBA hatte auf unserer Dienststelle die überwältigende Mehrheit und die Neuen kamen alle zu uns. Hätte ich auf dem Nachbarbahnhof Aalen angefangen, dann wäre ich wahrscheinlich zur GdED gekommen. Gut daran entsinnen kann ich mich, als ich mal bei „meinen“ nachfragte, was eigentlich der Unterschied zwischen GDBA und GdED ist? Lapidare Antwort: „Wir sind schwarz und die anderen sind rot! Und du willst Beamter werden, dann bist du bei uns richtig.“

Da ich immer schon der CDU nahe stand und stehe, bin ich heute noch Mitglied der GDBA, muss allerdings dazusagen, dass ich die oben angesprochene farbliche Unterscheidung nie so gesehen habe. Uns wurde schon in der Schule gelehrt, dass die Demokratie mit starken Gewerkschaften lebt.

Das half dann in späteren Jahren beim Nachdenken: Warum haben wir Eisenbahner eigentlich zwei Gewerkschaften, wo beide doch die Mitarbeiter bestens vertreten wollen? Im Laufe meiner Dienstzeit lernte ich viele Kollegen kennen, die genauso wie ich dachten. Es gab aber auch Kollegen, die öfters die Gewerkschaft wechselten – mal hier mal dort, halt da, wo man was davon hatte. Das ist sicher auch bekannt – meine gute Erziehung verbietet mir, solche „Kollegen“ zu beurteilen.

Wenn TRANSNET und GDBA gemeinsam – was ich beiden Gewerkschaften wärmstens empfehle – für das Wohl unserer Kollegen kämpfen, wird das Klima auch wieder etwas menschlicher... Gemeinsam sind wir stark! Erste zarte Pflänzchen der Zusammenarbeit sind ja schon zu beobachten. Möge sich daraus ein blühender Garten entwickeln.

Das wünscht den TRANSNET Mitgliedern (und ich wünsche mir das natürlich auch)
das GDBA Mitglied Günther Schön.“

Anmerkung der Redaktion: Die Realisierung seines Wunsches hat Kollege Schön leider nicht mehr erleben können.

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

TRANSNET/GDBA international

Jenseits des in der anfänglichen „6er EWG“ gegründeten „Gewerkschaftlichen Verkehrsausschusses in der Gemeinschaft“ waren zur Einbindung der dort außenstehenden Eisenbahner- Gewerkschaften in Österreich und der Schweiz eine „4er Gruppe“ aus der Schweiz, Österreich, Luxemburg und der BRD zu jährlichen Arbeits-Tagungen zusammengekommen. Ab 2005 wurde die Verkehrsgewerkschaft GDBA als weiteres Mitglied aufgenommen. Und jenseits von nationalistischer Gewerkschafts-Raison waren zuweilen auch deutschsprachige Südtiroler, Elsässer und Flamen EWG-weit von der Partie.
Ab 2005 war die GDBA sodann nicht länger ihren internationalen Vereinigungen angeschlossen, sondern wie GdED/TRANSNET europäisch in der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und weltweit in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF).

Dieser zur EVG-Vereinigung vorfristige Schritt war folgerichtig, da die großen „Beamten“- oder „Angestellten“ -Gewerkschaften z.B. in Frankreich (Fédération des Cadres) oder Britannien (Transport Salaried Staffs‘ Association) von Anbeginn dem alle Kategorien und später alle ideologischen Richtungen umfassenden „Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuss in der Europäischen Gemeinschaft“ angehört hatten. Diesem 1958 gegründeten Ausschuss gehörten ursprünglich 15 Gewerkschaften der „Sechs-Länder EWG“ an. In der „9-er EWG“ waren es bereits 66 Gewerkschaften. Mit der GDBA waren alle europäischen Gewerkschaften im Ausschuss repräsentiert, außer einigen Lokführergewerkschaften.

Die Bedeutung der gemeinsamen gewerkschaftlichen Interessenvertretung in den EU-Organen erhellt daraus, dass dort die dann national gültigen, positiv wie negativ milliardenschweren Verordnungen zum Eisenbahnwesen beschlossen werden. Als GdED und GDBA dort noch getrennt agierten, waren es z.B. die nachstehenden EWG-„Gesetze“

- EWG-VO Nr. 1191/69 zur Erstattung gemeinwirtschaftlicher Auflagen an die Bahnen
- EWG-VO Nr. 1107/70 über zulässige Beihilfen an die Bahnen
- EWG-VO Nr. 327/75 zur Sanierung der Eisenbahnen.

Seit dem gemeinsamen Auftreten von GdED/TRANSNET und GDBA konnten zahlreiche Liberalisierungs- und Privatisierungs-Verordnungen der neoliberalen EU-Kommission entschärft oder bislang verhindert werden. Die ständig geforderte Ausgliederung des Schienennetzes aus den Bahn-Konzernen bleibt eine vorrangig zu bekämpfende Aufgabe der vereinten EVG.

7.4. Mitglieder entscheiden

Die Gründungsväter freier Eisenbahnergewerkschaften haben sich schon immer dafür eingesetzt, dass eine Gewerkschaftsstruktur von „unten nach oben“ aufgebaut sein müsse und nicht umgekehrt. Eine solche Gewerkschaft müsse den Prinzipien der Einheitsgewerkschaft Rechnung tragen, ein Betrieb (Branche) eine starke Gewerkschaft, die alle Beschäftigtengruppen, ob Arbeiter, Angestellte oder Beamte, demokratisch-sozial ohne politische und konfessionelle Trennungen organisiert.

Die Gründungsväter wussten aus leidvoller Erfahrung, dass nur diese Kriterien zu einer starken Gewerkschaft führen, die sich wirkungsvoll für die Interessen ihrer Mitglieder einsetzen kann.

Dieser Wille wurde in beeindruckender Weise von der TRANSNET und der GDBA im Verschmelzungsprozess umgesetzt. Nachfolgende Chronik zeigt die Zeitabläufe auf. Der Aufbau einer neuen Verkehrsgewerkschaft von „unten nach oben“ ist eindeutig erkennbar.

Sieg der Vernunft

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

CHRONOLOGIE DES VERSCHMELZUNGSPROZESSES

7. bis 11. November 2004

Mit Antrag-Nummer 143 beschließt der 17. Ordentliche Gewerkschaftstag der TRANSNET in Berlin die Vereinigung der Gewerkschaften TRANSNET und GDBA anzustreben.

11. Juli 2007

Der außerordentliche Gewerkschaftstag der TRANSNET beauftragt durch eine Entschließung den Hauptvorstand, die Kooperation der Gewerkschaften TRANSNET und GDBA zu intensivieren, dem 18. Ordentlichen Gewerkschaftstag einen Bericht zum Stand der Umsetzung der Kooperation vorzulegen sowie eine Beschlussvorlage vorzubereiten.

23. bis 27. November 2008

Der 18. Ordentliche Gewerkschaftstag der TRANSNET in Berlin beschließt mit Antrag 75 die „Kooperation der Gewerkschaften TRANSNET und GDBA".
Die Senioren des Bezirkes Köln fordern in einem Antrag, der angenommen wurde, den Verbleib der TRANSNET im Deutschen Gewerkschaftsbund.

12. Oktober 2009, Gemeinsame Vorstandssitzung TRANSNET/GDBA

Gemeinsame Erklärung der Vorstände der TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA:

TRANSNET und GDBA wollen den Weg der Gründung einer Verkehrsgewerkschaft beschreiten. Mit der Gründung einer Verkehrsgewerkschaft wird eine Stärkung der Interessenvertretung für alle Berufsgruppen im Verkehrsbereich in Deutschland angestrebt. Dieser Prozess muss in gegenseitiger Achtung und Würde erfolgen.

27./28. Oktober 2009

Der Beirat der TRANSNET beauftragt den Geschäftsführenden Vorstand mit der GDBA in Verhandlungen einzutreten, die als Ergebnis eine Verschmelzung von TRANSNET und GDBA und Neugründung einer Verkehrsgewerkschaft zum Inhalt haben. Der Prozess muss in Übereinkunft mit dem DGB und den Einzelgewerkschaften vollzogen werden. Dies erfolgt auf Augenhöhe unter Achtung und Würde aller Mitglieder und Funktionäre.
Gleichzeitig beschließt der TRANSNET Beirat den Aktionsplan 2010 „Gewerkschaft bist du". Im Mittelpunkt aller Planungen und Aktionen sollen die Mitglieder stehen. An deren Erwartungen und Anforderungen muss sich alles messen lassen. Unter dem Motto „Gewerkschaft bist du" sollen die Mitglieder befragt werden. „Was erwartest du von deiner Gewerkschaft und wie soll deine Gewerkschaft aussehen?"

13. Dezember 2009

Der außerordentliche Gewerkschaftstag der GDBA bestätigt die Einschätzung des Bundeshauptvorstandes der Verkehrsgewerkschaft GDBA zur Notwendigkeit der Schaffung neuer gewerkschaftlicher Strukturen und beschließt den geschäftsführenden Bundesvorstand, die für die Gründung einer Verkehrsgewerkschaft notwendigen Entscheidungen vorzubereiten.

25. Januar 2010

Der TRANSNET Hauptvorstand fordert erste Eckpunkte zur Neustrukturierung der Organisation. Der Geschäftsführende Vorstand wird vom Hauptvorstand beauftragt, dem Beirat am 07. und 08.06.2010 einen Strukturvorschlag für die zukünftige Verkehrsgewerkschaft zu unterbreiten.

Februar bis April 2010

TRANSNET und GDBA richten 16 regionale Veranstaltungen aus mit dem Ziel, die Mitglieder weiter am Diskussionsprozess zu beteiligen. Diese wurden in Saarbrücken, Duisburg, Köln, Nürnberg, München-Pasing, Berlin, Dresden, Magdeburg, Halle, Erfurt, Hannover, Hamburg, Karlsruhe, Stuttgart und Frankfurt am Main mit mehr als 2.600 Teilnehmerinnen und Teilnehmern durchgeführt.

Im gleichen Zeitraum wurden 200 Betriebe von den Geschäftsführenden Vorstandsmitgliedern der TRANSNET und GDBA besucht.

07./08. Juni 2010, Beirat TRANSNET, Bundeshauptvorstand GDBA

Die Spitzengremien von TRANSNET und GDBA haben sich in einer gemeinsamen Sitzung mit den weiteren Schritten zur Verschmelzung der beiden Gewerkschaften hin zu einer neuen Gewerkschaft befasst. Dabei wurde ein erster Vorschlag für die Struktur der neuen Gewerkschaft vorgestellt. Dieser wurde auf Basis der Auswertungen der regionalen Veranstaltungen durch die beiden Geschäftsführenden Vorstände erarbeitet. Sowohl der TRANSNET-Beirat als auch der Bundeshauptvorstand der GDBA haben diesem Vorschlag einstimmig ihr Votum erteilt.

Juni/Juli 2010

TRANSNET und GDBA führen acht regionale Veranstaltungen zur Organisationsstruktur durch und zwar in Ludwigshafen, Berlin, Hannover, Hamburg, Nürnberg, Dortmund, Saarbrücken und Düsseldorf. Hier erhalten die Mitglieder eine weitere Möglichkeit sich über den Zusammenschluss zu informieren und gestaltend einzugreifen.

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

03. - 04. August 2010, Arbeitsgruppe Satzung
Diskussion über die Inhalte auf der Grundlage der „Grobstruktur“ und den Hinweisen aus den regionalen Veranstaltungen der 2. Welle.

01. September 2010, Arbeitsgruppe Satzung
Fertigstellung eines Entwurfes der Satzung der neuen Gewerkschaft und Erarbeitung von erforderlichen Übergangsregelungen.

27. - 28. September 2010, Arbeitsgruppe Satzung
Bearbeitung der Hinweise und Änderungsvorschläge aus den regionalen Veranstaltungen der 3. Welle.

31. August 2010
Mit einem gemeinsamen Schreiben der beiden Vorsitzenden von TRANSNET und GDBA wurde der Entwurf der Satzung für die neue Verkehrsgewerkschaft den Spitzengremien und Delegierten beider Gewerkschaften zur Verfügung gestellt.
Sie hatten somit die Möglichkeit, sich bereits vor der Entscheidung des Beirats und des Bundeshauptvorstandes direkt an der Diskussion zu beteiligen.

September 2010
In acht regionalen Veranstaltungen wird der Satzungsentwurf zur Diskussion gestellt und zwar in Hannover, Hamburg, Nürnberg, Köln, Saarbrücken, Düsseldorf, Frankfurt am Main und Leipzig.

11./12. Oktober 2010, Beirat TRANSNET
Der Geschäftsführende Vorstand und der Hauptvorstand der TRANSNET empfehlen dem Beirat der TRANSNET, den Delegierten des außerordentlichen Gewerkschaftstages am 30.11.2010 in Fulda den Satzungsentwurf und den Verschmelzungsvertrag zur Beschlussfassung vorzulegen.

30. November 2010
Die außerordentlichen Gewerkschaftstage der TRANSNET und GDBA beschließen die Gründung einer neuen Gewerkschaft. Sie trägt den Namen Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG).

01. Dezember 2010, Gewerkschaftstag der EVG
Mit der Verschmelzung der TRANSNET und der GDBA hat die EVG ihre Kräfte gebündelt. Sie wird in einer schwierigen Zeit mit Nachdruck, nach dem gewerkschaftlichen Grundverständnis für die Interessen ihrer Mitglieder, für eine sozialgerechte und dauerhafte Krisenüberwindung streiten und kämpfen.

„Nichts auf der Welt ist so mächtig wie eine Idee, deren Zeit gekommen ist“. **Mit Victor Hugo kommentiert die am 1. Dezember 2010 neu gegründete EVG ihren Zusammenschluss, der letztlich über die Jahre von 2002 bis 2010 in einem intensiven Diskussionsprozess bei Mitgliedern und Funktionären herangereift war.**

Mitglieder entscheiden

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

7.5. Historischer Zusammenschluss von Transnet/GdED und Verkehrsgewerkschaft GDBA

Der 30. November 2010 war der entscheidende Tag, an dem die Voraussetzungen dafür geschaffen wurden, dass eine neue Einheitsgewerkschaft für die Beschäftigten bei den Bahnen entstehen konnte.

Die von den Mitgliedern gewählten Delegierten hatten an diesem Tag auf getrennten außerordentlichen Gewerkschaftstagen der TRANSNET und der GDBA eine wichtige Entscheidung zu treffen. Es betraf die Zukunft beider Eisenbahnergewerkschaften. Soll es bei der derzeitigen Eigenständigkeit beider Organisationen bleiben oder ist der Zusammenschluss zu einer Eisenbahn und Verkehrsgewerkschaft der richtige Weg?

Beide Gewerkschaften konnten auf eine lange und erfolgreiche Geschichte zurückblicken. Am 8. Dezember 1896 bildete sich der Verband der Eisenbahner Deutschlands, also vor 114 Jahren. Am 23. Mai 1948 wurde in Essen, in der „britischen Zone“, die Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten für das Organisationsgebiet Nordrhein-Westfalen neu gegründet. Sie nannte sich ab 1949 Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und -Anwärter (GDBA), also vor 62 Jahren.

Nicht unerwähnt sein sollen die Schwierigkeiten, die im Vorfeld zu überwinden waren. Schließlich gehörten die TRANSNET zur Dachorganisation des Deutschen Gewerkschaftsbundes und die GDBA dem Dachverband des Beamtenbundes an. Für die TRANSNET stand von Anbeginn der Kooperationsgespräche fest, dass die neue Gewerkschaft dem DGB angehören müsse. Die GDBA schloss sich diesem Standpunkt im Rahmen der Kooperationsgespräche schon sehr frühzeitig an.

Peter König, Justitiar der EVG

Der Verschmelzungsprozess

Um die Verschmelzung auf Grundlage des Umwandlungsgesetzes durchführen zu können, dies war der zweckmäßigste Weg, musste zunächst eine Satzungsänderung im Hinblick auf die bestehende TRANSNET-Satzung durch den Gewerkschaftstag beschlossen werden. Mit dieser Satzungsänderung wurden der neue Name, die künftige Struktur sowie die notwendigen Übergangsregelungen beschlossen. Bestandteil der Satzungsänderung war darüber hinaus auch die Eintragung in das Vereinsregister. Dies war erforderlich, da eine Verschmelzung von Vereinen – um eine solche handelte es sich hier im rechtlichen Sinne – bei Gewerkschaften nur dann möglich ist, wenn diese im Vereinsregister eingetragen sind. Zusätzlich wurde auf dem Gewerkschaftstag der TRANSNET die eigentliche Verschmelzung mit der GDBA beschlossen. Dies erfolgte durch Zustimmung zu dem zur Beschlussfassung vorgelegten Entwurf des Verschmelzungsvertrages. Parallel hierzu wurde auch auf dem GBDA Kongress die Verschmelzung beschlossen. Bei der GDBA war eine Satzungsänderung im Hinblick auf eine Eintragung in das Vereinsregister nicht erforderlich, da sie nach ihrer Satzung bereits ein eingetragener Verein war.

Nachdem die entsprechenden Beschlüsse auf beiden Gewerkschaftstagen gefasst und notariell protokolliert worden waren, wurden die entsprechenden Anträge an das Vereinsregister gestellt. Dieses gab mit Datum vom 25.01.2011 die Eintragung der Verschmelzung der beiden Gewerkschaften zur EVG bekannt. Schon der „Kleine“ Gewerkschaftstag im November 2011 beschloss die Auflösung des Vereins und die Fortführung der EVG als nicht eingetragener Verein.

Die Verschmelzung war auch in rechtlicher Hinsicht eine umfangreiche und neue Herausforderung für die Justitiariate beider Organisationen.

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

Nach § 52 der neuen Satzung war nun ein Geschäftsführender Vorstand des Übergangs-Bundesvorstandes zu benennen, der namentlich aufzuführen war. Lediglich aus vereinsrechtlichen Gründen musste neben dem Beschluss über die neue Satzung auch ein Beschluss über die Benennung des Geschäftsführenden Vorstands des Übergangs-Bundesvorstandes herbeigeführt werden. Der Hauptvorstand empfahl den Delegierten des außerordentlichen Gewerkschaftstages für die Benennung als Mitglieder des Geschäftsführenden Vorstands des Übergangs-Bundesvorstandes der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft:

Alexander Kirchner, *als Vorsitzender der EVG,*

Klaus-Dieter Hommel,
als Stellvertretender Vorsitzender der EVG,

Regina Rusch-Ziemba,
als Stellvertretende Vorsitzende der EVG,

Wolfgang Zell, als Bundesgeschäftsführer,

Wilhelm Bahndorf,
als Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands,

Reiner Bieck,
als Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands,

Martin Burkert,
als Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands,

Heinz Fuhrmann,
als Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands,

Peter Tröge,
als Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands.

Die Abstimmung der Delegierten der TRANSNET über die geänderte Satzung und die Benennung des Geschäftsführenden Vorstandes des Übergangs-Bundesvorstandes ergab 9 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen und 307 Ja-Stimmen. Jetzt waren die Voraussetzungen erfüllt, über die Verschmelzung beider Quellgewerkschaften zu entscheiden.

Die Kolleginnen und Kollegen der GDBA haben parallel dazu ihre Zustimmung zur Verschmelzung mit großartigen 91,1 Prozent gegeben, so der GDBA-Vorsitzende Klaus-Dieter Hommel. Der TRANSNET Vorsitzende Alexander Kirchner gab vor den Delegierten der GDBA das Abstimmungsergebnis seiner Delegierten bekannt: Die TRANSNET habe mit 96,9 Prozent der Verschmelzung zugestimmt.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG ist gegründet.

Der Vorstand der EVG von links nach rechts: Wilhelm Bahndorf, Regina Rusch-Ziemba, Wolfgang Zell, Klaus-Dieter Hommel, Reiner Bieck, Alexander Kirchner, Peter Tröge, Martin Burkert, Heinz Fuhrmann

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

7.6. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist gegründet

Der EVG Vorsitzende Alexander Kirchner, r., und der stellvertretende Vorsitzende Klaus Dieter Hommel, l., präsentieren das neue Logo der Gewerkschaft

Alexander Kirchner, erster Vorsitzender der EVG führte am 1. Dezember 2010 vor den Delegierten der ehemaligen Quellgewerkschaften TRANSNET und GDBA u. a. aus:

„...Ich bin mir sicher, diese EVG wird eine lange Zukunft haben. Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Gäste, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, die Delegierten beider Quellgewerkschaften haben gestern getagt und entschieden. Rund 91 % der Delegierten der GDBA und 96 % der Delegierten der TRANSNET haben der Verschmelzung zugestimmt und somit sind wir ab heute die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG.

Vor 175 Jahren, genau am 07.12.1835, fuhr die erste Eisenbahn von Fürth nach Nürnberg. Der Aufbau der Eisenbahn war sehr schwierig, insbesondere für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Meistens waren es Tagelöhner, die für Hungerlöhne arbeiten mussten. Und das Schlimme daran ist, trotz der Industrialisierung wurden die Arbeitsbedingungen für die Eisenbahner immer schlechter. Die Arbeitsstunden der Woche gingen hoch auf bis zu 96 Stunden. Pro Woche mussten die Eisenbahner an 7 Tagen in der Woche arbeiten und sie bekamen dafür 12 Groschen am Tag. Davon mussten sie noch 3 Groschen abgeben für das Mittagessen. Das heißt, es blieben für sie und die Familie gerade mal 9 Groschen übrig. Die Gewerkschaften waren verboten und deshalb hat es 61 Jahre und 1 Tag gedauert, bis sich dann am 08.12.1896 die erste freie Gewerkschaft im Bereich des Eisenbahnwesens gebildet hat, nämlich der Verband der Eisenbahner Deutschlands, eine unserer gemeinsamen Vorgängerorganisationen. Die Zeit danach, insbesondere in der Weimarer Republik, war gekennzeichnet von einer Vielzahl von Gewerkschaften im Eisenbahnbereich. Sie haben auch damals schon miteinander konkurriert und waren in der Zeit der Weimarer Republik mitverantwort-

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

lich dafür, dass die Gewerkschaften es nicht geschafft haben, ausreichend Widerstand gegen den aufkommenden Nationalsozialismus zu bieten. Die Zerschlagung der Gewerkschaften im Nationalsozialismus war dann die Folge. Im Nachkriegsdeutschland haben sich auch wieder mehrere Gewerkschaften gebildet. 1948 erst die damalige GdED und dann die GDBA, die dann 60 Jahre lang eigentlich in Gegnerschaft gelebt haben. Die letzten Jahre habe ich so wahr genommen, dass der Wille zur kooperativen Zusammenarbeit immer stärker wurde. Ich glaube, die Herausforderung der Bahnreform war es gewesen, die uns gezwungen hat, neue Wege zu gehen und die Herausforderungen, die mit der Privatisierung, vor allem mit dem Wettbewerb auf uns zugekommen sind, anzunehmen und zu erkennen, dass diese Gegnerschaft uns nicht weiter bringt, dass sie nicht in der Lage ist, die Probleme zu lösen, die eigentlich unsere Mitglieder von uns erwarten, dass sie gelöst werden. Und wir wollen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft ganz bewusst ein Gegenmodell bilden zu den Organisationen, die Berufsegoismus und Ellenbogenmentalität auch unter Arbeitnehmern setzen. Wir wollen den solidarischen Gedanken der Arbeitnehmer in einer Gewerkschaft neues Leben einhauchen und ihn nach vorne bringen. Das ist unter anderem unser Ziel als Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, liebe Kolleginnen und Kollegen".

7.7. Ein historisch wichtiger Tag für die deutsche Gewerkschaftsbewegung

Michael Sommer, DGB-Vorsitzender

Michael Sommer, Vorsitzender des Deutschen Gewerkschaftsbundes am 1. Dezember 2010:

„Es ist mir eine Ehre und eine Freude zugleich, euch im Namen der Gewerkschaftsfamilie die Glückwünsche zur Neugründung einer Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zu übermitteln, und es ist mir eine besondere Freude, die neuen Mitglieder in der Familie des Deutschen Gewerkschaftsbundes zu begrüßen, die bislang Mitglieder der GDBA waren. Herzlich willkommen bei uns.

Zwei stolze Organisationen schließen sich zusammen

Man sollte mit dem Begriff historisch natürlich immer ein bisschen vorsichtig sein. Aber wenn zwei sehr stolze Organisationen zusammen gehen, jede mit einer eigenen Geschichte, jede Organisation auch mit einem eigenen Organisationsstolz, dann glaube ich, ist es ganz wichtig zu sagen, wer einen solchen Schritt geht ist der Überzeugung, dass die neue Organisation besser ist als die alte, die man geliebt hat. Und ich glaube, man kann durchaus darauf stolz sein, wo man herkommt.

Dieser historische Schritt stärkt die Einheitsgewerkschaft

Ihr stärkt mit eurem historischen Schritt die Einheitsgewerkschaft, die Solidarität und auch das Prinzip: ein Betrieb, eine Gewerkschaft. Der Zusammenschluss der Arbeitnehmerschaft nach Branchen, der Zusammenschluss nach gemeinsamen Interessen und nie nach trennenden Gesichtspunkten ist die modernste und die zukunftsweisendste Form gewerkschaftlicher Organisierung. Der Betrieb ist immer auch ein Sozialverband. Und ein Sozialverband, der gespalten ist, ist dann kein sozialer Verband mehr, sondern letztendlich eine Organisation von Gruppen, die sich im Zweifelsfall wechselseitig bekämpfen. Und ihr wisst doch, worüber ich gerade rede. Über die Tatsache, dass der Sozialverband bei euch in eurem Organisationsbereich immer wieder durch Organisationsstreitigkeiten, durch unterschiedliche Interessen, durch die Formulierung von Unterschiedlichkeit und nicht von Gemeinsamkeit, immer wieder belastet wurde, mit der Folge, dass es nicht nur betriebliche Unruhe gab und betrieblichen Unfrieden, sondern doch auch ernsthaft, wirklich ernsthaft, die gemeinsame Interessenvertretung der

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, der Beamtinnen und Beamten, der Angestellten in eurem Betrieb, in euren Betrieben beeinträchtigt war.

Die Zersplitterung macht uns nicht stark

Mittel- und langfristig siegt immer die andere Seite, denn Zersplitterung macht uns nicht stark. Und bei uns heißt es nicht: Konkurrenz belebt das Geschäft, bei uns heißt es: Konkurrenz mit dem Arbeitgeber belebt unser Geschäft, aber nicht Konkurrenz untereinander. Ich will hinzufügen, wir sollten uns nichts vormachen. Aus dem Sozialverband, aus der Überlegung folgt das Prinzip: ein Betrieb, eine Gewerkschaft. Wir wissen aber auch, dass dieses Prinzip dann zu kurz greift, wenn dieser Betrieb nicht eine Branche an sich organisiert. Das war zu Zeiten der Bundesbahn anders. Da hatte man einen Arbeitgeber, man hatte einen Dienstherrn vor allen Dingen. Das war ja viel prägender als die Tatsache, dass man einen Arbeitgeber hatte. Und man hatte so seine Sozialbeziehungen in seinem Sozialverband. Es muss heißen, eine Branche, eine Gewerkschaft. Und deswegen wünsche euch allen Erfolg. Ihr könnt euch aller Unterstützung und aller Solidarität der DGB Gewerkschaften sicher sein in eurem Kampf um einen Branchentarifvertrag für die Bahn. Das ist ein ganz entscheidender, historischer Schritt, den ihr da macht. Alexander Kirchner hat recht. Ein notwendiger, aber auch ein historischer Schritt.

Die Einheitsgewerkschaft, ein gutes und modernes Modell

Wenn wir über Einheitsgewerkschaften reden, Kolleginnen und Kollegen, dann reden wir über mehr. Und wir tun teilweise so, als ob das alles eine Selbstverständlichkeit wäre, weil das unser deutsches Modell ist. Dieses deutsche Modell ist mitnichten das Modell, was auf der Welt vorherrschend ist. Man kann Gewerkschaft auch anders organisieren. Ob man sie besser organisieren kann, das würde ich zu bezweifeln wagen.

Als ich vorhin den Film sah, hab ich gedacht, wie viele Verbände, Eisenbahnerverbände werdet ihr in eurer langjährigen Geschichte gehabt haben? Die dann nach Fachrichtung organisiert waren, nach Laufbahnen, nach Männern und Frauen organisiert waren, ob Tarif oder nicht Tarif, ob Rangierer oder nicht, ob im Betriebsdienst oder im Verwaltungsdienst usw.. Ich brauche das ja nicht weiter ausführen. Dieses Prinzip von Einheitsgewerkschaft ist ein relativ modernes System. Und ein System, was entwickelt worden ist aus den Erfahrungen der historischen Zersplitterung der deutschen Gewerkschaftsbewegung, die unfähig war, sich gegen die Nazis zu wehren.

Wilhelm Leuschner, einer der wichtigsten Väter der Idee der Einheitsgewerkschaft, sagte, kurz vor seinem Tod unter dem Galgen:

„Schafft die Einheit. Nur die Einheit bringt die Möglichkeit, dass die Arbeitnehmerschaft insgesamt sich zusammenschließen kann und tatsächlich auch in der Lage ist, gemeinsam ihre Interessen zu vertreten.“

Wilhelm Leuschner wurde am 29. September 1944 in Berlin-Plötzensee gehängt.

Die berufsständische Organisationsform ist der falsche Weg

Zur sogenannten Attraktivität von berufsständischen Organisationen ist festzustellen, dass es viele Bereiche gibt, von denen wir wissen, dass Berufe sich unterhalb der Gewerkschaften auch in irgendeiner Form in Verbänden, Interessengemeinschaften und ähnlichem organisieren. Gefährlich wird es doch nur dann, wenn sie meinen, sie könnten als eigene Gewerkschaft eigene Interessen vertreten. Zu dem Widerstreit, den ich da vorhin genannt habe, habe ich schon einiges gesagt. Ich will nur mal ein zweites sagen. Ich stelle für diejenigen, die das immer so gerne nach vorne stellen, insbesondere in der veröffentlichten Meinung, die nicht allzu viel mit Gewerkschaften selbst zu tun haben, und das dann für schick halten, immer die Frage, wie weit darf dann die Differenzierung gehen? Wie viel hätten sie denn gern? Piloten gegen Bodenpersonal, oder Frachtpiloten gegen Passagierpiloten? Ich lass das mal bewusst im Raum stehen. Wie weit geht denn das? Lokführer bei ICEs gegen Lokführer von Rangierbahnen oder wie weit geht das? Und ich will nur an dem Beispiel und mit der Fragestellung deutlich machen, das gegenteilige Prinzip, nämlich zu wissen, dass es möglicherweise unterschiedliche Interessen geben kann, aber die zusammen zu fassen und zu bündeln, ist m.E. das für die Gewerkschaften bessere Prinzip.

Wir sind die Interessenvertretung von Arbeit

Gemeinsam müssen wir dafür sorgen, dass mit starken Gewerkschaften wieder Arbeit, gute Arbeit zum Maßstab

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

dieser Gesellschaft wird und dass diese Arbeit auch in einer neuen sozialen Ordnung ihren Raum findet. Eine Arbeit, eine Ordnung, die sicherlich anders aussieht, als die alte. Wir werden vieles von dem nicht rückgängig machen können, was mal war und was wir verloren haben und was sich neu gestaltet hat, aus unterschiedlichen Interessen von Arbeit und auch aus der Entwicklung von Produktionsverhältnissen oder auch aus politischen Entwicklungen. Aber ich glaube wir müssen wieder eine Ordnung schaffen für Arbeit, in der wir durchsetzen können, dass Arbeit gut bezahlt wird, dass Arbeit schützt, dass Arbeit nicht krank macht, dass Arbeit nicht arm macht, dass Arbeit geachtet wird und dass die arbeitenden Menschen mitbestimmen können. Das ist das Ziel, an dem wir arbeiten. In diesem Sinne wünsche ich eurer Gewerkschaft Glück auf."

7.8. Wir machen Politik

EVG-Mitglieder gestalten das Grundsatzprogramm ihrer neuen Gewerkschaft unter dem Motto: „Wir machen Politik!"

Die EVG will das 2012 zu beschließende Grundsatzprogramm in einer breiten Mitgliederdiskussion erarbeiten, wie es im „Diskussionspapier zu den gewerkschaftspolitischen Zielsetzungen" vom 1. Dezember 2010 auf dem Gründungskongress, formuliert wurde.

Mit der Verschmelzung der Gewerkschaft TRANSNET als Mitgliedsgewerkschaft des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) und der Verkehrsgewerkschaft GDBA als Mitgliedsgewerkschaft des Deutschen Beamtenbundes hat die neue Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ihre Kräfte gebündelt. Sie wird in einer schwierigen Zeit mit Nachdruck, nach dem gewerkschaftlichen Grundverständnis für die Interessen ihrer Mitglieder, für eine sozialgerechte und dauerhafte Krisenüberwindung streiten und kämpfen. Dieses Grundverständnis ist aufgebaut auf einem klaren Bekenntnis zum Frieden, zur Abrüstung und zur Völkerverständigung in einem vereinten demokratischen Europa.

Auf Grundlage der Gewerkschaftstagsbeschlüsse der Verkehrsgewerkschaft GDBA und der Gewerkschaft TRANSNET aus den Jahren 2007 und 2008 gilt es die gewerkschaftlichen Positionen zu bekräftigen und angesichts der Folgen der Weltwirtschaftskrise und der sich verschärfenden Klima- und Energiekrise weiter zu entwickeln.

Die Würde des Menschen

Im Mittelpunkt unseres Handelns muss die Bewahrung der Würde des Menschen stehen. Es geht darum, den neu entstandenen wirtschaftlichen und technischen Strukturen mit einer umfassenden Politik zu begegnen, indem der Mensch und seine Umwelt im Mittelpunkt stehen und nicht die Interessen einiger weniger. Es geht darum, die gesellschaftlichen, politischen und ökonomischen Verhältnisse zu Beginn des 21. Jahrhundert so zu gestalten, dass ein sozial gerechtes und friedvolles Zusammenleben und Arbeiten aller Menschen in Deutschland und im geeinten Europa weiterhin möglich ist.

Solidarität

Durch die Bündelung der Kräfte hat die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) nun die Change den abhängig Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft eine Arbeitnehmerorganisation anzubieten, die auf Demokratie und Solidarität baut.

Die wirtschaftliche, staatliche wie gesellschaftliche Schieflage dieser Zeit analysiert die EVG unter dieser Zusammenfassung:

- **Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrisen abfedern**
- **Soziale Schieflagen zu Ungunsten der Beschäftigten verhindern**
- **Umwelt und Klimaschutz forcieren**
- **Einer zukunftsfähige Gesellschaft erreichen**
- **Durchsetzung notwendiger Umbrüche für arbeitende Menschen**

Zur Verkehrs- und Bahnpolitik fordert die EVG veränderte Rahmenbedingungen, um Arbeit und Leben der Menschen besser gestalten zu können:

- **Die ökologischen Probleme als Chance nutzen**
- **Aktive Energie-Politik in der Verkehrswirtschaft beginnen**

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

- **Ein integriertes Verkehrssystem verwirklichen**
- **Mit der Infrastrukturpolitik die Verkehre optimal vernetzen**
- **Finanzierung und Qualität des ÖPNV sichern**

In diesem Rahmen fordert die EVG

- **Sichere und menschenwürdige Arbeitsplätze**
- **Arbeit muss sich lohnen**
- **Tarifpolitische Lösungen**
  Gleicher Lohn für gleiche Arbeit
  Mindestlöhne
  Tariftreue-Gesetz
- **Beamtenpolitische Ziele**
  Leistungsorientierte Bezahlung
  Durchlässige Laufbahnen
- **Solidarische und finanzierbare Gesundheitspolitik**
- **Menschenwürdige und bezahlbare Pflege**
- **Solidarische Altersversorgung – mit „65“**
  Gesetzliche Rente mit 65
  Paritätisch finanzierte Rente
- **Aktiver Pakt der Generationen**
- **Gleiche Teilhabe von Frauen und Männern**
- **Zukunft ist Jugend**
  Ausbilder- und Ausbildungs-Koordinatoren
- **Bildung für unsere Zukunft**
  Gleichberechtigte Teilhabe an Kultur und Demokratie

Der erste ordentliche Gewerkschaftstag vom 28. Oktober bis 01. November 2012 in Berlin wird das von den Mitgliedern erarbeitete Grundsatzprogamm der EVG diskutieren und beschließen.

KAPITEL 7
(1990 - 2012)

Sieg der Vernunft

7.9. Die EVG braucht Dich

Bundesgeschäftsführer Wolfgang Zell:

Mit den neuen Strukturbeschlüssen, die die außerordentlichen Gewerkschaftstage am 30. November und 1. Dezember 2010 gefasst haben, war die Arbeit nicht beendet. Das Gegenteil war der Fall: In den darauffolgenden Monaten galt es nun, die beschlossenen Strukturen umzusetzen und die EVG mit Leben zu erfüllen.

Der formale Aufbau der neuen Strukturen kann inzwischen als beendet betrachtet werden. Die Vorstände der Betriebs- und Dienstellengruppen, der Ortsverbände, der Seniorengruppen, der Stufenvertretungen sind gewählt. Diese neuen, modernen Strukturen müssen sich nun bei der erfolgreichen Interessenvertretung unserer Mitglieder bewähren, müssen mit Inhalten gefüllt werden. Dafür mussten sich Kolleginnen und Kollegen finden, die die Gesichter unserer Gewerkschaft sein wollen. Wir brauchen Jede und Jeden und wir brauchen noch mehr, als die, die wir jetzt schon haben. Ganz gleich aus welcher Ursprungsgewerkschaft.

Dafür brauchen wir die ehrenamtlichen Kollegen und Kolleginnen und natürlich gleichermaßen unsere hauptamtlichen Kolleginnen und Kollegen, die aus den beiden Vorgängerorganisationen kommen und schon viel schneller zusammen gefunden haben, als sich das der eine oder andere vielleicht gedacht hat.

DIE EVG BRAUCHT DICH,

Deinen Einsatz, Deine Kreativität, Deine Anmerkungen und Deine Anregungen.

Gemeinsam wird es uns gelingen, unsere neue Gewerkschaft mit Leben zu erfüllen.

Deshalb zählt unsere EVG auf Deine Unterstützung!

ANHANG

Anhang

1. Wie wir wurden was wir sind
2. Kongresse von EVG-Vorgängern
3. Die Gewerkschaftsvorsitzenden ab 1896
4. Kurz-Geschichte der GDBA
5. Abkürzungen
6. Literaturverzeichnis
7. Copyright
8. EVG-Arbeitskreis Geschichte

ANHANG 1

Wie wir wurden was wir sind

Wirtschaftsfriedliche Vorläufer		Christliche Vorläufer		Freigewerkschaftliche/sozialdemokratische Vorläufer	
1865-97 Eisenbahn-Vereine	1867 Verein Deutscher Locomotivführer	1894 Verband Deutscher Eisenbahn-Handwerker	1896 Bayerischer Eisenbahn-Verband	1896 Verband der der Eisenbahner Deutschlands	
		1897 Verband Deutscher Eisenbahn-Handwerker und -Arbeiter (Trier-Berliner-Verband)	1898 Württembergische und Badische christliche Eisenbahner		1898 Verband der bayerischen Eisenbahn-Werkstätten und Betriebs-Arbeiter
			1905 Gesamtverband der nationalgesinnten Eisenbahner Deutschlands		1899 Verband der württembergischen Eisenbahn-Werkstätten- und Betriebs-Arbeiter
1904 Staatseisenbahner-Verband (Allgemeiner Verband)			1908 Zentralverband Deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter (Elbfelder Verband)		1902 Verband der badischen Einsenbahnerwerkstätten- und Maschinenhaus-Arbeiter
1917 Bund der Beamten der preußisch-hessischen Staats- und Reichseisenbahner		1918 Allgemeiner Eisenbahner-Verband	1918 Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbedienstete	1908 Sektion Deutscher Transportarbeiter-Verband	1904 Süddeutscher Eisenbahnarbeiter-Verband
1920 Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter	1920 Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer			1916 Deutscher Eisenbahner-Verband	1911 Verband des deutschen Verkehrspersonals
1922 Zentralgewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter (15 autonome Standesverbände wie REV, VSA)				1920 Deutscher Eisenbahner-Verband	
					1925 Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands
1933–1945 EdED, Sektion ITF, London					
		Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands			
	1946 GDL	1945/47	örtliche Ebene, Landesebene, Zonenebene		1946 IG Eisenbahn
1948 GDRA		1948	bizonal		
1949 GDBA		1949	trizonal		
		1950	UGO Berlin		
	1957/61 CGDE	1957	Saarland		1963 IG Transport und Nachrichtenwesen
		1990	neue Bundesländer		1990 Gewerkschaft der Eisenbahner
1994 Verkehrsgewerkschaft GDBA		2000	TRANSNET Gewerkschaft GdED		
2010 Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)					

Kongresse von EVG-Vorgängern

ANHANG 2

VdED	1896	Gründungs-Aufruf, Hamburg
	1897	Gründungs-Konferenz, Hamburg (Bürger)
	1898	2. Konferenz, Hamburg
	1900	3. Konferenz, Berlin
	1901	4. Konferenz, Dresden (Jochade)
	1904	5. Konferenz, Dresden
	1906	6. Verbandstag, (Westphalen)
	1908	7. Generalversammlung, Hamburg
DTV	1910	Gewerkschaftstag des DTV, Hamburg (Brunner)
DEV	1916	Gründungsversammlung, Berlin (Brunner)
	1919	1. Generalversammlung, Jena
	1920	Außerordentliche Generalversammlung, Dresden (Beitritt VdV), (Scheffel)
	1922	2. Generalversammlung, München
GdE	1919	1. Gewerkschaftstag, (Gutsche)
	1922	2. Gewerkschaftstag
	1925	3. Gewerkschaftstag
	1928	4. Gewerkschaftstag, Trier
	1931	5. Gewerkschaftstag, Stuttgart (Rümmele)
EdED	1925	Vereinigungskongress, Köln (RGDE/DEV)
	1928	2. Gewerkschaftstag, Frankfurt
	1931	3. Gewerkschaftstag, Hamburg
	März 1933	„Rücktritte“ Scheffel, Jochade, Breunig (Hermann)
	1933	ITF-Sektion EdED London (Jahn)
IG Eisenbahn	1945/46	Gründungskongresse Berlin (Blass)
		Kongress 1946 (Kotzur)
		Kongress 1949 (Chwalek)
		Kongress 1951 (Seeger)
		Kongress 1954 (Lukas)
		Kongress 1955 (Fritsche)
		Kongress 1959 (Iffländer)
GdED	1948	Gründungsverbandstag, Frankfurt/ Bergen-Enkheim (Jahn)
	1949	Außerordentlicher Vereinigungs-Gewerkschaftstag, Stuttgart
	1950	2. Gewerkschaftstag, Gelsenkirchen
	1953	3. Gewerkschaftstag , Hamburg
	1956	4. Gewerkschaftstag, München
	1959	5. Gewerkschaftstag, Köln (Seibert)
	1962	6. Gewerkschaftstag, Kassel
IG TuN	1963	Gründungskongress, Berlin (Iffländer)
	1977	Kongress (Kalauch)
GdED	1965	7. Gewerkschaftstag, Karlsruhe
	1968	8. Gewerkschaftstag, Bremen
	1969	Außerordentlicher Gewerkschaftstag, Wiesbaden

ANHANG 2

Kongresse von EVG-Vorgängern

	1972	9. Gewerkschaftstag, Nürnberg
	1976	10. Gewerkschaftstag, Hamburg
	1979	Außerordentlicher Gewerkschaftstag, München (Haar)
	1980	11. Gewerkschaftstag, Berlin
	1984	12. Gewerkschaftstag, Hamburg
	1988	13. Gewerkschaftstag, Nürnberg (Schäfer)
GdE	1990	Gründungskongress Berlin (Rothe)
GdED	1990	Außerordentlicher Vereinigungs-Gewerkschaftstag, Kassel (GdE und GdED)
	1992	14. Gewerkschaftstag, Köln
	1996	15. Gewerkschaftstag Hamburg
	1999	Außerordentlicher Gewerkschaftstag Frankfurt (Hansen)
TRANSNET	2000	16. Gewerkschaftstag, Magdeburg
	2004	17. Gewerkschaftstag, Berlin
	2007	Außerordentlicher Gewerkschaftstag, Fulda
	2008	18. Gewerkschaftstag, Berlin (Kirchner)
	2010	Außerordentlicher Gewerkschaftstag, Fulda
GDRA	1948	Gründungsversammlung
GDBA	1950	1. Gewerkschaftstag Essen (Dominik)
	1951	2. Gewerkschaftstag Trier
	1952	3. Gewerkschaftstag München
	1953	4. Gewerkschaftstag Hamburg
	1954	5. Gewerkschaftstag Berlin
	1955	6. Gewerkschaftstag Mainz
	1957	7. Gewerkschaftstag Hannover (Lutermann)
	1959	8. Gewerkschaftstag Frankfurt
	1961	9. Gewerkschaftstag Stuttgart
	1963	Außerordentlicher Gewerkschaftstag Frankfurt
	1964	10. Gewerkschaftstag Köln
	1967	11. Gewerkschaftstag Karlsruhe
	1970	12. Gewerkschaftstag Nürnberg (Betzmeir)
	1973	13. Gewerkschaftstag Wiesbaden
	1977	14. Gewerkschaftstag Hamburg
	1981	15. Gewerkschaftstag München (Hartmann)
	1985	16. Gewerkschaftstag Saarbrücken
GDBA (DDR)	1990	Gründungversammlung Berlin (Hommel)
GDBA	1991	17. Gewerkschaftstag Münster (Dera)
	1994	18. Gewerkschaftstag Braunschweig
	1998	19. Gewerkschaftstag Dresden
	2003	20. Gewerkschaftstag Stuttgart (Hommel)
	2007	21. Gewerkschaftstag Magdeburg
	2010	Gewerkschaftstag Fulda
EVG	2010	Gründungs-Gewerkschaftstag (Transnet/GDBA), Fulda (Kirchner)
	2011	„Kleiner“ Gewerkschaftstag, Fulda
	2012	1. Gewerkschaftstag, Berlin

Die Gewerkschaftsvorsitzenden der Eisenbahner ab 1896

ANHANG 3

Heinrich Bürger	1896	Verband der Eisenbahner Deutschlands
Moritz Schmid	1896	Bayerischer Eisenbahn-Verband
Heinrich Winkler	1898	Verband der bayerischen Eisenbahn-Werkstätten-und Betriebs-Arbeiter
Heinrich Smith	1900	Verband der Eisenbahner Deutschlands
Eugen Roth	1900	Verband der württembergischen Eisenbahn-Werkstätten- und Betriebs-Arbeiter
Hermann Jochade	1901	Verband der Eisenbahner Deutschlands
August Schwall	1902	Verband der badischen Eisenbahnwerkstätten- und Maschinenhaus-Arbeiter
Hans Herrmann	1903	Bayerischer Eisenbahnarbeiter-Verband
Gustav Westphalen	1906	Verband der Eisenbahner Deutschlands
NN	1908	Zentralverband Deutscher Eisenbahn-Handwerker und -Arbeiter
Oswald Schumann	1908	Deutscher Transportarbeiter Verband
Louis Brunner	1916	Deutscher Eisenbahner-Verband
Wilhelm Gusche	1918	Gewerkschaft deutscher Eisenbahner
Franz Scheffel	1920	Deutscher Eisenbahner-Verband/ Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands
Otto Schuldt	1920	Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter
Theodor Kotzur	1922	Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten
Otto Schuldt	1922	Zentralgewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten und -Anwärter
Kollege Rusch	1925	Zentralgewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten und -Anwärter
Kollege Wieg	1929	Zentralgewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten und -Anwärter
Oskar Rümmele	1931	Gewerkschaft deutscher Eisenbahner
Edo Fimmen	1933	Exil-EdED – Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation
Matthäus Hermann	1933	Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands
Koll. Scaruppe	1933	Allgemeiner Eisenbahner Verband
Karl Blass	1945	IG Eisenbahn
Theodor Kotzur	1946	IG Eisenbahn
Roman Chwalek	1947	IG Eisenbahn
Hans Jahn	1948	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
August Dominik	1948	Gewerkschaft Deutscher Reichsbahn-/Bundesbahnbeamten
Otto Seeger	1950	IG Eisenbahn
Kurt Lucas	1954	IG Eisenbahn
Karl Fritsche	1955	IG Eisenbahn
Willibald Lutermann	1957	Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten
Karl Iffländer	1959	IG Eisenbahn/ Transport und Nachrichtenwesen
Philipp Seibert	1959	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
Ludwig Betzmeir	1970	Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten
Karl Kalauch	1977	IG Transport und Nachrichtenwesen
Ernst Haar	1979	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
Adolf Hartmann	1981	Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten
Rudi Schäfer	1988	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
Klaus Dieter Hommel	1990	GDBA (DDR)
Peter Rothe	1990	Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE)
Robert Dera	1991	Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten/Verkehrsgewerkschaft GDBA
Norbert Hansen	1999	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED/TRANSNET)
Klaus Dieter Hommel	2003	Verkehrsgewerkschaft GDBA
Lothar Krauß	2008	TRANSNET
Alexander Kirchner	2008	TRANSNET
Alexander Kirchner	2010	Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

ANHANG 4

Kurz-Geschichte der GDBA

Von Hans-Jürgen Seiffert

Über sechzig Jahre erfolgreiche Gewerkschaftsarbeit

Der 1. Dezember 2010 wird als historischer Tag in die Geschichte der Eisenbahnergewerkschaften Deutschlands eingehen. Die Gewerkschaft TRANSNET und die Verkehrsgewerkschaft GDBA gründeten in Fulda die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), die sich an diesem Tag als neue politische Organisation mit anspruchsvollen Zielen der Öffentlichkeit vorstellte. Die Weichen für die Umsetzung der komplizierten juristischen Voraussetzungen stellten am 30. November 2010 getrennte Gewerkschaftstage. 91,1 Prozent der Delegierten der Verkehrsgewerkschaft GDBA und 96,9 Prozent der Delegierten der TRANSNET stimmten dem Verschmelzungsvertrag mit den satzungs- und vereinsrechtlichen Regelungen zu.

„Die Geschichte der GDBA, die 1948 gegründet wurde, ist damit nicht zu Ende. Es ist der Name GDBA, den es nicht mehr gibt. Verkehrsgewerkschaft sind wir weiterhin und das, was die GDBA groß und stark gemacht hat, lebt in der neuen Gewerkschaft fort“, erklärte der ehemalige Bundesvorsitzende der Verkehrsgewerkschaft GDBA Klaus-Dieter Hommel.

Verbot der Gewerkschaften in Deutschland

Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten am 30. Januar 1933 begann der Terror gegen die Gewerkschaften in Deutschland. Der sich schnell formierende Widerstand in den Gewerkschaften und Betrieben hatte gegen die rücksichtslose Gewalt keine Chance. Auch die Versuche, die Organisationen durch Anpassung und Entpolitisierung zu retten, scheiterten. Die freien Gewerkschaften wurden am 2. Mai 1933 verboten und die Richtungsgewerkschaften unterstellten sich „freiwillig“ dem nationalsozialistisch geführten „Aktionsbündnis zum Schutze der Deutschen Arbeit“. Nach der Zwangsauflösung der Gewerkschaften gründeten die Nationalsozialisten im Rahmen ihrer Gleichschaltungspolitik die Deutsche Arbeitsfront (DAF). Die Arbeitnehmer und die Beamten konnten ihre Interessen nicht mehr unabhängig vom Staat vertreten. Die DAF war Teil des nationalsozialistischen Unterdrückungsapparates und keine Gewerkschaft. Sie wurde 1945 durch ein Kontrollratsgesetz aufgelöst.

Neugründung der Gewerkschaften

Richtungsgewerkschaft oder Einheitsgewerkschaft?

Die während der nationalsozialistischen Diktatur verbotenen Gewerkschaften wurden nach dem Zweiten Weltkrieg neu gegründet. Dabei setzte sich das Prinzip der Einheitsgewerkschaft im Deutschen Gewerkschaftsbund durch, sicherlich auch auf Grund der Erfahrungen in der Weimarer Republik. Die Einheitsgewerkschaft organisiert Arbeitnehmer und Beamte aller politischen und weltanschaulichen Überzeugungen. Sie ist nach dem Industrieverbandsprinzip in Einzelgewerkschaften gegliedert. Die Einheitsgewerkschaft soll parteipolitisch unabhängig sein und alle in ihr vertretenen politischen Gruppen bei der Besetzung der Leitungsebenen berücksichtigen. Das gelingt nicht immer. So besteht in den Führungsgremien des DGB ein starkes Übergewicht der SPD. In den Führungsgremien des Deutschen Beamtenbundes ist es genau umgekehrt. Hier verfügen die bürgerlichen Parteien über eindeutige Mehrheiten. Die Richtungsgewerkschaft organisiert Mitglieder einer politischen Richtung. Sie vertritt die Auffassung, dass gewerkschaftliche Arbeit in der heutigen Zeit nicht wertneutral erfolgen kann. Die europäischen Gewerkschaften sind mit Ausnahme der deutschen Gewerkschaften weit überwiegend Richtungsgewerkschaften. Diese Tatsache schließt aber nicht aus, dass in Einzelfällen auch gemeinsame Aktionen aller Gewerkschaften möglich sind und erfolgreich durchgeführt wurden.

DGB, DBB, DAG und andere Gewerkschaftsbünde

Die im Deutschen Gewerkschaftsbund zusammengeschlossenen acht Einzelgewerkschaften sind mit über sechs Millionen Mitgliedern die stärkste gewerkschaftliche Kraft in Deutschland. Dem Dachverband Deutscher Beamtenbund gehören rund vierzig Gewerkschaften und Verbände an, die rund 1,3 Millionen Mitglieder aus dem öffentlichen Dienst und den privatisierten Bereichen organisieren. Der DGB und der DBB nehmen nach ihren Satzungen die Aufgaben als Spitzenorganisationen der Beamtinnen und Beamten wahr. Der Gesetzgeber hat den Spitzenorganisationen ein Beteiligungsrecht bei der Vorbereitung allgemeiner beamtenrechtlicher Regelungen eingeräumt. Die Verfahrensabläufe sind in einer Vereinbarung zwischen der Bundesregierung, dem Deutschen Beamtenbund und dem Deutschen Gewerkschaftsbund festgelegt.

Kurz-Geschichte der GDBA

ANHANG 4

Im Jahr 2001 gründeten die Gewerkschaft Handel, Banken, Versicherungen (HBV), Deutsche Postgewerkschaft (DPG), IG Medien, IG Druck und Papier, IG Kunst, Kultur und Medien und die ÖTV die vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, der auch die Deutsche Angestellten Gewerkschaft (DAG) beitrat. Die DAG, die 1945 neu gegründet wurde, gehörte keinem Dachverband an. In der Bundesrepublik Deutschland existieren darüber hinaus vierzig unabhängige Berufsverbände. Die herausgehobene berufliche Stellung ihrer Mitglieder eröffnet die Möglichkeit, mit geringem Aufwand beachtliche Erfolge zu erzielen.

Königl. Preußischer Stationsvorstand I. Klasse um 1900

Für ein modernes Beamtenrecht

Nach dem Zusammenbruch des „Dritten Reiches" im Mai 1945 hätten die deutschen Beamten alle Veranlassung nach einer Organisation zu streben, die sich nicht nur darauf beschränkte, Interessenvertretung zu sein, die nicht nur das Ziel hatte, das bewährte Alte zu bewahren, sondern die auch bereit und fähig war, an einer sinnvollen Weiterentwicklung des öffentlichen Dienstrechtes und Dienstverhältnisses konstruktiv mitzuwirken, erklärte der spätere GDBA-Vorsitzende, Ludwig Betzmeir, 1949 während einer GDBA-Versammlung in Hamburg.

Nach Kriegsende war das Beamtentum in ganz Deutschland unter alliierter Kontrolle zunächst abgeschafft. In der sowjetischen Besatzungszone und späteren Deutschen Demokratischen Republik gab es keinen Beamtenstatus mehr, sondern in vergleichbaren Funktionen ausschließlich Staatsangestellte. Auch in den drei westlichen Besatzungszonen gab es viele Befürworter der Abschaffung des Berufsbeamtentums. Zahlreiche mutige Reichsbahnbeamte versuchten, solchen Tendenzen mit der Unterstützung des sich in der Gründungsphase befindlichen Gewerkschaftsverbandes Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter (GDRA) und des Deutschen Beamtenbundes (DBB) entgegenzuwirken.

Die große Zahl der Beitritte zu beiden Organisationen hat sicher dazu beigetragen, das Berufsbeamtentum der Bundesrepublik Deutschland zu erhalten.

Die Gründung der GDBA

Die GDBA wurde 1948, zunächst als GDRA, gegründet. Auf direkte Rechtsvorgänger aus der Weimarer Republik konnten die Gründungsmitglieder nicht zurückgreifen. Den Start der Gewerkschaft finanzierten sie zunächst aus eigener Tasche. Die GDBA war eine nach dem Berufsgruppenprinzip organisierte Beamtengewerkschaft.

August Dominik (Vorsitzender der GDBA von 1948 bis 1957) war bereits vor 1933 im Verband der Sekretäre und Assistenten (VdSA) und im Zentralgewerkschaftsbund Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter im Deutschen Beamtenbund tätig und fand überall ehemalige Mitstreiter, die beim Aufbau der neuen Gewerkschaft bereitwillig halfen.

Im Jahr 1963 wurde die GDBA im Rahmen einer Tarifgemeinschaft mit der Christlichen Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner (CGDE) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und Anwärter (GDL) Tarifpartner des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn und öffnete sich durch Satzungsänderungen auch für Arbeiter und Angestellte. In den letzten Jahren ihres Bestehens organisierte die Verkehrsgewerkschaft GDBA mehr Arbeitnehmer als Beamte. Da sie auch die übrigen Voraussetzungen erfüllte, wurde aus der Verkehrsgewerkschaft GDBA eine klassische Einheitsgewerkschaft.

ANHANG 4

Kurz-Geschichte der GDBA

Aller Anfang ist schwer

Genau ein Jahr vor Verkündung des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland, am 23. Mai 1948, wurde in Essen-Steele die Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter (GDRA) von August Dominik und weiteren Kolleginnen und Kollegen gegründet. Zuvor musste die Genehmigung der britischen Militärregierung eingeholt werden, mit der auch die Anerkennung als Interessenvertretung gegenüber der Eisenbahnverwaltung verbunden war. Ziele der gewerkschaftlichen Arbeit waren damals nach dem Gründungsaufruf die Erhaltung des Berufsbeamtentums, die Mitwirkung bei der Gestaltung des Beamtenrechts, die Vertretung und Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Angelegenheiten der Mitglieder und die Errichtung von sozialen Selbsthilfeeinrichtungen. Außerdem wurde die parteipolitische und konfessionelle Unabhängigkeit der Gewerkschaft in der Satzung festgeschrieben.

Königl. Preußischer Packmeister um 1900

Aller Anfang ist schwer, meinte ein britischer Offizier, der am 23. Mai 1948 im Auftrag der Besatzungsbehörde die Gründungsversammlung des Gewerkschaftsverbandes Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter (GDRA) beobachtete und dem Kollegen Dominik Mut zusprechen wollte. Nur 21 Kolleginnen und Kollegen waren der Einladung gefolgt, aber Dominik, der zum Vorsitzenden gewählt wurde, ließ sich hiervon nicht beeindrucken. Einige Tage später traten mehrere 100 Eisenbahner der neuen Gewerkschaft bei und im Bezirk Essen konnten die ersten Ortsgruppen gegründet werden.

Bis Ende Oktober 1948 gelang es, die Organisation auf die Direktionsbezirke Wuppertal, Köln und Münster auszudehnen. Im Januar 1949 kam es zur Gründung des Bezirks Hamburg, im Sommer 1949 folgten die Bezirke Kassel und Frankfurt, im Herbst der Bezirk Hannover und die süddeutschen Bezirke München, Nürnberg, Stuttgart, Augsburg und Regensburg sowie der Bezirk Karlsruhe. Damit war der organisatorische Aufbau der GDBA mit Ausnahme der Bezirke Berlin und Saarbrücken, die aus politischen Gründen erst später angegliedert werden konnten, abgeschlossen.

Die GDRA änderte ab 22. Mai 1949 ihren Namen in Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter im Deutschen Beamtenbund (GDBA).

Gewerkschaftsarbeit in Ortsgruppen und Fachabteilungen

Die Ortsgruppen der GDBA waren über sechzig Jahre die gute Adresse der Gewerkschaft. Hier wurde den Kolleginnen und Kollegen schnell und unbürokratisch geholfen, wenn sie sich allein nicht helfen konnten. Ob es Fragen des Rechtsschutzes waren oder ein Anwalt besorgt werden musste, ein kompetenter Amtsinhaber der GDBA konnte meistens helfen. Wenn die Hilfe vor Ort mal nicht möglich war, wurde der Bezirks- oder Bundesvorstand eingeschaltet.

Zur Unterstützung der gewerkschaftlichen Arbeit wurden neunzehn Fachabteilungen eingerichtet. Die Fachabteilungen unterstützten den geschäftsführenden Bundesvorstand bei der Behandlung der besonderen fachlichen Belange und der beruflichen Angelegenheiten der Mitglieder. Die Fachabteilungsleiter gehörten dem Hauptvorstand an und wurden zu Besprechungen und Verhandlungen mit der Hauptverwaltung und den Ministerien hinzugezogen. Durch diese Organisationsform wurde er-

Kurz-Geschichte der GDBA

ANHANG 4

reicht, dass Eisenbahner aus dem aktiven Dienst ihre beruflichen Probleme und Erfahrungen in die Gewerkschaftsarbeit direkt einbringen konnten. Bis zum 19. Gewerkschaftstag, der im Jahr 1998 in Dresden stattfand, hatte die Organisationsform im Prinzip Bestand. Die besonderen Belange verschiedener Mitgliedergruppen wurden von den Bundesvertretungen der Versorgungsempfänger, der Frauen, der Arbeitnehmer, der Beamten und der Führungskräfte erfolgreich vertreten.

Jugendarbeit – großgeschrieben

Die GDBA-Jugend war die eigenständige Jugendorganisation innerhalb der GDBA. Seminare und Diskussionen über Berufs- und Gesellschaftspolitik, Studien- und Urlaubsfahrten. Internationale Jugendbegegnungen im Rahmen des Deutsch-Französischen Jugendwerks und Ost-West Seminare, die über die Teilung Deutschlands informierten sowie Jugendbegegnungen in Polen und Israel waren die herausragenden Punkte der GDBA-Jugendarbeit, die in enger Abstimmung mit der DBB-JUGEND durchgeführt wurde.

Verkehrspolitik zentrales Thema

Seit Gründung der GDBA ist die Verkehrspolitik ein zentrales Thema der Gewerkschaftsarbeit. Unzählige Gespräche mit den für Verkehrspolitik zuständigen Bundesministern, den Bundestagsfraktionen, den Staatssekretären und der Ministerialbürokratie wurden in Bonn und Berlin geführt. Hauptforderungen waren die volle Erstattung der Kosten des ÖPNV, die Zahlung eines Wegekostenbeitrages an die Deutschen Bundesbahn, die Übernahme der sogenannten Altschulden durch den Bund sowie die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen und größerer unternehmerischer Freiheit für die Deutsche Bundesbahn. Von 1950 bis 1990 wurden sechzehn Gutachten zur Lage der Deutschen Bundesbahn in Auftrag gegeben. Konsequenzen wurden aus den Ergebnissen in völlig unzureichendem Umfang gezogen.

Ehrenamtliche Arbeit

Die Gewerkschaftsarbeit wurde auf örtlicher Ebene, bei den Fachabteilungen und Vertretungen ehrenamtlich geleistet. Die Satzung der Gewerkschaft stellte sicher, dass die ehrenamtlich tätigen Mitglieder über Mehrheiten in den Beschlussgremien Gewerkschaftstag, Bundeshauptvorstand und Bundesvorstand verfügten.

Bundesvorstand zieht nach Frankfurt

Rasant steigende Mitgliederzahlen und damit verbundene Beitragseinnahmen ermöglichten den Einsatz hauptamtlicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei den Bezirken und der Bundesgeschäftsstelle in größerem Umfang. Die GDBA verlegte 1958 ihren Sitz nach Frankfurt am Main und bezog ein neu gebautes Bürohaus im Frankfurter Westend, in Nähe der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn.

Rascher Aufbau

Trotz der widrigen Umstände engagierten sich unter der Leitung der Bundesvorsitzenden August Dominik (1948-1957) und Willibald Lutermann (1957-1970) zahlreiche Kolleginnen und Kollegen für den raschen Aufbau der Gewerkschaft. Bereits Mitte der neunzehnhundertfünfziger Jahre bekannten sich über 115 000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner zur GDBA.

Gemeinsam mit der GDL konnten Mehrheiten in den Beamtengruppen der Bezirkspersonalräte und im Hauptpersonalrat gewonnen werden. In den sechziger Jahren gelang es der GdED diese Mehrheiten zurück zu gewinnen und dauerhaft zu behaupten.

Die Entwicklung und das Wachsen der GDBA ist Verdienst vieler aktiver Mitglieder in den Ortsgruppen, den Bezirken, den Vertretungen, den Fachabteilungen, den Personal- und Betriebsräten sowie den Spitzengremien der GDBA.

Pressearbeit

Seit 1949 hat die GDBA ihre Mitglieder mindestens monatlich über aktuelle Ereignisse unterrichtet. Die Gewerkschaftszeitungen, die die Mitglieder mit der Post erhielten, erschienen unter den Titeln „Der Deutsche Reichsbahnbamte“, „Der Deutsche Bundesbahnbeamte“, „Eisenbahner Rundschau“ und „GDBA-Magazin“. Herausgegeben wurden auch Zeitschriften, Informationen für Amtsinhaber und Personalräte. Beliebte Ausbildungshilfsmittel waren die 1x1 Hefte.

Der Bestseller war jedoch die Broschüre „Die Bahnreform“, die in vier Auflagen erschienen ist. Die Senioren und die GDBA-Jugend, viele Bezirke und Ortsgruppen sowie einige Vertretungen und Fachabteilungen gaben eigene Publikationen heraus. Eine vollständige Auflistung ist an dieser Stelle nicht möglich.

ANHANG 4

Kurz-Geschichte der GDBA

Mitglied im Beamtenbund

Kurz nach ihrer Gründung trat die GDBA dem Deutschen Beamtenbund (DBB) bei. Die GDBA, eine der größten Gewerkschaften des DBB, war am Aufbau des DBB zu einer starken gewerkschaftlichen Kraft in Deutschland und Europa maßgeblich beteiligt. Über 28 Jahre, von 1959 bis 1987, war unser Eisenbahner- und GDBA-Kollege Alfred Krause Vorsitzender des Deutschen Beamtenbundes. Der heutige Ehrenvorsitzende des dbb beamtenbund und tarifunion hat im politischen Raum viel für die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner erreicht. Er war das einzige Mitglied der Regierungskommission Bahn, das gegen die Privatisierung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn gestimmt hat. Auch als Mitglied der Regierungskommission Öffentlicher Dienst hat Krause stets darauf geachtet, dass die Interessen der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner gewahrt wurden. Der Bundesvorsitzende der GDBA/Verkehrsgewerkschaft GDBA, Robert Dera, gehörte ebenfalls der Bundesleitung des dbb an und war Vorsitzender der dbb tarifunion.

Viele führende Vertreter der GDBA arbeiteten in den Spitzengremien des DBB mit und nahmen großen Einfluss auf die Politik unserer Spitzenorganisation. Mit der Gründung der EVG, die Mitglied im DGB ist, ging die jahrzehntelange Zusammenarbeit mit dem DBB zu Ende.

Tarifpartner der DB

Unter der Leitung der Bundesvorsitzenden Ludwig Betzmeir (1970 bis 1981), Adolf Hartmann (1981 bis 1991) und Robert Dera (1991 bis 2003) gelang der weitere Aufbau und die Konsolidierung der Organisation. 1963 wurde der Grundstein für eine erfolgreiche Tarifarbeit gelegt. Gemeinsam mit der CGDE und der GDL wurde die GDBA Tarifpartner des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, vieler privaten Bahnen und anderer Unternehmen des Verkehrsbereichs.

Die Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) ändert ihren Namen in Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten, Arbeiter und Angestellten (GDBA).

GDBA und GDL – Partner?

Die enge Zusammenarbeit der GDBA und der GDL in den Personalvertretungen, den Spitzengremien des Deutschen Beamtenbundes und der Tarifgemeinschaft CGDE/GDL/GDBA führte 1998 zu Verhandlungen über einen Zusammenschluss der GDBA und der GDL. Die Verhandlungen verliefen zunächst erfolgversprechend, wurden aber 1999 von der GDL abrupt abgebrochen. Die Gründe für den Abbruch der Verhandlungen wurden von der GDL bis heute nicht offiziell bekannt gemacht. Auch dem gemeinsamen Dachverband, dem Deutschen Beamtenbund, gelang es nicht, die GDL an den Verhandlungstisch zurückzubringen. Vermutlich war die GDL der Auffassung, dass sie die Interessen der Lokführer mit einer kleinen Spezialgewerkschaft besser vertreten könne als eine große Gewerkschaft, die die Belange aller Mitglieder berücksichtigen muss. Das Angebot der TRANSNET, die Tarifverhandlungen künftig mit der GDBA und GDL gemeinsam zu führen, wurde von der GDL nicht angenommen. Die jahrzehntelange Zusammenarbeit zwischen der GDBA und GDL war damit faktisch beendet. Die TGM wurde aufgelöst.

Bis zur Gründung der EVG gestaltete die Verkehrsgewerkschaft GDBA ihre erfolgreiche Tarifarbeit im Rahmen einer Verhandlungs- und Tarifgemeinschaft mit der Gewerkschaft TRANSNET. Neben dem Abschluss zahlreicher Tarifverträge ist die Verhinderung betriebsbedingter Kündigungen trotz eines gewaltigen Personalabbaus herausragendes Ergebnis der gemeinsamen Tarifarbeit der TRANSNET und der GDBA.

Es wächst zusammen, was zusammengehört

1989/1990 kam die historische Wende in der ehemaligen DDR; Mauer und Stacheldraht fielen, die Wiedervereinigung Deutschlands stand auf der Tagesordnung.

Am 28. April 1990 wurde die GDBA-Ost im Roten Rathaus in Berlin gegründet. Die Delegierten wählten Klaus-Dieter Hommel einstimmig zum Vorsitzenden.

Die Vereinigung der GDBA-Ost und der GDBA-West erfolgte bereits am 29. Oktober 1990. Die erforderliche Satzungsänderung wurde beschlossen und die Delegierten aus Ost und West wählten Klaus-Dieter Hommel zum stellvertretenden Bundesvorsitzenden. Mit Unterstützung vieler ehrenamtlich tätiger Kolleginnen und Kollegen aus Ost und West wurde in den neuen Bundesländern eine demokratische Gewerkschaft aufgebaut, zu der sich viele Tausend Eisenbahnerinnen und Eisenbahner bekannten.

Kurz-Geschichte der GDBA

ANHANG 4

In ersten Gesprächen mit der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn stellte die GDBA die Erhaltung der Arbeitsplätze unter den veränderten wirtschaftlichen und politischen Bedingungen in den Mittelpunkt ihrer tarifpolitischen Arbeit. Die GDBA nahm am 10. Mai 1990 die Tarifverhandlungen mit dem Vorstand der DR auf.

Personalratswahlen 1990 bei der DR

Bei den ersten Personalratswahlen bei der Reichsbahn im September 1990 wählten über 40 000 Kolleginnen und Kollegen die Kandidaten der GDBA flächendeckend in die Personalräte. Die GDBA war in allen Personalräten der Deutschen Reichsbahn vertreten und begann unverzüglich mit dem Aufbau der Organisation. In Schwerin, Berlin, Magdeburg, Halle, Erfurt und Dresden wurden Geschäftsstellen eingerichtet und Bezirke gegründet.

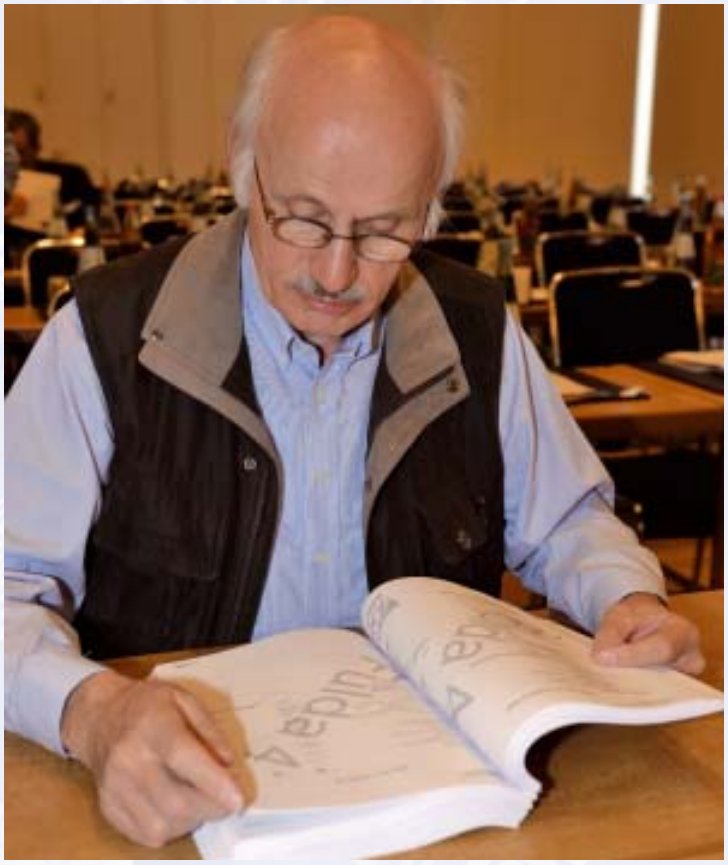
Wechsel im Bahnvorstand

Der damalige Bundesvorsitzende der GDBA, Adolf Hartmann, wurde 1991 von der Bundesregierung in den Vorstand der Deutschen Bundesbahn berufen. Während seiner Amtszeit als Vorstand Personal und Soziales (bis 1996) bei Bundesbahn und Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) wurde die Bahnreform vorbereitet und umgesetzt. Adolf Hartmann, der 1957 in Warburg als Jungwerker seinen Dienst bei der Deutschen Bundesbahn begann, hat sich bleibende Verdienste um die soziale Absicherung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner erworben. Gemeinsam mit den Gewerkschaften und Personalvertretungen hat er dafür gesorgt, dass der Mensch nicht unter die Räder geraten ist.

Die Delegierten eines außerordentlichen Gewerkschaftstages wählten 1990 Robert Dera zum Bundesvorsitzenden und Hans-Jürgen Seiffert zu einem der stellvertretenden Bundesvorsitzenden.

Staatsbahn Ade

Der 1. Januar 1994 ist ein historischer Tag in der Geschichte der Deutschen Eisenbahnen. Die Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn werden zum Bundeseisenbahnvermögen (BEV) zusammengeführt. Aus dem BEV wird der unternehmerische Teil in die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) umgewandelt. Damit wurden für die Bahn die Weichen in eine Zukunft mit einschneidenden Veränderungen gestellt. Der



Gewerkschaftstag der GDBA am 30.11.2010 in Fulda. Ein Delegierter beim Studium des 680 Seiten umfassenden Verschmelzungsberichtes.

Staat übertrug die Verantwortung für den Schienenverkehr auf ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen und ermöglichte der DB AG einen schuldenfreien Start. Die hoheitlichen Aufgaben, vor allem die Aufsicht über den Eisenbahnverkehr, die Personalverwaltung der verbliebenen Beamten und die Schuldenverwaltung der ehemaligen DB und DR nahmen die neu gegründeten Behörden Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und Bundeseisenbahnvermögen (BEV) wahr.

Die Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten, Arbeiter und Angestellten (GDBA) ändert ihren Namen in Verkehrsgewerkschaft GDBA.

Alles wird anders

Für die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner brachte die Privatisierung radikale Änderungen. Organisationsstrukturen – seit über hundert Jahren „eingefahren" – verschwanden von einem Tag zum anderen, z.B. Bundesbahn- und Reichsbahndirektionen, Dienststellen und Hauptverwal-

ANHANG 4

Kurz-Geschichte der GDBA

tungen und Vorstände der DB und DR, ebenso wie die Funktionen von Bahnhofsvorstehern, Direktionspräsidenten und vieles andere mehr. Eine völlige Neuorganisation gliederte das Unternehmen in Geschäftsbereiche, die in selbständige Aktiengesellschaften umgebildet wurden. Dass der Betrieb in der Anfangsphase trotz großer Schwierigkeiten durch die Organisationsänderungen reibungslos weiterlief, war eine großartige Leistung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. Für diese umwälzende Strukturreform mussten gesetzliche Grundlagen geschaffen werden. Das Grundgesetz wurde geändert und fünf neue Gesetze traten in Kraft. Darüber hinaus war die Anpassung von über 400 Gesetzen und Rechtsverordnungen erforderlich. Nach einigem Streit über die Finanzierung des Reformpaketes stimmte der Bundestag bei je einer Gegenstimme aus der SPD und der CDU zu. Lediglich die Fraktionsgruppe der PDS stimmte mit nein. Noch größer war die Zustimmung im Bundesrat. Nur die Freie und Hansestadt Hamburg lehnte die Gesetze ab.

Gewerkschaftstag der GDBA am 30.11.2010 in Fulda. Unter notarieller Aufsicht: Die Stimmabgabe über den Verschmelzungsbericht. Über 90 Prozent der Delegierten stimmen mit „Ja“.

Verkehrsgewerkschaft GDBA immer am Ball

Gemeinsam mit dem Deutschen Beamtenbund und der GDL legte die GDBA ein Konzept für eine Bahnreform innerhalb öffentlich rechtlicher Strukturen vor. Als die GDBA nach vielen Gesprächen mit den verkehrspolitischen Sprechern der Parteien und Fraktionen in Bund und Ländern und dem Bundesverkehrsminister Prof. Dr. Krause endgültig feststellte, dass die Bahnreform auf Grundlage der Vorschläge der Regierungskommission Bahn nicht zu verhindern war, setzte sie sich mit aller Kraft für die Sicherung der Rechte der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner ein. Trotz grundsätzlicher Bedenken gegen die Privatisierung der Deutschen Bahnen hat die Verkehrsgewerkschaft GDBA großen Einfluss auf die Ausgestaltung des Gesetzeswerkes genommen. In vielen Verhandlungen mit der Bundesregierung, den Bundesländern, den Parteien und den Abgeordneten konnten die Vertreter der GDBA ihre Vorstellungen in das Gesetzeswerk einbringen. Bereits vor Gründung der Aktiengesellschaft wurden neue Tarifverträge abgeschlossen.

Nach der Privatisierung begann, besonders bei der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, ein gewaltiger Personalabbau. Betriebsbedingte Kündigungen konnten jedoch vermieden werden. Die erreichten Sozialstandards wurden gesichert. Bei den Beamten wurde der Personalabbau durch Vorruhestandsregelungen unterstützt.

Die von vielen angestrebte „Zwangsbeurlaubung“ der Bundesbahnbeamten zur DB AG konnte von der Verkehrsgewerkschaft GDBA verhindert werden. Für die Beamten, die auf der Grundlage der von der GDBA erreichten gesetzlichen Regelungen der DB AG oder ihren „Töchtern“ zugewiesen oder zu ihnen auf eigenen Antrag beurlaubt wurden, gab es beachtliche Erfolge. So gelten die grundsätzlichen beamtenrechtlichen Regelungen bis heute weiter und wurden unter Wahrung der Rechtsstellung der Beamten den veränderten Erfordernissen angepasst. Die Neuregelungen führten für viele Beamte zu Verbesserungen.

Auch die neue Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft wird dafür sorgen, dass die Rechte der Beamten auch in der Zukunft nicht angetastet werden. Für die Arbeitnehmer der Deutschen Bundesbahn war eine in allen wesentlichen Punkten vergleichbare Personalüberleitung vorgesehen. Die Arbeitnehmer der ehemaligen DB wären danach Angehörige des öffentlichen Dienstes geblieben. Leider sind diese Bemühungen der GDBA gescheitert.

Kurz-Geschichte der GDBA

ANHANG 4

In Rahmen der Tarifverhandlungen, die im Dezember 1993 abgeschlossen werden konnten, ist es aber gelungen, die bestehenden Besitzstände der in die DB AG übergeleiteten Arbeiter und Angestellten der beiden Deutschen Bahnen umfassend zu tarifieren. Dabei wurden in erster Linie die Einkommen abgesichert und ein umfassender Schutz vor betriebsbedingten Kündigungen vereinbart.

Diese Regelung wurde während einer Wochenendtagung am 23. und 24. Mai 1992 in Bad Kühlungsborn erzielt, zu der Bundesverkehrsminister Prof. Dr. Krause die Vorstände der Eisenbahnergewerkschaften und seine engsten Mitarbeiter in seine Heimat eingeladen hatte.

Personalräte werden Betriebsräte

Auch die betrieblichen Interessenvertretungen mussten nach Gründung der DB AG neu gebildet werden. Anstelle der Personalräte wurden Betriebsräte gewählt, die die Interessen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach den Bestimmungen des Betriebsverfassungsgesetzes vertraten. Für die Vertretung der statusrechtlichen Belange der verbliebenen zugewiesenen und beurlaubten Beamtinnen und Beamten wurden Besondere Personalräte beim Präsidenten und den Dienststellen des BEV gebildet. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des EBA und des BEV wählten Personalräte nach „altem“ Recht. Die umfassende Schulung der Betriebs- und Personalräte war eine ständige Aufgabe, die die Verkehrsgewerkschaft GDBA, ab 2005 gemeinsam mit ihrer Bildungsgesellschaft Lern.mit und ab 2008 vollständig durch die gemeinsam mit der TRANSNET neu gegründete Bildungsgesellschaft TRANSMIT mit großem Einsatz erfüllt hat.

Auch in den nach Gründung der DB AG zu wählenden Aufsichtsräten wurden die Interessen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch kompetente Mitglieder der Verkehrsgewerkschaft GDBA vertreten.

Die Erfolgsbilanz kann sich sehen lassen

Die Erfolgsbilanz der Verkehrsgewerkschaft GDBA kann sich sehen lassen. Fünfundvierzig mal wurden die Einkommen der Beamten und Arbeitnehmer erhöht. Dazu kamen viele strukturelle Verbesserungen. Das Spitzenamt im mittleren Dienst wurde von der Besoldungsgruppe A7 in die Besoldungsgruppe A9 mit Zulage, das Spitzenamt im gehobenen Dienst von der Besoldungsgruppe A12 in die Besoldungsgruppe A13 (im technischen Dienst A13 mit Zulage) gebracht. Die Bedingungen für den Aufstieg in den mittleren, gehobenen und höheren Dienst wurden den betrieblichen Erfordernissen angepasst, die Beförderungsmöglichkeiten verbessert. Die Löhne und Gehälter in den neuen Bundesländern konnten in mehreren Schritten an die Gehälter in der alten Bundesrepublik angeglichen werden. Die Urlaubsregelungen wurden deutlich verbessert. Zum Vergleich: 1950 gab es 12 Tage Urlaub. Auch der Zusatzurlaub für die Kollegen im Wechseldienst geht auf das Konto der GDBA. Und die 48-Stundenwoche gibt es auch nicht mehr, die höchstzulässige Wochenarbeitszeit im Wechseldienst von 72 Stunden gehört ebenfalls der Vergangenheit an.

Aktive Seniorenarbeit

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hat immer eine intensive Arbeit für die zahlreichen Mitglieder im Ruhestand, die über eine weitgehend eigenständige Organisation im Seniorenbereich verfügten, organisiert. Auch in den Gremien der Gesamtorganisation war durch die Satzungsbestimmungen eine angemessene Vertretung der Senioren immer sichergestellt. Seit der Schließung aller Betreuungsstellen der DB AG und des BEV leisteten die Seniorenvertreter der GDBA eine intensive Betreuungsarbeit, die bei den Senioren hohe Anerkennung fand.

Ziele nicht erreicht

Trotz großer Erfolge wurde besonders durch die Umsetzung der Bahnreform deutlich, dass die Verkehrsgewerkschaft GDBA ihre gewerkschaftlichen Ziele „Erhalt der Staatsbahn“ und „Erhalt und Weiterentwicklung des Berufsbeamtentum bei der Deutschen Bahn“ nicht erreicht hat und auch zukünftig nicht mehr erreichen kann. Die Privatisierung der Deutschen Bahn, die Öffnung Europas und der schnell zunehmende Wettbewerb auf der Schiene stellten die Bahngewerkschaften vor neue Herausforderungen in der verkehrspolitischen Arbeit. Die im Jahr 2000 gegründete Allianz pro Schiene sollte ihren Einfluss auf die Verkehrspolitik deutlich erhöhen. Die enge Zusammenarbeit der Gewerkschaften in der Allianz pro Schiene hat zur Stärkung der Arbeitnehmerpositionen in der verkehrspolitischen Diskussion geführt.

Um auch die internationale Arbeit zu aktivieren, wurde die Verkehrsgewerkschaft GDBA im Jahr 2005 Mitglied der

ANHANG 4

Kurz-Geschichte der GDBA

Internationalen Transportarbeiter Föderation (ITF) und der Europäischen Transportarbeiter Föderation (ETF).

Die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft TRANSNET in verkehrspolitischen und tarifpolitischen Fragen bewährte sich immer mehr. Bestehende und über Jahrzehnte „gepflegte" Gegensätze wurden abgebaut. Nicht nur zwischen den Vorständen, sondern auch in den regionalen und örtlichen Gremien entstand Vertrauen. Und so wurde ab 2010 die Zusammenarbeit auch auf die sozialpolitische Arbeit und die Beamtenpolitik ausgedehnt.

Seit 2003 stand mit Klaus-Dieter Hommel ein erfahrener Eisenbahner aus den neuen Bundesländern an der Spitze der Verkehrsgewerkschaft GDBA. Zwischen 2003 und 2006 stellte die Verkehrsgewerkschaft GDBA - auch mit externer Hilfe - ihre Organisation auf den Prüfstand. Unter ständiger Einbindung ihrer Mitglieder und Amtsinhaber wurde die Gewerkschaft den Erfordernissen und Herausforderungen der Zukunft angepasst. Die Organisationsreform war die Grundlage für eine moderne und schlagkräftige Gewerkschaftsarbeit. Die erforderlichen Satzungsänderungen wurden am 7. März 2006 nahezu einstimmig von einem außerordentlichen Gewerkschaftstag beschlossen.

Dank an Mitglieder und Amtsinhaber

In den über 62 Jahren ihres Bestehens hat die Verkehrsgewerkschaft GDBA durch ihre sachkundige Arbeit viele Erfolge für Ihre Mitglieder und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihrem Organisationsgebiet erreicht. Die Amtsinhaberinnen und Amtsinhaber der GDBA werden auch in der neuen Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) die Interessen der Mitglieder solidarisch, kompetent und erfolgreich vertreten. Sie wird ihren Beitrag zu einer bahnfreundlichen Verkehrspolitik leisten und die Weiterentwicklung der Bahnkonzerne, Behörden und Verkehrs- und Dienstleistungsunternehmen kritisch, aber konstruktiv begleiten und dafür sorgen, dass der Mensch nicht auf der Strecke bleibt.

Auf zur Verkehrsgewerkschaft

Nach der Gründung der Bahngewerkschaften bestand über viele Jahrzehnte eine harte Konkurrenz, die sich teilweise vor Ort in eine regelrechte Feindschaft zwischen den Mitgliedern der unterschiedlichen Organisationen steigern konnte. Hintergrund waren im Wesentlichen die Zugehörigkeit zu den Dachverbänden DGB und DBB und die damit verbundene politische und gewerkschaftspolitische Ausrichtung. Die nach dem Prinzip der Einheitsgewerkschaft propagierte parteipolitische Unabhängigkeit wurde nur teilweise gelebt und war auch nicht in jedem Fall für die Beschäftigten sichtbar.

Die beiden großen Bahngewerkschaften GdED (später TRANSNET) und GDBA (später Verkehrsgewerkschaft GDBA) wurden jeweils der „roten" bzw. der „schwarzen" Ecke zugeordnet und so spiegelte die Mitgliedschaft teilweise auch eine politische Überzeugung wieder. Herausragend für die grundsätzlichen Differenzen waren ohne Zweifel aber insbesondere die Haltung zum Berufsbeamtentum und die Frage, wie sich der Beamtenstatus in Deutschland in der Zukunft weiterentwickeln sollte. Hier hat die GDBA stets eindeutig sehr klare Position für den Erhalt des Berufsbeamtentums bezogen, während der DGB und auch die GdED ein einheitliches Dienstrecht favorisierten.

Bahngewerkschaften in Deutschland

Der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund (FDGB) war die Einheitsgewerkschaft in der DDR. Ihm gehörten fünfzehn Gewerkschaften an, darunter auch die Industriegewerkschaft Eisenbahn. Hauptaufgabe des FDGB war, die Arbeitnehmer zur Unterstützung des Gesellschafts- und Staatssystems unter Führung der SED zu erziehen, die Produktionsleistung zu erhöhen (Ablehnung des Streikrechts) und die Interessen der Arbeiter und Angestellten in den Betrieben zu vertreten.

In demokratisch verfassten und marktwirtschaftlich strukturierten Wirtschaftssystemen sind Gewerkschaften Arbeitnehmer-Organisationen zur Durchsetzung wirtschaftlicher und sozialer Interessen.

Im Grundgesetz (GG) der Bundesrepublik Deutschland wird das Grundrecht auf die Vereinigungsfreiheit festgeschrieben:

Das Recht, zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen Vereinigungen zu bilden, ist für jedermann und für alle Berufe gewährleistet. Abreden, die dieses Recht einschränken oder zu behindern suchen, sind nichtig. Hierauf gerichtete Maßnahmen sind rechtswidrig. Niemand darf benachteiligt werden, weil er einer bestimmten Vereinigung angehört.

Kurz-Geschichte der GDBA

ANHANG 4

Aus dem Grundsatz dieses Koalitionspluralismuss sind die Gewerkschaften gezwungen, das Bestehen anderer Gewerkschaften zu dulden; sie dürfen einander Konkurrenz machen, aber nicht auf die Vernichtung einer Konkurrenzgewerkschaft hinarbeiten.

Aus der unterschiedlichen Aufgabenstellung der Gewerkschaften in Ost und West erklärt sich auch die Bildung von vielen Gewerkschaften in der BRD. Hier ist einfach von einem in der Verfassung festgeschriebenen Grundrecht Gebrauch gemacht worden.

Kommt man zu der Erkenntnis, dass man mit einer großen Gewerkschaft mehr für die Arbeitnehmer erreichen kann, muss der mühsame Weg der Vereinigung von Gewerkschaften gegangen werden. Dass das möglich ist, haben ÖTV und DAG, TRANSNET und GDBA bewiesen.

GDBA ist Tarifpartner

Die GDBA hat sich erst im Jahr 1963 für Arbeiter und Angestellte der damaligen Deutschen Bundesbahn geöffnet und wurde damit zur tariffähigen Gewerkschaft und in der Tarifgemeinschaft CGDE/GDL/GDBA (TGM) Tarifpartner der Deutschen Bundesbahn und weiterer Bahnen und Verkehrsunternehmen. Auch nach der Öffnung für Arbeitnehmer wurde die Politik der GDBA natürlich wesentlich durch die Vertretung der Interessen der Beamten der Deutschen Bundesbahn bestimmt. Eine Gewinnung von Mitgliedern im klassischen Bereich der Arbeitnehmer war deshalb schwierig und erst im Zuge der Wiedervereinigung der beiden Deutschen Staaten und der Privatisierung von Bundes- und Reichsbahn wuchs die Zahl der Mitglieder im Arbeitnehmerbereich.

Die „Schwestergewerkschaft" GDL wurde sogar erst nach der Aufnahme der Lokomotivführer der ehemaligen Deutschen Reichsbahn tariffähig. Ein Umstand der die weitere Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen GDBA und GDL noch maßgeblich bestimmen sollte.

Mit der Privatisierung der beiden Deutschen Bahnen war für die GDBA klar, dass der Satzungsauftrag - Erhalt und Ausbau des Berufsbeamtentums - nicht mehr erfüllt werden konnte. Zuvor war es schon nicht gelungen, nach der Wiedervereinigung den Beamtenstatus auf die infrage kommenden rund 80.000 Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn zu übertragen. Eine Verbeamtung bei der Reichsbahn war nach heutigem Kenntnisstand zu keinem Zeitpunkt politisch gewollt. Diese Tatsache hatte natürlich auch Folgen für die Gewinnung von Mitgliedern im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, da gerade hier die Kolleginnen und Kollegen nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten viel Hoffnung in die Verbeamtung gesetzt hatten.

Zur Vorbereitung der Privatisierung der beiden Deutschen Bahnen wurden 1993 sowohl von der Tarifgemeinschaft GDL/GDBA (TGM) – die CGDE war zu diesem Zeitpunkt bereits aus der TGM ausgeschieden – als auch von der GdED mit dem Bahnvorstand gemeinsame Tarifverhandlungen geführt. In diesen, weitgehend parallel geführten Verhandlungen, ging es um die Vereinbarung von tarifvertraglichen Regelungen zur Ablösung der bestehenden Tarifverträge, die sich an den Tarifregelungen für die übrigen Beschäftigten des öffentlichen Dienstes orientierten.

Gewerkschaftstag der GDBA am 30.11.2010 in Fulda. Eine der vielen Wortmeldungen vor der Abstimmung: Delegierte diskutieren das Vertragswerk zur Gründung der EVG.

ANHANG 4

Kurz-Geschichte der GDBA

Organisationsreform eingeleitet

Innerhalb der GDBA begann die Diskussion auf dem Gewerkschaftstag in Stuttgart, der zuerst die Weichen für eine Organisationsreform stellte. Dieses Ziel wurde 2009 erreicht und damit war die Verkehrsgewerkschaft GDBA in der Lage, auch aktiv und eigenständig über Ihre Zukunft zu entscheiden.

Parallel zu dieser Entwicklung verschlechterte sich das Verhältnis zur GDL, die immer mehr auf Konfrontationskurs ging, und die Zusammenarbeit mit der TRANSNET wurde intensiviert. Begleitet war dieser Prozess mit dem weiteren Wachsen des Vertrauens auf allen Ebenen der beiden Gewerkschaften.

Folgerichtig hat der Bundeshauptvorstand der GDBA bereits am 28. Oktober 2004 beschlossen, die bis dahin bestehende Verhandlungsgemeinschaft mit der TRANSNET in eine Tarifgemeinschaft umzuwandeln. Nach anfänglich noch kontroversen Diskussionen in den Gremien und in der Mitgliedschaft gab es zwischenzeitlich eine steigende Akzeptanz für die Kooperation. Die Angst, "untergebuttert zu werden", hatte sich durch die Zusammenarbeit als unbegründet erwiesen. Die Verkehrsgewerkschaft GDBA konnte sich als gleichberechtigter Partner einbringen.

Gewerkschaftstag der GDBA am 30.11.2010 in Fulda. TRANSNET-Chef Alexander Kirchner überrascht GDBA-Chef Klaus-Dieter Hommel mit einer EVG-Anstecknadel.

Wie wichtig der Schulterschluss war, wurde bei den schwierigen Verhandlungen für einen „Flächentarifvertrag Schiene" erkennbar. Unmittelbar nach diesem Beschluss des Bundeshauptvorstandes der GDBA wurden intensive Gespräche mit der TRANSNET aufgenommen und die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) wurde am 21. Juni 2005 gegründet. Im Vorfeld waren zahlreiche Satzungs- und Geschäftsordnungsänderungen erforderlich gewesen. Wichtigstes Element der Tarifgemeinschaft ist die Bildung eines so genannten „Entscheiderkreises". Dieser führte auf kurzem Wege die Entscheidungen der Beschlussgremien der jeweiligen Gewerkschaften aus. Die Tarifgemeinschaft hat dann in Frankfurt am Main ein eigenes Büro bezogen. Sämtliche Fragen der Tarifpolitik wurden dort bearbeitet.

Organisationsreform abgeschlossen

Der 21. Gewerkschaftag der Verkehrsgewerkschaft GDBA im September 2007 stellte wichtige Weichen für die weitere Kooperation und war deshalb, ohne dass zu diesem Zeitpunkt bereits konkrete Planungen vorlagen, ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur EVG.

Bundesvorsitzender Klaus-Dieter Hommel und seine Stellvertreter Heinz Fuhrmann und Peter Tröge wurden mit großen Mehrheiten in ihren Ämtern bestätigt. Zum Bundesgeschäftsführer wurde erstmals und fast einstimmig Wilhelm Bahndorf gewählt.

Der stellvertretende Bundesvorsitzende Hans-Jürgen Seiffert kandidierte aus Altersgründen nach 17jähriger Amtszeit nicht mehr und wurde einstimmig zum Ehrenmitglied der Verkehrsgewerkschaft GDBA ernannt.

Gemeinsame Bildungsgesellschaft gegründet

Die seit Jahren erfolgreich praktizierte Zusammenarbeit im Tarifbereich war bereits ein Beispiel für eine hervorragende Kooperation die, trotz der Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Dachverbänden, funktioniert hat. Ab dem 4. Januar 2008 sollten beide Gewerkschaften die Zusammenarbeit auch auf den Bildungsbereich übertragen. Die hohen Anforderungen, welche die kommenden Jahre an die Interessenvertretungen in den Unternehmen der Verkehrswirtschaft – insbesondere der Schienenverkehrsbranche – stellen sollten, hatten diesen Schritt maßgeblich beeinflusst. Das Bildungsangebot der neuen gemeinsamen Bildungsgesellschaft TRANSMIT war exakt auf die

Kurz-Geschichte der GDBA

ANHANG 4

neuen Anforderungen der Interessenvertretung abgestimmt und konnte damit interessierte Interessenvertreter zielgerichtet bei ihrer Arbeit unterstützen. Erfahrene Dozenten vermitteln seitdem in den Seminaren das Wissen, welches für eine erfolgreiche betriebliche Interessenvertretung benötigt wird.

Organisationegoismen ade

Die im Jahr 2010 anstehenden Aufsichtsrats- und Betriebsratswahlen im Bahnkonzern und in anderen Unternehmen waren sowohl für die TRANSNET, als auch für die Verkehrsgewerkschaft GDBA eine sehr große politische Herausforderung und machten die Klärung der Art und Weise und des Umfanges der zukünftigen Zusammenarbeit der beiden Gewerkschaften im Bereich der Mitbestimmung erforderlich. Gleichzeitig sollten diese Wahlen für die beiden Gewerkschaften eine Bewährungsprobe sein, ob und wie Zusammenarbeit zukünftig funktionieren kann. Organisationegoismen sollten dabei bei TRANSNET und GDBA keine Rolle mehr spielen.

Zur politischen Umsetzung dieses Zieles haben die beiden Gewerkschaften im Juli 2009 folgende Vereinbarung getroffen:

- Die Gewerkschaften TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA arbeiten zukünftig auf den Gebieten der gesetzlichen und betrieblichen Mitbestimmung eng und kooperativ zusammen.

- Die Vorbereitung und Durchführung der Aufsichtsrats- und Betriebsratswahlen im Bereich der Deutschen Bahn AG und anderer Unternehmen im Jahr 2010 und die ggf. notwendigen Delegiertenwahlen für Aufsichtsratswahlen werden von der TRANSNET und der Verkehrsgewerkschaft GDBA gemeinsam organsiert. Die dazu notwendigen Arbeits-Strukturen sind umgehend (soweit noch nicht vorhanden) zu schaffen. Dies gilt sowohl für alle politischen und organisatorischen Maßnahmen der Vorbereitung und Durchführung der Wahlen.

- Für alle Delegierten-, Aufsichtsrats- und Betriebsratswahlen werden grundsätzlich gemeinsame Listen eingereicht. Begründete Ausnahmen für bestimmte Unternehmen, Unternehmensbereich oder Wahlbetriebe werden zwischen den Vorständen der beiden Gewerkschaften jeweils im Einzelfall einvernehmlich abgestimmt.

- Bei Verteilung der Listenplätze der Wahlvorschläge sind die Kräfteverhältnisse in den Wahlbetrieben entsprechend zu berücksichtigen. Die Listenplätze 1 und 2 sind jeweils wechselseitig zu vergeben (die jeweils stärkere Organisation besetzt den Platz 1). Alle übrigen Plätze sind vor Ort in einer fairen Abstimmung zu vergeben. Ziel muss es sein, nicht nur Mandate, sondern das beste Wahlergebnis für die gemeinsame Liste zu erreichen.

- Kommt es im Einzelfall nicht zu gemeinsamen Listen, führen TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA keinen Wahlkampf gegeneinander.

- Nach den Wahlen bilden TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA in den Aufsichtsräten und Betriebsräten gemeinsame Fraktionen und arbeiten im Laufe der kommenden Legislaturperiode eng und vertrauensvoll zusammen. Gegeneinander gerichtete Koalitionen werden weder von TRANSNET noch von der Verkehrsgewerkschaft GDBA gebildet.

Mit dieser Vereinbarung wurde nicht nur die enge Zusammenarbeit zwischen beiden Gewerkschaften auf dem Gebiet der Mitbestimmung manifestiert, sondern damit wurde die geplante Gründung einer neuen, gemeinsamen Organisation tatsächlich politisch folgerichtig.

Auftrag angenommen und umgesetzt

Die entsprechenden Beschlüsse wurden 2009 auf einem außerordentlichen Gewerkschaftstag der GDBA in Fulda gefasst. Der Weg zur Gründung einer neuen „Verkehrsgewerkschaft“ war damit frei. Die Delegierten der GDBA hatten ihren Vorstand fast einstimmig beauftragt, „alle Entscheidungen vorzubereiten, die notwendig sind, um eine neue Verkehrsgewerkschaft zu gründen“. Der entsprechende Leitantrag wurde mit 106 Ja-Stimmen verabschiedet, es gab nur eine Gegenstimme. Die Verkehrsgewerkschaft GDBA und die Gewerkschaft TRANSNET konnten nun, innerhalb der nächsten 12 bis 18 Monate, zu einer neuen „Verkehrsgewerkschaft“ verschmelzen. Dieser Prozess sollte auf Augenhöhe und völlig gleichberechtigt geschehen.

In gemeinsamen Veranstaltungen beider Vorstände und Mitgliederversammlungen der GDBA in allen Regionen wurden im Sommer und im Herbst des im Jahres 2010 die politischen und fachlichen Voraussetzungen für die Verschmelzung von TRANSNET und GDBA geschaffen.

ANHANG 4

Kurz-Geschichte der GDBA

Gewerkschaftstag der GDBA am 30.11.2010 in Fulda.
Viel Arbeit für die Delegierten, die u.a. bei zahlreichen Abstimmungen gefordert waren.

DIE NAMEN DER GDBA VON 1948 BIS 2010

Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter (GDRA)
vom 23. Mai 1948 bis 22. Mai 1949

Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter im Deutschen Beamtenbund (GDBA)
vom 22. Mai 1949 bis 4. Mai 1981

Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten, Arbeiter und Angestellten im Deutschen Beamtenbund
(GDBA) vom 4. Mai 1981 bis 1. Juni 1994

GDBA-Ost, gegründet am 28. April 1990, Beitritt zur **GDBA-West** am 29. Oktober 1990

Verkehrsgewerkschaft GDBA vom 1. Juni 1994 bis 30. November 2010

DIE VORSITZENDEN DER GDBA

August Dominik
Erster Vorsitzender der GDRA/GDBA von 1948 bis 1957

Willibald Lutermann
Vorsitzender der GDBA von 1957 - 1970

Ludwig Betzmeir
Bundesvorsitzender der GDBA von 1970 – 1981

Adolf Hartmann
Bundesvorsitzender der GDBA von 1981 – 1991

Robert Dera
Bundesvorsitzender der GDBA/Verkehrsgewerkschaft GDBA von 1991 – 2003

Klaus-Dieter Hommel
- Bundesvorsitzender der Verkehrsgewerkschaft GDBA von 2003 – 2010
- Gründungsmitglied der GDBA-Ost und deren erster Vorsitzender vom 28.4. bis 29.10.1990
- Stellv. Bundesvorsitzender der EVG – Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft ab 01.12.2010

Abkürzungen

ANHANG 5

ADB	Allgemeiner Deutscher Beamtenbund
ADGB	Allgemeiner Deutscher Gewerkschaftsbund
BDR	Bund deutscher Reichsbahnbeamten (ab 1933) Reichsbund der deutschen Beamten (ab 1938)
BGO	Betriebsgewerkschaftsorganisation
BKV	Betriebskollektivvertrag
BVG	Betriebsverfassungsgesetz
DAF	Deutsche Arbeitsfront
DBB	Deutscher Beamtenbund
dbb	beamtenbund und tarifunion
DDP	Deutsche Demokratische Partei
DEV	Deutscher Eisenbahner-Verband (1916-1925)
DGB	Deutscher Gewerkschaftsbund a) Christliche Gewerkschaften in der Weimarer Republik b) Einheitsgewerkschaften in der Bundesrepublik Deutschland
DNVP	Deutsch Nationale Volkspartei
DPG	Deutsche Postgewerkschaft
DTV	Deutscher Transportarbeiterverband
DVP	Deutsche Volkspartei
EdED	Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (1925-1933) (1933-1945 als ITF-Sektion London)
Elberfelder	Vergleiche Zentralverband deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter
ETF	Europäische Transportarbeiter Föderation (ehedem Gewerkschaftlicher Verkehrsausschuss in der Europäischen Gemeinschaft)
EU	Europäische Union
EVG	Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (ab 2010)
FDGB	Freier Deutscher Gewerkschaftsbund (1945-1990)
FNCTTFEL	Fédération Nationale des Cheminots Travailleurs du Transport Fonctionnaires Employés Luxembourgeois
GDRA	1948 Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten und -Anwärter
GDBA	1949 Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und -Anwärter 1981 Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten, Arbeiter und Angestellten 1994 Verkehrsgewerkschaft GDBA
GDBA	1990 GDBA im Organisationsbereich der DDR
GdE	Gewerkschaft deutscher Eisenbahner (und Staatsbedienstete) (1918-1933)
GdE	Gewerkschaft der Eisenbahner (DDR, 1990)
GdED	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (1948-2000)
GdE (ÖGB)	Gewerkschaft der Eisenbahner im Österreichischen Gewerkschaftsbund

ANHANG 5

Abkürzungen

GdP	Gewerkschaft der Polizei
GDL	Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
GEW	Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
Hamburger	Vergleiche Verband der Eisenbahner Deutschlands (VdED)
HBV	Gewerkschaft Handel, Banken, Versicherung
IG Eisenbahn	Industriegewerkschaft Eisenbahn (1945/1946 bis 1963)
IGM	Industriegewerkschaft Metall
IG TuN	Industriegewerkschaft Transport und Nachrichtenwesen (1963-1990)
ITF	Internationale Transportarbeiter Föderation (ab 1896)
LTV	Lohntarifvertrag für die Arbeiter bei der DB
Nordhausener	Vergleiche Verband Deutscher Eisenbahn-Handwerker
NSBO	Nationalsozialistische Betriebszellen Organisation
NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiter Partei
ÖTV	Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport, Verkehr
REV	Reichsbund Deutscher Reichsbahnbeamten des mittleren nichttechnischen Dienstes
RG	Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter (1920-1925)
RGO	Revolutionäre Gewerkschafts- Opposition
RGI	Rote Gewerkschafts-Internationale
RKV	Rahmenkollektivvertrag
SEV	Schweizer Eisenbahnerverband, heute: Eisenbahner- und Verkehrsverband
SMAD	Sowjetische Militäradministration in Deutschland
TCU	Transportation Communications International Union (Washington)
TRANSNET	Gewerkschaft Transport, Service und Netze (2000-2010)
Trierer/Trier-Berliner	Vergleiche Verband Deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter
TVG	Tarifvertragsgesetz
UGO	Unabhängige Gewerkschaftsorganisation (West-Berlin)
VdED	Verband der Eisenbahner Deutschlands 1896-1908; 1908-1916 Sektion Deutscher Transportarbeiterverband (DTV)
VDE	Verband Deutscher Eisenbahn-Handwerker (und -Arbeiter)
VERDI	Vereinigte Dienstleistungs-Gewerkschaft
VSA	Verband der Sekretäre, Assistenten, Betriebsassistenten und Anwärter der Deutschen Reichsbahn
VdV	Verband des deutschen Verkehrspersonals
ZGDR	Zentral-Gewerkschaftsbund Deutscher Eisenbahnbeamten (und -Anwärter) (1922 bis 1933)

Literaturverzeichnis

ANHANG 6

01 *VdED/ DEV/ EdED/ GdED/ TRANSNET, Rechenschafts-/Geschäftsberichte, Protokolle, Monographien, Zeitungen (vgl. unten 63)*

02 *Verband Deutscher Eisenbahnhandwerker/Allgemeiner Eisenbahner-Verband, Zentralverband Deutscher Eisenbahnhandwerker/Gewerkschaft deutscher Eisenbahner: ausgewählte Geschäftsberichte, Protokolle, Monographien, Zeitungen (vgl. unten 64)*

03 *Staatseisenbahner-Verband, Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten, Zentralgewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten (und Untergliederungen), Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter: Satzungen, Geschäftsberichte, Monographien und ausgewählte Zeitungen (vgl. unten 65)*

04 *Allgemeiner Deutscher Gewerkschaftsbund (ADGB), Protokolle 1919-1932*

05 *Marc Altten, Die CIA stellt die Weichen, Berlin 2009*

06 *Gerhard Böhm, Der Triersche Eisenbahnerverband und seine Leitung, in: Der Gewerkverein, 1909*

07 *Lujo Brentano, Gewerkvereine; W. Kulemann, Die Gewerkvereine, je in: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2. Aufl. Jena 1898-1901, 1923-1929, 1956-1968, 1977-1980*

08 *Martin Broszat u. Hermann Weber, „SBZ-Handbuch", München 1993*

09 *Hans-Joachim Buss, Dreimal Stunde Null, Gewerkschaft am Schienenstrang, Aufstieg und Wandlungen, 1897-1972, Frankfurt 1973*

10 *Heinrich Bürger, Die Hamburger Gewerkschaften und deren Kämpfe von 1865 bis 1890, Hamburg 1899*

11 *Louis Brunner, Das Koalitionsrecht der Eisenbahner, Berlin 1911*

12 *Louis Brunner, Die deutschen Gewerkschaften, Neue graphische Darstellungen und statistische Tabellen, Berlin 1908*

13 *Franz Dauer, Geschichte des Bayerischen Eisenbahner-Verbandes,1896-1926, München 1927*

14 *Hans-Dieter Denk, Die christliche Arbeiterbewegung in Bayern bis zum Ersten Weltkrieg, Mainz 1980*

15 *Frank Deppe u. a., Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung, Köln 1978*

16 *Deutsche Bundesbahn, Zug der Zeit, Zeit der Züge, Deutsche Eisenbahn 1835-1985, 2 Bde., Berlin 1985*

17 *DGB Berlin, Berliner Gewerkschaftsgeschichte 1945-1950, Berlin 1971*

18 *Deutscher Transportarbeiter-Verband, Jahrbuch 1908, 1920, 1921, Berlin im Folgejahr*

19 *D. Eichholtz, Über das Verhältnis von Junkern und Bourgeoisie vor 1848 in der preußischen Eisenbahngeschichte, Berlin 1959*

20 *Erwin Emge, Aufheben ... und nicht vergessen! Eine Kurzdarstellung aus den Gründungs- und Aufbaujahren der Interessenvertretung der Eisenbahner Deutschlands, Frankfurt 1985*

21 *Helmut Esders / Hans Pelger, Gewerkschafter im Widerstand, Hannover 1967*

22 *Albert Falkenberg, Die deutsche Beamtenbewegung nach der Revolution, Berlin 1920*

23 *Bundesministerium der Finanzen, „Unternehmen/Verbandsnamen" (i. e. statistisches Manuskript zu den Eisenbahner-Verbänden in der Weimarer Republik bis 1933), Berlin o. J. (Stand 2009)*

24 *Lothar Gall, Manfred Pohl, Hrsg., Die Eisenbahn in Deutschland von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999*

25 *Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung, Chronik, Teil I Von den Anfängen bis 1917, Berlin 1965; Teil II Von 1917 bis 1945, Berlin 1966*

26 *Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands, Protokolle 1892-1914, sowie Correspondenzblatt dieser Jahrgänge*

27 *Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschland, 150 Jahre Menschen bei der Bahn (Bildfolien), Frankfurt 1985*

28 *GdED, 80 Jahre Eisenbahnergewerkschaft in Ulm, 1898-1978, Ulm 1978*

29 *GDBA, 25 Jahre GDBA, 1948-1973, Frankfurt 1973*

ANHANG 6

Literaturverzeichnis

30 *Verkehrsgewerkschaft GDBA, 50 Jahre solidarisch kompetent erfolgreich, 1948 1998, Frankfurt 1998*

31 *GDBA, Satzung/Organisationsbereich der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin 28.April 1990*

32 *Alfred Gottwald, Die Reichsbahn und die Juden 1933-1939, Wiesbaden 2011*

33 *Rudolf Herbig, Aus der Sozial-, Wirtschafts- und Gewerkschaftsgeschichte vom 14. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Wolframs-Eschenbach 7/1980*

34 *Ludwig Heyde, Hrsg., Internationales Handbuch des Gewerkschaftswesens, 2. Bd., Berlin 1932*

35 *Raul Hilberg, Sonderzüge nach Auschwitz, Mainz 1981*

36 *Rolf Hofmann, 150 Jahre Menschen bei der Bahn, Frankfurt 1985*

37 *Rudolf Hofmann, Funktions- und Strukturwandel westeuropäischer Eisenbahner-Gewerkschaften nach 1945, Gießen 1969*

38 *Internationales Handwörterbuch des Gewerkschaftswesens, 1. Bd., Berlin 1931*

39 *ITF Solidarity, The First 100 Years of the International Transport Workers' Federation, London, Chicago 1996*

40 *H. Jochade, Eine Enttäuschung des preußischen Eisenbahnpersonals, in: Correspondenzblatt, 1907*

41 *H. Jochade, Die Errungenschaften der Eisenbahner nach der Revolution, Berlin 1919*

42 *W. Kulemann, Die Berufsvereine, Erste Abteilung, Zweiter Band, Jena 1908*

43 *NN (anonymisiert), Die Eisenbahnarbeiter in Preußen, in: Vorwärts, 1893*

44 *NN, Ein neuer christlicher Eisenbahnerverband, in: Correspondenzblatt, 1909*

45 *Franz Osterroth, Dieter Schuster, Chronik der deutschen Sozialdemokratie, Bd. I und II, Berlin, Bad Godesberg 1975*

46 *Der Große Ploetz, Die Daten-Enzyklopädie der Weltgeschichte, 38. Aufl. Köln 2005*

47 *Ludwig Radloff, Die Lage der preußischen Eisenbahner, in: Sozialistische Monatshefte,1909*

48 *Friedrich Wilhelm von Reden, Die Eisenbahnen Deutschlands, Berlin, Posen und Bromberg 1846*

49 *Georg Rössing, Entwicklungsgeschichte des Verbandes Süddeutscher Eisenbahner, Nürnberg 1908*

50 *Hermann Salomon, Der Abwehrkampf an Rhein und Ruhr. Die Auswirkungen des Kampfes und die Opfer desselben, Frankfurt 1924*

51 *Franz Scheffel, 10 Manuskript-Ordner zur Geschichte der Eisenbahner-Gewerkschaften, 1946 f., Bundesarchiv Berlin*

52 *Jack Schiefer, Leitfaden der Geschichte der freien Gewerkschaften Deutschlands von 1890-1932, Aachen 1946*

53 *Dieter Schneider, Kartei-Datei zur Frühgeschichte der Eisenbahner- und Transportarbeiter-Gewerkschaften, 1890-1928, Stuttgart 1990 -1995*

54 *Michael Schneider, Kleine Geschichte der Gewerkschaften, Bonn 1989, 2. Aufl. Bonn 2000*

55 *Peter A. Schymanietz, Die Organisation der deutschen Eisenbahnen 1835-1975, Freiburg 1977*

56 *Timothy Snyder, Bloodlands, Europa zwischen Hitler und Stalin, München 2011*

57 *Stiftung Brandenburgische Gedenkstätten, Sozialist, Gewerkschafter, Widerstandskämpfer. Zur Erinnerung an Lorenz Breunig (1882-1945), Sachsenhausen 2008*

58 *VdED, Ein Überblick über die wirthschaftliche Lage und gewerkschaftlichen Bestrebungen der Eisenbahner in Deutschland, Hamburg 1902*

59 *WSI-Mitteilungen, 30. Jg. Köln 1977*

60 *Protokolle und Berichte der Zentralbibliothek der Gewerkschaften, Teil I, Berlin 1963*

61 *Waldemar Zimmermann, Zur sozialen Lage der Eisenbahner in Preußen, Bd. XCIX 1902 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik*

62 *Karl Zwing, Zur Frage der gewerkschaftlichen Organisationsform, Jena1925*

Literaturverzeichnis

ANHANG 6

Ausgewählte Mitglieder-Zeitungen 1897-2011

63 Freigewerkschaftliche Verbände

VdED — *Weckruf der Eisenbahner, 1. Jg. 1897 – 19. Jg. 1916 (ab 1908 „Weckruf")*

DEV — *Deutscher Eisenbahner, 1. Jg. 1917 – 9. Jg. 1925*

DEV — *Der Reichsbahnbeamte, 1. Jg. 1922 – 3. Jg. 1924*

EdED — *Der deutsche Eisenbahner, 1. Jg. 1925 – 9. Jg. 1933*

EdED — *Danzig, Danziger Eisenbahner-Zeitung, 1. Jg. 1924 – 9. Jg. 1932*

ITF — *Fahrt Frei – für den Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands – Sektion ITF, Jg. 1936 – Jg. 1938*

GdED — *Der deutsche Eisenbahner, 1. Jg. 1948 – 47. Jg. 1994*

GdED — *Signal, 1 Jg. 1949 – 48. Jg. 1995*

GdED/TRANSNET — *inform, 48. Jg. 1995 - 61. Jg. 2008; o. Jg. 2009 – 2010*

EVG — *imtakt, o. Jg. 2010 f.*

IG Eisenbahn — *Der Eisenbahner, 1. Jg. 1947 – 4. Jg. 1950*

IG Ei./IG TuN — *Freie Fahrt, 1. Jg. 1949, Fahrt Frei, 2. Jg. 1950 – 43. Jg. 1992*

Verband der bayrischen Eisenbahn-Werkstätten und Betriebs-Arbeiter,
zusammen mit Verband der württembergischen Eisenbahn-Werkstätten- und Betriebs-Arbeiter
1898 Verbandszeitung bayr. Eisenbahnwerkstätten- und Betriebsarbeiter
1900 Süddeutsche Eisenbahnarbeiter-Zeitung

Süddeutscher Eisenbahnarbeiter-Verband
1905 Süddeutsche Eisenbahner-Zeitung

General-Kommission/ADGB
Correspondenzblatt/Gewerkschafts-Zeitung, 1. Jg. 1891 bis 43. Jg. 1933

64 Christliche Verbände

Bayer. Eisenbahn(er)-Verband, Der Eisenbahner, ab 1. Jg. 1898

Verband der württembergischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Bediensteten
Der schwäbische Eisenbahner, I. Jg. 1900, II. Jg. 1901

Verband Badischer Eisenbahnbediensteter/Badischer Eisenbahner-Verband
Der Eisenbahner, ab1. Jg. 1898

Verband Deutscher Eisenbahn-Handwerker
Der Eisenbahn-Werkmeister, VII. Jg. 1899 (Gründung 1894)

GdE — *a) Deutsche Gewerkschaft (Beamte), 24. Jg. 1931, 25. Jg. 1932;*
b) Zentralorgan der Reichsbahn-Lohnempfänger (ab Jg. 1919),
c) Verkehr (nichtstaatliche Unternehmen)

AEV — *Eisenbahnerstimme, 1. Jg. 1894 – 40.Jg. 1933*

65 Beamtenverbände

Staatseisenbahner-Verband (Allgemeiner Verband 1904) : Es liegen der EVG keine Bestände vor.

Deutscher Werkmeisterverband — *Der Eisenbahn-Werkmeister VII. Jg. 1899*

RGDE — *Die Reichsgewerkschaft, 2. Jg. 1920 bis 4. Jg. 1922, Mitteilungsblatt der Reichsgewerkschaft, Jg. 1920, 1921*

ZGDR — *Die Reichsgewerkschaft, Jg. 1928-1931, Nachrichtendienst, Jg. 1928-1932*

ANHANG 6 Literaturverzeichnis

REV (ZGDR) *Zeitschrift des Reichsbundes Deutscher Reichsbahnbeamten des mittleren nichttechnischen Dienstes, 1. Jg. 1922 – 12. Jg. 1933*

VSA (ZGDR) *Zeitschrift des Verbands der Sekretäre, Assistenten, Betriebsassistenten und Anwärter der Deutschen Reichsbahn, XXIII. Jg. 1926 – XXX. Jg. 1933*

NSBZ *Fachschaft 1 Reichsbeamte im Reichsbund der deutschen Beamten, Nationalsozialistische Beamten-Zeitung – Reichsbahnbeamtenzeitung – 7. Jg. 1938, 8. Jg. 1939, 10. Jg. 1941*

GDBA *Der Deutsche Bundesbahnbeamte, 1. Jg. 1950 – 23. Jg. 1972; Eisenbahner Rundschau, 24. Jg. 1973 – 53. Jg. 2002; GDBA-Magazin, 53. Jg. 2003 – 60. Jg. 2010*

GDBA *Mitteilungsblatt, Jg. 1953 -1955; GDBA-Nachrichten, 1. Jg. 1956 - 28. Jg. 1983*

66 EVG Arbeitskreis Geschichte

TRANSNET *Zeitzeugen Almanach II, Eintreten füreinander mit aufrechtem Gang, 2006*

TRANSNET *Zukunft hat Vergangenheit – 110 Jahre Gewerkschaft bei der Bahn – 1896-2006, 3. Auflage*

TRANSNET *TRANSNET-Gewerkschaft bei der Bahn 1945-2008, zeiten ändern sich – der auftrag bleibt, 2. Auflage 2008*

TRANSNET *175 Jahre Beschäftigte bei den Bahnen 1835-2010, Auflage 2010*

67 EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

Protokoll *Gründungsgewerkschaftstag 2010 in Fulda, Frankfurt/Main 2010*

EVG imtakt *Jahrgänge ab 2010*

68 EVG-Gewerkschaftstag 1.12.2010, Fulda

Eröffnungsrede *Alexander Kirchner, EVG-Vorsitzender (67)*

Begrüßungsrede *Michael Sommer, DGB-Vorsitzender (67)*

Copyright

ANHANG 7

Bilder und Dokumente

Umschlagseiten:

Titelfoto U 1:	EVG Gewerkschaftstag 1. Dezember 2012, Oliver Kaufhold, EVG
Vordere Innenseite U 2:	Hans Baluschek, Eisenbahner-Feierabend 1895; in: Margrit Bröhan, Hans Baluschek 1870-1935, Berlin 1985
Hintere Innenseite U 3:	apu art&publishing gmbh, für DB-Museum Nürnberg
Hintere Außenseite U 4:	Kollage, Bilder: DB-Museum Nürnberg, EVG-Archiv

Bundesarchiv Berlin
DB Museum Nürnberg/Berlin
DGB Archiv
EVG Handarchiv
EVG Presse
EVG Tarifabteilung
Privatsammlung Gunter Ebertz
Privatsammlung Rolf Hofmann
Privatsammlung Peter Lind
Privatsammlung Friedrich Rewinkel
Privatsammlung Hans-Jürgen Seiffert
Staatsarchiv Hamburg

Autorinnen und Autoren

Heike Borth	Kapitel 7.4
Broszat und Weber	Kapitel 4.6
Norbert Hansen	Kapitel 7.1.
Rolf Hofmann	Kapitel 1 bis 7, Anhänge 1 bis 3, 5 bis 6
Klaus-Dieter Hommel	Anhang 4
Uwe Hoßfeld	Kapitel 6.1; 6.4
Peter König	Kasten 7.5
Peter Lind	Kapitel 4.3; 6.2
Friedrich Rewinkel	Kapitel 1 bis 7, Anhang 7 und 8
Regina Rusch-Ziemba	Kapitel 7.2
Rudi Schäfer	Kapitel 6.5; 6.6
Günther Schön	Kapitel 7.3
Hans-Jürgen Seiffert	Anhang 4
Michael Sommer	Kapitel 7.7
Cristiana Tinneberg	Kapitel 7.2
Wolfgang Zell	Kapitel 6.4; 7.9

Alle Rechte sind dem Herausgeber vorbehalten.

Layout, Gestaltung: **Lars Kühne, Mediengestalter – Mintzel-Druck, Hof**

ANHANG 8

EVG Arbeitskreis Geschichte

Traditionsfahne des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands (EdED), Ortsgruppe Wittenberge, 1926

EVG Arbeitskreis Geschichte

Die Entscheidung des Geschäftsführenden Vorstandes der TRANSNET im Jahre 2003, einen ehrenamtlichen Arbeitskreis Geschichte einzurichten war zukunftsweisend und eine Notwendigkeit.

Wir leben in einer schnelllebigen Zeit mit gravierenden Veränderungen. Nichts scheint mehr „Bestand“ zu haben. Welches sind die gemeinsamen Fundamente, die Grundlagen, Werte für unser in die Zukunft gerichtetes Handeln? Schon wer sich diese Frage stellt wird sie nur beantworten können, wenn er sich mit der Geschichte auseinandersetzt. Zukunft bedeutet auch Vergangenheit! Eisenbahnerinnen und Eisenbahner waren schon immer traditionsbewusst und gleichzeitig kreativ im Handeln. Kein Wunder, dass „die Menschen bei der Bahn“ ihre eigene und die Geschichte ihrer Gewerkschaft gerne annehmen.

Der Arbeitskreis Geschichte hat versucht, die Vielfältigkeit der Beschäftigten bei den Bahnen und ihrer Gewerkschaften ab 1835 bzw. 1896 in Schlaglichtern darzustellen. Keine wissenschaftliche Abhandlung, kein Anspruch auf Vollständigkeit, sondern nach den jeweiligen Quellenlagen wichtige Ereignisse in Wort und Bild aufzuzeigen war das Ziel. Ob wir es geschafft haben obliegt der Beurteilung der EVG-Mitglieder.

EVG Arbeitskreis Geschichte

ANHANG 8

Die Vergangenheit kennen, die Gegenwart begreifen, die Zukunft bewältigen!

Die Geschichte unserer Gewerkschaft ist spannend. Erzählt sie uns doch unverblümt, unter welch‘ schwierigen Bedingungen Eisenbahnerinnen und Eisenbahner arbeiteten und die Eisenbahnergewerkschaften für ihre Mitglieder kämpfen mussten.

Die Geschichte ist insbesondere für junge Eisenbahnerinnen und Eisenbahner interessant. Damit können sie nachvollziehen, warum und mit welchem Erfolg Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sich organisierten und für eine bessere Zukunft kämpften.

Die Gewerkschaftsgeschichte zeigt auf, wie vorausschauend und selbstbewusst unsere Gewerkschafter auch nach 1945 dachten und agierten. Sie haben gegen viele Widerstände Grundlagen geschaffen, von denen wir heute noch profitieren.

Die Publikationen des Arbeitskreises sind auch für „ältere“ Gewerkschaftsmitglieder interessant. Es ist wie mit alten Bildern, die vergessen ihr Dasein fristen. Doch irgendwann kramt man sie hervor und staunend erinnert man sich.

Auch mit dieser Broschüre wird an Ereignisse erinnert, die vielleicht vergessen waren. Und die unzähligen Mitglieder, die aktiv, teils über Jahrzehnte die Gewerkschaftsgeschichte mitgestaltet haben, werden sich erinnern: Hier, an diesem Ziel habe ich mitgearbeitet und zum Erfolg beigetragen.

Der Arbeitskreis Geschichte hofft, dass die von ihm erstellten Publikationen Anreiz geben, sich mit der Gewerkschaftsgeschichte intensiv auseinanderzusetzen und dass Kolleginnen und Kollegen sich bereit erklären, die Geschichte der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft auch zukünftig fortzuschreiben.

Gestalten wir unsere Zukunft mit Blick auf die Vergangenheit!

Dem EVG Arbeitskreis Geschichte gehören an:

Rainer Hölzchen, Rolf Hofmann, Uwe Hoßfeld, Peter Lind, Friedrich Rewinkel, Hans-Jürgen Seiffert

Kontakt:
EVG Arbeitskreis Geschichte
Weilburger Straße 24
60326 Frankfurt am Main
E-Mail: arbeitskreis.geschichte@evg-online.org

ANHANG 8

EVG Arbeitskreis Geschichte

PUBLIKATIONEN DES ARBEITSKREISES:

Almanach I
„Eintreten füreinander – Mit aufrechtem Gang“,
Frankfurt Main 2004 (vergriffen)

Almanach II
„Zeitzeugen Almanach II Eintreten füreinander – Mit aufrechtem Gang“,
Frankfurt Main 2006 (vergriffen)

Geschichtsbuch
„Zukunft hat Vergangenheit – 110 Jahre Gewerkschaft bei der Bahn 1896-2006“,
Frankfurt Main 2006, 1. Auflage 2006, 2. Auflage 2007, 3. Auflage 2010

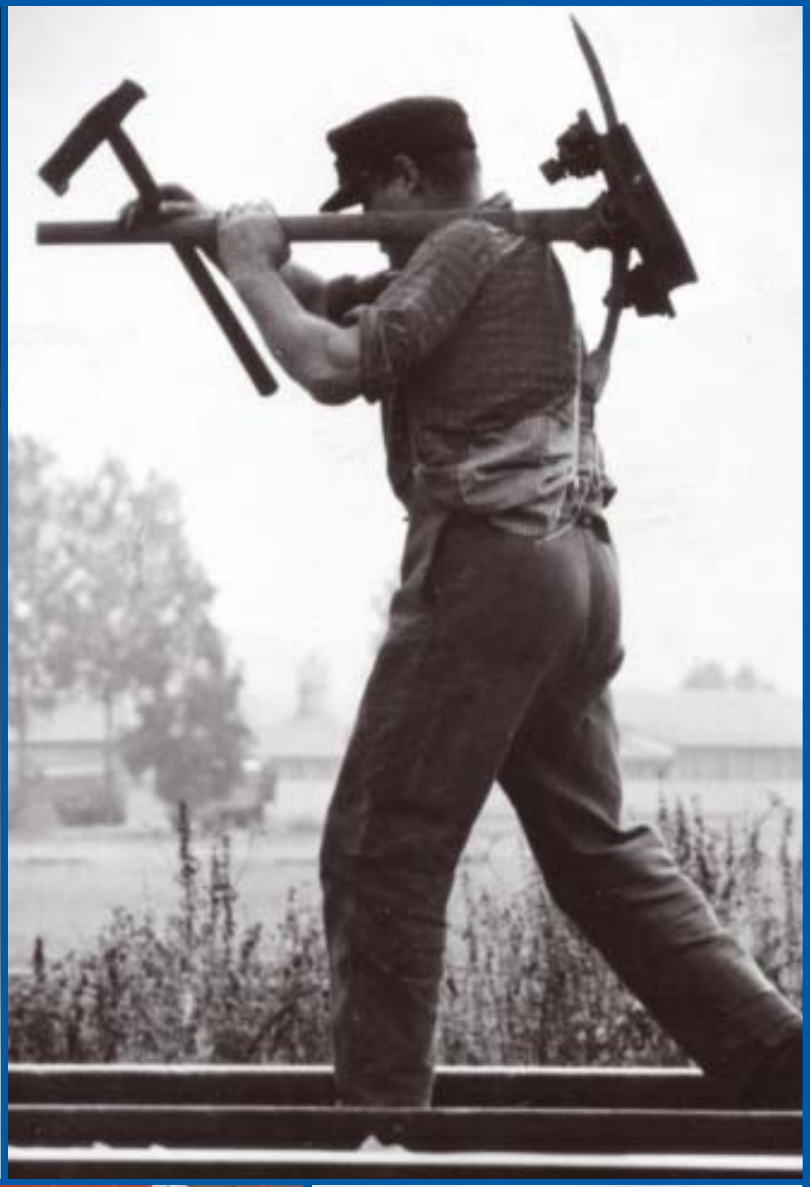
Ausstellung
„Zukunft hat Vergangenheit – 110 Jahre Gewerkschaft bei der Bahn 1896-2006“,
Frankfurt Main 2007

Geschichtsbuch
„zeiten ändern sich – der auftrag bleibt – TRANSNET – Gewerkschaft bei der Bahn – 1945 bis 2008“,
Frankfurt Main, 1. Auflage 2008, 2. Auflage 2009

Broschüre
„175 Jahre Beschäftigte bei den Bahnen 1835 – 2010“
Frankfurt Main, November 2010, 1. Auflage

Geschichtsbuch
„Einigkeit – Von der Zersplitterung der Eisenbahner zur vereinten Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)“
Frankfurt Main, Oktober 2012, 1. Auflage

Diese drei Publikationen können Mitglieder über die örtlichen EVG-Organisationsstellen (Geschäftsstellen/Ortsverbände) beziehen.

23105
Einig sein – stark sein!
PAUSE
GESETZLICH VORGESCHRIEBEN
MITARBEITER

DB Mobility Networks Logistics
Im DB Museum Nürnberg:
Papierkram
... der königlich-bayerischen Staatseisenbahn.
www.dbmuseum.de
DB Museum