

WIR LEBEN GEMEINSCHAFT

EVG
GESCHICHTE

ROLF HOFMANN | FRIEDRICH REWINKEL

BESCHÄFTIGTE BEI DEN BAHNEN UND
IHRE GEWERKSCHAFTEN

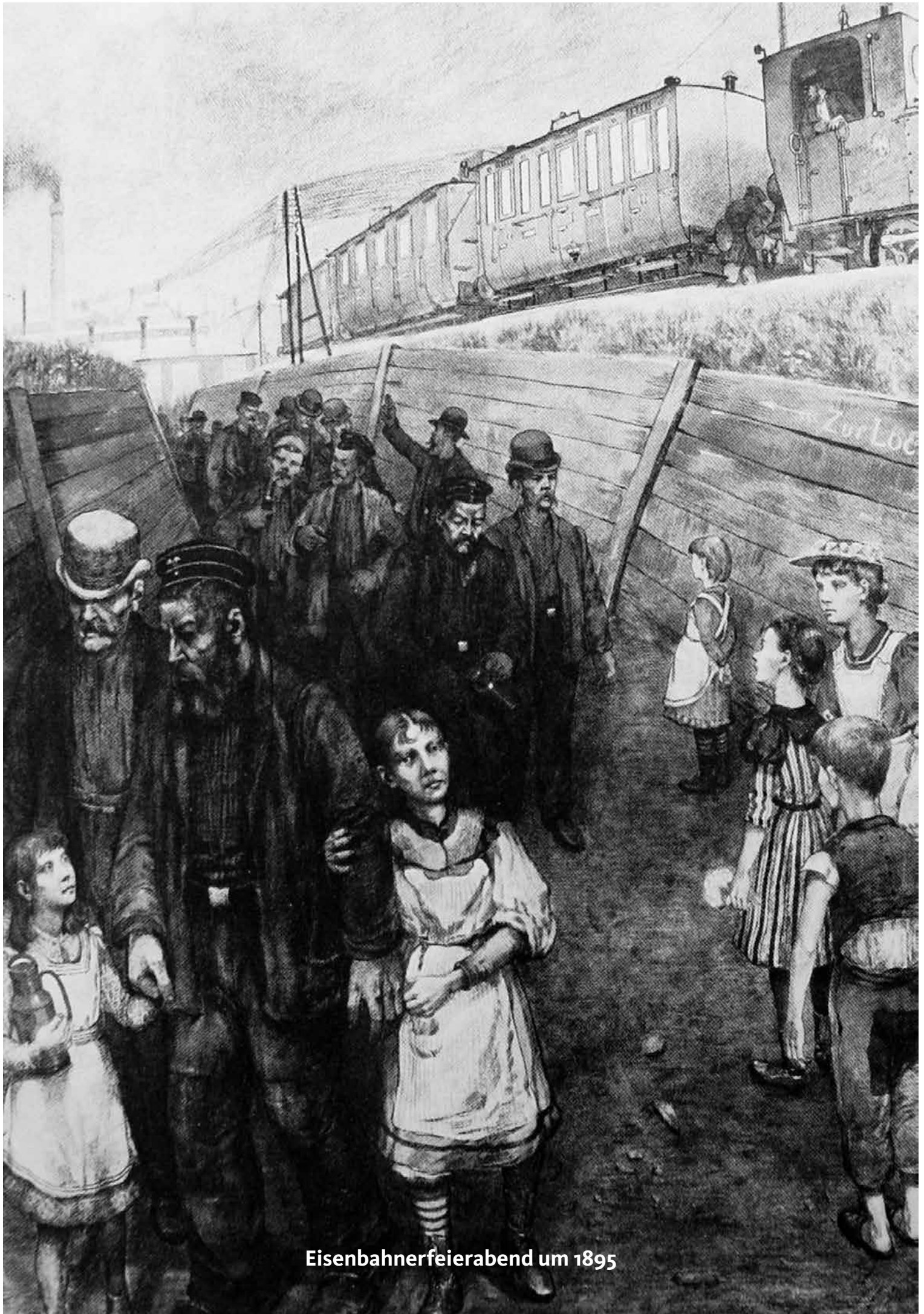
DER STÄNDIGE KAMPF

ZUR VERBESSERUNG
DER LEBENS- UND
ARBEITSBEDINGUNGEN

1835 - 2017

2. AUFLAGE

EINE DOKUMENTATION DER EISENBAHN- UND VERKEHRSGEWERKSCHAFT 2018



Eisenbahnerfeierabend um 1895

IMPRESSUM

**BESCHÄFTIGTE BEI DEN BAHNEN UND
IHRE GEWERKSCHAFTEN**

DER STÄNDIGE KAMPF

**ZUR VERBESSERUNG DER LEBENS- UND
ARBEITSBEDINGUNGEN**

1835-2017

Herausgeber

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
Alexander Kirchner, Vorsitzender

Koordinatoren

Alexander Kirchner, Marion Carstens, Kristian Lorocho

Konzept und Redaktion

Rolf Hofmann, Friedrich Rewinkel
EVG Geschichte

Mit freundlicher Unterstützung des Bildungs- und Förderungswerks der EVG e.V.
Geschäftsführer Lothar Krauß, Roland Rösner



Bildungs- und Förderungswerk der EVG e.V.

Layout, Gestaltung

Kühne · Selb

Druck

Frankfurt am Main

Eine Dokumentation der EVG Geschichte, Frankfurt/Main
Korrigierte und aktualisierte 2. Auflage 2018

EINLEITUNG

Vor 182 Jahren befand sich Deutschland in einem radikalen Wandel. Die industrielle Revolution machte aus beschaulichen Dörfern Fabriklandschaften mit qualmenden Schloten und Wohnsiedlungen. Viele suchten Brot und Arbeit und strömten in die wachsenden Städte. Textilfabrikanten, Stahlbarone, Zechenbesitzer bestimmten ungestört die Regeln von Produktionsablauf, Arbeitszeit und Verdienst.

Männer, Frauen wie Kinder waren fast schutzlos der Gewalt der frühkapitalistischen Unternehmer ausgesetzt. Die arbeitenden Menschen mussten sich zunächst bedingungslos fügen. Doch schon bald fingen sie an, für gerechten Lohn und verträgliche Arbeitsbedingungen zu kämpfen.

In dieser Zeit entwickelte sich in Deutschland ein Verkehrsmittel, welches das 19. Jahrhundert entscheidend beeinflussen und gestalten sollte und zu seinem eigentlichen Wahrzeichen wurde. Die deutschen Eisenbahnen haben seitdem über Generationen die gesamte wirtschaftliche, gesellschaftliche und kulturelle Entwicklung des Landes geprägt. Die erste öffentliche Eisenbahnlinie der Welt wurde in einer Länge von 20 km 1825 zwischen dem englischen Nordseehafen Stockton und dem Kohlenzentrum von Darlington eröffnet. Die Dampfmaschine war bereits erfunden, doch es hatte bis 1825 gebraucht, um eine einsatzfähige dampfgetriebene Lokomotive (Loco Motion) auf die Gleise zu bringen.

In Deutschland fuhr die erste Eisenbahn am 7. Dezember 1835 von Nürnberg nach Fürth. Diese Bahnstrecke war schon 1815 als Pferdebahn auf Schienen geplant. Der Bau dieser 6 km langen Strecke hatte 175.000 Gulden gekostet und wurde von Scharer erbaut, der als Nürnberger Bürgermeister 1833 die Nürnberg-Fürther Ludwigsbahn-Gesellschaft gründete. Ihm wurde von König Ludwig I. von Bayern für 30 Jahre ein Privileg zum Bau und Betrieb der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth verliehen.

Der geraden und flachen Strecke von Nürnberg nach Fürth (Ludwigsbahn) folgte am 24. April 1836 bereits die erste Sektion der Leipzig-Dresdener Eisenbahn. Sie führte zunächst von Leipzig nach Ahlten. Nach weiterer Fertigstellung der insgesamt 115 km langen Strecke wurde der Gesamtbetrieb am 7. April

1839 bis Dresden aufgenommen. Die Streckenführung war schwierig, zumal bei Oberau der erste Eisenbahntunnel Deutschlands gebaut werden musste.

Der Bau dieser und weiterer Bahnen in Deutschland wurde über Aktiengesellschaften finanziert, denen die Aktien aus den Händen gerissen wurden. Für die Leipzig-Dresdener Bahn war im Mai 1835, also bevor die erste Eisenbahn in Deutschland fuhr, das gesamte vorgesehene Kapital an einem Tag gezeichnet. Dies war Anreiz genug, ehrgeizig weitere Eisenbahnbauprojekte in Angriff zu nehmen. In den ersten fünf Jahren deutscher Eisenbahngeschichte waren über 500 km Bahnlinien fertig gestellt.

Bedeutende Vorkämpfer für das deutsche Eisenbahnwesen waren Friedrich List (1789-1846), Friedrich Harkort (Köln-Minderer Eisenbahn) sowie weitere Ökonomen und Ingenieure.

Der um diese Zeit endende Feudalismus setzte die Menschen massenhaft frei. Sie drängten auch nun zum Bau und zum Betrieb der neuen Bahnen. Dabei herrschte Unterdrückung im Allgemeinen und bei den Bahnen im Besonderen.

Aller Beginn der Eisenbahn war der Bahnbau. Zuweilen waren in ihm doppelt so viele Menschen beschäftigt, wie im Eisenbahnunternehmen selber. Aber zu welchen Lebens- und Arbeitsbedingungen?

Die Tätigkeit des Eisenbahn-Bauarbeiters war der schwerste und am schlechtesten bezahlte Job, den die Kapitalgesellschaften seinerzeit zu vergeben hatten. Nebst Werkzeugen waren Muskeln mitzubringen von den frei gewordenen Leibeigenen, den ziehenden Landarbeitern und den neuzeitlichen Landsknechten. Bis zu sechzehn Tagesstunden, sechs bis sieben Mal die Woche, war die Kondition. Zwölf Groschen Tageslohn, bei dem drei fürs Mittagessen abgezogen wurden. Und wer nicht spurte, der flog. Aufmüpfigkeit gegen diese krass ausbeuterischen Arbeitsbedingungen, Demonstrationen und lokale Streiks wurden sofort, teils mit Polizeigewalt unterdrückt. Verstöße gegen die stets einseitig vom Unternehmen gesetzten Regeln wurden kriminalisiert.

Für hunderttausende Eisenbahner war dies Fluch und Segen zugleich.

EINLEITUNG

In Massen strömten die Menschen selbst aus entlegensten Dörfern zum Bahnbau. Hier gab es Arbeit für viele. Die Menschen waren auf Arbeit angewiesen, um Geld für die damals übliche Großfamilie zu verdienen, die durchschnittlich aus acht Familienmitgliedern bestand und ernährt sein wollte. Es waren einfach zu viele, Männer, Frauen und Kinder, die bei den Eisenbahngesellschaften Arbeit und Brot suchten. Während die Aktionäre schnell zu Reichtum kamen, wurden die Beschäftigten der Bahnen schamlos ausgebeutet. Wer nicht spurte, sein Tagespensum nicht schaffte, wurde gemäßregelt und flog. Keine Versicherung bei Erkrankung oder Unfall, keine Arbeitsschutzmaßnahmen, Urlaubstage und keinerlei Rechte, wie sie die Beschäftigten bei den Bahnen heute besitzen.

Wenn die Deutsche Bahn Jubiläumstage feiert, berichtet sie und die deutsche Presse/Fachpresse immer wieder über die technische Entwicklung der deutschen Eisenbahnen. Dabei wird der Wirtschaftsfaktor Bahn betont. Das ist ohne Zweifel unstrittig.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) setzt andere Schwerpunkte und erinnert daran, dass die deutschen Eisenbahnen in diesen 182 Jahren von Menschenhand aufgebaut, unterhalten und betrieben wurden. Deshalb dürfen die Menschen, die dieses große Werk geschaffen haben, nicht vergessen werden. Die Würdigung der Leistungen von vielen Millionen Beschäftigten bei den Bahnen muss vor der Anerkennung des technischen Fortschritts stehen.

Mit dieser Publikation möchte die EVG an die leidvolle Geschichte der Beschäftigten bei den Bahnen erinnern. Auch an die Zeit, als die Beschäftigten noch keine Arbeitnehmerrechte hatten und wie sie sich unter äußerst schwierigen Bedingungen solidarisiert und organisiert haben. Und diese Publikation dokumentiert Erfolge der gewerkschaftlichen Arbeit und zeigt auf, dass die heutigen Arbeitnehmerrechte keine Selbstverständlichkeiten sind.

Der Kampf der Eisenbahner zur Gründung einer freien Gewerkschaft und zur Erlangung besserer Lebens- und Arbeitsbedingungen dauerte 61 Jahre, von 1835 bis 1896. Erst dann hatten sie sich die Möglichkeit geschaffen, über ihre Gewerkschaft kontinuierlich die Lebens- und Arbeitsbedingungen zu verbessern.

Alles musste erkämpft werden und nichts hat ewigen Bestand. Deshalb waren Gewerkschaften gestern so notwendig wie heute und morgen.

Der frühere Bundespräsident Richard von Weizsäcker hat dazu erklärt:

„Die Gewerkschaften haben schon für die Demokratie gekämpft, als es noch wie ein Anschlag auf den Staat wirkte, ein Demokrat zu sein.“

Die Gewerkschaftsbewegung ist, neben der kommunalen Selbstverwaltung, die älteste und mächtigste Lebenswurzel der Demokratie in Deutschland. Ihre Geschichte ist ein großes, sie ist ein gutes Kapital der Deutschen Geschichte.“

EVG Geschichte

INHALT

IMPRESSUM · EINLEITUNG	2-4	2.5	Ausbeuterische Arbeitszeiten und geringe Löhne	27
INHALTSVERZEICHNIS	5-8	2.6	Den Eisenbahnern das Vereinigungsverbot Der Frühkapitalismus nahm sich alle Freiheiten	29
KAPITEL 1	1896	2.7	Löhne sinken, Arbeitszeiten und Lebenshaltungskosten steigen	30
Die erste freie Eisenbahnergewerkschaft entsteht	9	2.8	Der Bau der Eisenbahnen veränderte die Arbeitswelt	32
1.1	Keine Gründung von deutschen Gewerkschaften wurde so bekämpft, war so schwer, wie die der Eisenbahner			10
1.1.1	Die Situation der Eisenbahner um 1896			10
1.2	Die erste Kampforganisation am Schienenstrang entsteht am 8. Dezember 1896			10
1.3	Die Gründungsversammlung vom 13. Januar 1897			11
1.4	Satzung und Ziele des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands (VdED)			11
1.5	Allseitige Verbote der „Obrigkeit“ vor und ab 1897			12
1.6	Die erste Verbandszeitung der Eisenbahner: „Weckruf der Eisenbahner“			13
KAPITEL 2	1835-1870	KAPITEL 3	1871-1896	
Wie fing alles an?		Weitere Verbote zur Gründung einer Eisenbahnergewerkschaft		35
Rechtlos, ausgebeutet, Hungerlöhne, Not und Elend	15	3.1	Das Sozialistengesetz	36
2.1	Früher: Feudale Zünfte, danach nackte Unterdrückung und Auswanderung	3.2	Der steinige Weg in die gewerkschaftliche Zukunft	38
2.1.1	Massenauswanderungen	3.3	Weitere teils erfolglose Streiks	40
2.2	Die Entstehung der Deutschen Eisenbahnen	3.4	Bismarcks Reformen: Zuckerbrot für die Ausgebeuteten	41
2.2.1	Der Eisenbahn-Bauarbeiter	3.5	Preise und Lebenshaltungskosten ab 1870	43
2.2.2	Eisenbahn-Bauingenieure	3.6	Arbeitszeiten und Löhne um 1900	44
2.2.3	Ausbeuterische Lebens- und Arbeitsbedingungen	KAPITEL 4	1897-1918	
2.2.4	Übersicht über die ersten deutschen Eisenbahnstrecken	Die erste Kampforganisation der Eisenbahner entsteht		47
2.2.5	Der Wiener Kongress von 1815 und die Folgen für den Eisenbahnbau	4.1	Die erste Kampforganisation der Eisenbahner entsteht	48
2.3	Häufige Streiks - jedoch ohne Erfolg	4.2	Der junge Verband der Eisenbahner Deutschlands (VdED) hat es schwer	49
2.4	Ungeschützte Frauen- und Kinderarbeit	4.3	Eisenbahner an die Front – Frauen zur Eisenbahn Die Rolle der Deutschen Bahnen im Ersten Weltkrieg	58
		4.4	Der Deutsche Eisenbahner-Verband (DEV) wird gegründet	61
		4.5	Der Kampf um Frauenrechte, auch für Eisenbahnerinnen Der Internationale Frauentag	62
		4.6	Vom Burgfrieden zur Novemberrevolution 1918	66

INHALT

KAPITEL 5	1918-1932	
Die erste deutsche Republik	69	
5.1 Demokratie und volles Koalitionsrecht auch für Eisenbahner	70	
5.2 Die Gewerkschaften sind legalisiert – der lange Kampf scheint gewonnen	71	
5.3 Die Streiks der Eisenbahner um 1919/1920	73	
5.3.1 Der Generalstreik von 1920 gegen den Kapp-Putsch	75	
5.4 Der erste Lohntarifvertrag für Eisenbahner	76	
5.4.1 Der endlose Kampf um Arbeitszeit und Dienstdauervorschriften	78	
5.5 Eisenbahner erkämpfen die Mitbestimmung	78	
5.6 Der Eisenbahnerstreik von 1922	81	
5.7 Warnsignale: Putsch, Inflation, Ruhrbesetzung	92	
5.8 Kriegs-Reparationen zunächst auf dem Rücken der Eisenbahner – Melkkühe der Nation	87	
5.9 Eisenbahner bilden 1925 die Einheitsgewerkschaft EdED	89	
5.9.1 Warum die Eisenbahner in Richtungs-Gewerkschaften aufgespalten waren	90	
5.10 Weltwirtschaftskrise ab 1929 – Massenarbeitslosigkeit	92	
5.11 Warum endete die erste deutsche Demokratie	94	
KAPITEL 6	1933-1945	
Faschismus, Gewerkschafts-Verbote, Krieg	97	
6.1 Die Machtübertragung an die Nazis mit Hilfe der Großindustrie	98	
6.2 Die letzte Beiratssitzung des EdED; Rücktritte	100	
6.3 Gewerkschaften werden verboten und Gewerkschafter verfolgt	104	
6.4 Eisenbahner an die Front, Frauen und Zwangsarbeiter zur Bahn	106	
6.5 Der Widerstand der Eisenbahner gegen das Naziregime	109	
6.5.1 Siegfried Mielke – Stefan Heinz, Eisenbahngewerkschafter im NS-Staat: Verfolgung – Widerstand – Emigration (1933 – 1945)	111	
6.6 Hans Jahn und der Widerstand gegen Hitler	117	
6.6.1 Der Organisationsplan Jahns zum Widerstand	121	
6.7 Die Rolle der Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg	133	
6.8 „Gebt mir vier Jahre Zeit und ihr werdet Deutschland nicht wieder erkennen“	136	
6.8.1 Instrumente der Macht im Faschismus – Zentrale Strukturen des Unrechtssystems	137	
KAPITEL 7	1945-1949	
Nie wieder Krieg	141	
7.1 Der Schwur der überlebenden Gewerkschafter „Schafft die Einheit!“	143	
7.2 Kriegsfolgen: Traumatisierungen	142	
7.3 Hunger und Not in der Nachkriegszeit	145	
7.4 Eisenbahner beseitigen Kriegsschäden	146	
7.4.1 Eisenbahner profitieren nicht von den Betriebsüberschüssen	149	
7.4.2 Kriegsaushelferinnen und der Dank des Vaterlandes	152	
7.5 Das Potsdamer Abkommen – Kriegs-Reparationen	155	
7.6 Gewerkschafts-Neugründungen	156	
7.6.1 Reichsbahner gründen die IG Eisenbahn im FDGB	158	
7.6.2 Gründung der GdED in der Bizone	159	
7.6.3 Hans Jahn, Gewerkschafter, Politiker, Widerstandskämpfer	162	
7.6.4 Gründung der GDRA in NRW	165	
7.7 Die Berlinblockade – Reichsbahner streiken	165	
KAPITEL 8	1949-1990	
Steigender Lebensstandard für Eisenbahner/Innen	167	
8.1 Der demokratische Gewerkschaftsaufbau	168	

INHALT

8.1.1	Kampfkraft der Einheitsgewerkschaft	169	9.4.1	GdED wird initiativ unter Einbeziehung der GDBA	216
8.1.2	Demokratie und Kompetenz durch Fach- und Berufsgruppen	170	9.4.2	Kein Bahnbeschäftigter verlor seinen Arbeitsplatz	218
8.2	Anfänge der gewerkschaftlichen Bildung	172	9.4.3	16 Tarifverträge sicherten die Einkommen der Bahnbeschäftigten	218
8.2.1	Bildung und Kampfkraft	174	9.4.4	Bahnreform und soziale Sicherung	218
8.2.2	Jugend- und Erwachsenenbildung in Zeltlagern	176	9.4.5	Beamtenrechte verankert	219
8.2.3	Berufliche Bildung – Investition in die Zukunft	179	9.5	Tarifgemeinschaft – Einigkeit macht stark	221
8.3	Gemeinsam sind wir stark: Gewerkschaft und betriebliche Interessenvertretung	181	9.6	Neue Gewerkschaftsstrukturen notwendig	216
8.4	Stetig steigender Lebensstandard in der BRD und DDR	185	9.6.1	Flexible Gewerkschaft	222
8.5	LTV, ein Buch mit sieben Siegeln?	189	9.6.2	Pakt der Generationen	222
8.6	„Dein Leben hat keine Überstunden!“, Arbeitszeitverkürzungen	190	KAPITEL 10		2010-2017
8.6.1	Die arbeitszeitrechtliche Entwicklung bei der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Deutschen Reichsbahn (DR) von 1989 bis 2005	192	Einigkeit macht stark		225
8.7	Erfolgreiche Sozialpolitik	198	10.1	Historischer Zusammenschluss von TRANSNET/GdED und Verkehrsgewerkschaft GDBA	226
8.8	Ausländische Arbeitskräfte sind willkommen	200	10.2	Die Ziele der vereinten EVG	229
8.9	Warnsignale in der BRD: Arbeitslosigkeit – Privatisierung – Liberalisierung	201	10.2.1	Alexander Kirchner: Gemeinsam haben wir Gewerkschaftsgeschichte geschrieben	231
8.10	Warnsignale in der DDR überhört	202	10.2.2	8. Dezember 2016: Vor 120 Jahren wurde die erste Vorläuferorganisation der EVG gegründet	235
8.11	Der ständige Kampf um Arbeit	203	10.3	Erfolgreiche Tarifpolitik trotz schwieriger Zeiten	235
KAPITEL 9		1990-2010	10.4	Beamte und Versorgungsempfänger erhalten mehr Geld	238
Wiedervereinigung des Landes, der Gewerkschaften, der Bahnen		207	10.5	EVG-Sozialpolitik für ein besseres Leben	240
9.1	Wiedervereinigung Deutschlands	208	10.5.1	Annegret Pawlitz: Wir setzen uns für Seniorinnen und Senioren ein	241
9.1.1	Kriegs-Reparationen beglichen	209	10.5.2	Die Rente muss zum Leben reichen	244
9.2	Gewerkschaftseinheit 1990, GdE und GdED	209	10.5.3	Zusatz- und Betriebsrenten sichern Einkommen im Alter	247
9.2.1	GDBA Ost und West vereinigen sich	211	10.5.4	EVG: Wir brauchen mehr bezahlbaren Wohnraum	249
9.3	Erfolgreiche Streiks der Reichsbahner und Bundesbahner	214	10.6	Frauen der EVG kämpfen um Gerechtigkeit und Anerkennung	252
9.4	Die Bahnreform 1994, Zusammenführung von DB und DR	215			

INHALT

10.7	Betriebsräte und EVG kämpfen gemeinsam für Mitbestimmungsrechte	255	5	Chronologische Kurzdarstellung über die Zerschlagung der Gewerkschaften 1933	314
10.8	Nationale und internationale Zusammenarbeit	258	6	Biografien	319
10.9	Moderne Kommunikation, wichtiges Bindeglied zu den Mitgliedern	262		Hans Jahn, GdED	320
10.10	Der ständige Kampf geht weiter	263		Edo Fimmen, ITF	322
10.11	Die EVG ist eine demokratische „Mitmach-Gewerkschaft“	265		Roman Chwalek, IG Eisenbahn	324
				Theodor Kotzur, IG Eisenbahn	325
				Franz Scheffel, DEV, EdED	326
				Lorenz Breuning, DEV, EdED	328
				Oskar Rümmele, GdE	330
				Otto Scharfschwerdt, RG	331
				Louis Brunner, DEV	334
				Hermann Jochade, VdED	336
				Heinrich Bürger, VdED	341
				Carl Rudolf Legien, ADGB	346
			7	Kontrollratsgesetze 1945/46	348
			8	Entnazifizierungsgesetz 1946	351
			9	Gewerkschaften und Sozialstaat	355
			10	Chronologie der Gewerkschaftsarbeit des FDGB	358
			11	Leistungen der EVG für ihre Mitglieder	367
				• EVG Pluspunkte	368
				• Fonds für soziale Sicherung	369
				• Mitgliedernahe Strukturen	371
			12	Geschäftsberichte 2012 – 2017	377
				• EVG Jugend	377
				• EVG Frauen	399
				• EVG Seniorinnen und Senioren	455
			13	Tarifverträge	489
				• Der historische Tarifabschluss der EVG zur Einkommensrunde 2016/17, DB AG, Tarifabschlüsse 2007-2015	490
			14	Wir über uns: Die EVG-Geschichtsarbeit	511
				• Mehr Geschichte wagen	512
				• Mitglieder und Kontakte	513
			15	Literatur-Hinweise	515
				• Copyright	515
			16	EVG Bundesvorstand	520
				Werbung	
				Mielke (S. 115), Fonds für soziale Sicherung (S. 369/370), BFW (S. 376), Sparda-Banken (S. 516), GUV Fakulta (S. 517), DEVK (S. 518), EVG (S. 519)	
KAPITEL 11					
Gemeinsam gestalten wir die Zukunft	267				
11.1	Wege in die Zukunft – mit der EVG	268			
11.2	Alexander Kirchner: Die Politik muss die Eisenbahn zum klimafreundlichen Verkehrssystem entwickeln	269			
11.3	Zukunftsorientierte EVG Tarifpolitik: Das EVG-Wahlmodell	272			
11.4	Für eine gerechte Teilhabe in Wirtschaft und Arbeitswelt	273			
11.5	Innovatives und modernes Beamtenrecht	272			
11.6	Fach- und Berufsgruppen, unverzichtbarer Teil unserer Arbeit	281			
11.7	Wir brauchen dich für eine starke EVG!	281			
11.8	Die Zukunft beginnt heute, EVG-Projekt „Weichenstellung 2030“	288			
11.9	Alexander Kirchner: Gemeinsam gestalten wir die Zukunft der EVG	289			
ANHÄNGE	291				
1	Wie wir wurden was wir sind	292			
1.1	Mitgliederstärke 1916 - 2016	293			
2	180 Jahre Einkommen – Kaufkraft – Arbeitszeiten bei den Bahnen oder in der Gesamtwirtschaft Deutschlands	294			
3	Kurzgeschichte der Arbeiterbewegung in Deutschland	307			
4	Deutsche Reichsbahn, Organisationsformen, Personalzahlen	311			

DIE ERSTE FREIE EISENBÄHNERGEWERKSCHAFT ENTSTEHT

- 1.1 Keine Gründung von deutschen Gewerkschaften wurde so bekämpft, war so schwer, wie die der Eisenbahner
- 1.1.1 Die Situation der Eisenbahner um 1896
Kapitalgesellschaften, Eisenbahngesellschaften, Fürsten, Könige und Kaiser bestimmten rigoros die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner
- 1.2 Die erste Kampforganisation am Schienenstrang entsteht am 8. Dezember 1896
- 1.3 Die Gründungsversammlung vom 13. Januar 1897
- 1.4 Satzung und Ziele des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands (VdED)
- 1.5 Allseitige Verbote der „Obrigkeit“ vor und ab 1897
- 1.6 Die erste Verbandszeitung der Eisenbahner:
„Weckruf der Eisenbahner“

KAPITEL 1

1896

DIE ERSTE FREIE EISENBAHNERGEWERKSCHAFT ENTSTEHT

1.1 Keine Gründung von deutschen Gewerkschaften wurde so bekämpft, war so schwer, wie die der Eisenbahner

Die Gewerkschaftsgründungen vieler Arbeiter-Berufe in Deutschland hatten auf allen Seiten Hindernisse und Feindseligkeiten zu überwinden.

Jedoch den Eisenbahnern wurde eine Gewerkschaftsgründung geradezu als Verbrechen gegen die Menschheit und Kultur angelastet, weil sie sich die Erfahrungen des Proletariats zu Nutze machen und zur Erlangung eines menschenwürdigen Daseins organisieren wollten.

Die deutsche Öffentlichkeit, sogar Landtag und Reichstag ließen nichts unversucht, die Gründung einer Eisenbahnergewerkschaft zu verhindern. Es wurden alle Mittel einer rohen Polizeigewalt angewandt. Dabei darf nicht unterschätzt werden, dass die Eisenbahnverwaltungen auf eine Vielzahl von Spitzeln, Kriechern und Denunzianten zurückgreifen konnten. Sie haben sogar Beschäftigte eingestellt, deren ausschließliche Aufgabe war, andere Eisenbahner zu bespitzeln.

Später, nach Gründung der Eisenbahnergewerkschaft, wurden Maßregelungen brutalster Art und die Vernichtung von Existenzen praktiziert. Das sollte Schrecken verbreiten und die Eisenbahner vom Beitritt zur Gewerkschaft abhalten.

Und die Eisenbahner mussten, wie die gesamte Arbeiterschaft, gegen viele Vorurteile kämpfen, die den Menschen ein blutrünstiges Bild der Vernichtung alles Schönen, Erhabenen und Gutem suggerierte und den Glauben erweckte, dass es den Gewerkschaftsgründern, der Arbeiterschaft, darum ginge, über Mord und Brand den Untergang der Zivilisation zu erreichen.

1.1.1 Die Situation der Eisenbahner um 1896

Kapitalgesellschaften, Eisenbahngesellschaften, Fürsten, Könige und Kaiser bestimmten rigoros die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner

Zwölf bis vierzehn Stunden tägliche Arbeit, bis zu 90 Stunden in der Woche, Kinderarbeit, Nacharbeit, schlechte Entlohnung, bittere Not, das waren die Regeln der Arbeit bei den Eisenbahnen. Von 1840 bis

1896 kommt es immer wieder zu Auflehnung und regionalen Streiks. Die Obrigkeit antwortet mit Disziplinierung und Entlassung. Vereine der Eisenbahnbeamten und Eisenbahnarbeiter, die untereinander „vornehme“ Distanz hielten und die Pflege des Standesbewusstseins, die die Ergebenheit und Treue zu Kaiser, König und Dienstherr zum Ziele hatten, wurden von den Bahnverwaltungen begünstigt. Eisenbahner jedoch, **„welche den Bestrebungen der Sozialdemokratie zuneigen oder gar förderlich sind, sind mit fester und entschlossener Hand in Verbindung mit der Polizeiverwaltung zu entfernen“**. (Anweisung des preußischen Handelsministers an die Präsidenten der Eisenbahndirektionen 1878).

Nach dem Fall des Sozialistengesetzes 1890 wurde das Recht, sich zu vereinigen, wie es verfassungsgemäß damals jedem Deutschen zustand, den Eisenbahnern versagt. Sie waren dadurch zu Deutschen zweiter Klasse herabgestuft.

Die Eisenbahner ließen sich nicht entmutigen. In ihren Köpfen wurde Eisen zu Stahl geschmiedet. Weder die Androhung von Repressalien noch das von der Verwaltung auferlegte Organisationsverbot konnten die Eisenbahner daran hindern, zur Gründung einer freien Eisenbahner-Gewerkschaft aufzurufen.

1.2 Die erste Kampforganisation am Schienenstrang entsteht am 8. Dezember 1896

Im November 1896 weigerten sich Hamburger Reeder, die Forderungen der Hafendarbeiter nach Lohnerhöhungen und Arbeitszeitverkürzungen zu erfüllen. Daraufhin traten spontan, es war kein gewerkschaftlich organisierter Streik, über 17.000 Hafen-Arbeiter in einen elfwöchigen Ausstand. Dieser Streik endete am 06.02.1897 erfolglos. Er scheiterte an mangelnden Finanzen und einer fehlenden Gewerkschafts-Organisation.

Die Eisenbahner nutzten diese Situation und wollten nun endlich das Ziel einer freien Gewerkschaft erreichen. Anfang Dezember 1896 lädt einer ihrer Mutigsten, Heinrich Bürger, der frühere Stationsgehilfe, von der Verwaltung gemäßregelt und entlassen, zu einer Versammlung am 8. Dezember 1896 nach Hamburg in die Kirchenallee ein. Dieser Einladung

DIE ERSTE FREIE EISENBÄHNERGEWERKSCHAFT ENTSTEHT

folgten rund 500 Eisenbahner und beschlossen die Gründung einer freien Gewerkschaft. Die erste Kampforganisation am Schienenstrang war entstanden!



Heinrich Bürger, 1. Vorsitzender des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands (VdED), Zeichnung aus den Polizeiakten

1.3 Die Gründungsversammlung vom 13. Januar 1897

Am Mittwoch, den 13. Januar 1897 fand die konstituierende Sitzung, Gründungsversammlung des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands (VdED) im Hamburger Ballhaus statt.

Als Tagesordnung waren folgende Punkte vorgesehen:

1. Die Bedeutung der Gewerkschaft für die Eisenbahner,
2. Die Satzungen des Verbandes der Eisenbahner,
3. Vorstandswahlen,
4. Verbandsangelegenheiten.

Dem Aufruf dieser Gründungsversammlung folgten erneut viele Eisenbahner.

1.4 Satzung und Ziele des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands (VdED)

Der Verband der Eisenbahner Deutschlands unterschied sich von Anbeginn von anderen Berufsverbänden. Es ging den Eisenbahnern nicht um die Anpassung an vorhandene Herrschaftsstrukturen und Denkschablonen, sondern um deren Überwindung durch Aufklärung und Bewusstseinsbildung. Er meinte es ernst, wenn er als übergeordneten Zweck die allseitige Vertretung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Interessen aller Eisenbahner proklamierte.

**Große
Eisenbahner-Versammlung**
am Mittwoch, den 13. Januar 1897
Abends 9 Uhr
im „Hamburger Ballhaus“, Neustädter Neustraße 24-25
(nahe der Kaiser-Wilhelmstraße).
Eisenbahner nach allen Richtungen.

Tages-Ordnung:

1. Die Bedeutung der Gewerkschaft für die Eisenbahner. Referent: Kollege H. Rasch aus Lübeck.
2. Die Satzungen des Verbandes der Eisenbahner.
3. Vorstandswahlen.
4. Verbandsangelegenheiten.

Eisenbahner! Vor reichlich 4 Wochen habt Ihr in imposanter Versammlung die Verbandsgründung beschlossen! Jetzt nach Jahre langer Vorarbeit, soll und wird die Gewerkschaft der Eisenbahnteilnehmer Wirklichkeit werden! Merkt, es handelt sich um die Besserung Eurer Lage und Beseitigung der vielen Mißstände. Es handelt sich darum, die hohe Unfallgefahr Eures Berufes durch angemessene Arbeitszeit auszugleichen! Es handelt sich um die einzige und wirksame Vertretung Eurer Interessen in jeder Beziehung! Es handelt sich schließlich um Euer Glück und Eure Zukunft! Darum seid thätig und rühret die Hände zum Aufbau einer guten Gewerkschaft, denn Euer Heil liegt darin! Eine gute Gewerkschaft haben, heißt: Hohe Löhne! Eine gute Gewerkschaft bedeutet: Kurze Arbeitszeit! Eine gute Gewerkschaft gewährleistet Euch anständige und menschenwürdige Befahrung, und die Gewerkschaft schirmt und schützt Euch in allen Lebenslagen.

Darum kommt alle Mann am Mittwoch in die obige Versammlung.

Viele Hundert Kollegen von Hamburg und Umgegend, sowie im deutschen Reich haben schon jetzt ihren Beitritt zur Organisation erklärt. Ihr müßt Alle beitreten, und für genügenden Schutz vor Maßregelung ist hinreichend gesorgt.

Das Bureau der Dezember-Versammlung.

➡ Eisenbahner, bringt Eure Frauen mit! ⚡

Verlag: H. Bürger in Hamburg. — Druck: Hamburger Buchdruckerei und Verlagsanstalt Kier & Co. in Hamburg.

Einladung zur konstituierenden Versammlung der Eisenbahner am 13. Januar 1897

KAPITEL 1
1896

DIE ERSTE FREIE EISENBAHNERGEWERKSCHAFT ENTSTEHT



Aufruf zur Gründungsversammlung

Folgende freigewerkschaftliche Ziele wurden satzungsrechtlich beschlossen:

- Erzielung möglichst günstiger und auskömmlicher Lohn- und Besoldungsverhältnisse
- Verkürzung der Dienstzeit auf täglich 8 Stunden
- Festlegung einer wöchentlichen Ruhepause
- Festlegung eines Erholungsurlaubs von mindestens acht Tagen im Jahr, ohne Lohnabzug
- Gewährleistung einer gerechten, anständigen Behandlung des Personals
- Umgestaltung der Dienst- und Arbeitsordnung, insbesondere sind dort alle Verpflichtungen und Vorschriften, welche sich auf Gesinnung und politische Überzeugung beziehen, zu beseitigen
- Schaffung von Eisenbahn-Schiedsgerichten
- Gesetzliche Maßnahmen für ausreichenden Arbeitsschutz
- Errichtung einer Bibliothek und Abhaltung von Vorträgen beruflicher, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Art, sowie Gründung einer in diesem Sinne geleiteten Zeitschrift

Weiter wurde eine Hilfskasse beschlossen, die gemäßregelten Eisenbahnern das Existenzminimum sichern sollte.

1.5 Allseitige Verbote der „Obrigkeit“ vor und ab 1897

Durch Plakatanschläge in den Werkstätten und Dienststellen verboten die preußischen Eisenbahndirektionen den Beitritt zum Verband. Den Eisenbahnern wurde die sofortige Entlassung und der Verlust aller Ansprüche auf die betriebliche Altersversorgung angedroht, sollten sie Versammlungen des Verbandes besuchen oder den „Weckruf der Eisenbahner“ abonnieren. Maßregelungen, oft aufgrund von Denunziationen, wurden öffentlich durch Anschläge bekannt gegeben. Es herrschte ein Klima von Angst und Misstrauen. Führende Funktionäre wurden zu Geldstrafen oder Gefängnis verurteilt, unter anderem die jungen Eisenbahngewerkschafter Heinrich Bürger, Paul Hermann Schulz, Hermann Jochade.

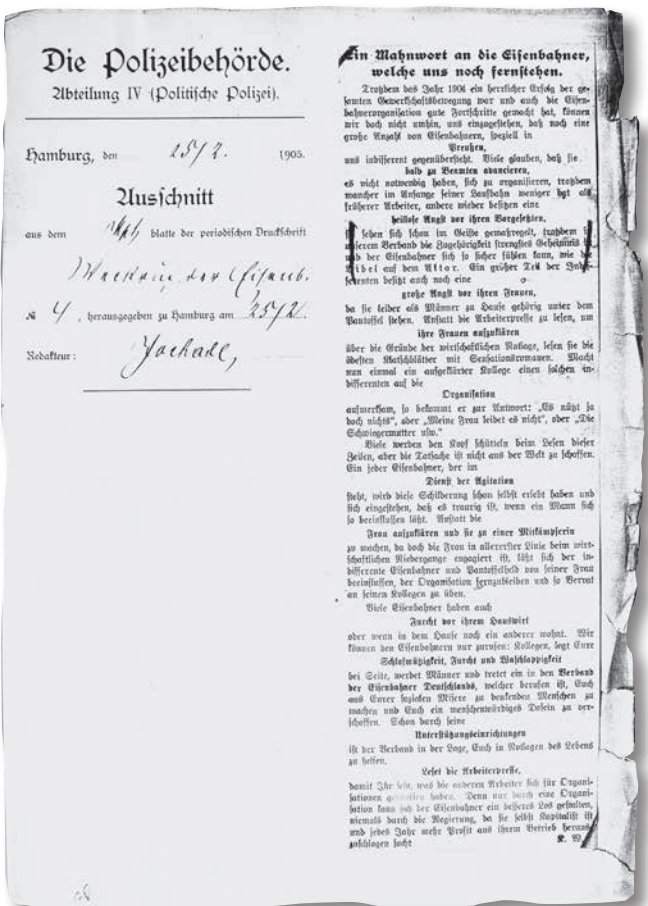
KAPITEL 1
1835 - 1870

DIE ERSTE FREIE EISENBAHNERGEWERKSCHAFT ENTSTEHT

Das Korrespondenzblatt der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands berichtete:

„Kaum ist die Gründung des Verbandes der Eisenbahner erfolgt, so kommt die Verwaltung der preussischen Staatsbahn und sucht die Ausübung des Vereinigungsrechtes den Arbeitern unmöglich zu machen. Der Staat als angeblicher Hüter des Gesetzes geht mit einer Gesetzesverletzung den Unternehmern mit gutem Beispiel voran.“

Die Verbote, Entlassungen, Gefängnisstrafen und sonstigen Maßregelungen hielten an bis zur Neugründung als Deutscher Eisenbahnerverband (DEV) im Jahr 1916.



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



Androhung von „Maßregelungen“

1.6 Die erste Verbandszeitung der Eisenbahner: „Weckruf der Eisenbahner“

Am 1. Mai 1897 erschien in einer Auflage von 100.000 Exemplaren der Weckruf der Eisenbahner, das Organ des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands (VdED) als Probenummer.

Zitat der Erstausgabe:

„An die Leser!
Endlich ist der sehr lang und heiß ersehnte Augenblick da, dass der deutsche Eisenbahner jubelnd das Erscheinen seiner Zeitung, einer Zeitung, die sich unabhängig von irgendeiner Seite, einzig und allein den Interessen der Eisenbahner gewidmet, begrüßen darf!“

KAPITEL 1
1896

DIE ERSTE FREIE EISENBAHNERGEWERKSCHAFT ENTSTEHT



Organ des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands.

Zeitschrift zur Vertretung der wirtschaftlichen u. sozialen Interessen der Eisenbahnarbeiter, Hilfs- u. Unterbeamten aller deutschen Staats- u. Privatbahnen.

Bezugpreise: Durch die Post oder Buchhandlung M. 1,50 vierteljährlich ohne Bestellgeld, unter Streifenband M. 1,75, Ausland M. 1,85, Einzelnummer 30 G.

Anzeigen: Die viergespaltene Pettizeile oder deren Raum 50 G., bei Wiederholungen billiger; für Verbandsmitglieder 20 G. Aufträge an die Geschäftsstelle sowie sämtl. Annoncenexpeditionen.

Redaktion und Geschäftsstelle: Hamburg, Woltmannstraße 24.

Der „Weckruf der Eisenbahner“ erscheint am 1. und 15. jeden Monats und wird den Verbandsmitgliedern unentgeltlich zugesellt.

—→→ „Die Sicherheit der Zukunft liegt in der Organisation der Arbeit.“ ←←—

Die Verbandszeitung „Weckruf der Eisenbahner“

Bekanntmachung.

Die Hauffammlungen der im Aufstande befindlichen Arbeiter sind infolge des neuerdings immer zudringlicher gewordenen, gelegentlich sogar mit versteckten Drohungen verbundenen Auftretens der Sammler zu einer unleidlichen Belästigung und Bedrängung der Bewohner in Stadt und Land aufgeartet.

Diese Sammlungen werden deshalb als der öffentlichen Ordnung zuwiderlaufend hiermit verboten.

Zuwiderhandlungen werden mit Geldstrafe bis zu M 36, eventuell mit entsprechender Haftstrafe geahndet.

Mit der Durchführung dieses Verbots sind die städtische Polizei-Behörde und die Landherrenschaften beauftragt.

Gegeben in der Versammlung des Senats, Hamburg, den 14. December 1896

Mit dieser Bekanntmachung werden Sammlungen für die streikenden Hafendarbeiter unter Strafe gestellt.

WIE FING ALLES AN? SITUATION DER EISENBAHNER: RECHTLOS, AUSGEBEUTET, HUNGERLÖHNE, NOT UND ELEND

- 2.1 Früher: Feudale Zünfte, danach nackte Unterdrückung und Auswanderung
 - 2.1.1 Massenauswanderungen
- 2.2 Die Entstehung der Deutschen Eisenbahnen
 - 2.2.1 Der Eisenbahn-Bauarbeiter
 - 2.2.2 Eisenbahn-Bauingenieure
 - 2.2.3 Ausbeuterische Lebens- und Arbeitsbedingungen
 - 2.2.4 Übersicht über die ersten deutschen Eisenbahnstrecken
 - 2.2.5 Der Wiener Kongress von 1815 und die Folgen für den Eisenbahnbau
- 2.3 Häufige Streiks - jedoch ohne Erfolg
- 2.4 Ungeschützte Frauen- und Kinderarbeit
- 2.5 Ausbeuterische Arbeitszeiten und geringe Löhne
- 2.6 Den Eisenbahnern das Vereinigung-Verbot
Der Frühkapitalismus nahm sich alle Freiheiten
- 2.7 Löhne sinken, Arbeitszeiten und Lebenshaltungskosten steigen
- 2.8 Der Bau der Eisenbahnen veränderte die Arbeitswelt

KAPITEL 2

1835 - 1870

WIE FING ALLES AN?

2.1 Früher: Feudale Zünfte, danach nackte Unterdrückung und Auswanderung

Vor der Industrialisierung und vor dem Beginn des Eisenbahnzeitalters hatten durchaus Schutzsysteme der handwerklichen wie der transporttreibenden Arbeiter bestanden. Sie hießen Zünfte oder Gilden, zuweilen Bruderschaften oder Eidgenossenschaften, wie die Schweiz politisch sich heute noch benennt.

Zünfte in der damaligen Feudalgesellschaft bestimmten zum Beispiel allein über Ausbildung, Berufszugang, Aufstieg, Einkommen, Arbeitsstunden und auch Werkzeugfragen. Hinzu kamen Regelungen des Konkurrenzschutzes und des Absatzgebietes. Entscheidend war das ständische, das noch nicht kapitalistische Prinzip der Berufs- und Marktordnung, also einer Bedarfsdeckung statt eines späteren gewerblichen Wachstums.

Die Zünfte brachen mit den ersten bürgerlichen Revolutionen und ihren Auswirkungen zusammen. Die Gewerbefreiheit hatte gesiegt, aber sie schloss die absolute Unfreiheit der Arbeitsmärkte erfolgreich mit ein. In Frankreich fielen die Zünfte mit der Revolution von 1789, in England 1815. Preußen öffnete mit den Stein-Hardenberg-Reformen um 1810 zaghaft Märkte und Berufe, die zum rechtlosen Proletarier (Arbeiter) führten.

Die Rechtlosigkeit der Arbeiter im Frühkapitalismus musste über kurz oder lang eine neue Organisationsform der abhängigen Arbeit generieren. Sie musste parallel zum kollektiven Kapital gleichfalls kollektiv alle Arbeitenden eines Betriebs, einer Branche, einer Region zusammenschließen, um dem Kapital Paroli bieten zu können. Doch dies war ein sehr langer Weg mit Blut und Tränen.

Die Lebenssituation der Menschen in Deutschland zu Beginn des 19. Jahrhunderts: Über 7 Millionen Deutsche verließen ihre Heimat, weil für sie kein Auskommen, keine Arbeit in Deutschland möglich war.

Wer sich mit der deutschen Geschichte auseinandersetzt wird unter anderem feststellen, dass die Lebenssituation der Menschen auch schon damals ständigen Veränderungen unterlegen war. Wenn

heutzutage Flüchtlinge zu einem politischen konträren Thema geworden sind, Europäer und Deutsche spalten, zeigt uns ein Blick in die Vergangenheit, wie die Menschen früher mit solchen Problemen umgegangen sind. Es ist nicht so, als ob die heutige Situation erstmalig oder einmalig ist.

2.1.1 Massenauswanderungen Ein Rückblick:

Vor mehr als 300 Jahren erreichten die ersten deutschen Siedler die Neue Welt. Sie kamen in der Hoffnung auf Freiheit und Land. Ihnen folgten Tausende, Zehntausende, Millionen. Mehr als 50 Millionen Amerikaner geben heute an, deutsche Vorfahren zu haben. So hat in der Vergangenheit nicht nur Amerika uns beeinflusst – die deutschen Auswanderer haben auch Amerika geprägt.

In den vergangenen drei Jahrhunderten sind die einstigen Neuankömmlinge so sehr zu Amerikanern geworden, dass man die deutschen Spuren erst wieder neu entdecken muss. Verbote der „Verziehung aus dem Lande“ gibt es im 19. Jahrhundert kaum noch, denn sie ist ein Ventil gegen die Überbevölkerung und in diesem Sinne meistens erwünscht, zumal die Sozialkassen der Gemeinden entlastet werden. Manchmal bekommen Auswanderungswillige sogar eine Prämie, um die Reise bezahlen zu können. Noch bis in die 1820er Jahre hinein wird das sogenannte Redemptionsystem praktiziert: Auswanderer treffen mit dem Kapitän eine mündliche Vereinbarung, die Überfahrt nach Amerika über einen Vertrag abzuarbeiten. Ohne diese Möglichkeit hätten mehr als die Hälfte der deutschen Auswanderer des 18. und frühen 19. Jahrhunderts nicht nach Amerika gelangen können.

Die Reise dauerte vier bis sechs Monate. Zu Fuß, auf Pferdefuhrwerken oder etappenweise auf Schiffen und Lastkähnen begaben sich die Menschen allein, in der Gruppe, manchmal in einer Art Karawane auf den Weg zum Hafen. Die deutschen Seehäfen wurden für die europäischen Auswanderer im Laufe des 19. Jahrhunderts dabei immer wichtiger. Eine regelmäßige Verbindung zwischen Bremen und New York wurde 1822 eingerichtet, ein regelmäßiges Paketschiff folgte 1826. Bald fuhren das ganze Jahr über Schiffe nach Baltimore, New York, New Orleans, Philadelphia und

WIE FING ALLES AN?

Charleston. Hamburg zog wenige Jahre später nach. Und auch das kleine Bremerhaven entwickelte sich zu einem beliebten Auswandererhafen. Von Bremen war man dorthin noch zwei bis drei Tage auf kleinen, mit Hilfe von Staken bewegten Kähnen unterwegs.

■ Auswanderungen aus Deutschland zu Beginn des 19. Jahrhunderts

Missernten führten zu stark gestiegenen Getreidepreisen und Hungerkrisen. Deshalb setzte erstmals die Auswanderung im Hungerjahr 1817 in nennenswertem Ausmaß ein. Rund 20.000 Menschen übersiedelten nach Osteuropa bzw. in die Vereinigten Staaten. Es war vor allem der südwestdeutsche Raum betroffen, wo im Gegensatz zu anderen Regionen Deutschlands Fernwanderungen eine lange etablierte Tradition hatten. Noch in den 1820er Jahren blieb die Auswanderung nach Nordamerika gering. Stattdessen wanderten zahlreiche Bauern und Handwerker aus dem Hunsrück und seinen Nachbargebieten in das seit 1822 unabhängige südamerikanische Kaiserreich Brasilien aus. Anhaltende Wirtschaftskrisen führten seit den frühen 1830er Jahren zu einem kontinuierlichen Anwachsen der Auswanderung. Spitzenwerte

mit jeweils 1 Million Emigranten wurden 1846-1857 und 1864-1873 erreicht. Nach der Reichsgründung, zwischen 1880 und 1893 gingen sogar mehr als 1,8 Millionen Deutsche in die USA.

In dieser Situation kam hinzu, dass zu Beginn des Eisenbahnbaus in Deutschland ab 1835 viele Menschen Brot und Arbeit beim Bau und Betrieb der Eisenbahnen suchten und fanden. Das veränderte die Arbeitssituation in Deutschland wiederum erheblich. Bedingt durch Missernten ließen Bauern ihre Felder unbearbeitet und strömten zum Bahnbau. Je stärker der Eisenbahnbau zunahm, umso mehr Arbeitskräfte zog er an und umso mehr Arbeitskräfte entzog er anderen Berufsbereichen wie zum Beispiel Kutschern, Beherbergungsbetrieben, Schifffahrtsbetrieben und schlecht verdienenden Beschäftigten in Handwerksbetrieben usw.

Die dann im 19. Jahrhundert folgenden Kriege so wie der Erste und Zweite Weltkrieg im 20. Jahrhundert veränderten die Lebenssituation der Menschen in Deutschland und auch die der Eisenbahner drastisch und erheblich. Millionen Vertriebene, Flüchtlinge waren gezwungen eine neue Bleibe zu finden. Und die Menschen in Deutschland haben sie aufgenommen, ohne Vorurteile.



Einwanderungshafen New York, Castle Garden

Bild: Helmut Schmahl

KAPITEL 2

1835 - 1870

WIE FING ALLES AN?

2.2 Die Entstehung der Deutschen Eisenbahnen

In Deutschland sind bis 1825 nur wenige Bahnen entstanden. In der Nähe von Freiberg im sächsischen Erzgebirge wurde eine 950 Fuß lange Bahn betrieben, die sogar 14% reinen Gewinn erbrachte. Weiter bestanden einige kleinere Anlagen in den preußischen Rheinlanden, die Steinkohle transportierten und teilweise Gewinne erwirtschafteten. Auch die Bahnen von Budweis nach Linz (17 Meilen) und von Prag nach Lana. Diese Bahnen hatten jedoch den Erwartungen ihrer Unternehmer nicht ganz entsprochen. Das lag teilweise am Mangel an Transporten, am ungünstigen Profil oder an ihrer mangelhaften Bauart. Der Personenverkehr wuchs stark, brachte jedoch keine nennenswerten Einnahmen, weil Reisewillige das Geld für die Fahrten nicht aufbringen konnten.

Trotz der ungünstigen Situation entwickelt sich eine gewisse Aufbruchstimmung. Deshalb wurden folgende Routen (Stand 7. März 1835) konkret geplant: Von Nürnberg nach Fürth (zwei Stunden Fahrzeit) für den reinen Passagiertransport, von Hannover nach Hamburg (22 Meilen) für den Transport von Reisenden und Gütern, von Mannheim nach Basel (Fahrzeit 56 Stunden!) für Reisende und Güter, von Dresden nach Leipzig (12 Meilen) und von Hamburg nach Lübeck (7 Meilen).

In Deutschland fuhr die erste Eisenbahn am 7. Dezember 1835 von Nürnberg nach Fürth. Diese Bahnstrecke war schon 1815 als Pferdebahn auf Schienen geplant. Der Bau dieser 6 km langen Strecke hatte 175.000 Gulden gekostet und wurde von Scharer erbaut, der als Nürnberger Bürgermeister 1833 die Nürnberg-Fürther Ludwigsbahn-Gesellschaft gründete. Ihm wurde von König Ludwig I. von Bayern für 30 Jahre ein Privileg zum Bau und Betrieb der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth verliehen. Der Bau dieser und weiterer Bahnen in Deutschland wurde über Aktiengesellschaften finanziert.

Der um diese Zeit endende Feudalismus setzte die Menschen massenhaft frei. Sie drängten auch nun zum Bau und zum Betrieb der neuen Bahnen. Dabei

herrschte Unterdrückung im Allgemeinen und bei den Bahnen im Besonderen. Aller Beginn der Eisenbahn war der Bahnbau. Zuweilen waren in ihm doppelt so viele Menschen beschäftigt, wie im Eisenbahnunternehmen selber.

2.2.1 Der Eisenbahn Bauarbeiter

Der Eisenbahner-Bauarbeiter trug ein so genanntes Janus-Gesicht, einerseits ein noch vorindustriell geprägter ungelerner Tagelöhner, andererseits der erste, modernste Teil der neu wachsenden kapitalistischen Industriegesellschaft. Allein die Größenordnungen der Eisenbahn-Bauarbeiter bei Deutschlands entstehenden Bahnen sind Legionen, aber so gut wie vergessen.

Kocka¹ schätzt, dass

1841 ca.	30.000
1851 ca.	90.000
1860 ca.	171.000
1875 ca.	541.000

Eisenbahn-Bauarbeiter auf dem Gebiet des jeweiligen Reiches beschäftigt gewesen waren. Vergleichsweise seien das 1861 mehr als die Beschäftigtenzahl im Lebensmittelhandwerk gewesen und 1875 überstieg die Zahl der Bauarbeiter die der Berg- und Hüttenleute im gesamten Montanbereich. Gall² benennt 1873 234.000 Betriebs- und Verkehrs-Eisenbahner sowie 400.000 im Bahnbau eingesetzte.

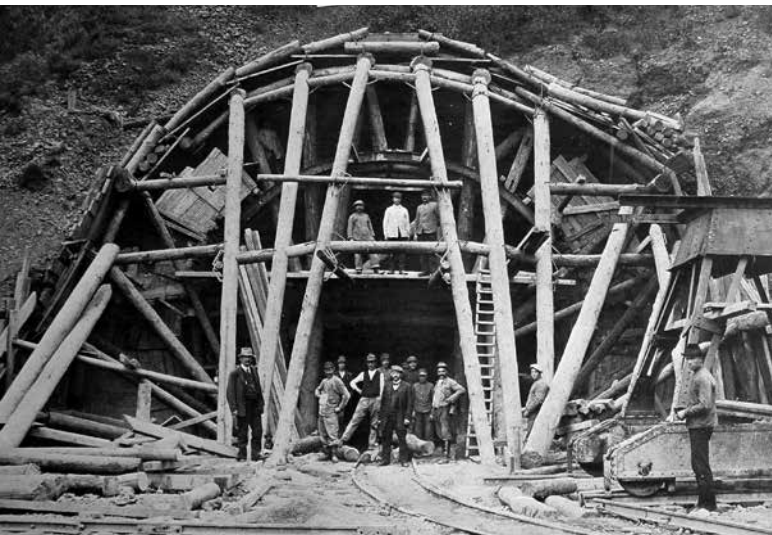
Mit dem Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert dominierte erstmals Lohnarbeit mit und ohne Gedinge oder Gruppen-Akkord im Bahnbau. Durch den Gruppen-Akkord stellte der Bauunternehmer sicher, dass ein Arbeiter den anderen treibt und keiner müßig sein kann. Organisiert hatte die Unternehmerseite die Arbeit der Bauarbeiter bereits hochkapitalistisch. Die Erdarbeiten wurden in der Regel von Unternehmern geleitet, denen die Eisenbahngesellschaften – oft über Versteigerungen – die einzelnen Bauabschnitte zur selbstständigen Erledigung nach vorher festgesetzten

¹ Jürgen Heinz Kocka (* 19. April 1941 in Haindorf, Landkreis Friedland) ist ein deutscher Sozialhistoriker und emeritierter Professor an der Freien Universität Berlin. 1992 erhielt er den Gottfried-Wilhelm-Leibniz-Preis.

² Lothar Gall und Manfred Pohl, Hrsg., Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999

WIE FING ALLES AN?

Preisen im Spezial-Akkord übertrugen. Die Staatsbahnen bedienten sich für die Erdarbeiten ebenfalls relativ selbstständiger, privater Zwischen-Unternehmer. Unterhalb dieser abschnittsweise zuständigen Unternehmer rangierten die so genannten Schachtmeister, die ihrerseits Kolonnen (Schachten) von 100-150 Erdarbeitern leiteten. Sie rekrutierten und entließen selbstständig und verteilten den Lohn als Akkord- und Zeitlohn. Der Akkordlohn überwog eindeutig.



Eisenbahnbauarbeiter beim Tunnelbau

Der Anreiz für die jeweils höhere Ebene war dabei, sich auf Kosten der Nachfolgenden zu bereichern. Die Unternehmer auf Kosten der Schachtmeister und diese auf Kosten der Arbeiter. Schachtmeister als Vorarbeiter verdienten im Westfälischen in den 1840er Jahren täglich mindestens drei-bis viermal mehr als der Bauarbeiter. Dieser musste neben dem Schachtmeister-Tagegeld von sechs Pfennig weitere sechs Pfennig Schmiergeld für den Schachtmeister, so genannte „Karrenschmiere“³ entrichten.

2.2.2 Eisenbahn-Bauingenieure

Der Eisenbahn-Bauingenieur war hervorgegangen aus den schlecht bezahlten weithin bürgerlichen, staatlichen Wasserbau-, Brücken- oder Chaussee-Baubeamten und technischen Kadern. Sie konnten ihr Wissen verhältnismäßig leicht auf den Bahnbau übertragen. Die Regierungs-Bauräte, geheimen Bauräte, Oberbauräte ließen sich auf längere Jahre vom Staats-

dienst beurlauben, um die besser bezahlten privaten (oder Staatsbahn)-Stellen anzunehmen. Die Funktionen eines eigenständigen Eisenbahn-Ingenieurs hatten sich so bereits in den ersten Jahren des Eisenbahnbaus um 1840 fest eingebürgert.



Schwerstarbeit für Ingenieure und Arbeiter

Zu den bedeutendsten Vorkämpfern der deutschen Eisenbahnen gehörte vor allem Friedrich List (1789-1846). Er trat überall für den Bau von Eisenbahnen ein und gründete 1835 das „Eisenbahn-Journal“. 1833 entwarf er ein deutsches Eisenbahnnetz, dessen sämtliche geplanten Linien gebaut wurden.

Friedrich List: *Die Vorteile, welche die Transportverbesserung durch Eisenbahnen für den Volkswohlstand herbeiführen wird, sind nicht zu berechnen. Die Mittel der Volksbildung und die Landeseinkünfte werden sich verdoppeln; der Landbau wird sich aufrichten, die Fabriken werden blühen und Deutschland wird erfahren, was Binnenhandel ist.*

³ Wortmann Wilhelm, Eisenbahn Bauarbeiter im Vormärz. Sozialgeschichtliche Untersuchung der Bauarbeiter der Köln-Mindener Eisenbahn in Minden-Ravensberg (1844-1847), Köln 1972

KAPITEL 2

1835 - 1870

WIE FING ALLES AN?

Weiter ist Friedrich Harkort zu nennen, aus einer westfälischen Industriefamilie kommend wirkte er überwiegend in Westfalen. Er schrieb: *Möge auch im Vaterlande bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerbefleißes mit rauchenden Kolossen bespannt ist und dem Gemeinsinn den Weg bahnen.* Er verhalf der Entwicklung der Bahnen im Raum zwischen Minden und Köln zum Durchbruch.

■ Eichholtz⁴ vergleicht folgende Jahreseinkommen 1846 in Preußen:

Bahnwärter	100 Taler bis 120 Taler
Regierung-Baurat	1200 Taler
preußischer Minister	12.000 Taler
Baukondukteure je nach Projekt (plus Bonus bei Fertigstellung):	
Weichselbrücke Marienwerder	1200 Taler
Magdeburg-Wittenberge	3000 Taler
Minden-Köln	3000 Taler
Hamburg-Berlin	3000 Taler

■ Tagelohn in Groschen und Kreuzern

Vor der Einführung von Mark und Pfennig 1871 im deutschen Reich war im Norden der Taler und im Süden teilweise noch die ältere Währung Gulden die Münze, in der auch die Tagelöhner gelöhnt wurden. Ein Taler bestand im 19. Jahrhundert aus 30 Groschen (Sgr.), gleich 300 Heller, ein Gulden aus 60 Kreuzern.

Als 1871 aus einem Taler oder Gulden drei Mark wurden, eine Mark also zehn Groschen entsprach, hatten die Tagelöhner ca. eine Mark bei über 12 Stunden Arbeit bekommen.

2.2.3 Ausbeuterische Lebens- und Arbeitsbedingungen

Der Bahnbau war für die dort arbeitenden Eisenbahner nebst Frauen und Kindern Leid und Elend und Fortschritt in einem. Mitzubringen waren von den freigesetzten Leibeigenen, Bauern, Knechten und Mägden Muskeln, Schaufel, Pickel und Hacke. Die allgemeinen Konditionen im ersten Jahrzehnt des Eisenbahnbaus waren bis zu 16 Stunden Arbeitszeit täglich, dies an sechs bis sieben Tagen in der Woche. Dafür gab es, ohne Einspruchsmöglichkeit, zwölf Groschen brutto Tageslohn, minus 3 fürs Mittagessen, macht neun Groschen. Zum Sterben zu viel, zum Leben zu wenig. Heuern und Feuern war die tägliche Praxis. Wer nicht spurte, der flog. Das Mittagessen war kein Gänge-Menü. Es bestand meistens aus einem Brei von Dinkel, Hirse, Kartoffeln und wenig Gemüse. Fett und Fleisch waren die absolute Ausnahme. Die einzigen Vorteile, das Essen war warm und füllte den hungrigen Magen, zumindest für kurze Zeit.

Die Lebens- und Arbeitsbedingungen im ersten Jahrzehnt des Eisenbahnbaus waren krass und ausbeuterisch. Folge des mangelnden Arbeitsschutzes waren unzählige Krüppel und Tote im Eisenbahnbau. Kam es, beispielsweise durch Erd-Bewegungen, zu Verletzten oder gar Toten, wurden diese sofort aussortiert und durch neue Arbeitskräfte ersetzt.

Zwar kam es jährlich und wiederholt zu Streiks im Bahnbau, meist jedoch ohne Erfolg. Hinzu kam, dass um das erfolglose Revolutionsjahr 1848 starke Preissteigerungen und eine Wirtschaftskrise stattfanden, die einen starken Reallohnverlust erzeugten. Von 1837 auf 1838 waren die Lebenshaltungspreise um 13 % gestiegen, von 1844 bis 1847 um 49 %, von 1851 bis 1855 gar um 76 %.

Statistische Unterlagen weisen aus, der Eisenbahn Bauarbeiter lag bei Lohn und Unterstützung noch unter dem Niveau des allgemeinen Eisenbahn-Arbeiters im Betrieb, Verkehr oder Verwaltung. Ein durchschnittlicher Bahnarbeiter der unteren Lohnkategorie bekam 1840 bei der Köln-Mindener Eisenbahn 12 Groschen brutto Tagelohn.

⁴ Eichholtz, Dietrich: Über das Verhältnis von Junkern und Bourgeoisie vor 1848 in der preußischen Eisenbahngeschichte, Dissertation Berlin 1959

WIE FING ALLES AN?

2.2.4 Übersicht über die ersten deutschen Eisenbahnstrecken

Gesamtstrecke	Datum der Eröffnung	Länge in Kilometern
Nürnberg - Fürth	7. Dezember 1835	6
Berlin - Potsdam	29. Oktober 1838	26
Braunschweig - Wolfenbüttel	1. Dezember 1838	12
Düsseldorf - Erkrath	20. Dezember 1838	8
Leipzig - Dresden	7. April 1839	115
Frankfurt/Main - Wiesbaden	19. Mai 1840	42
Magdeburg-Halle-Leipzig	18. August 1840	119
Mannheim-Heidelberg	12. September 1840	18
München-Augsburg	4. Oktober 1840	60
Köln-Aachen	1. September 1841	71



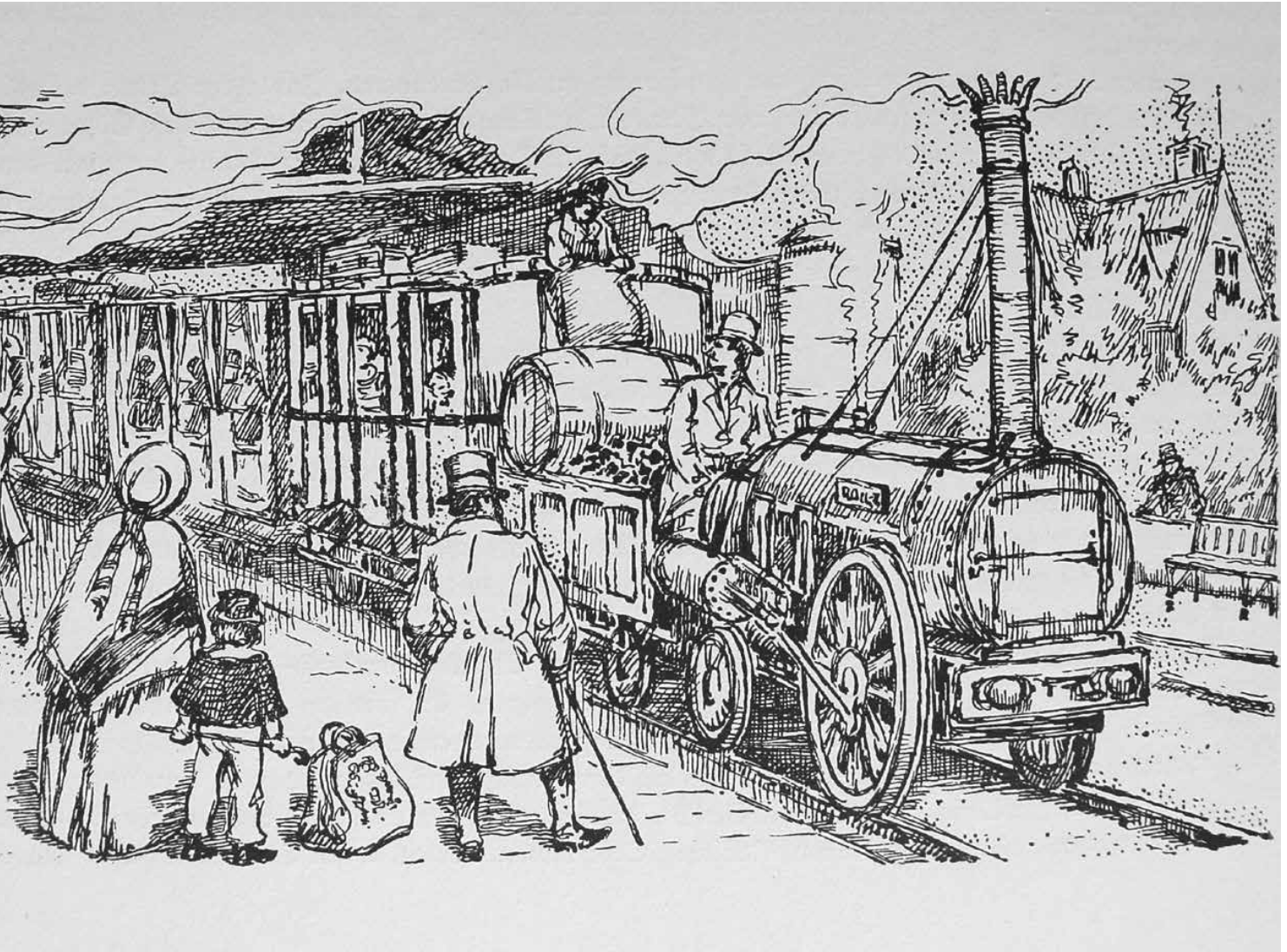
Friedrich List



Das Pfennig-Magazin, Ausgabe 7. März 1835

KAPITEL 2
1835 - 1870

WIE FING ALLES AN?



Reisen mit der Bahn um 1850

2.2.5 Der Wiener Kongress von 1815 und die Folgen für den Eisenbahnbau

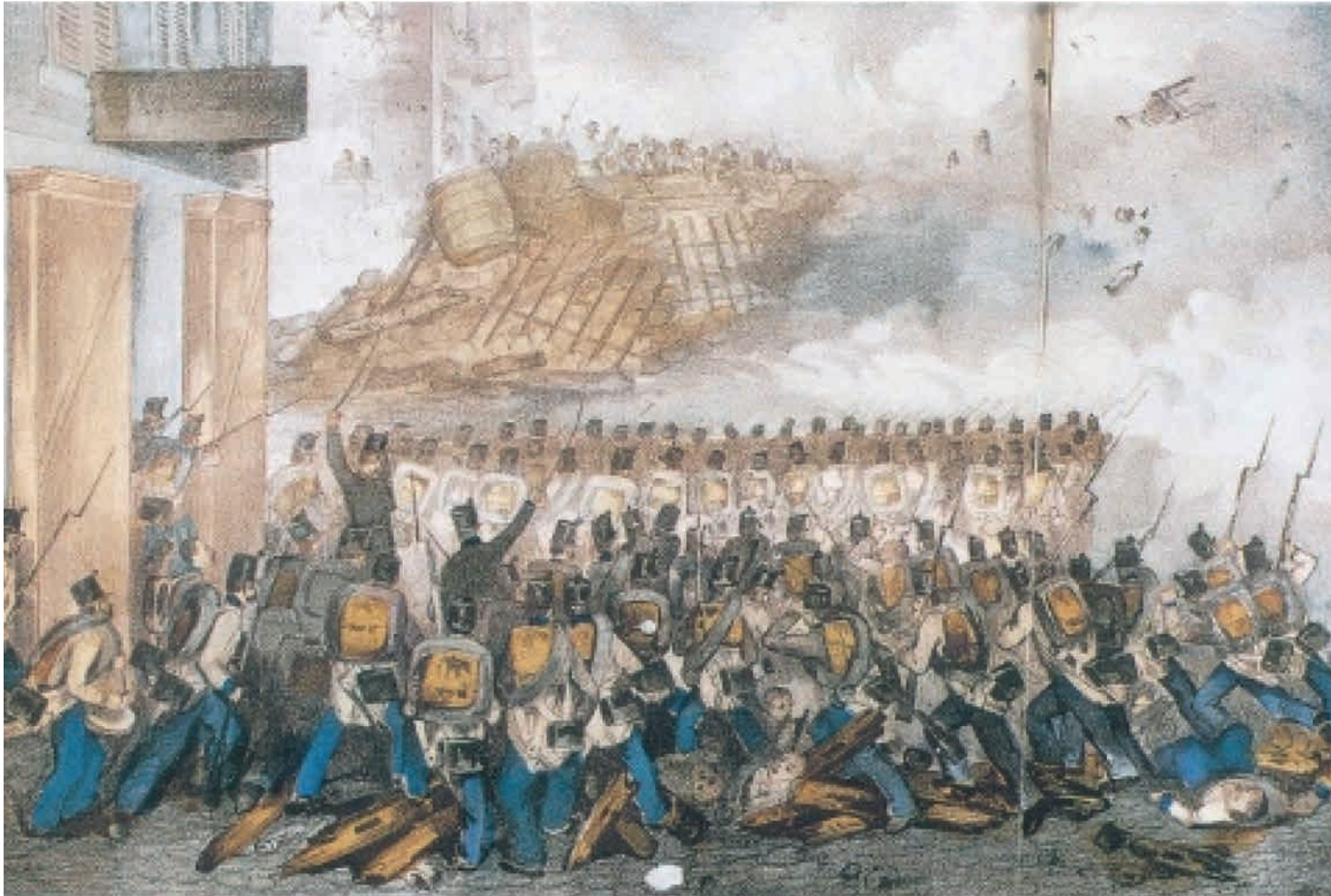
Die Beschlüsse des Wiener Kongresses schufen die Voraussetzungen für Preußens Industrialisierung und dessen nationales Eisenbahnnetz. Indem Preußen zwar ökonomisch unbedeutende Regionen verlor, wurden ihm wertvolle Gebiete zugesprochen von Saarbrücken über die Rheinprovinz, von einem vergrößerten Westfalen bis zum halben Sachsen. Damit waren von der Saar über die Ruhr bis nach Oberschlesien die alsbald zu entwickelnden Kohle-, Eisen- und

Stahlquellen in preußischer Hand. So war ein nationales Eisenbahnnetz von der Grenze Flanderns bis nach Oberschlesien programmiert und die Häfen von Antwerpen über Hamburg zum preußischen Stettin avisiert. Das Ende des frühen Hoffnungsträgers Napoleon⁵ war der Beginn der deutschen Industrialisierung.

⁵ Napoleon Bonaparte, als Kaiser Napoleon I., (französisch Napoléon Bonaparte oder Napoleon * 15. August 1769 in Ajaccio auf Korsika als Napoleone Buonaparte; † 5. Mai 1821 in Longwood House auf St. Helena im Südatlantik) war ein französischer General, revolutionärer Diktator und Kaiser.

WIE FING ALLES AN?

Paulskirchen- und September-Aufstand 1848



Erstürmung der Barrikade in der Döngesgasse zu Frankfurt am Main, 18. September 1848
(Bundesarchiv, Stadt Frankfurt am Main)

Die Parlamentarier der Paulskirchen-Versammlung saßen zwischen zwei Stühlen: Entweder versuchten sie die Verfassung auf der Ebene der Regierungsvertreter legal auszuhandeln um Preußen unter Druck zu setzen, oder sie schlugen sich auf die Seite des ungeduldigen Volks, dem sie ihren Einzug in die Paulskirche verdankten.

Der Entschluss der Volksvertreter im Mai 1849, auch ohne die Zustimmung der Fürsten die Verfassung mit allen Mitteln, wenn nötig mit Gewalt durchzusetzen

und auf dieser Grundlage Wahlen durchzuführen, spaltete das Parlament.

Fast die Hälfte der Parlamentarier und auch der Reichsverwesung, Erzherzog Johann, kehrten nun Frankfurt den Rücken. Sie wollten nicht die Verantwortung für die bereits seit Ende April 1849 in ganz Deutschland von radikalen Demokraten, Arbeitern und Handwerkern entfachten gewaltsamen Aufstände tragen.

Der Kampf um die Demokratie brach zusammen.

KAPITEL 2
1835 - 1870

WIE FING ALLES AN?

Europa 1861



Diese Datei wurde von dem Werk abgeleitet Blank map of Europe 1861.svg; CC-BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=52762772>

WIE FING ALLES AN?
2.3 Häufige Streiks – jedoch ohne Erfolg

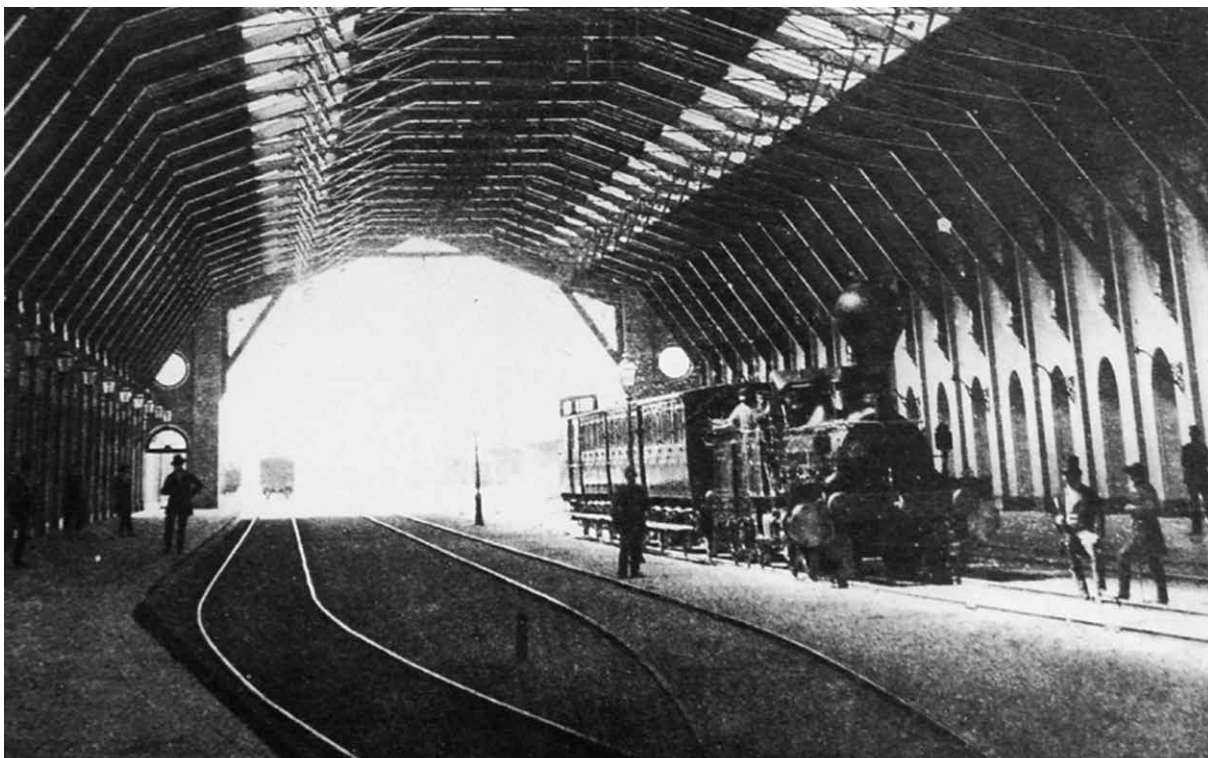
Im Jahr des schlesischen Weberaufstandes 1844 sind von insgesamt 13 verzeichneten Streiks fünf von Eisenbahnbauarbeitern durchgeführt worden. 1845 hatte es ebenfalls 13 Streiks gegeben, allesamt von Eisenbahnbauarbeitern. Darunter der gut dokumentierte Streik von 2000 Arbeitern beim Bau der Köln-Mindener Bahn am 11. Juli 1845 in Bielefeld. Grund waren die Hetze und der unter dem Existenzminimum gelegene Akkordlohn. Für eine Arbeitsleistung von 15 Stunden am Tag gab es 12-15 Silbergroschen brutto. In ministeriellen Berichten ist die Erfolglosigkeit des Aufstands dokumentiert.

Ab 1840 streikten nicht nur vermehrt Handwerksgelesen, sondern auch Fabrikarbeiter und Eisenbahnbauarbeiter. Es ging den arbeitenden Menschen im so genannten Vormärz, angesichts starker Preissteigerungen, stets um eine Verbesserung der Hungerlöhne. Im Jahr 1846 gab es acht Arbeitsniederlegungen, davon sieben von Eisenbahnbauarbeitern. 1847 wurden sechs, davon fünf Streiks von Eisenbahnbauarbeitern gezählt.

Selbst die absoluten Löhne sind, trotz Streiks, in den Jahrzehnten nach 1820, 1830, 1840 bis 1850 laufend gefallen. Verdiente ein Maurer in Köln 1820 18 Groschen pro Tag, so erhielt er 1835 16 Groschen und 1850 15 Groschen Tageslohn. Der Eisenbahn-Bauarbeiter bekam 1840 zwölf Groschen Tageslohn brutto. Dafür musste er 15 Stunden im Tagesakkord arbeiten.

Erst in einer viel späteren Phase begann im Eisenbahnbau der Aufstieg vom ungelerten Arbeiter zum qualifizierten Facharbeiter und zum Beamten. Ebenso erfolgte dann der Übergang von der anfänglichen Saisonarbeit mit saisonaler Arbeitslosigkeit zur ganzjährigen Beschäftigung, die sich an den Witterungsbedingungen orientierte.

In den ersten Jahren des Eisenbahnzeitalters war Hauptaufgabe des Bahnbaus, neue Strecken zu bauen. Später kam dann vermehrt die notwendige Unterhaltung und Erneuerung der Strecken dazu. Dies erforderte weitere Beschäftigte im Eisenbahnbau, insbesondere durch den ständig steigenden Bedarf an Arbeitskräften für die Unterhaltung, den Betrieb und die Verwaltungsarbeiten.

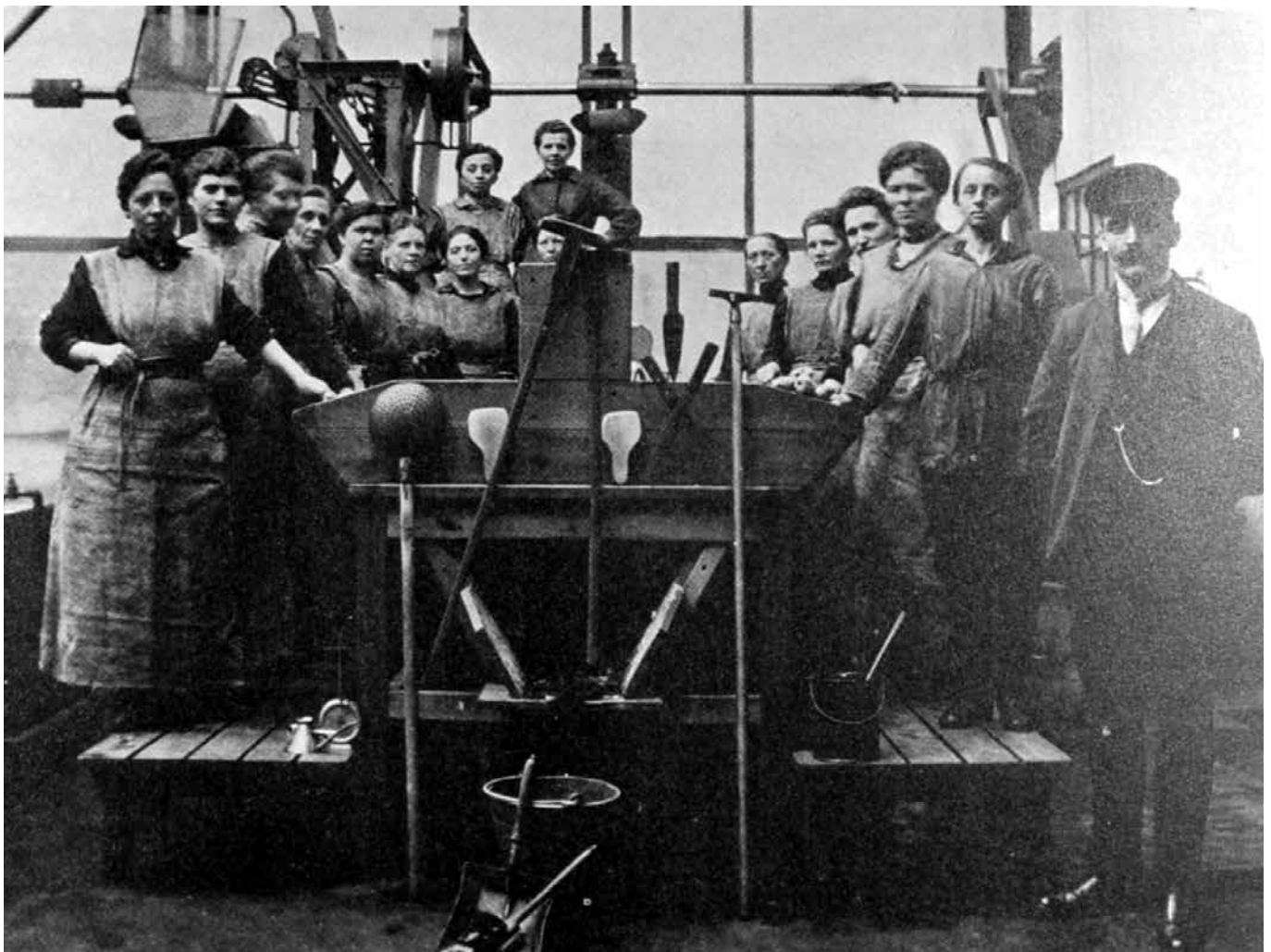

Ostbahnhof München um 1858

KAPITEL 2
1835 - 1870

WIE FING ALLES AN?

■ **Erläuterung: Akkordarbeit**

Die Akkordarbeit, insbesondere im Eisenbahnbau, wurde von den meisten Eisenbahngesellschaften und Kapitalgesellschaften regelmäßig eingesetzt. Ziel war, eine maximale Arbeitsleistung aus den Eisenbahnbauarbeitern heraus zu pressen. Wenn beispielsweise eine 100 köpfige Kolonne von Eisenbahnbauarbeitern an einer neuen Strecke Erdarbeiten machen sollte, wurde Ihnen als Tagespensum, beispielsweise 7 m vorgegeben. Das war das Tagespensum, welches für zwölf Groschen Tageslohn zu erledigen war. Die Auftraggeber wussten genau, dass bei fleißigster Arbeit dieses nur mit mindestens zwölfstündiger Arbeitszeit zu schaffen war. Je nach Beschaffenheit der Baustelle, Witterung und Gesundheitszustand der Arbeiter waren dafür in der Regel 14-16 Stunden Arbeitszeit erforderlich. Die Beschaffenheit der Arbeit ging zulasten der Bauarbeiter und war fast unabhängig von der Witterung. Wenn beispielsweise Felsblöcke zerklüftet und weggetragen werden mussten oder einige Bauarbeiter wegen Verletzungen durch Unfälle eine geringere Leistungsfähigkeit hatten, ging es ebenfalls zulasten der Bauarbeiter. Eine wichtige Forderung nach Gewerkschaftsgründung 1896 war deshalb die Abschaffung der Akkordarbeit.



Eisenbahnerinnen bei der Arbeit

WIE FING ALLES AN?

2.4 Ungeschützte Frauen- und Kinderarbeit

Der frühe Bahnbau war keineswegs eine Domäne zur Ausbeutung der männlichen Arbeitskraft. Von Anbeginn wurden auch Landarbeiterinnen und Dienstbotinnen beim körperlich harten Bahnbau eingesetzt. Bayrische bzw. preußische Verordnungen regelten die Arbeit der Frauen beim Bahnbau und empfahlen gesonderte Arbeitsstellen für moralisch unbedenkliche Personen. „Liederliche Weibspersonen“¹ sollten durch die heuchlerischen Gesetzgeber ferngehalten werden, zumindest in Preußen. Die Bayern bevorzugten Frauen im Bahnbau auch deshalb, weil Sie fleißiger als Männer gewesen wären und diesen die Arbeitskleidung in Ordnung gehalten hätten.

Frauenarbeit im Bahnbau war aber auch eine Ausnahme, verglichen mit der Frauenarbeit in Spinnereien und Textilfabriken, letztlich in allen bereits maschinellen Arbeitsvorgängen. Und zum Skandal dieser Ausbeutung kam jene der Kinder hinzu. Christliche wie menschliche Moral versagt kläglich, wenn die Gier nach Profit freien Lauf hat.

In Deutschland wurde 1839 Kinderarbeit bis zum 9. Lebensjahr verboten, die Arbeitszeit für Kinder zwischen 9 und 16 Jahren auf 10 Stunden begrenzt. Da es

in Deutschland im Gegensatz zu England keine Fabrik-Inspektoren gab, standen diese Gesetze lange auf dem Papier. 1853 wurden in Deutschland endlich Fabrik-Inspektoren eingesetzt und Kinderarbeit unter dem 12. Lebensjahr untersagt. Dazu wird berichtet, dass die Unternehmer großen Widerstand leisteten.

Die preußischen Regelungen wurden bis 1862 von Baden und Bayern übernommen, nicht aber von Württemberg und Sachsen. 1830 waren beispielsweise in den Baumwoll-Spinnereien Sachsens 50% der Beschäftigten Frauen und 33% Kinder unter 14 Jahren.

2.5 Ausbeuterische Arbeitszeiten und geringe Löhne

Ein Blick auf die Einkommensverhältnisse der Männer im Betriebs- und Verkehrsdienst der damals noch jungen Eisenbahn um 1850 zeigt die ausbeuterischen Arbeitsbedingungen krass auf.

Die seinerzeit als Brutto-Jahreseinkommen ausgewiesenen Entgelte, in Reichstalern (Rthlr) erschweren den Gegenwartsvergleich, zudem das Jahreseinkommen eines Eisenbahnarbeiters in direktem Zusammenhang mit der täglichen Arbeitszeit von 14-16 Tagesstunden gesehen werden muss.

Jahr Jahrzehnt	tägliche Arbeitszeit Stunden	wöchentliche Arbeitszeit Stunden
1835	11-14	66-84
1850	14-16	84-96
1860	12-14	78
1870	12	72
1880	11	66
1890	10,5	61-65
1900	10-10,5	58-60
1913		55,5
1915/1918		60-85
1919	8	48

1) Internet: Was hat es mit den zahlreichen Äußerungen über „elende Mütter“ und „liederliche Weibspersonen“ in den Texten 1770 und 1850 auf sich? Dietlind Hüchtker analysiert mit geschlechter- und kulturgeschichtlichen Konzepten die Konflikte in der Berliner Armenpolitik: Bettelei, Einführung der Städteordnung, städtische Armutsquartiere und Prostitution. In Bayern eher Luder (Luada).

KAPITEL 2
 1835 - 1870

WIE FING ALLES AN?

Nach der einseitig von den Eisenbahnverwaltungen festgesetzten Besoldung bei der preußischen Bahn von 1846 erhielten:

	Reichsthaler/ jährlich
In der „Stationsverwaltung“	
Bahnhof-Aufseher	250 - 400
Unterbeamte des Bahnhofs	120 - 180
Bahnhofwärter, Weichenwärter, Lokomotiv-Putzer, Schmierer	120 - 144
In der „Transportbegleitung“	
Zugführer	240 - 350
Kondukteur	120 - 250
Kondukteur-Gehülfe	100 - 180
Güter-Expedient	144 - 300
Wiegemeister	144 - 180
„Technisches Personal“	
Lokomotivführer	300 - 500
Lokführer- Lehrling	150 - 250
Feuermann (Heizer)	180 - 240
Wagenmeister; Vorarbeiter	240 - 400
Arbeiter	120 - 144

Auf eine Vergleichsberechnung zur Wertigkeit der Entlohnung von 1846 in dieser Tabelle musste verzichtet werden, da fundierte Unterlagen nicht zur Verfügung standen.

Es bleibt festzuhalten: Der Kondukteur-Gehilfe (Kondukteur = Zugführer) bekam damals sechs Pfennig Tageslohn, der Kondukteur acht Pfennig, der Güter-Expedient gar neun Pfennig Tageslohn, weil es noch keine Gewerkschaften gab, weil es überhaupt keine Vereinigungen geben durfte! Das war Frühkapitalismus als krasse Ausbeutung.

Die Menschen versuchten sich zu wehren, jedoch mit wenig Erfolg. Die bürgerliche Revolution von 1848, die scheiterte, warf Deutschland hinter die allgemeine industrielle Entwicklung gegenüber England und Frankreich zurück.

Nach der Zerschlagung der Paulskirchen-Bewegung suchten viele Anhänger in geheimen Gesellschaften,

im Ausland aber auch in der Heimat in Gesang- und Geselligkeitsvereinigungen, von der Polizei ständig beargwöhnt, den Zusammenhalt zu wahren. Anfang 1860 gab es eine neue Welle nationaler Begeisterung, angefacht auch durch die Einigungsbewegung in Italien. In Frankfurt wurde 1859 ein Nationalverein gegründet, unter dessen Schirm sich auch demokratisch gesinnte Eisenbahner versammelten.

Festzuhalten bleibt: Die damaligen Vereinsbildungen, oft von der Arbeitgeberseite unterstützt, haben die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Menschen nicht verbessern können. Den damaligen arbeitenden Menschen war klar, dass zur Erreichung ihrer Ziele nur Gewerkschaftsgründungen und eine andere Politik helfen konnten. Gewerkschaftsgründungen wurden torpediert oder gar verboten. Deshalb wurde die Schraube mehr und länger arbeiten für weniger Geld weitergedreht. Damals wie heute war und ist Ziel der Unternehmen und Kapitaleigner „billige Arbeitskräfte“ zu akquirieren.

WIE FING ALLES AN?
**2.6 Den Eisenbahnern das Vereinigungs-Verbot
Der Frühkapitalismus nahm sich alle Freiheiten**

Die Gründe für die Unterdrückung jeglicher Gewerkschafts-Organisationen im Allgemeinen und die der Eisenbahner im Besonderen waren in den Phasen des Früh- und des beginnenden Hoch-Kapitalismus sehr verschieden. Die bürgerlichen Gewerbefreiheiten wurden anfangs mit Macht und Nachdruck durchgesetzt. Der strategische Bahnbetrieb dagegen wurde vor jeglicher „linken bzw. sozialistischen“ Arbeiterbewegung geschützt.

Frühkapitalismus hieß damals, dem Kapital mehr Gewerbefreiheit in größeren Märkten zu geben und gleichzeitig dem Arbeiter alle Rechte zu nehmen.



Bahnwärter vor einem Ballonsignal um 1850

Damit der Arbeiter trotzdem nicht zu aufmüpfig würde und gar das kapitalistische System samt Kaiser stürzte, wurde der Arbeiterklasse die „Peitsche“ mit „Zuckerbrot“ versüßt. Da in dieser Phase die Real-löhne stiegen und die Arbeitszeiten gesenkt werden konnten, nahm die Meinung der Ausgespresten zu, Reformen im Kapitalismus seien einer Revolution gegen den Kapitalismus vorzuziehen.

Der Patriotismus zum ersten Weltkrieg, wie die folgende Spaltung der Arbeiter in reformwillige Sozialdemokraten und revolutionäre Kommunisten war so auf lange Zeit ab dem 19. Jahrhundert angelegt.

Freiheit des Kapitals hieß:

- 1810 Gewerbefreiheit in Preußen
- 1834 Abschaffung der Zölle zwischen den deutschen Ländern (Zollverein)
- 1834 Vereinheitlichung des Geld-, Post- und Aktienwesens im Zollverein
- 1835 Gewerbefreiheit im gesamten deutschen Bund
- 1871 5 Milliarden Francs französischer Kriegsreparationen lassen die deutsche Wirtschaft boomen und erhärten den „Herrn-im-Hause“-Standpunkt im Verhältnis Kapitalisten zu Arbeitern
- 1875 Gründung des Centralverbandes deutscher Industrieller (Gewerkschaften dürften nicht gegründet werden)

KAPITEL 2
1835 - 1870

WIE FING ALLES AN?



Darmstädter Bahnhof 1846, Stadtarchiv Darmstadt
Wichtige Zwischenstation für den Personen- und Transportverkehr von Frankfurt nach Heidelberg.

2.7 Löhne sinken, Arbeitszeiten und Lebenshaltungskosten steigen

Von 1835-1870 sind die Reallöhne der gesamten Arbeiterschaft wie die der Eisenbahner laufend gefallen: die Preissteigerungen waren höher als die minimalen Lohnerhöhungen. Einzelne Aufstände dagegen wurden niedergeschlagen. Erst mit der Phase des beginnenden Hochkapitalismus nach 1871 konnten die Reallöhne bis zum ersten Weltkrieg leicht steigen. Eisenbahner mit damals unterdurchschnittlichen Löhnen im Vergleich zur Gesamtwirtschaft hatten durchaus kleine Vorteile wie Dienstwohnungen, Gärten und Uniformen.

Kein Widerspruch zu diesen leichten Verbesserungen ist, dass die Eisenbahner, wie auch die Rüstungsarbeiter oder die Bergleute, als für das Kaiserreich strategische Bereiche, polizeilich und militärisch krass unterdrückt wurden.

Generalstabschef von Moltke propagierte: Baut Eisenbahnen und keine Festungen! Er erließ 1861, vor den 1864er, 1866er 1870er Kriegen eine Anordnung

für die Organisationen des Transportes großer Truppenmassen auf Eisenbahnen und ließ im deutsch-französischen Krieg 1870 in den ersten beiden Wochen 800.000 Mann, 225.000 Pferde, 22.500 Geschütze und 16.000 Offiziere und Beamte mit der Eisenbahn an die Front befördern.

■ **Preise und Kosten um 1870**

Aus Erfahrung ist bekannt, dass Preise und Löhne, absolut und für sich gesetzt, wenig bis nichts über den Lebensstandard, über Armut und Wohlstand aussagen, sondern nur ihr jeweils realer Vergleich.

Eine preußisch-königliche Kommission untersucht 1864 die Lebenslage der schlesischen Weber und kommt zu dem Ergebnis, daß der Verdienst der schlesischen Weber etwa ein Viertel unter dem Existenzminimum liegt.

Umgekehrt erhellt der jeweilige Vergleich zwischen damaligen Preisen, Löhnen und Bedarf den Zustand von Not und Elend bei der arbeitenden Bevölkerung, oder von der Prasserei und dem Luxus bei den Herrschenden.

WIE FING ALLES AN?

Vergleichen wir aus der so genannten guten alten Zeit nach 1870, als es nach gewonnenem Krieg mit französischen Reparationen und mit dem deutschen Hochkapitalismus ab 1872 aufwärts ging, Löhne, Preise und Bedarf am Beispiel der gut dokumentierten Verhältnisse im Textilzentrum von Crimmitschau.

Der durchschnittliche wöchentliche Bedarf einer vierköpfigen Familie ist mit aufgerundet fünf Talern (gleich 15 Mark) angegeben. Der Wollspinner brachte freilich nur drei bis dreieinhalb Taler brutto nachhause, die Arbeiterin bei 16 stündiger Arbeitszeit noch weniger. Da mussten Fleisch, Butter und mehr ständig entfallen. Und den Eisenbahnern ging es nach 1870 nicht besser als den schlecht bezahlten Textilarbeitern: 35-58 Mark brutto monatlich nennen die Statistiken, während der Wollspinner in Crimmitschau auf ungenügende 60 Mark gekommen war.

Für 1899 gibt die Bahn-Krankenkasse (BKK) der Bahn ein monatliches Durchschnittsbruttoeinkommen aller Eisenbahner von 74 Mark an, gleich knapp drei

Mark täglich brutto, bei 10-14 stündiger täglicher Arbeitszeit. Das musste für eine Familie reichen, oder nicht.

Damals kosteten zwölf Bratwürste eine Mark, ein Pfund Butter 1,36 Mark und ein Pfund Kaffee 1,20 Mark. Mit einem Tagesverdienst von rund drei Mark waren diese Produkte unerschwinglich. Da war eine Großfamilie, die durchschnittlich aus acht Personen bestand, auf Kartoffeln, Zwiebeln und preiswertes Gemüse angewiesen. Wer einen kleinen Garten hatte, konnte wenigstens in der Erntezeit etwas mehr auf den Tisch bringen. Solidarität mit denen, die weniger hatten und hungerten war stark ausgeprägt und selbstverständlich. Das half vielen, auch einer Eisenbahnerfamilie zu überleben.

Ein Eisenbahner verdiente um 1870 bei 14-16 stündiger Arbeitszeit an mindestens sechs Tagen in der Woche regional stark differenziert drei bis dreieinhalb Taler. Eine Eisenbahnerin unter gleichen Bedingungen zwei bis zweieinhalb Taler.



Ab dem Jahr 1821 bis 1873 wurden in Preußen Silbergroschen (Sgr) geprägt. Dreißig Silbergroschen entsprachen einem preußischen Taler.

KAPITEL 2

1835 - 1870

WIE FING ALLES AN?

Eine Durchschnitts-Bedarfsstatistik errechnete um 1870 den wöchentlichen Grundbedarf einer vierköpfigen Familie in Sachsen (in der Regel waren die Familien größer, es wohnten mehrere Generationen unter einem Dach): 4 Taler, 26 neue Groschen, 9 ein Sechstel Pfennige.

	Taler	Neue Groschen	Pfennige
Grundaussgaben dieser Familie für Mietzins	-	13	8 ^{1/2}
Feuerungsmaterial	-	10	4
Wäsche, Kleidung, Schuhe, Wirtschaftsutensilien, Bettstroh	-	28	-
24 Pfund Brot je 11 Pfg., 3 Pfd. Fleisch je 2 Ngr, Butter/Fett 25 Ngr, zusammen	2	9	4
2 Mäßchen Kartoffeln, 2 Pfd. Gemüse, Kaffee und Milch	-	6	-
Soda, Seife, Öl, Salz, Gewürze	-	5	-
Städtische Steuern, Kranken-Steuern, Pfarrgeld	-	2	6 ^{2/3}
Schornsteinfeger, Stiefelschmiere	-	-	3

An den Ausgaben ist der Lebensstandard deutlich erkennbar. Der Lohn der Eisenbahner deckte noch nicht einmal den Grundbedarf. (Siehe auch Anhang 2)

2.8 Der Bau der Eisenbahnen veränderte die Arbeitswelt

Vor dem Beginn des Eisenbahnbaus in Deutschland wurden die erforderlichen Transporte im Massengutbereich wie Kohle, Erze, Baustoffe, Holz überwiegend über die ausgebauten Wasserwege bewältigt. Der Bau von Kanälen, Grachten, sonstigen Wasserwegen, Wind- und Wassermühlen in Deutschland erfolgte teils mit dem Ingenieurs-Know-how der Holländer.

Für diese Transporte waren viele Arbeitskräfte erforderlich: Zum Beispiel für Transporte vom Tagebau an den Wasserweg, die Verladung auf Kähnen, Flößen und Nachen, das „treideln“¹ an den Wasserwegen entlang mit Pferden oder menschlicher Kraft, die Verladung zum Bestimmungsort usw.

Die Transporte über Wege und Straßen fanden schon mit Zugtieren und Reitern statt, bevor vor 5000 Jahren im Zweistromland das Rad erfunden und zum Transport verwendet worden war. Und die ersten „Schienenbahnen“ im englischen Bergbau waren vor Erfindung und Nutzung der Dampflokomotion von nackter menschlicher Körperkraft bewegt. In diesen

Jahrtausenden waren Länder und ganze Kontinente erobert worden – mit Pferd und Wagen und Flussschiffen. Dazu: vergleiche China, Rußland und der gar nicht so „jungfräuliche“ amerikanische Kontinent.

Schienen und sodann Dampf und Maschine veränderten das Leben aller. Die Pferdebahn auf Schienen von z.B. Budweiß nach Linz mit einem Pferd sollen acht bis sechzehn Menschen auf der Chaussee ersetzt haben. Und die ersten Dampfmaschinen verschlangen pro PS statt anfänglich 45 Pfund Kohle auf der Schiene nur noch deren zwei.

Mit dem Bahnbau und dem Betrieb von Eisenbahnen sollte gerade in Deutschland dessen ökonomische Rückständigkeit gegenüber den fortgeschrittenen Ländern wie Großbritannien, Frankreich oder Belgien überwunden werden. Und es sollte in einem halben Jahrhundert gelingen, bevor Wilhelminischer Größenwahn im Ersten Weltkrieg alles in Frage stellte und Millionen Menschen tötete.

1) Quelle Internet: Einen Lastkahn vom Treidelpfad aus (mit Menschenkraft bzw. mithilfe von Zugtieren) stromaufwärts ziehen, schleppen
Herkunft: aus dem Niederdeutschen, zu mittelniederdeutsch treilen, mittelniederländisch treylen < mittellenglisch to trailen (= englisch to trail, Trailer)

WIE FING ALLES AN?

Gelungen war freilich, mit den jungen wie bürgerlichen Bahnen den in Deutschland, dominierenden Feudalismus Paroli zu bieten. Nicht nur Ländereien des Adels waren zum Bahnbau enteignet worden, sondern sein agrarisches Wirtschaften durch die jetzt aufkommenden Industrien in Frage gestellt. Sinnbildlich wahr wurde der Spruch, die Lokomotive sei der Leichenwagen, mit dem Absolutismus, Junkertum und Adel zum Kirchhof gefahren würden. Nicht die handelnden Bürger besiegten den Adel, sondern die von ihnen finanzierten Bahnen!

Erinnert werden soll bei diesem epochalen Wandel auch daran, dass die neue Unternehmensform einer „Aktiengesellschaft“ sich gerade mit der Finanzierung des Bahnbaus durchgesetzt hatte. Die Wirtschaftskrisen zwischen den 1840er und 1890er Jahren waren so ausgelöst und äußerlich hatte die spekulierende Berliner Börse die alte Frankfurter ebenso verdrängt, wie die neue Inhaberaktie die ältere Namensaktie.

Und die auf eine Million ansteigenden Beschäftigten bei den Bahnen? Sie, die sie sich noch nicht als neue Klasse verstehen konnten, blieben einstweilen machtlose und rigoros ausgebeutete Verfügungsmasse der neuen Kapitaleigner wie des alten Staats-, Polizei- und Militärapparates. Je mehr Eisenbahnen gebaut wurden, desto größere Veränderungen ergaben sich für die arbeitenden Menschen. Aus in Gilden² geschützten Menschen mit handwerklicher Berufsqualifikation wurden Tagelöhner, „Heuerlinge“ – nur für „heuer“, für dieses Jahr zu verwenden, „Kötter“ – Häusler als Wanderarbeiter. Ein sozialer Abstieg sondergleichen, mit dem Wort „Proletarier“ korrekt gefasst.

Die Veränderungen in den Arbeitsprozessen und Verlagerung von Arbeitsstrukturen wurde durch Missernten und deren Hungernöte und durch millionenfache Auswanderung verstärkt. Davon profitierten die Unternehmen, auch die Kapitalgesellschaften der



Dampflokom Nr. 33 „Saint Pierre“, 1844, Eisenbahnmuseum Mühlhausen

Eisenbahnen, denn sie hatten „freie Auswahl“ unter den arbeitssuchenden Menschen.

Hingewiesen werden muss auf die von den jungen Eisenbahnen ausgehenden Wirtschafts-Konjunkturen. Nach aufblühender Holz- und Steine-Wirtschaft waren Kohle für Dampf wie für Eisen und Stahl gefragt für Schienen, Weichen, Signale, wie rollendes Material. Eine sogenannt „selbsttragende“ Wirtschafts-Entwicklung war von den Eisenbahnen angestoßen.

Und die frühen Zulieferer sind noch heute oder waren bis unlängst weithin im Geschäft: Hoesch, Gutehoffnungshütte, Bochumer Verein, Burbacher Hütte, Krupp, Max-Hütte, Maffei, Kraus, Borsig, Hanomag, Henschel, MAN und viele mehr. Der Ökonom Sombart schätzte damals, dass in Deutschland jährlich bis zu 1 Million Bäume allein für das Auswechseln der Bahnschwellen benötigt worden waren. Dies und der Bäume Funktion bei der Kohleverkokung war dann der Beginn der systematischen, der ökologischen Aufforstung des Waldes in Deutschland.

2) Eine Gilde (von altnordisch gildi „Genossenschaft“, „Trinkgelage“) im engeren Sinne war im Mittelalter ein selbstnütziger und durch einen Schwur besiegelter Zusammenschluss von Kaufleuten (Patriziern) einer Stadt oder einer Gruppe fahrender Händler zum Schutz und zur Förderung gemeinsamer Interessen.

KAPITEL 2
1835 - 1870

WIE FING ALLES AN?

Die Eisenbahnen schufen den epochalen Wandel ins Industrie-Zeitalter. In Deutschland schufen sie die Logistik für die von Oberschlesien bis zur Ruhr und Saar reichenden Grundstoffindustrien, damit auch die Bahn als zwangsläufig „Vierte Waffengattung“ im Ersten wie Zweiten Weltkrieg.

Solch' imperiales Wirtschaften war umgekehrt abträglich allen Demokratie-Bestrebungen der aufkommenden Arbeiter und der Gewerkschaften, bis 1918 eine kurze demokratische Freiheit endlich und erstmalig viele Forderungen der Menschen erfüllte. Ein noch langer Weg ...



Wolgateidler,
Gemälde (1870 - 1873)
von Ilya Repin



Treideln mit Zugtieren
am Finowkanal,
um 1885

WEITERE VERBOTE ZUR GRÜNDUNG EINER EISENBAHNERGEWERKSCHAFT

- 3.1 Das Sozialistengesetz
- 3.2 Der steinige Weg in die gewerkschaftliche Zukunft
- 3.3 Weitere teils erfolglose Streiks
- 3.4 Bismarcks Reformen:
Zuckerbrot für die Ausgebeuteten
- 3.5 Preise und Lebenshaltungskosten ab 1870
- 3.6 Arbeitszeiten und Löhne um 1900

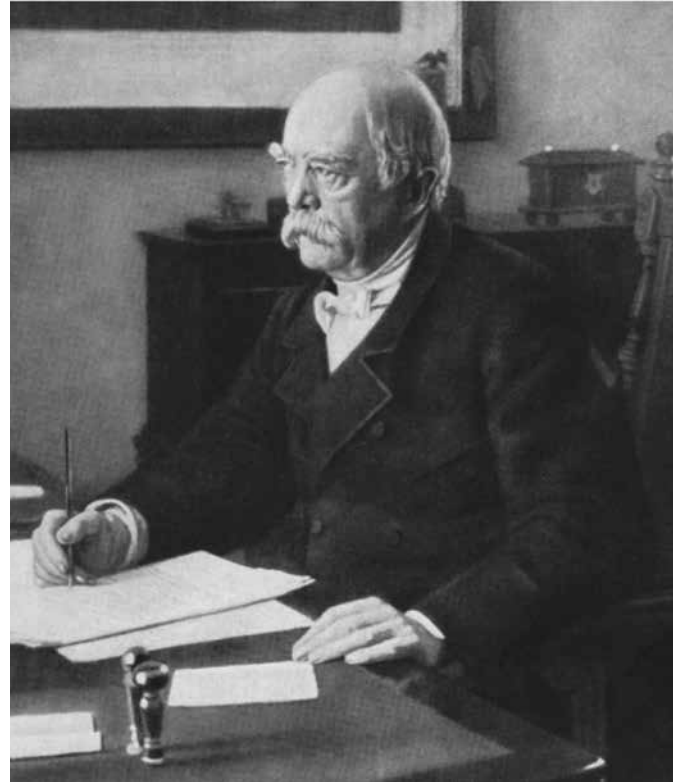
KAPITEL 3
1871-1896

WEITERE VERBOTE ZUR GRÜNDUNG EINER EISENBAHNGEWERKSCHAFT

3.1 Das Sozialistengesetz

Das Reichsgesetz Nummer 34 vom 22. Oktober 1878 war vom Deutschen Kaiser Wilhelm eingesetzt gegen die „gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie“. Es wurde auch Sozialistengesetz genannt.

Mit diesem Sozialistengesetz waren die Sozialdemokratie und die freien Gewerkschaften samt Untergliederungen verboten und verfolgt. Das Gesetz selbst formulierte 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.



Reichskanzler Otto von Bismarck initiierte das Sozialistengesetz. (Fotografie von 1896)



Plakat aus dem Jahr 1890 zum Fall des Sozialistengesetzes, führende Sozialdemokraten kommen aus dem Exil zurück. Die Ziele, für die das Sozialistengesetz beschlossen wurde, wurden nicht erreicht. Im Gegenteil. Der Sozialdemokratie schlossen sich immer mehr Menschen an.

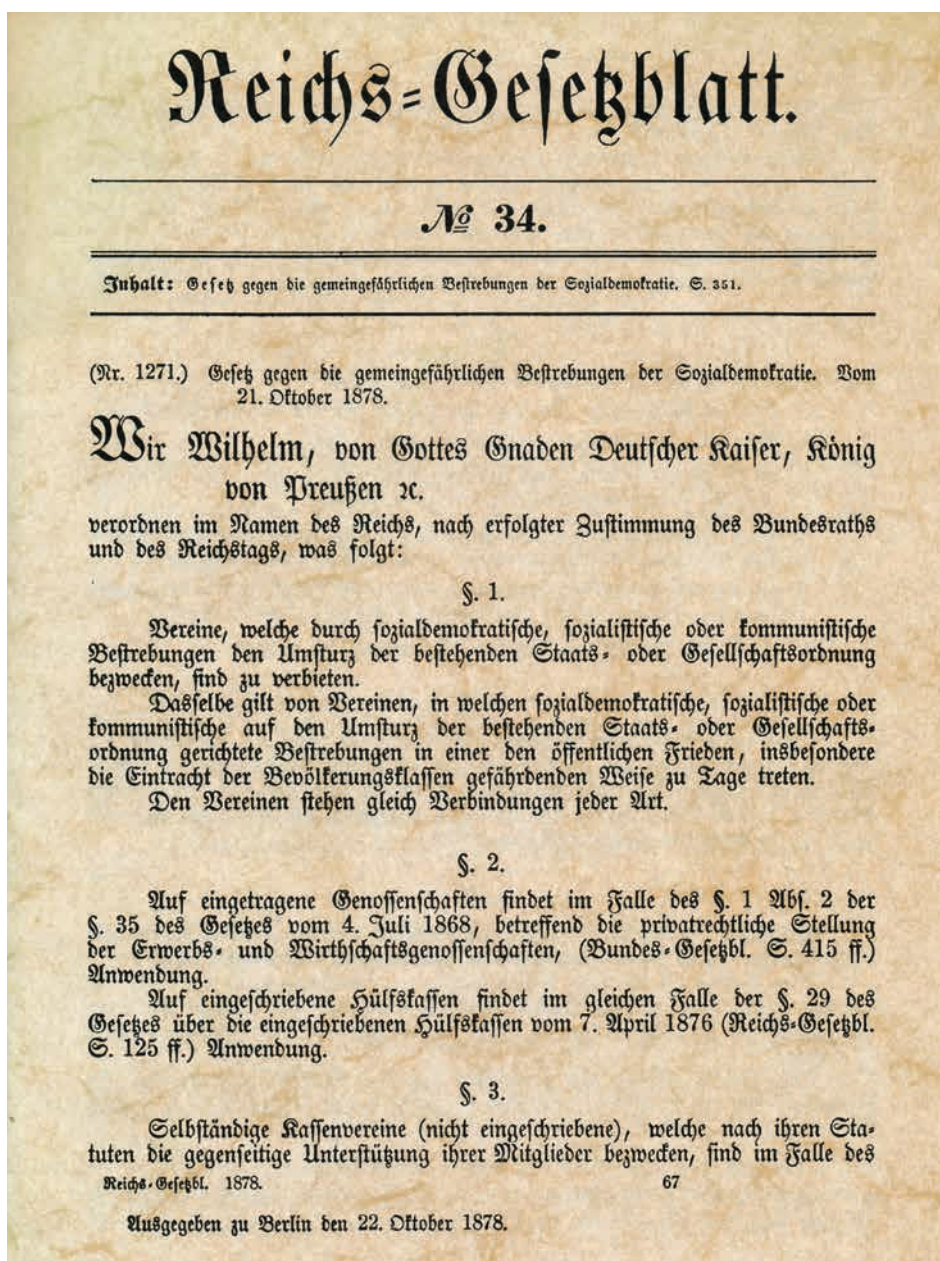
„1890“

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

WEITERE VERBOTE ZUR GRÜNDUNG EINER EISENBAHNGEWERKSCHAFT

Jedoch die Verlängerung des Sozialistengesetzes scheiterte 1890 im deutschen Reichstag aufgrund verschiedener Interessen- und Abstimmungslagen. Doch die Gewerbeordnung schloss Eisenbahner weiter von der Gewerkschaftsbildung aus.

Noch an dem im Oktober 1894 in Paris tagenden „Zweiter internationaler Eisenbahnarbeiter-Kongress“ durften die von der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands betreuten „frei gewerkschaftlichen“ Gruppen der Eisenbahn-Arbeiter weder teilnehmen noch sich der Internationale anschließen. Sie waren als Staatsarbeiter Preußens rechtlos, ein Nichts.



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

KAPITEL 3

1871-1896

WEITERE VERBOTE ZUR GRÜNDUNG EINER EISENBAHNGEWERKSCHAFT

3.2 Der steinige Weg in die gewerkschaftliche Zukunft Versuche der Eisenbahner sich zu vereinigen wurden rigoros unterdrückt

Bestrebungen der Eisenbahner sich zu vereinigen waren schon weit vor der Gründung im Jahre 1896 vorhanden und zwar unabhängig voneinander in den verschiedenen Städten Deutschlands. Rückwirkend kann bis zum Jahr 1865 nachgewiesen werden, dass sich die Eisenbahner an unterschiedlichen Plätzen zur Wahrung ihrer Interessen versammelt hatten.

Es wurden energische Forderungen vorgebracht, Petitionen in Umlauf gesetzt und mehrfach die Arbeit eingestellt. So besonders in Hamburg 1865 sowie Anfang der 1870er Jahre wie auch in den 1880er und 1890er Jahren. In Halle war im Jahr 1889 eine leb-

hafte Bewegung unter den Eisenbahnern. Es kam zu Arbeitseinstellungen der Rangierer die bewirkte, dass ihnen die vorenthaltene Lohnerhöhung sofort gezahlt wurde.

Seit 1890 entwickelten sich das Vereinsleben und die Gründung von Berufsverbänden kontinuierlich. Dieses Bestreben war auch unter den Eisenbahnern stark vertreten. Jedoch auch nur der geringste Verstoß wurde von den Verwaltungen unter Zuhilfenahme der Öffentlichkeit sofort unterbunden und mit drastischen Bestrafungen bis zum Hinauswurf geahndet.

Trotz der geschilderten Vereinigungsverbote, Verfolgungen, Ausweisungen und Gefängnisstrafen wurden immer wieder lokale Bildungs- oder Schutzvereine gegründet, die bis 1890 laufend aufgelöst oder stark behindert worden waren.

■ Hier ein Überblick gewerkschaftlicher Vorformen oder parteipolitischer Verflechtungen mit den späteren Gewerkschaften:

1834	Laufende Vereinigungsverbote
1848	Lokale Gewerkschaftsbildungen der Spinner und Maschinenbauer in Chemnitz
1849	Zigarrenarbeiter-Assoziation
1850	Gutenbergbund der Buchdrucker
1861	Sachsen hebt Koalitionsverbot bedingt auf
1865	Allgemeiner Deutscher Zigarrenarbeiter-Verein
1866	Deutscher Buchdrucker-Verband
1867	Deutsche Schneidergesellen
1868	Allgemeiner Deutscher Zimmererverein
1869	Gewerkverein der Berliner Maschinenbauer
1867	Verein Deutscher Locomotivführer (staatstreu erlaubt)
1862	ADAV Allgemeiner Deutscher Arbeiterverein, „Lassalle“
1869	SDAP Sozialdemokratische Arbeiter Partei, „Eisenacher“
1870/1871	Krieg gegen Frankreich; ADAV stimmt Kriegskrediten zu, SDAP enthält sich
1875	SAD Sozialistische Arbeiterpartei Deutschlands, „Gotha“, 1878 verboten mit Sozialistengesetz 1878/1890
1889	Deutscher Bergarbeiter-Verband

WEITERE VERBOTE ZUR GRÜNDUNG EINER EISENBAHNGEWERKSCHAFT

1890	Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands, mit der Wochenzeitung Correspondenzblatt (1891), Redakteur Carl Legien
1891	Arbeiter- Bildungsschule Berlin, Leitung: Wilhelm Liebknecht
1891	Deutscher Metallarbeiter Verband
1896	Hafenarbeiterstreik Deutschland/Niederlande/Belgien/Frankreich, führt zur Gründung der der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF)
1896	Gründung des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands (VdED)
1906	4. Kongress der Generalkommission mahnt das volle Koalitionsrecht der Eisenbahner an
1908	Unterschluß des VdED beim Deutschen Transportarbeiter-Verband
1916	Wiedergründung des VdED als Deutscher Eisenbahner-Verband (DEV)

■ Gewerkschaftliche Vereinigungsverbote

Den Freiheiten des Kapitals standen krass entgegengesetzt die Unterdrückungen der arbeitenden Menschen, der Arbeiterklasse. Das war und ist klassischer Liberalismus, der mit einigen Momenten bürgerlicher, nicht proletarischer Freiheiten verbrämt bleibt.

1832	Nach dem „Hambacher Fest“ mit demokratischen Forderungen: Verbot der politischen Vereine
1835	Die deutsche Bundesversammlung verbietet Verbindungen der Handwerks-Gesellen
1845	Der deutsche Bundestag löst die Arbeiter-Bildungsvereine auf und verbietet Neugründungen
1848	Die preußische Gewerbeordnung (Paragraph 182) verbietet Streiks
1870	Gewerbeordnung Norddeutscher Bund gibt Koalitionsfreiheit, ausgenommen Landarbeitern, Seefahrern, Eisenbahnern und Beamten
1873	Bismarcks Kontraktbruchgesetz als Streikverbot scheitert im Reichstag
1876	Reichstag verbietet Hilfskassen der Arbeiter
1878-90	Reichstag verbietet mit dem „Sozialistengesetz“ auch Gewerkschaften
ab 1880	Ausweisungen von Gewerkschaftern
ab 1880	„Kleiner Belagerungszustand“ in vielen Städten und Kreisen, wie Berlin, Hamburg, Leipzig, Frankfurt, Höchst, Obertaunus
1886	Gefängnisurteile wegen Teilnahme an Gewerkschaftstreffen im Ausland
1889	Bergarbeiterstreik von 100.000 Teilnehmern an Ruhr, Saar, Schlesien
1896	Der preußische Innenminister von Puttkamers verbietet Streiks der Arbeiter

KAPITEL 3

1871-1896

WEITERE VERBOTE ZUR GRÜNDUNG EINER EISENBAHNGEWERKSCHAFT

3.3 Weitere, teils erfolglose Streiks

Nicht nur in Hamburg, Berlin und Halle, sondern auch in Magdeburg wurden streikende Eisenbahner mit dem Hinauswurf geahndet. In Magdeburg wurde Pfingsten 1890 ein vorgesehener Kongress der Eisenbahner schon Wochen vorher von den Verwaltungen, Behörden und der Presse so denunziert, dass es nur wenige wagten teilzunehmen. Dies war das letzte Lebenszeichen der 1890er Eisenbahnerbewegung in Magdeburg.

1890 demonstrierten vornehmlich Werkstätten-Arbeiter. Später griff die Bewegung auf das Fahrpersonal und die Güterbodenarbeiter über, wo es schließlich 1896 zu dem Verein zur Wahrung der Interessen der Eisenbahnarbeiter von Halle und Umgebung kam.

Nach Ansicht der Direktion Halle war die Huldigung gewerkschaftlicher Bestrebung mit der Stellung eines Eisenbahners nicht vereinbar. Sie warf die leitenden Personen des Vereins – trotz zehnjähriger und längerer straffreier Dienstzeit – auf die Straße und drohte jedem, der noch länger dem Verein angehört mit demselben Schicksal. Die Folge war, der Verein ging unter. Um 1896 bildeten sich weitere Vereinigungen der Eisenbahner, die jedoch mehr oder weniger Unterstützungs-Vereine und keine Gewerkschaften waren.

Am 22. Juli 1894 vollzog sich in Trier mit einem dreifachen Hoch auf den Kaiser und vom zuständigen Bischof inszeniert, die Konstituierung des Verbandes deutscher Eisenbahn-Handwerker und -Arbeiter. Er war nicht gewerkschaftlich konzipiert und deshalb aus Sicht des späteren Hamburger Verbandes ein Spaltpilz. Vorsitzender war der Sattler Peter Molz.

Dessen Tätigkeit erstreckte sich ausschließlich auf Eingaben an den Landtag und die Verwaltungen ohne nennenswerte Erfolge. Der Durchbruch der frei gewerkschaftlichen Konkurrenz ließ diesen Verband später bedeutungslos werden.

■ Die besondere Lage der sächsischen Eisenbahner

Die Lage Sachsens und die Eisenbahn Politik des Landes begünstigten eine selbstständige Bewegung unter den dortigen Eisenbahnern. Besonders die Dres-

dener Eisenbahner marschierten um 1890 mit Umsicht und Energie an der Spitze der Bewegung. Die Eisenbahnverwaltungen waren diesem Vorgehen nicht gewachsen und kamen deshalb den Arbeitern entgegen. Sie stellte die größten Missstände ab, besserte Löhne auf, entließ jedoch gleichzeitig die „Ruhestörer“.

Die Dresdener Eisenbahner waren weiter unzufrieden mit der Entlohnung und den schlechten Arbeitsbedingungen. 1892 kam es wiederum zu ernststen Auseinandersetzungen. Um eine nachhaltige Wirkung auf die Verwaltung zu erreichen beschlossen die Dresdener, Leipziger und Chemnitzer Eisenbahnbediensteten an einem Tag die Arbeit im größeren Umfang einzustellen. So wurden der Verwaltung weitere Zugeständnisse abgetrotzt.

Später wurden Petitionen an den Landtag gerichtet, damit auch den Beamten eine Teuerungszulage und Gehaltserhöhungen gewährt würden. Auch dies wurde zugesagt und gewährt.

Bei näherer Betrachtung stellte sich heraus, dass mit der Erhöhung gleichzeitig wesentliche Verschlechterungen der dienstlichen Verhältnisse verbunden waren, von denen die unteren Beamten die Hauptlast zu tragen hatten.

Die Arbeiter fassen darauf im Jahre 1892 den Plan, eine Vereinigung zu schaffen und über einen Aufruf die breite Öffentlichkeit zu informieren:

Die Parias der Eisenbahner

„ ...Seht, und wir, die Geächteten in unserem Gewerbe, aus denen der größte Teil des Millionensegens gepresst wird, sollen uns zufrieden mit dem brutalen Zurückgestoßen-Werden abfinden und uns ohne Murren fast als Tiere behandeln lassen. Unsere Lebenshaltung soll auf der niedrigsten Stufe stehen bleiben. ...“

„ ...Kameraden! Wäre es in Anbetracht dieser unserer traurigen Lage nicht unsere Pflicht, alle Hebel in Bewegung zu setzen, um diesen unwürdigen Zuständen ein Ende zu machen?“

Betrachtet doch einmal Eure Lage! Ist sie denn so glänzend, ist die Fürsorge und das Wohlwollen in Wirklichkeit so groß, dass Ihr weiter träumen könnt, dass Ihr Euch mit den gegebenen Verhältnissen zufrieden geben könnt? Ist es denn wirklich dem bisschen Flittergold möglich, die Not und das Elend so zu verdecken, dass sie nicht erkannt werden können?

Ist denn nicht unsere Arbeit eine der gefährlichsten? Öffnen Euch nicht die Statistiken die Augen? Seht Ihr nicht unsere Krüppel als lebendiges Memento unter uns? Bergen nicht die Friedhöfe genügend zerrissene Körper?

Ist es Euch noch nicht zur Erkenntnis gekommen, dass die überlange Arbeitszeit der hauptsächlichste Grund aller dieser schrecklichen Vorkommnisse ist? Arbeitet Ihr freiwillig 16, 20 Stunden und mehr? Seht Ihr es nicht, dass man Euch selbst noch die abgenagten Knochen, die man Euch vorwirft missgönnt?...

„...Leistet Ihr nicht zu vielen freien Ruhepausen und Festzeiten Arbeit, die fast gar nicht bezahlt wird? Sind Euch für diese Mehrleistung sechs Pfennige Stundenlohn genügend? Wisst Ihr es nicht, dass man Euch die zugesicherte Alterszulage vorenthält? Fühlt Ihr nicht das himmelschreiende Unrecht?...”

„...Wäre es da nicht angebracht, dass Ihr unter Zuhilfenahme aller Euch zu Gebote stehenden Mittel und unter Daransetzung aller Eurer Kräfte eine Veränderung, eine Verbesserung herbeizuführen suchtet?

Sollte es Euch nicht möglich sein, unter Anschluss an die Form der Kranken- oder Pensionskasse durch eigene Kraft einen Verband zu ermöglichen, dessen vornehmste Tätigkeit die ist, das zum Teil wenigstens abzuwehren, womit die Gesellschaft sich an Euch versündigt? ...

Die Parias der Eisenbahner.“

Zutreffender kann das damalige Zeitgeschehen nicht dargestellt werden. In der Zeit danach verbesserten sich die schlimmen Verhältnisse nicht. Der wirtschaftliche Druck, die Schwere der auf den Eisenbahnern lastenden Ungerechtigkeit, die Bevormundung und die menschenunwürdige Behandlung ließen den Willen sich zu vereinigen stetig wachsen.

„Druck erzeugt Gegendruck“, es dauerte nicht lange, bis sich dieses alte Sprichwort wieder einmal bewahrheitete. Durch die bisherigen traurigen Erfahrungen waren die Eisenbahner vorsichtiger, ihr Mut und ihre Energie jedoch gestählt worden. So kam es, dass im Jahre 1896 das Feuer, das man erstickt wähnte, in hellen Flammen wieder aufloderte.

3.4 Bismarcks Reformen: Zuckerbrot für die Ausgebeuteten

Reichskanzler Bismarck sagte am 26.11.1884 vor dem deutschen Reichstag: „Wenn es keine Sozialdemokratie gäbe und wenn nicht eine Menge Leute sich vor ihr fürchteten, würden die mäßigen Fortschritte, die wir überhaupt in der Sozialreform bisher gemacht haben, noch nicht existieren“.

Bismarck war weitsichtig. Um der krassesten Ausbeutung der Arbeiter bei immer höher steigenden Profiten der Kapitalisten nach 1871 den Wind aus den Segeln zu nehmen, betrieb der für die Interessen seiner Klasse weitsichtige Bismarck eine Doppelstrategie gegen und für die Arbeiter. Zuckerbrot und Peitsche wurde das damals genannt.

Den Arbeitern wurde ihren lebenswichtigen, elementaren Forderungen von den Oberen teilweise erfüllt:

- 1883 Krankenversicherung
- 1884 Unfallversicherung
- 1889 Alters- und Invalidenversicherung (ab dem 70. Lebensjahr)
- 1890 Arbeitsschutz
- 1891 Gewerbeberichte als Vorläufer der 1926 eingeführten Arbeitsgerichte
- 1892 Die Gewerbeordnung begrenzte die Arbeitszeit für Frauen und Jugendliche und verbietet Kinderarbeit unter 13 Jahren; erster Wöchenerinnenschutz

3.5 Preise und Lebenshaltungskosten um 1870¹

Von 1835 bis 1870 sind die Reallöhne der gesamten Arbeiterschaft wie die der Eisenbahner laufend gefallen: die Preissteigerungen waren höher als die minimalen Lohnerhöhungen. Einzelne Aufstände dagegen wurden niedergeschlagen. Erst mit der Phase des beginnenden Hochkapitalismus nach 1871 konnten die Reallöhne bis zum Ersten Weltkrieg steigen. Eisenbahner mit damals unterdurchschnittlichen Löhnen im Vergleich zur Gesamtwirtschaft hatten durchaus kleine Vorteile wie Dienstwohnungen, Gärten und Uniformen. Kein Widerspruch zu diesen leichten Verbesserungen ist, dass die Eisenbahner, wie auch die Rüstungsarbeiter oder die Bergleute, als strategische Bereiche für das Kaiserreich, polizeilich und militärisch krass unterdrückt wurden.

Die Eisenbahner steckten ab 1870 in einer sozialen Misere. Die Löhne erreichten kaum das Existenzminimum. Um 1896/1897 hatten beispielsweise rund 71 % der Eisenbahnarbeiter in Bayern einen Tagesverdienst von 1,83 bis 2,83 und eine Jahreseinnahme von rund 550 bis 850 Mark. Davon mussten sie Versicherungsbeiträge und Steuern zahlen. Pünktliche Lohnzahlung war keinesfalls Selbstverständlichkeit. Arbeitsunterbrechungen, auch die der Eisenbahner nicht zu verantworten hatte und Kürzungen im Winter schmälerten für viele die ohnehin kümmerlichen Löhne.

Das Jahreseinkommen der zeitweise arbeitslosen Bahnarbeiter betrug im Bereich des Oberbahnamtes Augsburg 480 Mark gegenüber 595 Mark der ständig beschäftigten Arbeiter. Etwas besser standen sich die Güterhallenarbeiter. Sie verdienten, regional sehr unterschiedlich, durchschnittlich 900 Mark pro Jahr. Die Handwerker in den zentralen Werkstätten hatten, bei rund 300 Arbeitstagen im Jahr, einen Durchschnittslohn von 1080 Mark.

Industrialisierung und Landflucht hatten im 19. Jahrhundert eine in Not und Elend lebende Arbeiterschaft hervorgebracht.

■ Punktuelle Einkommensbeispiele um 1850:

- Wochenlohn eines Baumwoll- und Leinenwebers: 2 Taler, 3 Silbergroschen
- Tageslohn einer Strickerin oder Weißnäherin in Berlin: 4 Silbergroschen
- Jahreseinkommen von Fabrikanten in Großstädten (Breslau, Berlin, Aachen..): 20.000 bis 40.000 Taler

■ Beispiele von Lebenshaltungskosten um 1850:

- Wochenkosten eines 5 Personenhaushaltes: 3 ½ Taler
- Mittlere Miete: 20 Groschen, 20 Pfennig
- 3½ Pfund Fleisch: 12 Groschen, 3 Pfennig
- 3 Schwarzbrote: 10 Groschen, 6 Pfennig
- 6 Becher Kartoffeln: 11 Groschen
- 1 ½ Pfund Butter: 9 Groschen
- 3/4 Pfund Kaffee: 5 Groschen
- Drei Pfund Mehl: 3 Groschen 6 Pfennig
- Heizkosten: 5 Groschen
- 2 Portionen Gemüse: 3 Groschen
- Fett: 3 Groschen
- Reis: 1 Groschen, 6 Pfennig
- Milch: 2 Groschen, 6 Pfennig
- Bier: 1 Groschen, 6 Pfennig
- Seife: 2 Groschen
- Schulgeld: 4 Groschen

¹) Siehe auch Anhang 02, Löhne, Besoldung, Arbeitszeit bei den Bahnen

KAPITEL 3

1871-1896

WEITERE VERBOTE ZUR GRÜNDUNG EINER EISENBAHNGEWERKSCHAFT

■ Punktuelle Einkommensbeispiele um 1900:

- Monatslohn eines Hafenarbeiters in Hamburg: 61 Mark
- Monatslohn eines Lehrlings bei den Farbwerken Hoechst: etwa 60 Mark
- Monatslohn eines Chemiarbeiters: etwa 120 Mark

■ Beispiele von Lebenshaltungskosten um 1900:

Lebensmittel

- 1 Kilo Schweinefleisch: 1 Mark, 50 Pfennig
- 1 Kilo Pferdefleisch: 50 Pfennig
- 1 Kilo Butter: 1 Mark, 86 Pfennig
- 1 Liter Milch: 20 Pfennig
- 1 Kilo Roggenbrot: 23 Pfennig
- 1 Kilo Weizenmehl, 36 Pfennig
- 1 Kilo Zucker: 65 Pfennig
- 1 Kilo Kaffee: 4 Mark, 15 Pfennig
- 1 Mandel Eier (15 Stück): 73 Pfennig
- 1 Zentner Kartoffeln: 2 Mark, 63 Pfennig
- 1 Liter Bier: 24 Pfennig

Möbel

- 1 Stuhl: 3 Mark, 75 Pfennig
- 1 Tisch: 8 Mark, 75 Pfennig

Kleidung

- 1 Herrenanzug: 10-75 Mark
- 1 Damen-Strickweste: 1-6 Mark

Heizmaterial

- 1 Zentner Kohle: 1 Mark, 20 Pfennig

Quelle zu Einkommensbeispielen und Lebenshaltungskosten: wiki.de, genealogy.net

3.6 Arbeitszeiten und Löhne um 1900

■ Arbeitszeiten

Eine geregelte Arbeitszeit gab es weiterhin nicht.

Die Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeit für das Personal des Betriebsdienstes im engeren Sinne stand nur auf dem Papier. Es gab von Ort zu Ort, sogar von Dienststelle zu Dienststelle recht unterschiedliche Arbeits- bzw. Dienstzeiten. Für die große Mehrheit der Arbeiter und unteren Beamten betrug die durchschnittliche Arbeitszeit 12 Stunden täglich.

Zum Beispiel hatten 1896 55% der Arbeiter in Nürnberg 24 Stunden Dienst, danach 24 Stunden frei. Für 25% der dortigen Arbeiter gab es überhaupt keine Arbeitszeit von bestimmter Länge. Sie begannen morgens um 6:00 Uhr und hatten so lange zu arbeiten wie es der Dienst erforderte, meist bis 21:00 Uhr. Für die Arbeiter in den Eisenbahnwerkstätten war demgegenüber die tägliche Arbeitszeit bereits ab 1892 auf 10 Stunden festgelegt.

■ Löhne

Aus Erfahrung ist bekannt, dass Preise und Löhne, absolut und für sich gesetzt, wenig bis nichts über den Lebensstandard, über Armut und Wohlstand aussagen, sondern nur ihr jeweils relativer Vergleich. Weiter sind die Angaben zu den Löhnen der Eisenbahner um 1900 mit späteren Zeiten kaum vergleichbar, weil Sie anfänglich in Taler pro Jahr dann in Mark je Monat und schließlich in Mark je Tagewerk angegeben werden. Dabei müsste die hohe, unterschiedliche wie schwankende Arbeitszeit der Eisenbahner in einen Vergleich einbezogen werden.

Umgekehrt erhellt der jeweilige Vergleich zwischen damaligen Preisen, Löhnen und Bedarf den Zustand von Not und Elend bei der arbeitenden Bevölkerung, oder von Prasserei und Luxus bei den Herrschenden.

Für 1899 gibt die Bahnkrankenkasse (BKK) der Bahn ein monatliches durchschnittliches Bruttoeinkommen aller Eisenbahner von 74 Mark an, gleich

WEITERE VERBOTE ZUR GRÜNDUNG EINER EISENBAHNGEWERKSCHAFT

knapp drei Mark täglich brutto, bei 10,12 bis 14 stündiger Arbeitszeit stündiger Arbeitszeit an sechs- bis sieben Wochentagen. Das musste für die Familie reichen – oder nicht.

Damals kosteten zwölf Bratwürste 1 Mark, ein Pfund Butter 1,36 Mark und ein Pfund Kaffee 1,20 Mark. Mit einem Tagesverdienst von rund drei Mark waren diese Produkte unerschwinglich. Da war eine Großfamilie, die durchschnittlich aus acht Personen

bestand, auf Kartoffeln, Getreide, Zwiebeln und preiswertes Gemüse angewiesen. Wer einen kleinen Garten hatte, konnte wenigstens in der Erntezeit etwas mehr auf den Tisch bringen. Solidarität mit denen, die weniger hatten und hungerten, war stark ausgeprägt und selbstverständlich. Das bewahrte viele, auch die Eisenbahner-Familien, vor Not oder gar dem Hungertod. Um nicht hungers sterben zu müssen waren weitere Familienmitglieder wie Frauen und Kinder gezwungen mitzuarbeiten.



Der Bahndamm, Kleingarten des Eisenbahners

KAPITEL 3
 1871 - 1896

WEITERE VERBOTE ZUR GRÜNDUNG EINER EISENBAHNGEWERKSCHAFT
■ Arbeitszeiten und Bezahlung

Nach Angaben des Verbands der Eisenbahner Deutschland (VdED) beliefen sich **Arbeitszeiten** im preußischen Bahnbetrieb 1900 wie folgt:

25.000 Bahnwärter arbeiteten	11 bis 14 Stunden, seltener 15, 16 Stunden/täglich
26.000 Weichensteller	11 bis 14 Stunden, seltener 15, 16 Stunden
26.000 Lokführer/Heizer	10,5 bis 11 Stunden, teils bis 16 Stunden
31.000 Zugbegleiter	10 bis 12 Stunden, seltener 13 bis 16 Stunden
11.000 Stationsbeamte	10 bis 12 Stunden, seltener 13 bis 16 Stunden

Die **Bezahlung** in den Jahrzehnten eines relativen Anstiegs belief sich so:

1860	Arbeiter Bahnverwaltung	114 Taler jährl.	ca. 29 Mark mtl.
	Arbeiter Transport	184	46
1870	Arbeiter Bahnverwaltung	140	35
	Arbeiter Transport		23
1880	Verkehrsdienst	1089 Mark jährl.	90
1890	Verkehrsdienst	1196	100

1899 verdiente nach der Statistik der Bahnkrankenkasse (BKK) der Mitgliederdurchschnitt 888 Mark jährlich, gleich 74 Mark monatlich, folglich knapp 3 Mark täglich

1900	Hilfswagenwärter	1,93 Mark Tageslohn
	Fahrkartenausgabe	2,40
	Weichensteller	2,43
	Bahnhofsarbeiter	2,44
	Lokheizer	2,46
	Abfertigungsdienst	2,85
	Bahnhofsdienst	2,96
1905	Eisenbahnarbeiter	2,89
1910	Eisenbahnarbeiter	3,30
1913	AW-Handwerker	5,17
1914	Eisenbahnarbeiter	4,00

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBÄHNER ENTSTEHT

- 4.1 Die erste Kampforganisation der Eisenbahner entsteht
- 4.2 Der junge Verband der Eisenbahner Deutschlands (VdED) hat es schwer
- 4.3 Eisenbahner an die Front – Frauen zur Eisenbahn
Die Rolle der Deutschen Bahnen im Ersten Weltkrieg
- 4.4 Der Deutsche Eisenbahner-Verband (DEV) wird gegründet
- 4.5 Der Kampf um Frauenrechte, auch für Eisenbahnerinnen
Der Internationale Frauentag
- 4.6 Vom Burgfrieden zur Novemberrevolution 1918

KAPITEL 4

1897 - 1918

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBÄHNER ENTSTEHT

4.1 Die erste Kampforganisation der Eisenbahner entsteht

Es hat 61 lange und leidvolle Jahre gedauert, bis die Eisenbahner sich endlich organisieren, eine Gewerkschaft gründen konnten, nachdem am 7. Dezember 1835 die erste Bahn in Deutschland fuhr. Allemaal hat der nicht gewerkschaftlich organisierte Streik der fast 17.000 Hamburger Hafendarbeiter und Seeleute im November 1896 in Hamburg die Gewerkschaftsgründung der Eisenbahner begünstigt.

Wer die Geschichte kennt, weiß wieviel Mut und Entschlossenheit die jungen Gewerkschafter für diese Gründung aufbringen mussten. Wie drastisch müssen doch damals die Lebens- und Arbeitsbedingungen für Eisenbahner gewesen sein!

Trotz aller Widerstände: Am 8. Dezember 1896 war die Geburtsstunde unserer heutigen Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG). Der Verband der Eisenbahner Deutschlands (VdED) hatte sich als erster freigewerkschaftlicher Verband der Eisenbahner in Hamburg gebildet. Die Konstituierung erfolgte am 13. Januar 1897, ebenfalls in Hamburg.

Es war der erste, überregional konzipierte deutscher Eisenbahnverband, der nicht Vorgängerorganisation eines Vereins war, sondern von Anfang an eine Gewerkschaft selbst und zwar für alle Eisenbahner.

Heinrich Bürger, ein wegen seiner Gesinnung gemäßregelter Eisenbahner, wurde erwartungsgemäß als erster Vorsitzender der Eisenbahnergewerkschaft gewählt.

Der 8. Dezember 1896 ist, insbesondere für EVG-Mitglieder, ein Jahres- und Erinnerungstag, an dem die gewerkschaftliche Flamme des ständigen Kampfes zum Besseren entzündet worden war.

Zukunft hat Vergangenheit!



Heinrich Bürger, 1. Vorsitzender des VdED

Die konstituierende Sitzung des jungen Verbandes folgte am 13. Januar 1897, in Hamburg. (Siehe auch Kapitel 1)

Eisenbahner, bringt eure Frauen mit ...

... so stand es fett auf dem Aufruf zur konstituierenden Versammlung des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands, am Mittwoch, den 13. Januar 1897. Diesem Aufruf folgten wiederum viele Eisenbahner.

Die junge Eisenbahnergewerkschaft hatte festgelegt, dass „alle“ im Eisenbahndienst beschäftigten Personen, also auch Frauen, Mitglied werden können.

Ein österreichischer Gewerkschafter gab zur Aufforderung des Verbandes, die Frauen mitzubringen, folgende Begründung:

„Kollegen, ihr werdet ersucht, die Frauen in die Versammlungen mitzunehmen“. Die Frauen sollen das dort gesprochene anhören, wenn sie dann

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBÄHNER ENTSTEHT

einmal gewonnen sind, so ist meist die Organisation schon gegründet. Einmal gewonnene Frauen sind unter Umständen bessere Agitatoren als die Männer und manch ein Arbeiter, der sonst allen Argumenten unzugänglich ist, kann durch die Ansprache einer Frau zur Scham gebracht werden. Die Frauen verstehen das. Sie sind um Mittel und Wege nie verlegen, man braucht ihnen hierfür keine Information zu geben.

Ich wiederhole was ich in meinem Wahlbezirk zu meinen Frauen sagte: „Wenn es ihnen gelungen ist, den Mann bis zum Altar zu schleppen, dann gelingt es auch ihn zur Organisation zu bringen.“

Ende des 19. Jahrhunderts waren 6,5 Millionen Frauen in Industrie, Handel und Verkehr erwerbstätig, das entsprach einem Anteil an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen von rund 35%. Nach einer Berufszählung 1882 waren jedoch nur 1.302 Frauen hauptberuflich im Staats- und Privateisenbahndienst beschäftigt.

1873 hatte das Preußische Handelsministerium „Allgemeine Bestimmung über die Verwendung von Frauen im Staatseisenbahndienst“ erlassen. Seit dieser Zeit arbeiteten für ein Tagesgeld Frauen im Fahrkartenverkauf, im Telegrafendienst und in der Gepäckabfertigung, Bereiche, die ausdrücklich als Organisationsbereiche in den Statuten des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands erwähnt wurden.

Waren die Arbeitsbedingungen für ihre männlichen Kollegen bei der Bahn schon miserabel, waren Frauen oft ebenso schlimmen Ausbeutungen ausgesetzt. Sie arbeiteten bis zu 60 Stunden wöchentlich, sie verrichteten Sonntag- und Nachtdienste. Für einen Hungerlohn mussten sie sich selbst und oft noch ihre Familien ernähren. Die Eisenbahnerinnen standen auf der untersten Hierarchiestufe.

Die ITF, Internationale Transportarbeiter-Föderation wurde ebenfalls im Jahr 1896 gegründet. (*International Transport Workers` Federation*).

4.2 Der junge Verband der Eisenbahner Deutschlands (VdED) hat es schwer

Der Verband wird bespitzelt und unterdrückt

Die scharfe Reaktion der Eisenbahnbehörden schon auf die ersten Aktivitäten des über Petitionen hinaus auch zu kämpferischer Auseinandersetzung für Lohn- und Besoldungserhöhungen oder Arbeitszeitverkürzungen und gegen Missstände in den Dienstverhältnissen bereiten Hamburger Verbandes war der Beweis dafür, dass die Eisenbahnergewerkschaft nicht harmlos oder allenfalls als lästig angesehen werden konnte, wie andere Organisationen.

„Kaum ist die Gründung des Verbandes der Eisenbahner erfolgt, so kommt auch die Verwaltung der preussischen Staatsbahn und sucht die Ausübung des Vereinigungsrechtes den Arbeitern unmöglich zu machen“, berichtete das „Correspondenzblatt“ der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands am 15. Februar 1897. „Der Staat als angeblicher Hüter des Gesetzes geht mit einer Gesetzesverletzung den Unternehmern mit gutem Beispiel voran.“

Diese Kritik entzündete sich an einer Verfügung der Eisenbahndirektion Altona, die den Arbeitern mit Entlassung drohte, wenn sie dem Verband der Eisenbahner beiträten. Die Verwaltung brachte auch unmissverständlich zum Ausdruck, dass es eines Beamten nicht würdig sei sich an Bestrebungen, wie sie der Verband verfolge, zu beteiligen.

Kurze Zeit später verzichtete das „Correspondenzblatt“ über die Organisation der Eisenbahner zu berichten um sie vor Unheil zu schützen.

Das Blatt schrieb auf seiner Titelseite am 23. August 1897:

„Über die Organisation der Eisenbahner werden wir auch in den folgenden Jahren aus nahe liegenden Gründen keine Angaben machen. Im Lande der Sozialreform haben die Staatsdiener zu befürchten, auf das Straßenpflaster geworfen zu werden, wenn sie sich zur Vertretung ihrer Interessen vereinen.“

KAPITEL 4
1897 - 1918

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBAHNER ENTSTEHT



Werkstättenarbeiter

■ **Wer kämpft kann verlieren, wer nicht kämpft hat schon verloren**

Nach Gründung des Verbandes fanden in allen größeren Städten Deutschlands öffentliche Versammlungen der Eisenbahner statt. Viele kamen zu diesen Veranstaltungen, ließen sich begeistern und traten dem Verband bei, obwohl sie genau wussten, dass die Verwaltungen Spitzel entsendeten.

Bereits im Februar 1897 wurden von den Eisenbahnverwaltungen Ukas (Warnungen) erlassen und öffentlich ausgehängt. Sie arbeiteten offensichtlich auf höhere Anweisung, um die Bewegung zu unterdrücken. Die Warnung in dem Ukas kam einer Bedrohung gleich, denn wer sich dem Verband oder seiner Einrichtungen anschloss, dem wurde unmissverständlich „disziplinarische Ahndung“ in Aussicht gestellt.

Ungeachtet dessen fanden am 16. Februar 1897 zwei große Protestveranstaltungen in Hamburg statt; die eine in Altona und die andere in Hamburg. Auch in Harburg stand man nicht zurück, trotz Verbot und aller Drohungen. Am 16. März 1897 beschäftigte sich eine weitere Versammlung in Hamburg mit dem immer stärker werdenden Spitzel- und Denunziantentum. Folgende Resolution wurde dort einstimmig angenommen:

„In Erwägung, dass die Königliche Eisenbahnverwaltung unseren Verband dadurch zu schädigen sucht, in dem sie durch Verfügungen vor dem Beitritt warnt, was einem Verbote gleichkommt; in weiterer Erwägung, dass die Ziele und der Zweck des Eisenbahner Verbandes Deutschlands durchaus natürliche, berechtigte und humane zugleich sind, und in schließlicher Erwägung, dass es das gute gesetzlich gewährte Recht der Arbeiter ist, sich zu koalieren, protestiert die Versammlung auf das Energischste gegen derartige Vergewaltigungen. Die Versammlung erklärt ferner, dass es die Verwaltung absolut nichts angeht, wo die Eisenbahnangestellten ihre dienstfreie Zeit zubringen und erklärt derartige Bevormundungsgelüste für durchaus unangebracht. Die Versammelten erklären, da der Eisenbahner seine Gesundheit und sein Leben der Verwaltung opfert, es nicht nur allein das gute Recht, sondern auch für die heiligste Pflicht jedes Einzelnen, durch Organisationsbestrebungen die wirtschaftliche Lage der Beteiligten zu bessern. So lang in Hamburg noch Löhne von 2,60 Mark bis 3,00 Mark an die Eisenbahner gezahlt werden und die monierte Bevormundung bestehen bleibt, erklären sich die Versammelten für durchaus unzufrieden und versprechen, den Verband der Eisenbahner Deutschlands nach besten Kräften fördern zu helfen.“

Wegen Besuchs dieser öffentlichen Versammlung hat die Eisenbahndirektion Altona zwanzig alte, ehrenwerte Eisenbahner, die nahezu 25 Jahre der Eisenbahn treue Dienste geleistet hatten und von denen lediglich drei dem Eisenbahnerverband beigetreten waren gemäßregelt. Sie wurden auf die Straße geworfen und mit der Vernichtung ihrer wirtschaftlichen Existenz bestraft. Ihr ganzes „Dienstvergehen“ bestand darin, dass sie in ihrer freien Zeit eine Ver-

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBÄHNER ENTSTEHT

sammlung besuchten, in welcher über die Arbeitsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter gesprochen wurde. Die Entlassenen gaben sich nicht zufrieden und beschlossen am 15. April 1897 folgende Eingabe an die Eisenbahndirektion Altona zu richten:

„ ... Haben wir ein und zwei Jahrzehnte zur Zufriedenheit der Verwaltung gearbeitet, so lässt sich wohl unsere plötzliche Entlassung schwerlich dadurch rechtfertigen, wie stellenweise versucht, dass unsere dienstlichen Leistungen nicht mehr befriedigen. Nennenswerte Gründe wurden denn auch außer dem Hinweis, dass die Entlassungen direktionseits verfügt seien, nicht angeführt.

Wie die Dinge liegen, ist auch der Voreingenommenheit und zum Teil der geradezu unfreundlichen, bis zur Feindseligkeit gesteigerten Stellung verschiedener Dienststellenvorsteher, sowie einiger im unteren Dienste mit Machtvollkommenheit dass ausgestatteter Subalternbeamten den Arbeiter gegenüber der Hauptgrund zu den Entlassungen zuzuschreiben. Gleichzeitig erlauben wir uns hervorzuheben, dass, falls der von uns angeführte Grund zu den Entlassungen auch von Seiten der Direktion als richtig zugestanden wird, das zur Beurteilung der ganzen Sachlage erforderliche soziale Verständnis für Arbeiterfragen sich gerade in den subalternen Beamtenkreisen völlig vermissen lässt.

Wir begründen vornehmlich unsere Einsprache gegen die Entlassungen auf das uns verfassungsmäßig garantierte und im § 152 der Reichs-Gewerbeordnung ausdrücklich ausgesprochene Vereinigungsrecht und heben diesbezüglich hervor, dass von den Veranstaltern der von uns besuchten Versammlung, die uns auch in jeder Weise völlig fern stehen, jede politische Tendenz zurückgedrängt wurde. ...“

Die Eingabe wird abgelehnt. Der § 152 Reichs-Gewerbeordnung treffe nicht zu, weil es auf die Eisenbahnbeschäftigten nicht anwendbar sei. Im Übrigen sei die Entlassung nicht wegen des Besuchs der Versammlung ausgesprochen worden. Die Eisenbahnverwaltung habe das Recht jeden Beschäftigten, nach Einhaltung der gesetzlichen Kündigungsfrist von vierzehn Tagen, ohne Nennung von Gründen zu kündigen. Dies sei hier geschehen.

Auch das Verbandsmitglied Carl Jacob aus Halle, Vorsitzender des Unterstützungsvereins der Hallenser Eisenbahnarbeiter wurde wegen seiner Tätigkeit für das Allgemeinwohl der Kollegen aus seiner Stellung, die er schon viele Jahre bei der Königlich Preußischen Staatsbahn bekleidete, entlassen.

Durch diese und viele weitere Maßregelungen, die nur auf Grund von Denunziationen zustande kamen, wurde Eisen zu Stahl geschmiedet!

In demselben Maße, wie die Rigorosität der Direktionen zunahm, setzte sich bei den Eisenbahnern das Erleben jahrelangen Unrechts in Kraft um.

■ Eisenbahner trotzen den Maßregelungen

Was immer der verlängerte Arm des Staates an Verboten und „Maßnahmen“ gegen die Eisenbahner und ihren Verband unternahm, blieb relativ wirkungslos. Auch deshalb, weil das Solidaritätsprinzip unter den jungen Gewerkschaftern einen hohen Stellenwert hatte. Unterstützungskassen, Betreuung der Familien von Inhaftierten, Hilfe für die „Gemaßregelten“ und mehr gaben ein wenig soziale Sicherheit.

Gegen diese Solidarität konnten die Eisenbahnverwaltungen nicht viel ausrichten. Deshalb mussten sie sich nach geeigneten Bundesgenossen umsehen. Da der Verband sich an die bestehenden Gesetze hielt, konnten Polizei und Staatsanwalt nicht helfen. Deshalb bedienten sich die Verwaltungen der „vor Loyalität ersterbenden Elemente“, die der Volksmund eindeutig und treffend Byzantiner, Speichellecker, Schmarotzer, Denunzianten, Kriecher oder auch erbärmliche Dreckseelen nannte.

Das Jahr 1898 verlief im Verhältnis zu dem vorausgegangenen Jahr ruhiger. Deshalb konnte die Führung des Verbandes ihre Aufmerksamkeit der planmäßigen Agitation und des inneren Aufbaus der Verbandsinteressen zuwenden. Es galt jetzt, neben dem ideellen Zweck der Organisation, den Mitgliedern materielle Vorteile zu sichern. Deshalb wurde am 15. April 1898 über eine Urabstimmung beschlossen, die bereits ausgearbeitete Vorlage über das „Unterstützungswesen“ in Kraft zu setzen.

KAPITEL 4
1897 - 1918

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBAHNER ENTSTEHT



Eisenbahnerversammlung mit Heinrich Bürger um 1897

Es wurde eine Zuschusskasse mit zwei Klassen eingerichtet.

Der wöchentliche Beitrag in Klasse I betrug 15 Pfennige, in Klasse II 30 Pfennige.

Die Karenzzeit betrug 13 Wochen.

Geleistet wurden

- a) Krankengeldzuschuss bei Erwerbsunfähigkeit der Mitglieder vom Tage nach der Erkrankung an auf die Dauer von 13 Wochen, wöchentlich 4 Mark und auf weitere 13 Wochen je Woche 2 Mark.
- b) Beim Todesfall eines Mitgliedes ein Zuschuss nach einjähriger Mitgliedschaft von 20 Mark und jedes Jahr um 5 Mark steigend, bis nach fünf Jahren der Höchstsatz von 40 Mark erreicht wird.
- c) Beim Todesfall der Ehefrau 25 Mark
- d) Beihilfe zum Wochenbett der Ehefrau unabhängig davon, ob ärztliche Hilfe erforderlich war oder nicht, 10 Mark in beiden Klassen.

Da der Beitrag in der Klasse II doppelt war, verdoppelten sich auch die Leistungen nach a) bis c).

Doch die Maßregelungen fanden ihren Fortgang. Betroffen waren die Kollegen Profit, Arbeiter der Reparaturwerkstätte in Ludwigshafen, Wolf, Güterbodenarbeiter in Hamburg, F. Ebner, Hilfsweichensteller in Dresden, Dürr in Stuttgart, K. Reese, Maschinenputzer in Hamburg, F. Huhn, Dreher in Berlin. Auch der Vorsitzende des Verbandes und Redakteur des „Weckrufs“ Heinrich Bürger blieb nicht verschont.

Im Jahr 1899 setzte der Verband seine intensive Tätigkeit fort.

Die Eisenbahnverwaltungen ließen nichts unversucht, den Verband gefügig zu machen. Es sammelte sich immer mehr Zündstoff an:

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBÄHNER ENTSTEHT

Am 25. Juli 1899 wurde der unter den sächsischen Kollegen bekannte Bremser Albert Dräger in Dresden auf Verfügung der Königlich Sächsischen Generaldirektion entlassen. Dräger war seit vielen Jahren Vertreter in den beschließenden Körperschaften der Arbeiterversicherungsorganisationen und hatte sich insbesondere für die sozialen Belange gering verdienender Eisenbahner eingesetzt. Deshalb war er der Verwaltung, wie der schon gemäßregelte Kollege Ebner, unbequem geworden.

Am 20. Dezember 1899 wurde der Desinfizier-Vormann Wendler, der Bremser Max Steiner, der Bremser Norbert Wirth und der Bremser Fritz Gassel entlassen. Am 21. Dezember 1899 folgte die Entlassung des Hilfswelchenstellers Kunath und des Schaffners Wenk. Alle traten, mehr oder weniger unerschrocken für die Gesamtinteressen ihrer Berufskollegen ein.

Dazu schrieb die überregionale „Frankfurter Zeitung“:

„Der „Verband der Eisenbahner Deutschlands“ ist eine Gewerkschaft und hat als solche mit der Sozialdemokratie gar nichts zu tun. Die sächsische Regierung weiß es aber besser, indem sie eine höchst einfache Rechnung aufmacht: 1. Die Sozialdemokratie ist ein Herd der Unzufriedenheit; 2. eine Gewerkschaft ist auch ein Herd der Unzufriedenheit, denn unzufrieden ist Jeder, der seine Lage verbessern will. Unzufriedenheit da - Unzufriedenheit dort. Wenn zwei Größen einer dritten gleich sind, so sind sie untereinander gleich, ergo: Sozialdemokratie und Gewerkschaften sind identisch. Was ist klarer als dies? Und da man die Sozialdemokratie verfolgt, so verfolgt man auch eben die Gewerkschaften. Freilich, wer glaubt, die berechnete Arbeiterbewegung damit unmöglich zu machen, ist im Irrtum.“

Die Arbeiterpresse Deutschlands, Österreich-Ungarns, der Schweiz, selbst die deutschen Arbeiterzeitungen Amerikas nahmen energisch gegen diesen Anschlag auf das Koalitionsrecht der Eisenbahner Stellung.

Dem sächsischen Beispiel folgend wurde auch die Eisenbahndirektion Magdeburg tätig. Dort hatte sich im Jahr 1900 eine starke Ortsgruppe gebildet. Dies blieb der Verwaltung nicht verborgen. Deren Spitzel fanden heraus, dass sich die Eisenbahner am 22. Oktober 1900 in einem Restaurant in Sudenburg treffen würden. Sofort machten sich alle verfügbaren Männer auf den Weg, 12 „Geheime“ und etliche Uniformierte erschienen unter Führung des Polizeikommissars Weinert und stellten die Personalien der Teilnehmer fest. Wer sich nicht ausweisen konnte, wurde zur Polizeiwache verbracht. Dann folgte ihre Entlassung.

Es waren 37 Eisenbahner. Bei ihrer Untersuchung wurden Exemplare der „Volksstimme“, ein „Weckruf“, ein Flugblatt und einige Broschüren gefunden.

Dreißig wurden entlassen, der Rest wurde zu sehr hohen Geldstrafen verurteilt.

Unter den Gemaßregelten befanden sich Mitglieder der Militärvereine und viele Eisenbahner die dem Verband nicht beigetreten waren. Der Ingenieur Melchior, Eisenbahndirektion Magdeburg dozierte: „Mitgegangen, mit gehangen!“

Die Eisenbahndirektion versuchte sich zu rechtfertigen und verfasste folgende Zuschrift an die „Magdeburgischen Nachrichten“:

„Seit einiger Zeit entwickelt sich der sozialdemokratische Hamburger Verband der Eisenbahner Deutschlands in Magdeburg eine lebhaftere Agitation, um das hier beschäftigte Personal zum Beitritt bzw. zur Unterstützung seiner Bestrebungen zu veranlassen. Trotzdem durch die gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung, welche jedem bei seinem Eintritt als Arbeitsbedingungen bekannt gegeben werden, die Beteiligung an ordnungsfeindlichen Bestrebungen ausdrücklich untersagt ist, hat sich eine Reihe von Arbeitern verleiten lassen, dem Verein beizutreten bzw. eine von dem Vertreter des Vereins einberufene Versammlung zu besuchen. Den in Frage kommenden 37 Arbeitern haben wir das Dienstverhältnis unter Einhaltung der vertragsmäßigen Frist gekündigt.“

KAPITEL 4

1897 - 1918

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBAHNER ENTSTEHT

Der größte Teil ist nach Auszahlung des ihnen bis zum Ablauf der Kündigungsfrist zustehenden Lohnes sofort vom Dienst entfernt worden.

Die Agitation des Hamburger Verbandes gefährdet auf das Schwerste die Disziplin, deren unbedingte Aufrechterhaltung zur Durchführung eines so großen Betriebes wie die Staatseisenbahnverwaltung, nicht entbehrt werden kann. Im Interesse der Allgemeinheit, der durch größere Betriebsstörungen der schwerste Schaden erwachsen würde, ist die Verwaltung daher verpflichtet, den Bestrebungen des Hamburger Verbandes auf das Entschiedenste entgegen zu treten. Die von uns zu diesem Zwecke ergriffene Maßregel ist jedenfalls von einem Teil der Presse falsch oder entstellt wiedergegeben und zu agitatorischen Zwecken ausgebeutet worden, so bitten wir die geehrte Redaktion ergebenst, von vorstehender Mitteilung im redaktionellen Teil ihres Blattes Gebrauch zu machen.

Traeger, Eisenbahnpräsident.“

■ Der junge Verband wird mit aller Härte bekämpft

Die immerwährenden Maßregelungen der Verbandsmitglieder und der Sympathisanten ließen die Mitgliederzahlen nicht steigen.

Am 1. Dezember 1899 musste der Vorsitzende Heinrich Bürger eine Gefängnisstrafe in Hamburg antreten. Er hatte 1898 im Weckruf der Eisenbahner unter der ironischen und auch in späteren Jahren immer wiederkehrenden Überschrift „Aus den Musteranstalten“ betriebliche Zustände in Bromberg kritisiert. Er wurde zwar vom Amtsgericht freigesprochen, jedoch der Staatsanwalt hatte Berufung eingelegt und in einem neuen Verfahren erfolgte am 01. März 1899 Bürgers Verurteilung zu drei Monaten Gefängnis. Für die Zeit der Strafverbüßung wurde Bürger die Selbstbeschäftigung und Selbstverköstigung (im Gefängnis) gesichert. Die Kosten hierfür trug das Hamburger

Gewerkschaftskartell, das auch die Versorgung von Bürgers Familie für die drei Monate übernommen hatte.

Nach der Entlassung Bürgers aus dem Gefängnis fand im Jahre 1900 in Berlin die dritte Konferenz des Hamburger Verbandes statt. Dass der Vorsitzende dann nicht rechtzeitig in Berlin erschien bewirkte eine erhebliche Verstimmung und führte dazu, dass Bürger abgelöst wurde. Als neuer Vorsitzender und als Notlösung wurde der Versammlungsgastwirt Heinrich Smith gewählt, der jedoch weder Zeit noch das nötige Verständnis aufbrachte um die notwendige Agitation durchführen zu können.

Überall musste an Druck- und Verwaltungskosten gespart werden. Selbst das gemietete, so überaus bescheidene Hauptbüro wurde aufgegeben. Die Redaktion des Weckrufs wurde Hermann Schulze in Dresden übertragen. Aber auch der neue Redakteur des Weckrufs bekam es bald mit der Justiz zu tun. Am 27. Oktober 1900 hatte er einen Artikel „Durch schlechte Behandlung in den Tod getrieben!“ veröffentlicht. Der Weckrufredakteur wurde zu einem Monat Gefängnis verurteilt. Die eingelegte Berufung blieb erfolglos. Bereits während des Prozesses war Schulze außerdem wegen Beleidigung der Eisenbahndirektion Berlin zu einer Geldstrafe verurteilt worden. Vertretungsweise musste Louis Brunner für kurze Zeit die Redaktion übernehmen.

Große Schwierigkeiten bereitete der finanzschwachen Organisation die immer wieder notwendig werdende Unterstützung von Eisenbahnern, die wegen ihrer Zugehörigkeit zu dem Hamburger Verband entlassen worden waren. Im ersten Halbjahr 1901 belief sich der für Gemaßregelten – Unterstützung ausgewiesene Betrag auf 3.479,48 Mark. Weitere – wenn gleich geringere – Unterstützungen waren bereits im Jahr zuvor zu zahlen gewesen. Allein für Magdeburg, wo rigoros gegen den Verband vorgegangen worden war, hatten insgesamt 3.792 Mark zur Verfügung gestellt werden müssen. Der Verband der Eisenbahner Deutschlands konnte dieses Geld nicht selbst aufbringen, er war darauf angewiesen, dass ihm andere Gewerkschaften einen erheblichen Betrag zuschossen.

Auch die Krankenunterstützung drohte zu einem gefährlichen finanziellen Hemmschuh zu werden.

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBÄHNER ENTSTEHT


Hermann Jochade, Weckruf-Redakteur und später Vorsitzender des VdED

Denn die ständig steigenden Aufwendungen überschritten die Finanzkraft des Verbandes. Versuche, dem Verband eine stabilere Basis zu geben und Mitglieder zu werben, scheiterten mehr oder weniger.

Im September 1901 übernahm Hermann Jochade die Redaktion des „Weckruf der Eisenbahner“ und somit – so die Darstellung Brunners – auch den Posten des Vorsitzenden. Jochade, ursprünglich von Beruf Former, war in Folge einer Maßregelung zum Berufswechsel gezwungen worden und hatte inzwischen in Hamburg eine Vertrauensstelle in der Druckerei inne, in der der „Weckruf der Eisenbahner“ gedruckt wurde.

Jochade und Brunner standen auch später lange Jahre an führender Stelle der Eisenbahnerbewegung. Brunner wurde schließlich der erste Vorsitzende des 1916 gegründeten Deutschen Eisenbahnerverbandes. Jochade gehörte noch bis zum Anbruch des Dritten

Reiches dem Vorstand des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands an, trat im März 1933 zurück und wurde am 29. September 1939 im Konzentrationslager Sachsenhausen ermordet. Von 1904-1916 war Hermann Jochade Präsident und Generalsekretär der ITF gewesen.

Brunner verwaltete bis 1902 weiter die Kassengeschäfte des Hamburger Verbandes. Einem Wunsch Carl Legins entsprechend wurde Brunner zum Sekretär der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands gewählt. Er musste, als die Generalkommission ihren Sitz von Hamburg nach Berlin verlegte, seinerseits diesem Umzug folgen. Vom Verband der Eisenbahner Deutschlands trennte er sich nicht, sondern er übernahm in Berlin die Leitung der dortigen Ortsgruppe. In welchem Zustand sich die Organisation ausgerechnet im Zentrum des Reiches befand ist Brunners Schilderungen sehr anschaulich zu entnehmen. Als Brunner Anfang 1903 nach Berlin kam fand er dort noch drei zahlende Mitglieder vor. Gegen Ende des Jahres hatte Brunner schließlich erreicht, dass der Verband in Berlin wieder rund 50 Mitglieder hatte. Die Zahl der Teilnehmer wurde aus optischen Gründen durch getarnte arbeitslose Transportarbeiter, die dafür 50 Pfennig Zehrgeld erhielten, vergrößert. Doch auch hier waren wieder Spitzel am Werk. Ein in den Verband eingeschleuster Spitzel hatte versucht sich dem Polizeipräsidenten Berlin für ein Monatsgehalt von 300 Mark als Zuträger anzubieten, wurde jedoch durch einen fehlgeleiteten Brief entlarvt. Daraufhin gab dieser Spitzel die ihm bekannt gewordenen Namen von Mitgliedern des Verbandes preis. Unmittelbare Folge waren 34 Entlassungen durch die Eisenbahndirektion.

Von den nicht entlassenen Mitgliedern zahlten nur die wenigsten ihre Beiträge weiter. Der Aufbau eines ganzen Jahres war zerstört. Notgedrungen konnte daher alles, was der Verband der Eisenbahner Deutschlands unternahm, insbesondere auch die Abhaltung von Konferenzen nur unter strikter Geheimhaltung vonstatten gehen. Selbst die Teilnehmer der wichtigsten Konferenzen, soweit es sich um aktive Eisenbahner handelte, sind nicht aus den Protokollen zu ersehen. Ihre Namen wurden verschwiegen oder verschlüsselt.

KAPITEL 4

1897 - 1918

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBÄHNER ENTSTEHT

Organisationsegoismus und Grenzstreitigkeiten machten darüber hinaus dem Verband im eigenen Lager der freien Gewerkschaften das Leben schwer. Die Organisation der Werkstättenarbeiter beispielsweise beanspruchte auch der Metallarbeiter-Verband und der Holzarbeiterverband. Der dagegen opponierende Hamburger Verband fürchtete, dass der Transportarbeiter-Verband die Güterabfertigungen als sein Agitationsbereich beanspruchen könnte. Deshalb beschloss die fünfte Konferenz des Hamburger Verbandes bei nur einer Gegenstimme: „Die Verbandskonferenz beschließt dem Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter sowie dem Metallarbeiter Verband nicht beizutreten. Wir fühlen uns stark genug den Verband der Eisenbahner Deutschlands nach allen Richtungen weiter auszubauen. Es sei keine Ursache vorhanden, dass mit schweren Opfern geschaffene Werk sinnlos zu opfern.“ Diese Resolution war eine Antwort auf die immer erneut auftretenden Bestrebungen, die Selbstständigkeit der Eisenbahner-Gewerkschaft aufzuheben.

Auf dem sechsten Verbandstag vom 10.-12. Juni 1906 sagte der Vorsitzende Jochade: „Für eine umfassende Organisation der Eisenbahnermassen kann nur die Betriebs- und nicht die Berufsorganisation in Frage kommen.“ Jochade vertrat die Ansicht, dass sich eine Stärkung der Organisation im Zuge einer Entwicklung innerhalb des Kartellverhältnisses zu den Verbänden der Handels- und Transportarbeiter, Seeleute, Maschinisten und Heizer und Hafendarbeiter sehr wohl vollziehen könne, ohne dass der Eisenbahner-Verband seine Selbstständigkeit aufgäbe.

Nach dem Protokoll des sechsten Verbandstages wurde auf dem gleichen Kongress andererseits einstimmig der Kartellvertrag mit den Verbänden der Handels- und Transportarbeiter, Hafendarbeiter, Seeleute und Maschinisten und Heizer genehmigt. Dieser Kartellvertrag war gewissermaßen der erste Schritt auf dem Weg zu Aufgabe der Selbstständigkeit des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands.

Auch Jochade, unter dem im weiteren Verlauf die Positionen des Vorsitzenden und des Redakteurs im Hamburger Verband wieder in eine Hand gelegt worden war, blieb, wie seinen Vorgängern, das Gefängnis

nicht erspart. Zunächst wegen Beleidigung der königlich-sächsischen Generaldirektion zu einer Geldstrafe verurteilt, waren ihm schließlich drei Monate Gefängnis auferlegt worden, wegen angeblicher Beleidigung des Eisenbahnpräsidenten Ulrich in einer Rede in Kassel. Das Reichsgericht hatte die Berufung verworfen. Deshalb zeichnete ab September 1905 Karl Weiß, ein gemäßregelter Eisenbahner in Dresden, für die Redaktion des Weckrufs verantwortlich.

Auf dem fünften Internationalen Transportarbeiter Kongress 1906 in Mailand wurde Jochade zum besoldeten Sekretär der ITF ernannt, jedoch mit der ausdrücklichen Bedingung nur für die ITF tätig zu sein. Deshalb legte er am 01. Oktober 1906 sein Amt als Vorsitzender des Hamburger Verbandes nieder. Zum gleichen Zeitpunkt wurde offiziell Dresden zum Sitz des Weckrufs.

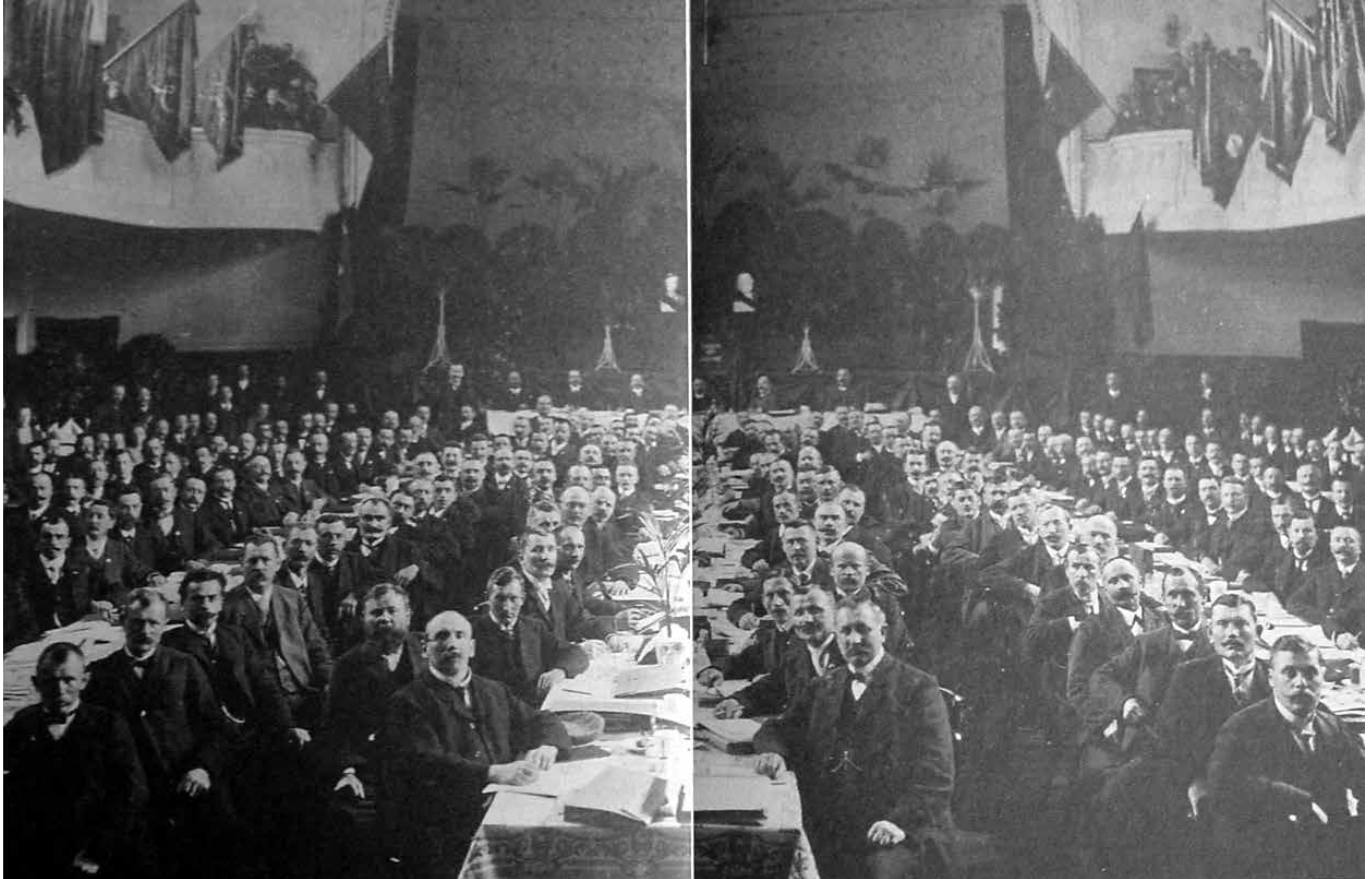
Jochades Nachfolger als Verbandsvorsitzender wurde Gustav Westphalen, der zuvor Vertrauensmann der Hamburger Eisenbahner war. Er behielt diese Position bis zum Ende des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands. Redakteur blieb bis einschließlich Juli 1908 Karl Weiß. Danach übernahm Albert Dräger, zunächst Dresden dann Berlin, die Redaktion sowohl für die letzten elf Ausgaben des Weckrufs der Eisenbahner, als auch für das ab Januar 1909 erscheinende Nachfolgeorgan „Weckruf“.

■ Anschluss an den Deutschen Transportarbeiter-Verband

Im Mai 1908 hielt der Hamburger Verband seine letzte Generalversammlung ab. Sie beschloss mit Dreiviertelmehrheit den Anschluss an den Deutschen Transportarbeiter-Verband. Bedingung war, dass dort für die Eisenbahner eine besondere Reichssektion gebildet würde. Die beiden wichtigsten Punkte der Resolution lauteten:

1. „Der Verband der Eisenbahner Deutschlands schließt sich als Kooperation dem deutschen Transportarbeiterverband zum 01. Juli 1908 an. Sämtliche Mitglieder treten ohne Eintrittsgeld in den Transportarbeiterverband über unter Garantie ihrer erworbenen Rechte.“

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBAHNER ENTSTEHT



12. Mai 1910 Hamburg, Gewerkschaftstag des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes

2. Der Weckruf erscheint als besonderes Organ auch nach dem Anschluss an den deutschen Transportarbeiterverband in der bisherigen Form und unter Leitung eines Angestellten- Redakteurs weiter.“

Der junge Verband hoffte, so den ständigen Verfolgungen und Behinderungen der Eisenbahnverwaltungen zu entkommen, jedoch ohne Erfolg.

Der Hamburger Verband mochte nicht immer gut taktiert haben, aber ein gutes Stück Aufklärung unter den Eisenbahnern ist ihm zweifelsohne gelungen, desgleichen – direkt oder indirekt – die Mobilisierung von Verwaltungen, Zeitungen und der parlamentarischen Gremien. Weder die Eisenbahnverwaltungen noch die gegnerischen Organisationen kannten die wirkliche Situation des Verbandes. Sie schätzten sie

weit stärker ein, als sie je gewesen war. Verfolgungen und Anfeindungen waren im Grunde Ausfluss einer Furcht vor der Potenz des Hamburger Verbandes.

So trug seine bloße Existenz zweifellos dazu bei, dass sich die zuständigen Stellen in Abwehr vermeintlicher Gefahr um die Wünsche des Personals kümmern mussten und gegenüber anderen weniger missliebigen Organisationen zu einem Entgegenkommen geneigter zeigten. Der Verband der Eisenbahner Deutschlands pflügte sozusagen das Feld auf dem er selbst nicht ernten durfte.

Auch dem Transportarbeiter Verband gelang es nicht, die Eisenbahner in nennenswerter Zahl zu organisieren, da auch die Zugehörigkeit zu diesem Verband von den Verwaltungen mit fristloser Entlassung bestraft worden war.

KAPITEL 4
1897 - 1918

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBÄHNER ENTSTEHT

**4.3 Eisenbahner an die Front –
Frauen zur Eisenbahn
Die Rolle der Deutschen Bahnen
im Ersten Weltkrieg**

Die Männer wurden zum Kriegsdienst eingezogen. Die Eisenbahnverwaltungen griffen auf Frauen zurück. Die Zahlen der weiblichen Beschäftigten bei der Eisenbahn sprechen eine deutliche Sprache:

Waren 1914 11.000 Frauen bei der Bahn beschäftigt, erhöhte sich ihre Anzahl 1916 auf 85.000 und 1918 war die Anzahl der weiblichen Beschäftigten auf 107.000 angestiegen.

Man nannte sie „Kriegsaushelferinnen“, die als Rangiererinnen, Maschinenputzerinnen, Zugabfertigerinnen, Kohlenladerinnen, als Arbeiterinnen in Werkstätten, bei der Bahnunterhaltung, im Bahnhofs-, im Fahr- und Betriebsdienst die Männer ersetzten.

Sie arbeiten im Schichtdienst, Tag und Nacht, sie arbeiteten an Sonntagen, bis zu 12 Stunden täglich und sie machten Überstunden. Die Frauen waren im Zeitlohn, Stück- und Akkordlohn tätig. Ihr Lohn lag unter den Anfangslöhnen des männlichen Personals im jeweiligen Aufgabengebiet.

Um männliche Bedienstete in den Werkstätten ersetzen zu können, ordnete das preußische Eisenbahnministerium im Oktober 1917 an, dass auch genügend Frauen im Lokomotivheizdienst ausgebildet werden. Es sollte eine Reserve geschaffen werden, um im Winter genügend Heizpersonal auf den Lokomotiven zu haben.

Auch zu Rottenarbeiten wurden Frauen herangezogen – bei Wind und Wetter taten die Kriegsaushelferinnen ihren Dienst. Selbst in Grenz- und Frontgebieten waren ca. 3.500 Frauen beschäftigt. Hier zumindest waren sie gleichberechtigt.

1917 wurde den Frauen das Verdienstkreuz - eine hohe Auszeichnung – verliehen, wenn sie sich im Einsatz bewährt hatten. Es war ein achtspeitziges Kreuz aus grauem Kriegsmetall und trug auf der Vorderseite die Inschrift „Für Kriegshilfsdienst“ und auf der Rück-



**Verdienstkreuz für Kriegshilfsdienst von 1916,
links Vorder-, rechts Rückseite**

seite war der gekrönte Namenszug des Kaisers zu sehen.

Auch das Erscheinungsbild der Eisenbahnerinnen änderte sich: 1917 wurde mit dem „Hosenbann“ für Frauen gebrochen. Die Eisenbahnverwaltung stattete die Frauen mit langen Beinkleidern aus. Die Hilfsbeamtinnen bekamen Joppe, Hose, Gamaschen, die Arbeiterinnen eine blusenartige Jacke und eine Hose. Es war dieselbe Kleidung, die auch die Männer in diesen Arbeitsbereichen zuvor getragen hatten. Der Krieg führte dazu, dass Frauenhosen als notwendig akzeptiert wurden.

Mochten die Frauen mit ihrem großen Einsatz „ihren Mann gestanden“ haben bei der „Dritten Kriegswaffe“, der Eisenbahn, jedoch 100.000 von ihnen wurden sofort nach Ende des Krieges entlassen. Vorrang hatte die Sicherung der Arbeitsplätze für die aus dem Krieg heimkehrenden Eisenbahner. Der Dank des Vaterlandes...

**■ Die Rolle der Deutschen Bahnen
im Ersten Weltkrieg**

Die Umwälzung aller militärischen Strategien im Ersten Weltkrieg durch die neue Eisenbahn-Logistik hatte eine Vorgeschichte, die in die Anfänge der Bahnen zurückreicht. Erinnerung sei dabei an den großen amerikanischen Bürgerkrieg 1860-1865 der Nord- und Südstaaten, der als der „Erste große Eisenbahnkrieg“ bezeichnet worden war.

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBAHNER ENTSTEHT



Erster Weltkrieg, Bild von 1914 (Bundesarchiv, Telgmann Oscar, August 1914)



Erster Weltkrieg um 1914, Das Schienennetz wird weiter ausgebaut

KAPITEL 4
1897 - 1918

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBAHNER ENTSTEHT

In Deutschlands Staaten fanden vor dem Ersten Weltkrieg drei sogenannte Einigungskriege statt:

- 1863-1864 der preußisch-dänische Krieg
- 1866 der preußisch-österreichische, in Königgrätz entschiedene Krieg
- 1870-1871 der preußisch- oder deutsch-französische Krieg.

Zur Transport- und Versorgungslogistik waren neben den stets zahlreich eingezogenen Eisenbahnern separate militärische Eisenbahn-Organisationen geschaffen worden, wie z. B.

- 1864 eine eigene Eisenbahn-Sektion im Generalstab des Heeres (Chef v. Moltke¹)
- 1866 eine preußische Feldeisenbahn-Abteilung
- 1870 das 1. Preußische Eisenbahn-Bataillon
- 1914 eine Eisenbahnbau-Kompagnie

Es soll zitiert werden die These von Historikern, dass der schnelle Sieg des relativ rückständigen Deutschland über das fortschrittlichere Frankreich der maximal genutzten Eisenbahn-Logistik der Preußen zu verdanken gewesen sei.

1) Helmuth Karl Bernhard von Moltke, eigentlich Helmuth von Moltke d. Ä., genannt „der große Schweiger“ war ein preußischer Generalfeldmarschall und Chef des Generalstabes.

■ **Anmerkung:**

Kriegsschäden in Deutschland durch den Ersten Weltkrieg

In Deutschland wird teilweise die Meinung vertreten, dass nach dem ersten Weltkrieg Deutschland, wie nach dem zweiten Weltkrieg, erheblich zerstört war. Das entspricht keinesfalls der Realität.

Der erste Weltkrieg spielte sich überwiegend auf französischem und belgischem Boden ab. Nur wenige Wochen im ersten Kriegsjahr während der französischen Offensive im südlichen Elsass und Lothringen kam es zu Kriegshandlungen auf deutschem Boden. Die französischen Truppen wurden aber wieder zurückgedrängt und nur ein kleiner Teil des südlichen Elsass blieb bis Kriegsende unter französischer Kontrolle.

Die Kriegszerstörungen in Frankreich waren enorm. Ganze Landschaften waren durch den zermürenden Stellungskrieg und Artilleriebeschuss regelrecht umpflügt und zahlreiche Dörfer dem Erdboden gleichgemacht worden. Die Infrastruktur (Straßen, Brücken, Eisenbahnen) ganzer Regionen waren auf der französischen Seite zerstört.

Bahnhof Laon , (Frankreich 1917), Lazarettzug und zum Transport vorbereitete deutsche Soldaten, Quelle: LWL-Medienzentrum für Westfalen



DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBÄHNER ENTSTEHT
4.4 Der Deutsche Eisenbahner-Verband (DEV) wird gegründet

Der Erste Weltkrieg dauerte 1916 bereits zwei Jahre. Auch die freien Gewerkschaften hatten sich 1914 in den Dienst der Landesverteidigung gestellt und erfüllten Aufgaben im Interesse der arbeitenden Bevölkerung. Die Meinung der Regierungen gegenüber den Gewerkschaften hatte sich 1916 zwangsläufig gewandelt. So gelang es den mehrfachen Versuchen von Karl Legien, dem Vorsitzenden der General-Kommission der freien Gewerkschaften, die Zustimmung zur Gründung eines Eisenbahnerverbandes auf freigewerkschaftlicher Grundlage zu erhalten. Dieser wurde im Jahr 1916 unter dem Namen „Deutscher Eisenbahner Verband“ (DEV) gegründet und verstand sich wiederum ausdrücklich als Einheitsorganisation.

Durch das Entgegenkommen der freigewerkschaftlichen Zentralverbände der Kupferschmiede, Maler und Lackierer, Maschinisten und Heizer, Metallarbeiter, Sattler und Transportarbeiter, – sie leisteten Verzicht auf die Organisierung von Eisenbahnern –, konnte die organisatorische Zersplitterung unter den Eisenbahnern verhindert werden. Die Wahl eines neuen Vorstandes des Deutschen Eisenbahner-Verbandes sollte durch eine ordentliche Generalversammlung legitimiert werden. Diese fand dann, auf Grund der besonderen Verhältnisse, erst Ende Mai 1919 statt. Vorerst fungierten als Vorstand Louis Brunner als 1. Vorsitzender, Siering als 2. Vorsitzender, Albert Dräger als Hauptkassierer, Blum als Schriftführer sowie Schumann, Hecht und Jakobkeit als Beisitzer. Die Nummer 13 des Weckrufs erschien am 8. Juli 1916 bereits mit neuem Untertitel als Organ des Deutschen Eisenbahner-Verbandes. Verantwortlicher Redakteur blieb Louis Brunner.

Nach offiziellen Angaben traten von der bisherigen Reichssektion innerhalb des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes 841 Mitglieder in den Deutschen Eisenbahner-Verband über. Das bedeutete schon zahlenmäßig einen völligen Neubeginn. Der Anfang des DEV war also wenig verheißungsvoll, da die weitaus meisten Eisenbahner einen Beitritt zu der freigewerkschaftlichen Organisation noch immer nicht riskierten.


Louis Brunner, DEV-Vorsitzender 1916 – 1920

So wurde am 31. Dezember 1916 lediglich ein Mitgliederstand von 1.174 erreicht.

Um den ständigen Verfolgungen zu entgehen, beschloss der Verband im Einvernehmen mit der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands, am 8. Februar 1917 eine Erklärung abzugeben, die von der „Obrigkeit“ als Streikverzicht verstanden worden war. Daraufhin teilte der zuständige Minister der öffentlichen Arbeiten und Chef des Reichsamtes, zuständig für die Verwaltung der Reichsbahnen, am 24. Februar 1917 dem DEV mit, dass er seinen Erlass vom 24. Oktober 1916, der das Organisationsgebiet des DEV erheblich einschränkte, wegen des ausdrücklichen Streikverzichts aufhebe. Damit war der Deutsche Einheitsverband jetzt in allen deutschen Bundesstaaten zugelassen.

Nachdem nun das entscheidende Hindernis für die Ausbreitung der Organisation beseitigt war, zählte der

KAPITEL 4
1897 - 1918

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBAHNER ENTSTEHT



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

Deutscher Eisenbahner-Verband bereits Anfang Mai 1917 6.000 Mitglieder in 36 Ortsgruppen.

Der Anschluss des DEV an die Generalkommission der Gewerkschaften erfolgte durch Beitragszahlung ab 1. Juli 1917. Zum gleichen Zeitpunkt wurde der Anschluss an die ITF erneut vollzogen.

Im Dezember 1917 war die Zahl der Mitglieder des Deutschen Eisenbahner-Verbandes bereits auf 37.051 gestiegen, im Juni 1918 hatte sie sich auf 47.795 erhöht und September 1918 belief sich die Mitgliederzahl auf 55.653. Das war ein ansehnlicher Zuwachs. Der Verband trat zielstrebig und beharrlich mit Forderungen zu jeweils akuten Problemen des Eisenbahnpersonals hervor.

**4.5 Der Kampf um Frauenrechte, auch für Eisenbahnerinnen
Der Internationale Frauentag**

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 Perso-

KAPITEL 4

1897 - 1918

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBÄHNER ENTSTEHT

nen 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 Frauen zur Wahlurne gehen und es konnten sich auch alle wählen lassen. In der verfassungsgebenden Deutschen Nationalversammlung waren 8,7 % der Parla-

mentsmitglieder Frauen. Viele der weiblichen SPD-Abgeordneten kamen selbst aus der Arbeiterschicht.

Marie Juchacz war die erste Frau, die als Freie und Gleiche am 19.2.1919 vor der Weimarer Nationalversammlung Rechte der Frauen vertreten durfte.

Frauen wählten jedoch nicht mehrheitlich die Sozialdemokraten, die Ihnen das Wahlrecht erkämpft hatten.

■ Der Internationale Frauentag

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. Man ging von der Minderwertigkeit der Frau aus, ihre Rechtlosigkeit in Familie und Gesellschaft sei biologisch verursacht, in der Natur verankert und somit unabänderlich. Der Leipziger Professor Möbius veröffentlichte ein Buch „Über den physiologischen Schwachsinn des Weibes“ – in der Zeit zwischen 1900 und 1908 wurden neun Auflagen herausgegeben.

*Sie dürfen dem Staate die Kinder gebären,
sie dürfen sie säugen, betreuen und nähren,
sie dürfen wie Männer durch Arbeit sich nähren,
doch wehe, sobald sie zu stimmen begehren.*

Zwei Gesetze zeigten diese Haltung von damals: Zum einem wurde es Frauen durch das Preußische Vereinsgesetz von 1850 verboten, sich in politischen Vereinen zu organisieren und an politischen Versammlungen teilzunehmen. Dieses Gesetz wurde erst 1908 aufgehoben.



KAPITEL 4
1897 - 1918

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBAHNER ENTSTEHT

Zum anderen trat am 1.1.1900 das im Jahr 1896 vom Reichstag beschlossene Bürgerliche Gesetzbuch in Kraft. Gesetzlich wurde festgelegt, dass dem Manne die Entscheidung in allen das gemeinschaftliche Leben betreffenden Angelegenheiten zustehe.

Auch die Fragen der Haushaltsführung und der Kindererziehung entschied in Streitfällen der Mann allein. Arbeitsverträge seiner Frau konnte er auch gegen ihren Willen kündigen. Der gesetzliche Güterstand war die Verwaltung und Nutznießung des Mannes am Frauenvermögen; das heißt, hatte die verheiratete Frau eigenes Geld, konnte allein der Mann darüber verfügen und ihm allein gehörten die Einkünfte aus dem Vermögen der Frau.

Drei für die Frauenbewegung bedeutende Werke (Karl Marx „Das Kapital“ 1867, Friedrich Engels „Der Ursprung der Familie, des Privateigentums und des Staates“, 1885 und August Bebel „Die Frau und der Sozialismus“ 1879“) erklärten, dass die Unterwerfung der Frau keineswegs naturbegründet ist.

August Bebel beantragte 1875 auf dem Gothaer Parteitag der Sozialdemokratischen Partei, der Forderung nach dem gleichen Wahlrecht für alle Staatsbürger die Forderung nach dem Wahlrecht für Frauen hinzuzufügen. Durchsetzen konnte er sich damit (noch) nicht.

Erst 16 Jahre später auf dem Parteitag in Erfurt waren die (meisten) Genossen davon zu überzeugen, dass „allgemein und gleich“ auch Frauen einschließen muss. Clara Zetkin machte deutlich, dass die Unterdrückung der Frau ein Klassenproblem sei.

Das Frauenwahlrecht stand im Mittelpunkt der politischen Agitation der Frauenbewegung. Auch international wurde Anfang des 20. Jahrhundert die Vertretung von Frauenrechten gefordert. 1907 fand die erste Internationale Sozialistische Frauenkonferenz statt. Frauen traten miteinander in Kontakt und tauschten Erfahrungen aus.

1910 auf der Zweiten Internationalen Konferenz sozialistischer Frauen in Kopenhagen beantragte Clara Zetkin die Durchführung eines jährlichen Frauentages durch die proletarischen Frauen aller Länder. Inhaltlicher Schwerpunkte sollte die Agitation für das Frauenwahlrecht sein. „Der Frauentag muss einen internationalen Charakter tragen und ist sorgfältig vorzubereiten“.

Die unmittelbare Anregung zur Durchführung eines internationalen Frauentages kam aus den USA. Dort hatte es Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts große Arbeiterinnenstreiks gegeben. Am 20. Februar 1909 demonstrierten die amerikanischen Frauen zum ersten Mal.



Eisenbahnerin um 1917, der Hosenträger für Frauen war gebrochen.

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBAHNER ENTSTEHT

Klara Zetkin zum Frauenwahlrecht

Der erste Internationale Frauentag am 19. März 1911 wurde ein großer Erfolg. In Dänemark, Österreich, der Schweiz und in den USA kamen Frauen zu Versammlungen, Kundgebungen und Demonstrationen zusammen. In Deutschland nahmen über 1 Millionen Frauen (und Männer) teil. Allein in Berlin versammelten sich 45.000 Menschen in 42 Veranstaltungen.

Obwohl die Frauen um ihren Frauentag hart kämpfen mussten, wurde der Internationale Frauentag 1911 bis 1914 regelmäßig durchgeführt.

Im März 1913 wurde eine einwöchige Kampagne für die Einführung des Frauenwahlrechts veranstaltet. Von polizeilichen Aktionen ließen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer nicht einschüchtern. „Heraus mit dem Frauenwahlrecht“ war das Motto zum 8. März 1914. Das Motto wurde verboten; der Frauentag ein ungeahnter Erfolg.

Während des ersten Weltkriegs kämpften Frauen weiter für das Frauenwahlrecht. Frauentage fanden in Deutschland nicht mehr statt, sie wurden von den Behörden verboten.


Marie Juchacz

KAPITEL 4

1897 - 1918

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBÄHNER ENTSTEHT

4.6 Vom Burgfrieden zur Novemberrevolution 1918 Der Kaiser ging – die Generale blieben

Zu Beginn des Jahres 1914 hatten die deutschen Gewerkschaften 2,5 Millionen Mitglieder. Während darunter die christlichen Verbände 350 000 Mitglieder, der so genannte Hirsch-Dunckersche-Gewerkverein, aus heutiger Sicht ein dem Liberalismus zuneigender Verein, knapp 110 000 Mitglieder zählte, hatten die in der „Generalkommission der freien Gewerkschaften“ zusammengefassten Berufs- und Industrieverbände den eindeutig dominierende Anteil an Mitgliedern am Vorabend des ersten Weltkrieges. Die Generalkommission als nationales Führungsgremium kann als erster gewerkschaftlicher Dachverband gelten. Sie wurde 1892 von Carl Legien ins Leben gerufen.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatten die freien Gewerkschaften unbestrittene Erfolge in der Interessenvertretung der Arbeiterinnen und Arbeiter in Deutschland. Die Arbeitszeit war vielfach auf 9,5 Std. reduziert worden. Der Durchschnittslohn betrug jährlich 1163 Mark, eine Steigerung um fast 40% vom Jahre 1896 ausgehend. Letztlich jedoch waren die Lohnerhöhungen primär ein Versuch, sie an die gestiegenen Lebensmittelpreise und Mieten anzugleichen. So blieben die Reallöhne schließlich immer hinter den Teuerungen zurück.

Allerdings muss einerseits konstatiert werden, dass es hier keine einheitliche Entwicklung gab. Während sich z. B. die Einkommen im Verkehrsgewerbe um über 40% erhöhten, stiegen die Durchschnittslöhne in der Metallindustrie um weniger als 25%. Andererseits gab es auch bei der Arbeitszeitverkürzung erhebliche Unterschiede. Im Bergbau stagnierte die Arbeitszeit seit 1893 bei 10,3 Std., in der Landwirtschaft und der Heimarbeit galten Arbeitszeiten von 12-18 Stunden täglich.

Dort, wo die Gewerkschaften am stärksten waren, hatten sie auch ihre größten Erfolge. Als Beispiel hierfür gilt, dass es im Jahre 1914 2 Millionen Beschäftigte gab, die sich auf Tarifverträge berufen konnten, nicht so der junge Verband der Eisenbahner Deutschlands.

Dank der stetigen Zunahme an Mitgliedern waren die Gewerkschaften eine Schule demokratischer Selbstverwaltung. Dies war umso bedeutender, als die monarchisch-bürokratische Struktur der Staatsgewalt das Prinzip der Demokratie verneinte und die proletarischen Massen durch das Dreiklassen-Wahlrecht¹ in Preußen und andere Formen der Wahlrechtsbeschränkung in den meisten anderen Ländern von der Beteiligung an der kommunalen Selbstverwaltung weitgehend ausgeschlossen. Die Selbstverwaltung der Sozialversicherung – in den Ortskrankenkassen verfügten damals, demokratischer als heute, die Versicherten über zwei Drittel der Stimmen – bot den Gewerkschaften die Chance, auch dort nicht nur ihren Einfluss geltend zu machen, sondern zusätzlich Tausenden ihrer Funktionäre praktische Verwaltungserfahrung zu vermitteln und sie an Arbeitsformen demokratischer Mitwirkung unmittelbar zu beteiligen. Je stärker die Gewerkschaften wurden, desto größer wurden auch ihre unmittelbaren Erfolge.

Mit den Erfolgen wuchs auch das Vermögen der freien Gewerkschaften und betrug 1914 fast 100 Millionen Mark, das der anderen Gewerkschaften etwa 12 Millionen Mark. Mit diesem Vermögen und den stetig wachsenden Aufgaben stieg allerdings auch der Bedarf an hauptamtlichen Funktionären, weil alle Gewerkschaftsarbeit zusammengenommen nicht mehr aus nur ehrenamtlicher Tätigkeit bewältigt werden konnte. In Folge dessen bekamen gewerkschaftliche Erfolge, Vermögensverwaltung und die legalen Machtmittel für die hauptamtlichen Funktionäre vorrangige Bedeutung. Umso ablehnender standen sie dann auch den spontanen Initiativen der Arbeitermassen zu Streiks, gar politischen Streiks überaus misstrauisch gegenüber. Sie sahen darin, möglicher Weise auch berechtigt, eine Gefährdung der Legalität der Organisationen. Diese war, das darf nicht vergessen werden, in der wilhelminischen Diktatur unter schweren Belastungen und Opfern erkämpft worden.

¹) Das Dreiklassenwahlrecht wurde nach der Revolution von 1848/49 von König Friedrich Wilhelm IV. in Preußen eingeführt und blieb von 1849 bis zum Ende der Monarchie im Jahre 1918 in Kraft. Es handelte sich dabei um eine spezielle Form des Zensuswahlrechts. Die Bezeichnung rührt daher, dass die Wähler ein nach Steuerleistung in drei Abteilungen („Klassen“) abgestuftes Stimmengewicht besaßen. (Wikipedia)

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBAHNER ENTSTEHT



Die Reichsbahn im Ersten Weltkrieg, Militärtransport 1914
(Bild: Wikipedia, Bundesarchiv)

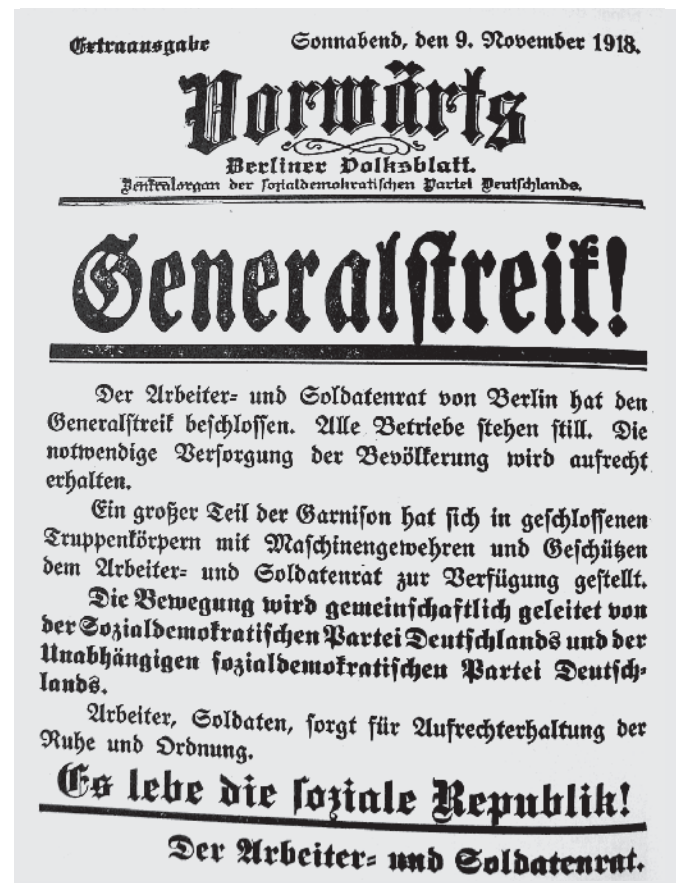
Hierbei garantierten die Gewerkschaften ihre Mitwirkung an der Kriegswirtschaft bei grundsätzlicher Erhaltung der Arbeitsbedingungen, wie sie vor 1914 bestanden hatten.

Im Hilfsdienstgesetz von 1916 wurden ihnen Konzessionen zugebilligt, um ihre Hilfe bei der Erhaltung der Kriegsbereitschaft der inzwischen bereits schwankenden Arbeitermassen zu erhalten.

Unter den Bedingungen des Krieges konnte dieser Burgfrieden letztlich nur sehr einseitig und ausschließlich gegen die Interessen der Arbeitermassen gerichtet bleiben. Das Kapital setzte verschärft seinen Kampf gegen die Arbeiterorganisationen fort. Die Unzufriedenheit in der Arbeiterschaft, insbesondere der organisierten wuchs. Die Burgfriedenspolitik wurde von großen Teilen der Mitgliedschaft nicht mehr verstanden.

Erste spontane Streiks konnte die Gewerkschaftsführung nicht mehr verhindern, und spätestens mit der Mai-Demonstration 1916 auf dem Potsdamer Platz in Berlin begann sich die Stimmung im Land kontinuierlich zu wandeln, gegen den Krieg des Kaisers und gegen die Burgfriedenspolitik.

Bedingt durch die Umstellung auf Kriegswirtschaft wuchs im Jahre 1915 die Arbeitslosigkeit zunächst an. Das hatte auch Folgen für die freien Gewerkschaften. Ihre Kassen leerten sich rasant. Zudem befanden sich 1916 mehr organisierte Arbeiter an der Front, als in den Betrieben in der Heimat. In dieser krisenhaften Situation zogen die Gewerkschaften, statt konsequente Antikriegspolitik zu machen mit der SPD gleich und entschieden sich für eine Politik des „Burgfriedens“ mit dem kaiserlichen Deutschland.



Extraausgabe zum Generalstreik

KAPITEL 4
1897 - 1918

DIE ERSTE KAMPFORGANISATION DER EISENBAHNER ENTSTEHT



9. November 1918, Berlin Unter den Linden

Schließlich brach im November die Revolution aus, die an der deutschen Nord- und Ostseeküste beginnend am 9. November 1918 Berlin erreichte. Im Reichstag erfuhr der stellvertretende Vorsitzende der SPD Phillip Scheidemann, dass der Spartakusbundführer Karl Liebknecht aus dem Zuchthaus befreit auf dem Weg nach Berlin war, um eine sozialistische Republik auszurufen. Scheidemann kam dem zuvor, indem er auf den Balkon des Reichstages trat und dort vor den Versammelten, entgegen dem erklärten Willen seines Parteivorsitzenden Ebert, die Deutsche demokratische Republik ausrief. Nur kurze Zeit später rief Liebknecht vom Balkon des Berliner Schlosses die sozialistische Republik vor den dort versammelten Massen aus.

Der verlorene Erste Weltkrieg war beendet. Insgesamt hatte der 1. Weltkrieg 7.500.000 Kriegstote und 20 Millionen Verwundete zu beklagen. Der Kaiser dankte ab und floh in die Niederlande. Doch während

der Kaiser ging, blieben die Generale. Sie bildeten einen Keim für die spätere Nazidiktatur.

Rosa Luxemburgs und Karl Liebknechts Ermordung am 19. Januar 1919 war der Anfang zu weiteren Putschs der Militärs und deren Hintermänner. Sebastian Haffner³ zitiert dazu General Ludendorfs Frau: „Die größte Dummheit der Revolutionäre war es, dass sie uns alle am Leben ließen. Na, komme ich mal wieder zur Macht, dann gibt es kein Pardon. Mit ruhigem Gewissen würde ich Ebert, Scheidemann und Genossen aufknüpfen und baumeln sehen.“

Dennoch hatte die Novemberrevolution eine entscheidende Bedeutung für die organisierte Arbeiterbewegung und ihre Erfolge in Deutschland. Sie bildete den Grundstein für entscheidende positive Veränderungen in der Welt der Arbeit.

3) Hafner Sebastian, „Der Verrat“, Auflage Berlin 1993

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

- 5.1 Demokratie und volles Koalitionsrecht auch für Eisenbahner
- 5.2 Die Gewerkschaften sind legalisiert – der lange Kampf scheint gewonnen
- 5.3 Die Streiks der Eisenbahner um 1919/1920
 - 5.3.1 Der Generalstreik von 1920 gegen den Kapp-Putsch
- 5.4 Der erste Lohntarifvertrag für Eisenbahner
 - 5.4.1 Der endlose Kampf um Arbeitszeit und Dienstdauervorschriften
- 5.5 Eisenbahner erkämpfen die Mitbestimmung
- 5.6 Der Eisenbahnerstreik von 1922
- 5.7 Warnsignale: Putsch, Inflation, Ruhrbesetzung
- 5.8 Kriegs-Reparationen zunächst auf dem Rücken der Eisenbahner – Melkkühe der Nation
- 5.9 Eisenbahner bilden 1925 die Einheitsgewerkschaft EdED
 - 5.9.1 Warum die Eisenbahner in Richtungs-Gewerkschaften aufgespalten waren
- 5.10 Weltwirtschaftskrise ab 1929 – Massenarbeitslosigkeit
- 5.11 Warum endete die erste deutsche Demokratie

KAPITEL 5
1918 - 1932

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

5.1 Demokratie und volles Koalitionsrecht auch für Eisenbahner

Am 9. November 1918 verkündeten SPD und der Arbeiter- und Soldatenrat in Berlin den Generalstreik, traten der Kaiser und Kronprinz als Staatsspitze zurück, verkündete Scheidemann die „deutsche demokratische Republik“, später die Weimarer Republik genannt. Weniger durch eine klassische Revolution denn durch die besiegelte kriegerische Niederlage waren jahrzehntelange Forderungen – auch die der Eisenbahner-Gewerkschaft – mit der November-Revolution möglich geworden:

- Gleiches Wahlrecht statt Dreiklassen-Wahlrecht
- Frauen-Wahlrecht statt weibliche Unmündigkeit
- Koalitionsfreiheit auch für Gewerkschaften statt Verbote und Unterdrückung
- Streikrecht für alle statt Gefängnis-, Geldstrafen und Erschießungen
- Beamtenfreiheit statt Obrigkeits-Verordnung
- Achtstundentag statt 10 bis 16 Stunden Arbeit
- Tarifverträge statt Minister-Dekrete
- Räte-Rechte statt Arbeiter-Ausschüsse oder ein Nichts
- Bildungsvereine frei und legal statt im Untergrund oder verfolgt
- Betriebliche Sozialorgane mitbestimmt statt verordnet

Novemberrevolution 1918: Revolutionäre Soldaten mit der roten Fahne am Brandenburger Tor in Berlin (Bild: Bundesarchiv, Bild 183-B0527-0001-810)



5.2 Die Gewerkschaften sind legalisiert – der lange Kampf scheint gewonnen

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 alle 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.“

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

KAPITEL 5
1918 - 1932

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

■ **Der lange Kampf scheint gewonnen**

Bereits am 12. November 1918 hatte der Rat der Volksbeauftragten in einem Aufruf „An das deutsche Volk“ nicht nur die Einführung des „achtstündigen Maximalarbeitstages“ spätestens zum 1. Januar 1919 verlautbart, sondern auch „mit Gesetzeskraft“ verkündet: „Das Vereins- und Versammlungsrecht unterliegt keiner Beschränkung, auch nicht für Beamte und Staatsarbeiter.“ Zugleich erfolgte die Aufhebung der berüchtigten Gesindeordnungen sowie der „Ausnahmegesetze gegen Landarbeiter“. Die bei Kriegsbeginn aufgehobenen Arbeiterschutzbestimmungen wurden wieder in Kraft gesetzt und eine Verordnung über die Unterstützung von Erwerbslosen erlassen. Zur Regelung der Tarifverträge und ihrer Verbindlichkeit sowie der Arbeiter- und Angestelltenausschüsse und der Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten ergingen Verordnungen noch in der zweiten Dezemberhälfte 1918.

Ganz allgemein vollzog sich innerhalb kürzester Zeit für die Position der Gewerkschaften ein grundlegender Wandel. Ungeheurer Auftrieb einerseits, Fehleinschätzungen der wirklichen Machtverhältnisse und übersteigter Optimismus andererseits waren die Folge. Die ungefährdete Existenz gewerkschaftlicher Organisationen - und damit, wie man meinte, ihre zwangsläufig wachsende Potenz - schien durch die im August 1919 verabschiedete Weimarer Verfassung ein für alle Mal gewährleistet. Ausdrücklich war dort im Artikel 159 völlige Koalitionsfreiheit festgelegt:

„Die Vereinigungsfreiheit zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen ist für jedermann und für alle Berufe gewährleistet. Alle Abreden und Maßnahmen, welche die Freiheit einzuschränken oder zu behindern suchen, sind rechtswidrig.“

■ **Gewerkschaften sind endlich legalisiert**

Auch der Deutsche Eisenbahner-Verband profitierte von der geänderten Situation. Es war keine Schande mehr, Gewerkschaftsmitglied zu sein. Die Beitritte häuften sich. Bis 1. März 1919 stieg die Mitgliederzahl auf über 200.000 in 447 Ortsgruppen, obwohl sich die

Tätigkeit des Verbandes auf Preußen, Sachsen, Mecklenburg und Oldenburg beschränkte.

Und der DEV war erfolgreich. Das bisherige Verbandsorgan der „Weckruf“ hieß ab 6. Januar 1917 „Deutscher Eisenbahner“. Dieser schrieb am 7. Dezember 1918:

„In den wenigen Wochen seit Bestehen der sozialistischen Volksrepublik, haben die Eisenbahner Fortschritte auf dem Gebiet der Verbesserung der Lohn- und Dienstverhältnisse zu verzeichnen, die sonst Jahrzehnte zu ihrer Verwirklichung gebraucht hätten. So ist die achtstündige Arbeitszeit und die Beseitigung der Akkordarbeitszeit glatt durchgeführt worden, obwohl es sich dabei um Probleme handelte, die den schärfsten Widerstand der Eisenbahn-Verwaltungen erwarten ließen. Die Revolution hat die den Eisenbahnerforderungen im Wege stehenden Hindernisse gründlich beseitigt“.

Mitgliederbestand am 1. März 1919.

in den Bezirken	Zahl der Ortsgruppen *)	Mitglieder				Gesamtzahl der Mitglieder
		im Betrieb		in den Werkstätten		
		männl.	weibl.	männl.	weibl.	
Altona	26	11 214	578	7 090	405	19 287
Berlin	1	10 543	36	10 565	281	21 725
Breslau	18	4 231	35	7 598	164	12 028
Bromberg	7	2 044	122	3 369	310	5 803
Cassel	15	2 144	—	5 068	—	7 212
Cöln	5	1 338	11	6 421	188	7 958
Danzig	15	2 044	3	3 539	—	5 586
Erfurt	22	3 109	5	5 505	24	8 643
Essen	35	3 650	6	4 306	20	7 982
Frankfurt	16	2 898	4	3 621	—	6 523
Hannover	13	5 931	108	4 411	32	10 482
Köln	21	6 363	86	4 444	103	10 996
Leipzig	30	9 816	322	8 762	464	19 364
Mannheim	18	3 191	56	5 016	—	8 213
München	10	1 939	18	4 746	60	6 763
Magdeburg	39	7 830	43	5 505	111	13 489
Mainz	8	3 667	71	3 224	2	6 964
Wien	14	1 856	7	5 024	56	6 943
Wuppertal	4	758	14	1 069	12	1 853
Worms	4	1 937	—	4 057	65	6 059
Stettin	17	4 134	38	3 084	33	7 289
Regensburg	13	1 312	7	1 352	11	2 682
Oldenburg	19	2 699	81	612	22	3 414
Bayern	1	—	—	28	—	28
Sachsen	70	21 292	503	7 404	264	29 463
Privat- u. Militär-Eisenbahner	6	823	14	624	—	—
Zusammen	447	117 021	2168	117 054	2627	238 870

Betrug der Mitgliederbestand des DEV zum 11. März 1917 insgesamt 37.051, so stieg er rasant zum 1. März 1919 auf 238.870 Mitglieder. (Quelle: Tätigkeitsbericht des DEV- Vorstandes für die Zeit vom 1. Juli 1916 bis 1. April 1919)

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

5.3 Die Streiks der Eisenbahner um 1919/1920

Nach Legalisierung der Gewerkschaften konnten Eisenbahner nunmehr um ihre Rechte legal kämpfen.

- | | |
|----------------|--|
| 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), die zu Streik und (Betriebs-)Räte kontrovers diskutiert. |

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 Rätessystems.

- | | |
|------------|--|
| 26.07.1919 | Angesicht 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 30.6.1919 in Nürnberg beginnende zehnte 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 Errungenschaften der Revolution zustehe.

KAPITEL 5
1918 - 1932

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

■ Bis zum Staatsstreich des so genannten Kapp-Putsches setzen sich 1920 auch die Streiks der Eisenbahner folgeschwer 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 aber verhängt Reichspräsident Ebert über die Regierungsbezirke des Streikgebiets den Belagerungszustand und lässt Sicherheitswehr und technische Nothilfe einsetzen.
So wird der Streikabbruch erzwungen und anschließend werden 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 zu 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 endet.

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 die Reparationsleistungen Deutschlands auf den verlorenen ersten Weltkrieg.



DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

5.3.1 Der Generalstreik von 1920 gegen den Kapp-Putsch

Die mit Streiks, Inflationierung und Demokratisierungs-Gesetzen und Verträgen schon schwierigen Zeiten von Ende 1918 bis Anfang 1920 endeten am 13. März 1920 mit dem Einmarsch der so genannten Brigade Erhardt in Berlin und dem vom den Generälen von Kapp und von Lüttwitz angeführten Staatsstreik, 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 Gewer-

schaftsbund proklamierten den Generalstreik, der am 15. März 1920 begann. Es streikten ca. 12 Millionen Arbeiter, Angestellte und Beamte und bildeten mit der Reichsregierung eine demokratische Abwehrfront. Das öffentliche Leben kam zum Erliegen. Der gesamte Eisenbahnverkehr ruhte.

Der Generalstreik gegen die Kapp-Lüttwitz-Putschisten war nach Tagen erfolgreich, und die Eisenbahner konnten sich an der Niederschlagung hohen Kredit zuschreiben.

Der Staatsstreik gegen die Reichsregierung in der Weimarer Republik scheiterte. Nicht jedoch die Putschisten und die hinter ihnen stehenden Kräfte, die sich nicht mit Demokratie und Gewerkschaften abfinden wollten.



■ **Was haben die Streikenden letztlich erreicht?**

Nach dem erfolgreichen Streik präsentierten die Gewerkschafts-Bünde am 20. März 1920 der Reichsregierung ihre Forderungen für eine neue demokratische Politik:

- Entwaffnung und Bestrafung der Putschisten,
- Verwaltungsreform und Mitbestimmung der Gewerkschaften,
- Ausbau der bestehenden und Schaffung neuer Sozialgesetze,
- endlicher Beginn der Sozialisierung,
- usw.

Die Forderungen der Streikenden werden jedoch von der zu schwachen Reichsregierung ignoriert. Allerdings haben die Gewerkschaften auch versäumt ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen. Konsequenzen gegen die Putschisten zog die Reichsregierung kaum.

Der Anführer des Putsches von Kapp konnte nach Schweden fliehen, mit Hilfe des Ruhrmag-naten Stinnes.

KAPITEL 5

1918 - 1932

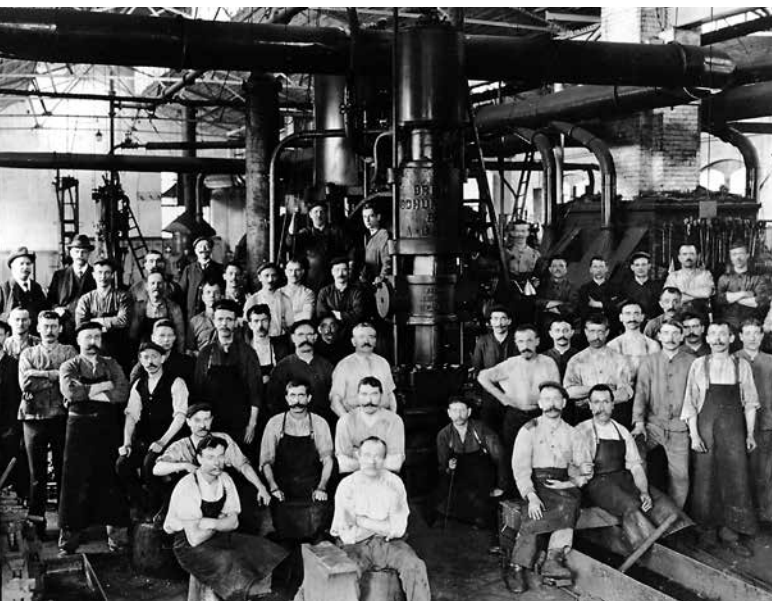
DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

5.4 Der erste Lohntarifvertrag für Eisenbahner

Der erste Lohntarifvertrag bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen

Bis zur November-Revolution galt bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen eine einseitig gesetzte Lohnordnung. Sie war bei stockenden Verhandlungen im Dezember 1918 vom Arbeiter- und Soldatenrat hinweggefegt worden in der Art, wie vom Krieg zurückgekehrte Soldaten mit einer kaiserlichen Verwaltung jetzt kurzen Prozess machten.

Die neue Vereinbarung vom 6. Dezember 1918 sah u. a. den Wegfall aller Stücklohn- und Prämienverfahren vor. Sie war Grundlage für den ersten Lohntarifvertrag des Deutschen Eisenbahner-Verbands (DEV) mit den preußisch-hessischen Eisenbahnen von 1919, dem 1920 der erste Reichslohntarifvertrag folgte. Dieser Vertrag war nach dem zweiten Weltkrieg in der BRD die Grundlage des Lohntarifvertrags für die Arbeiter bei der Deutschen Bundesbahn (LTV), der - allerdings für einen kleinen Teil der Bahnbeschäftigten - heute noch Gültigkeit hat. Der Abschluss des Reichslohntarifvertrags war 84 Jahre nach Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahn endlich durch die Zielstrebigkeit der Eisenbahnergewerkschaft geschafft.



1919, die Akkordarbeit ist endlich abgeschafft

Hermann Jochade, Vorstandsmitglied des DEV schreibt zu diesem Thema:

„Eine weitere Errungenschaft ist die vollständige Abschaffung der Akkordarbeit und des Prämiensystems. Blickt man zurück in die Zeit vor dem Kriege, in der mit allen Mitteln versucht wurde, das Akkord- und Prämiensystem noch weiter auszuklügeln, dann ist es doppelt erfreulich, dass es jetzt und zwar wohl endgültig, beseitigt ist.“

Oft und deutlich haben die Werkstättenarbeiter erklärt, dass es ein Unding sei, in den Reparaturwerkstätten mit den verschiedenen Wagensystemen einen reinen, ehrlichen Akkord durchzuführen. Eine der wichtigsten Forderungen der Arbeiter ist mit der Beseitigung der Akkordarbeit und des Prämiensystems in Erfüllung gegangen.

Die Abschaffung der Akkordarbeit bei allen Eisenbahnverwaltungen setzte eine neue Lohnregelung voraus. Damit wurde ein seit einer Reihe von Jahren bestehender Missstand beseitigt, denn das bisherige Lohnsystem mit seinen vielen Ortsklassen und Lohnstufen und den viel zu niedrigen Grundlöhnen war schon vor dem Kriege unhaltbar geworden. Die ungeheure Lohnspezialisierung musste vereinfacht werden. Das geschah durch die neue Lohnregelung.

In Preußen gibt es nur noch vier Lohngruppen, nämlich für Handwerker, für alle übrigen Arbeiter einschließlich der Jugendlichen, für Frauen und Lehrlinge.

In Bayern gibt es vier Lohngruppen für Werkstättenarbeiter, in der fünften sind die Betriebsarbeiter, in Sachsen für die Werkstättenarbeiter vier Lohngruppen, ebenso die Betriebsarbeiter, in Baden zwei Lohngruppen für die Arbeiter im Betriebs- und Bahnunterhaltungsdienst, drei Lohngruppen für Werkstätten-, Maschinen-, Elektro- und Magazindienst, in Württemberg vier Lohngruppen für die Werkstättenarbeiter und Betriebsarbeiter.

Die Lohngruppen werden nun wieder in Ortsklassen eingeteilt und zwar in Preußen in acht, in Bayern in vier, in Sachsen in drei, in Baden in drei und in Württemberg in vier.“

KAPITEL 5
1918 - 1932**DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK****5.4.1 Der endlose Kampf um Arbeitszeit und Dienstdauervorschriften**

Aus dem Geschäftsbericht des DEV für die Zeit vom 1. Juli 1922 bis zum 31. Dezember 1924, S. 60/6:

„Der Kampf um den Acht-Stunden-Tag für viele Eisenbahner war gewonnen und tarifvertraglich vereinbart. Zu berichten bleibt über die Arbeitszeit des Betriebs- und Verkehrspersonals. Der Münchener Generalversammlung des DEV lag eine Dienstdauervorschrift vom 5. August 1922 vor, in der die durchschnittliche achtstündige Arbeitszeit festgelegt war. Die Vorschrift beinhaltete aber auch, dass unter bestimmten Voraussetzungen, die Arbeitszeit des Betriebs- und Verkehrspersonals bis zu 15 Stunden ausgedehnt werden konnte. Die Hauptverwaltung der Reichsbahn hatte mit Erlass vom 2. November 1922 so genannte Zeitformeln zur Feststellung der mittleren Zeitwerte der Dienstverrichtungen herausgegeben. Danach häuften sich die Beschwerden der Kollegen über die schematische und ungerechte Anwendung. Dies hatte zur Folge, dass mit der Durchführung der DDV ein starker Personalabbau einherging.

Insgesamt konnte der DEV nachweisen, dass durch diese unsozialen Dienstvorschriften, die zwar den Achtstundentag beinhalteten, den jedoch die Bahnverwaltungen ignorierten, der Achtstundentag ausgehebelt war. Die Ausnahmeregelungen der DDV wurden von allen Bahnverwaltungen angewendet.

Die Personaleinsparungen waren enorm: Beim Lokomotiv-Personal, Zugbegleitpersonal, Bahnbewachungsdienst, im Bahnhofs- und Abfertigungsdienst, im örtlichen Wagenrevisionsdienst, sowie bei den Betriebsarbeitern der Bahnbetriebswerke wurden insgesamt 13.483 Arbeitskräfte eingespart und zusätzlich 107 Lokführer. Die Eisenbahnergewerkschaften versuchten sich dagegen zu wehren.

Jedoch mit dem Inkrafttreten der Arbeitszeitverordnung vom 21. Dezember 1923 und des Beschlusses der Reichsregierung über die Dienstzeit der Beamten vom 14. Dezember 1923 wurden die gesetzlichen Voraussetzungen für die Verlängerung der Arbeitszeit

des Reichsbahnpersonals neu geschaffen. Daraufhin hat die Hauptverwaltung der Reichsbahn die Arbeitszeit- und Lohnbestimmungen des Tarifvertrags gekündigt und nachdem die Verhandlungen mit den Gewerkschaften gescheitert waren, die tarifliche Arbeitszeit aufgrund der neuen Arbeitszeitverordnung einseitig geändert. Ebenso die Dienstdauer Vorschriften auf der Grundlage eines Kabinettsbeschlusses.

Der DEV hat über Verhandlungen versucht die Dienstdauervorschriften zu verbessern. Das gelang auch mit einer Änderung der DDV mit Wirkung vom 19. September 1924. Doch verschiedene Eisenbahndirektionen und Ämter legten die Bestimmungen wiederum zum Nachteil der Beschäftigten aus. Die Eisenbahngewerkschaften traten dem Unwesen energisch entgegen. Erst nach Eingreifen des Reichsarbeitsministers und Einsetzung eines Schlichters wurde ein Schiedsspruch gefällt. Dieser wurde vom Vorstand des DEV als unannehmbar abgelehnt..“

5.5 Eisenbahner erkämpfen die Mitbestimmung Räte-Gesetze statt Räte-Republik

Die Frage, ob Staat und Betrieb in einer direkten Rätevertretung organisiert werden sollten, oder in einer Parteien und Gewerkschaften einschließenden Demokratie, hat ab 1818 die Arbeiterklasse in Deutschland wie von Russland über Frankreich bis Spanien gespalten.

Die deutschen Eisenbahner nahmen sich im November 1918 ebenfalls direkte Räterechte, verteidigten sie auf einer ersten „Reichskonferenz der Eisenbahn-Arbeiterräte Deutschlands“ Anfang 1919 in Frankfurt am Main, diskutierten kontrovers mit dem Gewerkschaftsvorstand auf dem Gewerkschaftstag des DEV im Mai 1919 in Jena und nahmen letztlich 1920 den parteipolitischen wie gewerkschaftlichen Kompromiss von Betriebs- und Beamtenräten an.

Ob mit mehr Räterechten und Wirtschaftsdemokratie und vor allem Gemeineigentum das Gebäude der Weimarer Demokratie gegen Freikorps, Industrie und Krautjunker hätte gehalten und verteidigt werden können, bleibt nach dem Untergang Weimars zu fragen.

KAPITEL 5
1918 - 1932**DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK**

Festzustellen ist, dass die Eisenbahnräte des DEV im Rheinland und in Oberschlesien sowohl den Landes- und Hochverrats-Drohungen aus der Nationalversammlung widerstanden als auch dem schärferen Brigadebefehl vom 27. Juni 1919 des berühmten von Lettow. Dieser hatte die Niederwerfung der Eisenbahnerbewegung in Berlin befohlen und präzisiert: Streikposten sind zu verhaften. Bei Widerstand ist rücksichtslos von der Waffe Gebrauch zu machen.

Im Oktober 1919 führten in Frankfurt/Main die Beschäftigten von Werkstätten, Verwaltungen und der Direktion Streiks gegen die Abschaffung ihrer Mitbestimmungsrechte im so genannten Verkehrsausschuss bei der Direktion. Anders als zu Berlin verweigerte der

Frankfurter Polizeipräsident Harris den Wunsch des Frankfurter Eisenbahn-Präsidenten Stapf, gegen die Streikenden die Reichswehr einzusetzen, was sodann die Frankfurt übergeordnete preußische Landesregierung zur Einlenkung und zum Erhalt der Eisenbahnräte zwang.

Die Wende und Warnung für Kommendes brachte der 13. Januar 1920 in Berlin, als eine Großdemonstration vor dem Reichstag gegen den ausgedünnten Gesetzesentwurf eines Betriebsrätegesetzes mit Maschinengewehrfeuer beendet wurde. Der im bald folgenden Kapp-Lüttwitz-Putsch berühmte General von Lüttwitz ließ an diesem Tag 42 Leichen und 105 Verletzte bei den Demonstrierenden zurück.



Berlin, 13. Januar 1920, General von Lüttwitz ließ mit Maschinengewehren auf die Menschen schießen: 42 Tote, 105 Verletzte

KAPITEL 5
1918 - 1932

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

■ Daten zur Gesetzesgeschichte der betrieblichen Interessenvertretung**1. Juni 1891**

Eine Novelle zur Gewerbeordnung für das Deutsche Reich, das so genannte Arbeiterschutzgesetz, schreibt für Fabriken zwingend eine Arbeitsordnung vor. Eingeführt in die Gewerbeordnung wird gleichzeitig der Arbeiterausschuss, allerdings lediglich fakultativ. Seine Errichtung will der Gesetzgeber jedoch erleichtern, denn bei Bestehen muss er „vor dem Erlass der Arbeitsordnung oder eines Nachtrags zu derselben“ angehört werden. Trotz bescheidener Einflussmöglichkeiten ist das Arbeiterschutzgesetz die Geburt eines neuen Ordnungsprinzips.

14. Juni 1905

Eine Novelle zum Preußischen Berggesetz schreibt in Bergbaubetrieben mit mehr als hundert Beschäftigten Arbeiterausschüsse zwingend vor.

5. Dezember 1916

Das Gesetz betreffend den vaterländischen Hilfsdienst bringt die zwingende Einführung von Arbeiter- und Angestellten-Ausschüssen in allen kriegswichtigen Betrieben mit mehr als fünfzig Beschäftigten.

23. Dezember 1918

Die Verordnung über Tarifverträge, Arbeiter- und Angestelltenausschüsse und Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten, erlassen vom Rat der Volksbeauftragten, schafft die Grundlagen des kollektiven Arbeitsrechts. Sie führt gleichzeitig in allen Betrieben mit mehr als zwanzig Beschäftigten als betriebliche Interessenvertretung Arbeiter- und Angestelltenausschüsse ein. Sie nimmt die Grundzüge des Betriebsrätegesetzes von 1920 vorweg.

31. Juli 1919

In Weimar verabschiedet die Verfassungsgebende Nationalversammlung mit 262 gegen 75 Stimmen die Verfassung des Deutschen Reichs.

11. August 1919

Reichspräsident Friedrich Ebert unterzeichnet die Verfassung des Deutschen Reichs, die damit in Kraft tritt.

August 1919 bis Januar 1920

Die Nationalversammlung und deren 7. Ausschuss berät in einem zum Teil äußerst heftig geführten Streit in erster, zweiter und dritter Lesung das Betriebsrätegesetz. Allein elf Wochen dauert die Arbeit des 7. Ausschusses. Der Widerstand gegen den von Reichsarbeitsminister Alexander Schlicke (SPD) vorgelegten Regierungsentwurf wird im Wesentlichen von der USPD auf der einen und DNVP und DVP auf der anderen Seite getragen.

18. Januar 1920

In dritter Lesung nimmt die Nationalversammlung das Betriebsrätegesetz an. Dagegen stimmen die Abgeordneten der äußersten Linken (der USPD) und der äußersten Rechten (der DVP und eines Teils der DNVP).

4. Februar 1920

Das Betriebsrätegesetz tritt in Kraft. Es ist das erste im Wege ordentlichen Gesetzgebung erlassene arbeitsrechtliche Gesetz der deutschen Republik.

15. Februar 1922

Das nach § 70 des Betriebsrätegesetzes vorgesehene Gesetz über die Entsendung von Betriebsratsmitgliedern in den Aufsichtsrat tritt in Kraft.

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

5.6 Der Eisenbahnerstreik von 1922

Gewerkschaftliche Berechnungen kamen zu dem Ergebnis, dass die Eisenbahnbeamten im Jahr 1921 einen monatlichen Einkommensverlust - je nach Gehaltsgruppen - von 28 bis 45 Prozent erlitten hatten. Auch die Errungenschaft der Novemberrevolution, der Achtstundentag, sollte durch ein Sondergesetz für die Eisenbahner wieder rückgängig gemacht werden.

Seit dem Sommer 1921 drängten die Beamten ihre Organisationen auf eine automatische Anpassung ihrer Gehälter an die inflationäre Entwicklung. Im Oktober 1921 fand tatsächlich eine zu geringe Besoldungsanpassung statt. Die Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamter und Anwärter (RG), die bisher zusammen mit dem DEV in einer Verhandlungskommission mit der Regierung Wirth verhandelt hatte, wollte nicht von den gemeinsam beschlossenen Forderungen ablassen.

Die Reichsgewerkschaft mit über 200.000 Mitgliedern war im Juni 1920 dadurch entstanden, dass sich die bis dahin im Gewerkschaftsbund Deutscher Eisenbahnbeamten vereinigten 46 Verbände auflösten und in neun Fachgewerkschaften zur Reichsgewerkschaft (RG) zusammenschlossen. Die stärkste dieser Fachgewerkschaften war die am 01.01.1920 gegründete Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer mit ca. 55.000 Mitgliedern. Die Mehrheit der Beschäftigten der Reichsbahn organisierte hingegen der Deutsche Eisenbahnerverband (DEV) mit rund 400.000 Mitgliedern (1920).

Am 24. Januar 1922 beschloss der Vorstand der Reichsgewerkschaft, für den Fall der Ablehnung ihrer Forderungen unverzüglich das letzte gewerkschaftliche Mittel anzuwenden. Die Regierung lehnte die Forderungen ab. Am 1. Februar beschloss der Vorstand der Reichsgewerkschaft mit 20 gegen 15 Stimmen den Streik einzuleiten.

Die Reichsregierung glaubte, der Lage Herr zu werden, indem sie den Beamtenstreik verbot. Gestützt auf den Notverordnungs-Artikel 48 der Weimarer Verfassung erließ Reichspräsident Ebert das Verbot des Beamtenstreiks:

„Wer einen Beamten der Reichsbahn zu einer hier-nach verbotenen Einstellung oder Verweigerung der Arbeit auffordert oder anreizt, wird mit Gefängnis und mit Geldstrafe bis zu 50.000 Mark oder mit einer dieser Strafen bestraft.“

Der Berliner Polizeipräsident Richter erließ weitergehende Ausführungsbestimmungen: „Alle zur Durchführung des Streiks bestimmten Gelder sind zu beschlagnahmen, die Drucklegung von Streikaufrufen ist zu verhindern, Personen, die zum Streik aufrufen, sind festzunehmen.“

Am 2. Februar begann der Streik, dem sich gegen den Willen des DEV größere Teile dessen Bezirks- und Ortsverbände, besonders in und um Berlin anschlossen. Süddeutsche Verbände blieben freiwillig, westdeutsche wegen militärischem Kriegsrecht der Besatzer dem Streik weithin fern. Bis zu 800.000 Eisenbahner sollen gestreikt haben. Verschärft wurde der Aufstand durch den Eintritt der städtischen Arbeiter von Berlin. Von allen Seiten liefen Proteste gegen die Unterdrückungsmaßnahmen der Regierung, der zeitgleich tagende Gewerkschaftskongress des ADGB solidarisierte sich letztlich mit den Streikenden „Beamtenbündlern“.

Bald kam es zu Verhandlungen der gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen mit der Regierung. Am 7. Februar wurden zu den Verhandlungen zwei bisher abgelehnte Vertreter der Streikleitung zugelassen, - und völlig überraschend wurde der Abbruch des Streiks verkündet:

„Die Reichsgewerkschaft gibt die Versicherung ab, dass sie noch heute Abend den Streik der Reichsgewerkschaft für beendet erklären wird, nachdem der Reichskanzler seinerseits im Namen der Reichsregierung ausgeführt hat, dass bei sofortigen Abbruch des Streiks die Disziplinierung nach den vom Gesamtkabinett aufzustellenden Richtlinien erfolgen wird. Die Reichsregierung wird bei sofortigem Abbruch des Streiks in der Anwendung und Durchführung der Disziplinarmaßnahmen von Massendisziplinarmaßnahmen und Massenentlassungen absehen.“

Zögernd und unzufrieden, auch unter Protest, leisteten die Beamten Folge, teils am 8., teils erst am 9.

KAPITEL 5

1918 - 1932

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

Februar. Übrige am Streik beteiligte Gewerkschaften brachen ihn ebenfalls ab. In der Führung der Reichsgewerkschaft hatte sich eine neue Mehrheit offensichtlich für den Abbruch des Streiks durchgesetzt.

Mit dem Abbruch des Streiks waren die Eisenbahner der Rache der Sieger ausgeliefert. Zwar hatte der Reichskanzler Wirth der Führung der Reichsgewerkschaft in den Verhandlungen die Zusage gemacht, dass es keine Maßregelungen geben würde, - im Kabinett allerdings konnte sich Wirth nicht gegen Verkehrsminister Groener durchsetzen: Das Arbeitszeitgesetz (später Dienstdauer-Vorschrift DDV) genannt, trat zwar erst im Sommer 1922 in Kraft, wurde aber schon vorher auf kaltem Wege praktiziert. Die am 10. März 1922 aufgenommenen Verhandlungen über Löhne und Gehälter schleppten sich monatelang hin und blieben für die bedürftigsten Gehalts- und Lohngruppen wieder ungenügend.

Überdies sah der am 16. Februar 1922 veröffentlichte Haushaltsentwurf der Eisenbahn vor, dass im Laufe des Jahres 50.000 „Köpfe“, allein bis zum 1. April schon 20.000 Beschäftigte eingespart werden sollten. Die Niederlage der Eisenbahner sollte schleunigst für die Sanierung der Staatsbahn auf Kosten der Beschäftigten genutzt werden, den Streikenden sollte alle Schuld für den Personalabbau zugeschoben werden.

Wie verheerend die Niederlage der Eisenbahner 1922 nachwirkte, beschreibt der Arbeitsrechtler Michael Kittner¹:

„Die Notverordnung vom 1. Februar wurde, wie den Spitzenorganisationen zugesagt, am 9. Februar wieder aufgehoben. Wenn man so will, gab es jetzt keinen legislativen Akt zum Thema des Beamtenstreiks mehr. Aber in Straf-, Disziplinar- und Schadensersatzprozessen wurden die Gerichte aller Gerichtszweige damit befasst, und alle Reichsobergerichte ebenso wie das Preußische Oberverwaltungsgericht, bestätigten die Rechtswirksamkeit der Verordnung des Reichspräsidenten vom 1. Februar und das generelle Streikverbot für Beamte. (...) Damit war die Frage des Streikverbots für Beamte in der Weimarer Republik abschließend entschieden.“

Und vor allem nachwirkend bis heute: das Nazi-Regime herrschte ausschließlich mit dem Notverordnungs-Paragrafen 48 der außer Kraft gesetzten Weimarer Verfassung; in der DDR durfte Volkseigentum nicht vom Volk bestreikt werden; in der BRD wirkte das Märchen vom ewigen Streikverbot der Beamten bis auf den Tag nach: Richterrecht glaubt, Verfassungs- und Gesetzesrecht aushebeln zu dürfen mit den „hergebrachten Grundsätzen“ von Kaiser und Führer.

5.7 Warnsignale: Putsch, Inflation, Ruhrbesetzung

Schon 1920 marschierte die politische Rechte gegen die demokratische Republik. Innenpolitisch putschten 1920 gegen die gewählte Reichsregierung die Generäle von Kapp und von Lüttwitz, Befehlshaber gegen die Berliner Rätedemonstration vom 13. Januar 1920. Staatspolitisch wandte die Regierung erstmals das Notverordnungsrecht nach Artikel 48 der Verfassung gegen streikende Eisenbahner an und verbot und illegalisierte den Streik. Außenpolitisch besetzte in Friedenszeiten Frankreich und Belgien das Ruhrgebiet, um Reparationslieferungen in eigene Hände zu nehmen.

Philipp Scheidemann (SPD) sagte am 18. März 1920 vor der Nationalversammlung: *„Dieselben Kreise, die uns in den Krieg getrieben, die unser Volk in Not und Elend gebracht haben, dieselben Kreise und Personen sind es auch, die das Verbrechen gegen die Republik und gegen die Demokratie vorbereitet und zu vollenden gesucht haben.“*

Als am Morgen des 13. März 1920 die „Brigade Erhard“ mit schwarz-weiß-roten Fahnen und Hakenkreuzen am Stahlhelm durchs Brandenburger Tor in das Regierungsviertel einmarschierte, war dies der Endpunkt einer von der Regierung zwar erkannten, aber offensichtlich unterschätzten Verschwörung der Rechtskräfte gegen die junge Republik. Gegenrevolutionäre Bestrebungen, von Seiten reaktionärer Militärs, Wehrverbänden, Freikorps sowie nationalen Vereinigungen waren von Teilen der Banken und Großindustrie bereitwillig finanziert worden. Die schweren Bedingungen des am 28. Juni 1919 unterzeichneten Versailler Vertrages, der am 10. Januar

¹) Dr. Michael Kittner, Professor em. für Wirtschafts-, Arbeits- und Sozialrecht an der Universität Kassel. Langjähriger Justitiar der IG Metall.

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

1920 in Kraft trat und unter anderem die Reduzierung des deutschen Heeres auf 100 000 Mann sowie die Auflösung der Zeit-Freiwilligen-Verbände und Einwohnerwehren vorsah trugen als Übriges dazu bei, Putschpläne zu beschleunigen, nachdem erste Pläne zur Errichtung einer Diktatur 1919 fehlgeschlagen waren: Ende Juni lehnte Reichswehrminister Noske die Ausschaltung des Parlaments ab, der eigenmächtige Marsch des Hauptmanns Pabst auf Berlin am 21. Juli 1919 war von General von Lüttwitz „schweren Herzens“ gestoppt worden.

Von Lüttwitz schrieb am 1. September 1919 an Noske:

„Zwei Dinge tun uns Not: Arbeit und Ordnung! Beide können wir haben, aber nicht mit Worten. Die Versuche das Volk durch Milde und Zureden zur Annahme von Arbeit zu bringen sind vergeblich gewesen. Nur Zwang wird das Volk zur Arbeit bringen. Daraus ergeben sich folgende Notwendigkeiten:

1. Vernünftiger Abbau der Arbeitslosenunterstützung, der Grundsatz: Wer nicht arbeitet soll auch nicht essen, muss wieder wie früher zur Geltung kommen. Gewiss ist Arbeitslosenunterstützung notwendig. Wirkt sie jetzt als Stütze der Faulheit ist sie ein Verbrechen.
2. Unbedingtes Verbot aller politischen und wirtschaftlichen Streiks, Hand in Hand mit vorstehenden Maßnahmen muss die Frage der Arbeitsbeschaffung in die Hand genommen werden.
3. Schädlinge müssen rücksichtslos vernichtet werden. Kampf bis auf's Messer gilt es diesen staatsfeindlichen Elementen gegenüber. Rigorose Überwachung ihrer Presse und ihre führenden Persönlichkeiten ist das einzig wirksame Mittel.“

Angesichts der Entmachtung der Arbeiter und Soldatenräte war die Stellung der Betriebsräte von besonderer Bedeutung. In der Nationalversammlung kündigte der Reichsarbeitsminister Gustav Bauer ein Betriebsräte-Gesetz an. Die Auseinandersetzungen über dieses Gesetz zogen sich bis zum Kapp-Putsch hin.

Ins Rollen kam der geplante Militärputsch am 29. Februar 1920, nachdem Reichswehrminister Noske, in Erfüllung alliierter Anordnungen, den Auflösungsbe-

fehl für die zweite Marinebrigade unter Korvettenkapitän Erhard gab, die 25 km vor Berlin im Lager Döberitz lag.

Am 1. März 1920 verweigerte General von Lüttwitz sich Noskes Befehl und erklärte öffentlich die Auflösung der Brigade Erhard nicht zuzulassen. Am 10. März 1920 forderte von Lüttwitz ultimativ bei Reichspräsident Ebert die Auflösung der Nationalversammlung, Neuwahlen zum Reichstag sowie keine weiteren Truppenverminderungen, insbesondere keine Auflösung der Brigade Erhard. Ebert und Noske lehnten das Ultimatum ab. Daraufhin befahl General von Lüttwitz am 11. März 1920 Korvettenkapitän Erhard den Marsch auf Berlin. Haftbefehle Noskes gegen die Putschisten vom 11. und 12. März 1920 blieben weitgehend erfolglos. Damit begann die Diktatur des Militärs.

■ Franz Scheffel, DEV Vorsitzender, zum Kapp- Putsch:

„Eine besonders wichtige Frage ist das Verhalten der Eisenbahner während des Kapp-Putsches. Es handelte sich damals um den gewaltigen Kampf zweier Mächte, der sich durch die geschlossene Haltung der Arbeiter, in erster Linie aber der Eisenbahner, in kurzer Zeit mit einem Siege der Arbeiter endete.

Eine Gruppe gewalttätiger und verbrecherischer Machtpolitiker und Militaristen wollte, gestützt auf die Bajonette und Maschinengewehre der ihnen ergebenen Soldateska, die Verfassung brechen und die Militärdiktatur errichten. Es war erfreulich, wie sich alle demokratisch und republikanisch gesinnten Kreise des Volkes zur Abwehr zusammenstanden in dem Bewusstsein, dass ein Sieg der Putschisten das Ende der Republik sein würde und der errungenen Rechte des Volkes.

Die Eisenbahnerorganisationen und an der Spitze der DEV riefen zum Generalstreik auf der ganzen Linie auf und zwar mit durchschlagendem Erfolg. Trotz den Standgerichten, die sofort errichtet wurden, trotz Androhung der Todesstrafe für so genannte Rädelsführer und Streikposten wurde der Generalstreik mutig und konsequent bis zum Sturze der Putschisten weitergeführt.“

KAPITEL 5
1918 - 1932

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

■ **Die Hyper-Inflation bis 1923**

1921 bis 1923 herrschte in Deutschland eine in die Billionen gehende Super-Inflation: Weil die Kriegskredite rückgezahlt werden mussten, weil erste Reparationen anfielen; weil Kapitalflucht einsetzte; weil wie immer eine Devisen-Spekulation stattfand und weil Waren und Lebensmittel knapp blieben. Die Preise stiegen immer höher immer schneller, das Mark-Dollar-Verhältnis sprach Bände.

Der Erste Weltkrieg wird von der arbeitenden Bevölkerung bezahlt. Für einen Wochenlohn erhielt die Familie immer weniger. Bei der Bahn wird hart geschuftet, für wertloses Papiergeld. Nicht so bei den Industriellen und den Großgrundbesitzern. Mit billigstem Inflationsgeld können sie ihre im Krieg aufgenommenen Kredite tilgen. Die Karikaturen dieser Jahre brandmarken solchen Kapitalisten-Protz mit Wein-Weib-Gesang, gegenüber dem von Käthe Kollwitz festgehaltenen Elend der anderen Menschen.



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

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



Bezahlt wird ein drittes Mal von den Eisenbahnern. Denn die Arbeitszeit des jungen 8-Stunden-Tages wird 1922 in „vorläufige Dienstdauervorschriften“ /DDV gewandelt und 1924 – im Zusammenhang mit den Reparationslasten der dann DR – von 48 auf 57 Wochenstunden bzw. für DDV-Personale von 48 bis zu 96 Stunden erhöht.

Dazu kam des Weiteren, dass unter dem Vorwand von Inflation und Ruhrkampf der Personalstand der Reichsbahn von Oktober 1923 bis Juni 1924 um 277.000 Personen reduziert wurde. Schreibt der Deutsche Eisenbahnverband DEV zusammenfassend in seinem Geschäftsbericht: „Der Dank des Vaterlands ist fürchterlich.“

■ **Ruhrkampf**

Wegen eigenhändiger Eintreibung von Reparationsforderungen besetzten französische und belgische Truppen vom 11.1.1923 bis 26.9.1923 das Ruhrgebiet völkerrechtswidrig. Bereits 1921 hatten sie Düsseldorf, Duisburg und Ruhrort als Pfand genommen. Die französischen Truppen wurden letztlich erst 1925 abgezogen.

In diesem so genannten Ruhrkampf hatten Eisenbahner und Bergleute nicht nur die höchste Last zu tragen, sondern ihr Widerstand trug letztlich zum Ende des Kampfes nach neun langen Monaten bei (vgl. DEV-Aufruf weiter unten).

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

„Der Dank des Vaterlandes“ war auch hier – wie beim vorausgegangenen Beamtenstreik und Kapp-Lüttwitz-Putsch „fürchterlich“, wie der DEV schrieb.

■ DEV- Aufruf gegen die Ruhrbesetzung:

Die werktätige Bevölkerung hat in dem Abwehrkampf gegen den französischen Militarismus einige schwere Wochen hinter sich. Neben den Bergarbeitern steht das Personal der Verkehrsbetriebe in vorderster Linie und verteidigt sein Recht gegen Willkür und Gewalt.

Die Franzosen und Belgier kamen angeblich als Freunde der Arbeiterklasse in das Ruhrgebiet. Mit liebenswürdigen Redensarten und Versprechungen glaubte man die Massen gewinnen zu können. Die aufgeklärte Arbeiter- und Beamtschaft war sich von vornherein bewusst, was sie von dem fremden Militarismus zu erwarten hat und blieb fest. Dann zeigten die fremden Eroberer ihr wahres Gesicht und die Peitsche kam zur Anwendung. Misshandlungen, Verhaftungen und Ausweisungen, ohne Rücksicht auf Frauen, Kinder, Kranke und Gebrechliche, ereignen sich täglich.

Die Brutalität übersteigt alle Grenzen und hat den Gipfel erklommen in der neuen Verordnung Nr. 147 der Rheinland-Kommission. Unter Androhung der Todesstrafe sollen die deutschen Eisenbahner in den Dienst der fremden Machthaber gepresst werden. Wer durch vorsätzliche Handlung oder Enthaltung einen Eisenbahntransport gefährdet, wird mit dem Tode bestraft. Wer den Eisenbahnverkehr in schwerer Weise oder für lange Dauer unterbricht, wird mit lebenslänglichem Zuchthaus oder Gefängnis bestraft usw..

Das dürfte das Ungeheuerlichste und Grausamste darstellen, was sich in der neuen Epoche der Weltgeschichte bisher ereignet hat. Den offiziellen Vertretern eines großen Kulturvolkes blieb es vorbehalten, ein solches Denkmal der Schande aufzurichten.

Wir appellieren an das Gewissen der Welt, an die Eisenbahner und ihre Organisationen im In- und

Auslande und fordern sie auf, im Namen der Menschlichkeit und Humanität ihre Stimme zu erheben gegen die Barbarei des französisch-belgischen Militarismus. Der Glaube an Menschenrecht und Völkerverständigung darf nicht erstickt werden durch rohe Gewalt. Die friedliche Arbeit hat ein Recht auf den Schutz der gesitteten Welt. An unsere Kollegen der gefährdeten Zone richten wir den Appell, die bisherige musterhafte Haltung auch fernerhin zu bewahren. Die Hilfe und der Schutz der Organisation sind ihnen sicher und die Sympathie aller Menschenfreunde der Kulturwelt dürfte ihnen gewiss sein.

**Der Vorstand des Deutschen
Eisenbahner-Verbandes
F. Scheffel, 1. Vorsitzender**

**■ Zeitzeugendokumentation
zum Ruhrkampf**

An der vordersten Ruhrfront stehen die Bergarbeiter, die die geforderte Kohle zu fördern und die Reichsbahner, die die geförderte Kohle zu befördern haben. Das Reichsverkehrsministerium und die Eisenbahngewerkschaften ziehen an einem Strang: Minister Gröner verbietet per Erlass allen Eisenbahnern, die Anordnungen der Besatzer zu befolgen, droht bei Zuwiderhandlung mit schwerster Disziplinarbestrafung, insbesondere Dienstentlassung sowie gerichtlicher Verfolgung, sichert gleichzeitig allen durch die Maßnahmen der Franzosen und Belgier betroffenen Eisenbahnern und ihren Familien vollen Schadenersatz zu. Und der Erste Vorsitzende des Deutschen Eisenbahner Verbandes (DEV), Franz Scheffel, prangert die Barbarei des französisch-belgischen Militarismus an, appelliert an die Kollegen in der gefährdeten Zone, die bisher mustergültige Haltung auch fernerhin zu bewahren. Hilfe und Schutz der Organisation seien ihnen sicher.

Die Unterstützung tut bitter Not, denn die Besatzer schleusen 11 000 französische Eisenbahner als Streikbrecher ein, antworten zudem mit drakonischen Strafen auf den um sich greifenden passiven Widerstand

KAPITEL 5
1918 - 1932

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK



Ruhrkampf, Französische Truppen besetzen das Ruhrgebiet (1923-1925)
(Quelle: Wikipedia)

in Ruhrgebiet und Rheinland: Geldstrafen, Zuchthausstrafen, in schweren Fällen auch der Tod drohen allen denen, die Kohletransporte nach Frankreich oder Belgien behindern. Vor allem aber nutzen sie das klassische Instrument von Besatzungsmächten, weisen immer mehr Eisenbahner der Reichsbahndirektionen Münster, Essen, Köln, Elberfeld, Trier, Ludwigshafen und Mainz in das unbesetzte Reichsgebiet aus. Mit ihren Habseligkeiten müssen in den Folgemonaten fast 150 000 Menschen, oft innerhalb weniger Stunden, die französische Zone verlassen.

■ **Zeitzeugen zu Schmuggel und Konspiration**

Wie immer werden zu allererst die Gewerkschafter entlassen. So zum Beispiel die neunzehnjährige Gretel Schneider, kaum ein Jahr Mitarbeiterin im Mainzer Büro des Deutschen Eisenbahner-Verbandes. Sie wird

ins unbesetzte Darmstadt ausgewiesen. Die Gewerkschaft holt sie nach Frankfurt, weist sie in sogenannte konspirative Tätigkeiten ein. Mit gefälschtem Einreisestempel überquert sie bei Griesheim die Zonengrenze, schmuggelt Kassiber ins besetzte Gebiet: Da hat es geheißen, es müsste irgendwas nach Mainz gebracht werden, erinnert sie sich an einen ihrer Aufträge und ich war die Dumme. So ein Zettelchen wurde in den Rockbund genäht. An der Grenze hatte ich doch ein bisschen Angst – da war ein schwarzer Soldat, da haben viele Franzosen gestanden. So habe ich noch mehr Sachen machen müssen.

Noch mehr Sachen: Das sind vor allem Transporte von Lohngebern für die Eisenbahnerkollegen an Rhein und Ruhr. Denn die Franzosen requirieren nicht nur Kohle, Holz und Transportmittel, sie beschlagnahmen auch Steuergelder, Zölle und Löhne. Gretel Schneider leitete mit einem Vertreter der Reichsbahndirektion Frankfurt die illegalen Geldtransporte, bringt

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

säckeweise, unter die Autokarosserie gebunden, das oft frisch gedruckte Geld über die Grenze. Denn die Notenpressen laufen heiß, immer mehr Geld muss in die bestreikten Besatzungsgebiete geschleust, immer mehr Kohle für das von der Ruhrkohle abgeschnittene Reichsgebiet gekauft werden. Die Grenzgängerin Gretel Schneider, die bündelweise Inflationsgeld unter ihren Kleidern schmuggelt, weiß im Nachhinein, dass sie „ständig auf einem Pulverfass gesessen“ hat. Denn als im Oktober 1923, nach Beilegung der Ruhrkrise, ihr Mainzer Gewerkschaftsbüro wieder öffnet, zeigt ihr ein französischer Besatzungssoldat einige Schnappschüsse, die sie auf verschiedenen Stationen ihrer Kurierfahrten zeigt. Warum die Indizien dieser Überwachung nicht zu einer Verurteilung ausreichen? Aber Konrad Roth, Bezirksleiter des Direktionsbezirkes Mainz, wird mit siebzehn Kollegen vor ein französisches Militärgericht geladen und wegen passiven Widerstandes zu zwölf Jahren Gefängnis verurteilt. Er braucht nur ein Jahr abzusitzen, wird 1924 begnadigt und vom DEV mit dem Wiederaufbau des Mainzer Bezirks betraut. Vier Jahre später wird er den Bezirk Köln des dann EdED leiten.

Der Reichsbahn-Schlosser August Trocha erlebt noch mehr als nur passiven Widerstand in diesem heißen Frühjahr 1923. Im März bilden sich überall Sabotagetrupps, die Kohle- und Stahl-Transporte entgleisen lassen. Im gleichen Monat lässt ein französischer Offizier im benachbarten Essen auf Krupp-Arbeiter schießen, die ihre Arbeitsplätze verlassen haben, es gibt dreizehn Tote.

Die französische „Regie“, die die Verwaltung der Reichsbahn in ihrer Zone übernommen hat, reagiert mit Massenentlassungen auf die Zunahme des passiven und aktiven Widerstandes. August Trocha sucht sich Arbeit bei Thyssen. Nach der Ruhrbesetzung meldet sich August Trocha bei der Reichsbahn zurück. Doch im Oktober 1923 sind die Versprechungen der Regierung Cuno, das Reichsbahnpersonal für die aus dem passiven Widerstand „erwachsenden Nachteile schadlos zu halten“, längst vergessen. Die neue Regierung des Reichskanzlers Stresemann, entlässt insgesamt 58.000 Eisenbahner, die noch während der Besatzungszeit von den Franzosen geschasst und nicht wieder eingestellt worden waren. Auch August Trocha wird ein Opfer dieser durch Ruhrkampf und Inflation legitimierten Reichsbahnsanierung.

5.8 Kriegs-Reparationen zunächst auf dem Rücken der Eisenbahner - Melkkühe der Nation

Die der Weimarer Republik im Versailler Friedensvertrag und den folgenden Verträgen 1919 auferlegten Kriegsentschädigungen sollten ursprünglich im Rahmen des Staatshaushalts über höhere Verbrauchssteuern entrichtet werden. Da die auferlegten Riesensummen aus wirtschaftlicher Lage nicht zu leisten waren, wurden sie alsbald über Kreditverschuldung, Auslandsanleihen und durch eine erhöhte Ausbeutung der Arbeitenden, vorrangig der Eisenbahner, eingefordert.

Der nach dem verlorenen Weltkrieg durch die Revolution möglich gewordene Acht-Stunden-Tag fiel so den auferlegten Reparationsschulden wieder zum Opfer. Nach den vorläufigen Dienstdauer-Vorschriften (DDV) von 1922 und den 1923er Richtlinien für die Regelung der Dienstzeit der Reichsbahner bestimmte 1924 das Gesetz über die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft:

„Die Gesellschaft hat als Beitrag der Deutschen Reichsbahn zu den vom Reich aufzubringenden Jahreszahlungen für Reparationszwecke eine Reichsteuer im Betrage von jährlich 660 Millionen Reichsmark zu entrichten (Reparationssteuer).“

Juristisch hatte die Deutsche Reichsbahn, real hatten jedoch die Eisenbahner mit jetzt bis zu 96 Wochenstunden Arbeitszeit die Reparationssteuer zu entrichten.

Die Gesamt-Reparationen sahen in den 1920er Jahren so aus: Oktroyiert war dem Verlierer in den Versailler und den so genannten Pariser Vorortverträgen von 1919, welche Sachleistungen durch Gebietsabtretungen und Wirtschafts-Mobilien von Bahnanlagen und Schiffen bis zu Patenten sowie Kohle abzuliefern waren. Die erste Abrechnung 1919 betrug 20 Milliarden „Goldmark“, eine fiktive, nicht existierende Währungseinheit des Weltmarkt-Goldpreises. Bis 1922 waren nach deutschen Quellen 54,9 Mrd. Mark geleistet, aus Sicht der Sieger völlig unzureichend angesichts französischer Forderungen von 226 Milliarden Mark und australischer Forderungen von gar einer Billion Mark.

KAPITEL 5
1918 - 1932

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

Nach der Hyper-Inflation als Ausfluss der Finanzierung eines verlorenen Krieges war die Zahlungsunfähigkeit des Deutschen Reiches offenbart. Noch im April 1921 hatte die Alliierte Reparations-Kommission mit dem Reich rechtskräftig vereinbart, Reparationen festzuschreiben auf insgesamt 138 Milliarden Goldmark (in Jahresraten von 2 Milliarden Goldmark) plus 26 Prozent des jeweiligen deutschen Exportwertes.

Wegen unterschrittener Kohlelieferungen an Frankreich eskalierte der Konflikt bis zur Besetzung des Ruhrgebietes durch Frankreich und Belgien 1923, nachdem bereits Duisburg, Ruhrort und Düsseldorf von französischen Truppen besetzt und die Saargruben von Frankreich annektiert worden waren.

Das 1924 mit erstmaliger US-Einschaltung geschlossene Dawes-Abkommen wollte „machbare“

Jahresreparationen, und legte, ohne eine Gesamtsumme festzuschreiben, Jahreszahlungen von 1 auf 2,5 Mrd. M steigend fest, 660 Millionen davon von den Eisenbahnern. Bei einer 55 prozentigen Geldleistung und 45 prozentigen Sachleistung wurden anfänglich alle Reparationen von der Ausbeutung der Arbeitskraft der Eisenbahner geleistet. Das restliche Geld nicht von den Steuern der Reichen, sondern von einer neuen Dawes-Anleihe.

Mit der steigenden Auslandsverschuldung zerbrachen Fristen und Größenordnungen des Abkommens. Sie wurden deshalb 1929, am Vorabend der Weltwirtschaftskrise, vom so genannten Young-Abkommen ersetzt. Es forderte diesmal eine Gesamtsumme ein, die in 37 Jahresraten bis 1966 2,050 Milliarden Mark jährlich, und sodann in 22 Jahresraten bis 1988 von



Berlin, Potsdamer Platz 1927, im Hintergrund der Potsdamer Bahnhof (Bild: Wikipedia)

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

1,610 Mrd. auf 0,900 Mrd. Mark fallend hätte betragen sollen. Die Zinsleistungen aus den neuen Young-Plan-Anleihen und die fortschreitende Weltwirtschaftskrise führten zur erneuten Zahlungsunfähigkeit Deutschlands.

Ein nach dem amerikanischen Präsidenten benanntes Hoover-Moratorium 1931 stundete wegen der Zahlungsunfähigkeit Deutschlands die Raten und 1932 wurden deswegen 3 Milliarden Reichsmark Schuldverschreibungen eingefordert.

In einer der letzten Sitzungen der Weimarer Reichsregierung wurde der Beschluss gefasst, keine Reparationsleistungen zu erbringen. Auch das faschistische Regime ab 1933 verweigerte jegliche Zahlung. Aber die Bundesrepublik Deutschland musste die offenen Milliarden weiter tilgen.

Aus ökonomischer Sicht, so bereits der britische Ökonom Keynes 1919, waren von einem wirtschaftlich demontierten und besiegten Land drei Prozent des Volkseinkommens als Reparation nicht zu leisten. Die hierfür betriebene Deflationspolitik führte zu Arbeitslosigkeit, die Außenhandelsperren zu Krisen mit Massenarbeitslosigkeit. Der Untergang der Weimarer Republik war in der Reparationspolitik objektiv mit angelegt. Die Eisenbahner waren daran völlig unschuldig. Aber „die Unrechts-Milliarden auf dem Buckel der Eisenbahner“, so der damalige GdED-Vorsitzende Seibert, mussten die Großmannssucht und die Verbrechen des deutschen Kaiserreiches mit erhöhten Arbeitszeiten ausbaden. Bis in die 1970er Jahre, als diese Dienstdauervorschriften mit rechtlichen, politischen und vertraglichen Erfolgen der damaligen GdED endlich fielen.

**5.9 Eisenbahner bilden 1925
die Einheitsgewerkschaft EdED**

Die aus der Kaiserzeit überkommene Trennung der Eisenbahner-Verbände in verfolgte „freigewerkschaftliche“, geduldete „christliche“, und gehätschelte „Beamte“ war trotz Kriegserfahrung und neuer Demokratie fast unverändert in die Weimarer Republik übernommen worden. Lediglich die Namen waren, dem neuen Zeitgeist entsprechend, weitgehend von Verein in Verband und Gewerkschaft geändert worden, die deswegen nicht allesamt streikwillig oder streikfähig geworden waren. Aus den christlichen Vor-



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

gängern hatte der sogenannte Trier-Berliner-Verband sich den liberalen Hirsch-Dunckerschen angeschlossen und als Allgemeiner Eisenbahner-Verband (AEV) gemauert. Die relativen Kräfteverhältnisse mögen aus den Ergebnissen der Betriebsrätewahlen 1921 ermessen werden, auch wenn die Gewerkschaften offensichtlich weniger Mitglieder verzeichneten, als ihre Listen Wahlstimmen erhalten hatten: Der Deutsche Eisenbahner Verband (DEV) erhielt 347.000 Arbeiter- und 61.000 Beamtenstimmen gleich über 400.000, die Reichsgewerkschaft (RG) 231.000 Beamtenstimmen. Beide Gewerkschaften repräsentierten damals die große Mehrheit der Beschäftigten der neuen Reichsbahn.

Der verlorene Streik 1922 veränderte die materielle wie die Bewusstseinslage der bis dahin getrennt, zuweilen parallel agierenden beiden Gewerkschaften RG und DEV. Im Mai 1922 vereinbarten der Deutsche Eisenbahnerverband und die Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter eine einheitliche Regelung der Rechts-, Arbeits- und Besoldungsverhältnisse und eine Regelung der aus dem Februar-Streik entstandenen „Gemaßregelten Frage“. Im Juni 1922 bildeten beide 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

KAPITEL 5
1918 - 1932

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

Gewerkschaften repräsentierten in der Tat die große Mehrheit der Beschäftigten bei den Bahnen. Der neue Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands wählte den bisherigen Vorsitzenden des DEV, Franz Scheffel, zum Vorsitzenden und den ehemaligen RG Vizevorsitzenden Ernst Menne zum Stellvertreter.

Die Verbands-Zeitung Deutscher Eisenbahner – Der Reichsbahnbeamte – kommentierte den historischen Zusammenschluss so:

„In Köln reichen sich die Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter und der Deutsche Eisenbahnerverband 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.“

Der Vereinigungsprozess der RG und des DEV 1922 bis 1925 weist Parallelen auf zu jenem späteren von Verkehrsgewerkschaft GDBA und TRANSNET – GdED. Hypothetisch bleibt aber die Frage, ob die begonnene Einheit von 1925 ohne folgende Weltwirtschaftskrise, Faschismus und Zweitem Weltkrieg lange fortgewirkt hätte. Die stolze Vergangenheit von 1925 hatte noch keine Zukunft.

Über die materiellen Ergebnisse des vereinten EdED soll im nächsten Kapitel berichtet sein.

5.9.1 Warum die Eisenbahner in Richtungs-Gewerkschaften aufgespalten waren

Die Organisation nicht nur der deutschen Eisenbahner, sondern aller Arbeitnehmer der damaligen europäischen Welt, hatte nach Gilden, dann nach Berufen und Berufsgruppen stattgefunden. Dies war historisch bedingt, da es dem noch dominierenden Handwerk entsprach.

Mit dem aufkommenden Frühkapitalismus und seinen Manufakturen und Fabriken änderte sich die Organisation der Arbeitenden, so überhaupt schon möglich, nur langsam. Traditionen wirken Generationen nach. Der industrielle Taylorismus¹ hatte die Arbeitsgänge zerlegt und von der bisherigen Berufskompetenz entkoppelt: das Prinzip des Industrieverbands statt der Berufsvereinigung war seit dem 19. Jahrhundert im Wachsen begriffen. So waren nach 1890 mit dem Fall des Sozialistengesetzes und seines Gewerkschaftsverbots denn auch alsbald die umfassenden Metall-, Bergbau-, wie Eisenbahner-Gewerkschaften gegründet, ohne die nach Berufen und nach Religion organisierten Vereinigungen aufgehen zu lassen. Schließlich ist und bleibt Berufsqualifikation samt Berufsehre eine fast zeitlose Charakterisierung der menschlichen Arbeit, die selbst eine heutige Globalisierung samt Digitalisierung nicht überholt sein lässt.

Die Gründe für den Gewerkschafts-Pluralismus in Deutschland und Europa waren so vielseitig wie auch verschiedenartig. Betrachtet seien hier die Staats- wie Parteien- Motive; die stets gleichen der Unternehmer; die der arbeitenden Menschen selber:



1) Als Taylorismus bezeichnet man das von dem US-Amerikaner Frederick Winslow Taylor (1856–1915) begründete Prinzip einer Prozesssteuerung von Arbeitsabläufen, die von einem auf Arbeitsstudien gestützten und arbeitsvorbereitenden Management detailliert vorgeschrieben werden.



Weichenbauzug 1930 auf der Köln-Mindener Strecke (Bild: Martin Heil)

Bei der Suche nach Interessens-Verbündeten gingen die britischen Gewerkschaften andere Wege als die jungen deutschen Verbände: Wegen der Unvereinbarkeit zu den britischen Liberalen wie Konservativen gründeten die britischen Gewerkschaften ihre eigene Partei, die Labour, gleich Arbeiter-Partei und gestalteten diese nach ihren Interessen, statt umgekehrt wie in Deutschland.

Hierzulande existierten legale wie noch illegale Parteien bereits vor den größeren Gewerkschafts-Gründungen und sie versuchten, je nach ihrer Politik, die jungen Gewerkschaften als je eigene „sozialpolitische Abteilung“ zu organisieren. So war aus früherem Berufs-Pluralismus die dann lange währende Spaltung der Arbeitnehmer in Deutschland angesagt:

Die Sozialdemokraten beeinflussten die Freigewerkschaftlichen Verbände, die einstweilen deren Ideologie nahestanden. Zentrum wie Bayerische Volkspartei waren direkt beteiligt an der Gründung christlicher Verbände, die alsbald in mehr katholische oder protestantische, dann mehr westdeutsche (polnisch-deutsche) oder preußische sich teilten. Die Liberalen förderten protestantisch-laizistisch geprägte Handwerker und Kaiser wie Staaten ihre Beamtenver-

eine bis -Verbände. Die KPD versuchte in Weimar eine eigene RGO, der die Kommunistische Internationale Klassenkampf statt Tarifpolitik verordnete.

Eine Emanzipation von der Parteien-Mutter, später vom „Transmissionsriemen“ der Partei und damit Autonomie für neue Organisationsformen, fand so gut wie nie statt. Nur diktatorisch mit der gewaltsamen Auflösung und Überführung in die DAF, die Deutsche Arbeitsfront, ein Teil der NSDAP. In der DDR war mit 1948 die Bindung des FDGB und seiner Einheits-Gewerkschaften an die SED Fakt. In der BRD war der Lösungsversuch von DGB-Gewerkschaften von der Schröder-Regierung wegen sozialpolitischer, kaum wirtschafts- oder militärpolitischer Dissensen, Ausnahme zur Regel.

Mit dieser Spaltung der gewerkschaftlichen Interessenvertretung – die sich in Frankreich, Italien, Spanien, den Benelux-Staaten (Belgien, Niederlande, Luxemburg) ebenso fand – hatten die Arbeitgeber wie Unternehmer ein leichteres Spiel, als wenn sie nach dem klassischen „Teile und Herrsche“-Prinzip diese Aufgabe selbständig hätten leisten müssen – wie zum Beispiel in den USA, wo deren Großunternehmer sich

KAPITEL 5

1918 - 1932

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

als offene Klassenfeinde der Arbeiter mit Mord und Totschlag gebärdeten.

Nur die betroffenen Arbeitnehmer, gerade die zu staatsreuen Eisenbahner, sie profitierten von diesen Spaltungen weder in sogenannten Friedenszeiten noch im Krieg oder in der Diktatur. Der erste Weltkrieg bestärkte einen Großteil der Verbände im Glauben und Treue zu Kaiser und Reich. Weimar kannte zwar erste Versuche, zumindest die „Mitte“ von Gewerkschaften zusammenzuführen, wie 1925 den Deutschen Eisenbahner-Verband mit der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten zum Einheitsverband der Eisenbahner Deutschland.

■ Zersplitterung der Beamten-Verbände

Dem Zentral-Gewerkschaftsbund gehörten 14 – relativ autonome – Einzelverbände an:

- 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

Letztlich gingen fast alle Eisenbahner-Verbände wie ihre Dachgewerkschaften im Verbot, im Raub, in der Auflösung und in der Verfolgung, fast ausschließlich der SPD- und KPD- Funktionäre, getrennt unter. Der früher gemeinsam geführte Generalstreik 1920 zur Rettung der Demokratie war rühmliche Ausnahme geblieben.

Weiter unten soll berichtet sein vom Schwur der Hingerichteten wie Überlebenden: „Schafft die Einheit!“ (Wilhelm Leuschner). Davon, wie es nach gelungenen Versuchen im Westen zur Einheit von Christen und Sozialdemokraten nach 1945, von Sozialdemokraten und Kommunisten im Osten und nach der Ost-West-Einheit ab 1990, erst 2010 gelungen ist, als „Sieg der Vernunft“ die Einheits-Gewerkschaft EVG zu gründen. Der Preis vom Fall des Gewerkschaftsverbot 1890 über 1945 bis 2010 war riesengroß. Die Erinnerung daran eine ebenso große Verpflichtung, Einheit vor Spaltung zu setzen, sei letztere auch nur als Pluralismus und Freiheit getarnt, wie das Bundesarbeitsgericht mit Krokodiltränen unhistorisch urteilte.

5.10 Weltwirtschaftskrise ab 1929 – Massenarbeitslosigkeit

Die Zeit von 1925 bis 1929 ist geprägt vom letzten wirtschaftlichen Aufschwung vor der Weltwirtschaftskrise. Die Tarifverhandlungen des jungen Einheitsverbands der Eisenbahner werden trotzdem immer schwieriger. Reichsbahn-Generaldirektor Dormmüller: „Die Reichsbahn hat keinerlei Mittel für Lohnerhöhungen“. Zunehmend muss bei Lohnverhandlungen der Schlichter beansprucht werden. Die DR zieht sich hinter das Reichsbahngesetz zurück und betrachtet die gewerkschaftlichen Forderungen als Einmischung in ihre inneren Angelegenheiten. Gerichte werden bemüht und die DR droht mit Massenentlassungen. Bald drohen Feierschichten, Arbeitszeitverkürzungen ohne Lohnausgleich, Streichung von Zulagen. Mit Streikandrohungen gelingen dem EdED letztmalige Einkommensverbesserungen, vor dem „schwarzen Freitag“ von 1929:

Aus einer zyklischen Konjunkturkrise, die in zu vielen Ländern im gleichen Zeitraum auftrat, kumulierte ab 1929 eine Weltwirtschaftskrise bisher unbekanntem Ausmaßes. In Deutschland waren 1932 44 % der

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

Anhalter-Bahnhof um 1930.

Erwerbstätigen arbeitslos und 23 % in Kurzarbeit, also nur wenige der Erwerbstätigen in Vollarbeit. Entsprechend waren die Löhne gesenkt worden, 1932 im Landesdurchschnitt auf 64 % des Niveaus von 1913/14, obgleich 1932 die Arbeits-Produktivität je Stunde 134 gegenüber 100 im Jahr 1913/14 betragen hatte. Zynisch benannt ein „reinigendes Gewitter“ des Marktes. Tatsächlich die Vorstufe zu Diktatur, Krieg und Massentot.

Die politischen Machtproben der ersten Jahre der Wirtschaftskrise in Deutschland hatten bereits Schlimmes ahnen lassen. 1928 verweigerten die Metall-Arbeitgeber-Verbände einen von der Reichsregierung für allgemeinverbindlich erklärten Schlichtungsspruch und brachen die bestehende Rechtsordnung ohne Konsequenzen. 1930 wird die letzte demokratisch gewählte Reichsregierung Müller gestürzt, wegen der beantragten Erhöhung der Arbeitslosenversicherung

bei Massenarbeitslosigkeit. Am 20. Juli 1932 wird der rechtswidrige Sturz der demokratisch gewählten preußischen Landesregierung bei 6 Millionen Arbeitslosen nicht mehr mit Generalstreik beantwortet, ein tödliches Verhalten, weil das Großkapital jetzt wusste, daß es alleiniger Herr im alsbald faschistischen Hause sein würde.

Bei der Deutschen Reichsbahn mussten in dieser Zeit Einkommenskürzungen von 20 bis 25% hingenommen werden. Rentner und Pensionäre waren nicht ausgenommen. Die Brüning'schen Notverordnungen zur Einkommenskürzung standen an. Dazu Hans-Joachim Buß:

„Einschneidend wirkten sich zuletzt allseitige Sparmaßnahmen bei der Reichsbahn aus, mit Lohn- und Gehaltskürzungen, Personalabbau, Zwangspensionierungen, Einlegung von Feierschichten. Beamtenbesol-

KAPITEL 5
1918 - 1932

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

„*ding und Versorgungsbezüge wurden am 1. Februar 1931 aufgrund der „Brüningschen“ Notverordnung vom 1. Dezember 1930 um 6 Prozent gekürzt, neuerlich dann durch eine Notverordnung vom 5. Juni 1931, so dass sich nunmehr Herabsetzungen von insgesamt zwischen 10 und 14 Prozent ergaben. (Sogar Gehälter und Versorgungsbezüge bis zu 1.500 Reichsmark jährlich wurden jetzt mit gewissen Prozentsätzen in die Kürzungen einbezogen.) Eine (vierte) Notverordnung vom 8. Dezember 1931 erhöhte den Gehaltsabzug um nochmals 9 Prozent (der ungekürzten Gehälter). Einer Reduzierung der Löhne bei der Reichsbahn um durchschnittlich 6 Prozent hatten die Eisenbahnergewerkschaften zwangsläufig (nach Schiedsspruch und Abänderungsverhandlungen) Ende März 1931 zustimmen müssen. Auch hier folgten weitere Kürzungen, so dass die Lohnsätze bis Jahresanfang 1932 im Durchschnitt um ca. 20 Prozent herabgesetzt wurden. Die Mehrheit der Reichsbahnarbeiter dürfte ab 1. Januar 1932 ein niedrigeres Einkommen als im November 1924 (also rund ein Jahr nach der Inflation) gehabt haben.“*

Diese Politik und den gegen die preußische gewählte Regierung geführten Staatsstreich der Nazis am 20. Juli 1932 brandmarkte der EdED als „die Gewalt erschlug die Demokratie“, aber sie war, nicht anders als die anderen Gewerkschaften und Parteien, nicht mehr in der Lage, die Nationalsozialisten zu bestreiken. Bedrängte und Arbeitslose legten die Arbeit nicht mehr nieder.

Die Gewerkschaft TRANSNET fragte mit Anselm Kiefer¹ rückblickend:

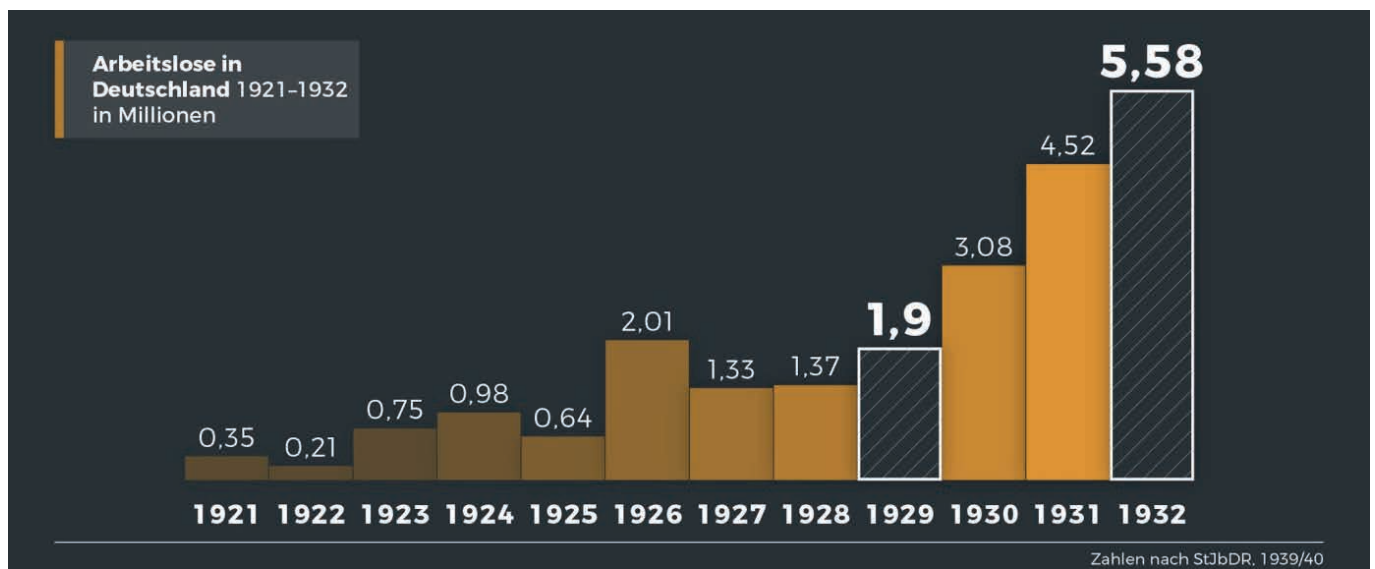
„Ich habe überlegt, wer ich bin, da liegt Deutschen die deutsche Geschichte nahe – ich wollte einfach herausfinden, wie ich mich damals verhalten hätte.“

5.11 Warum endete die erste deutsche Demokratie

Im Rückblick sind alle Auguren klüger: Die erste deutsche Demokratie, die sogenannte Weimarer Republik von 1918 bis 1933, sie hatte offensichtlich zu viele strukturelle Mängel, die sie ihren zahlreichen Gegnern nur allzu schnell auslieferten. Die jetzige, die zweite deutsche Demokratie hat aus den Fehlern und Katastrophen der ersten die richtigen Schlussfolgerungen gezogen, die Errungenschaften dieser Demokratie inhaltlich und massenhaft zu verteidigen: Den sozialen, demokratischen Rechtsstaat des verfassten Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland von 1949.

Die Demokratie ab 1918 war von den bis dahin Herrschenden nicht nur abgelehnt, sondern voll gehasst. Die Anstifter und Verlierer des ersten Weltkrieges ergriffen jede Chance, die ihren Interessen missliebige Demokratie wieder abzuschaffen, mit jedwedem, auch verbrecherischen Mitteln. Es sei erinnert

1) Anselm Kiefer ist ein deutscher Künstler, der sich stark mit Geschichte und Mythologie sowie der Identität Deutschlands nach dem Zweiten Weltkrieg auseinandergesetzt hat.



DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

an die frühen politischen Morde sowohl an Luxemburg und Liebknecht wie an jene von Erzberger und Rathenau, an den gescheiterten von Kapp/von Lüttwitz-Staats-Putsch gegen die gewählte Reichsregierung, später an die konsequenzlose Absetzung der gewählten preußischen Regierung durch die NSDAP, bevor im Sog der Weltwirtschaftskrise und der Arbeitslosen-Millionen auch die Fraktionen der KPD und SPD des gewählten Reichstags verboten und deren Mitglieder verhaftet oder ermordet worden waren.

Die aus dem Kaiserreich übernommenen Macht- und Verwaltungsstrukturen hatten den Nationalsozialisten deren gewaltsame Übernahme erleichtert, ja ermöglicht. Teile des Bürgertums blieben Feinde der Republik und dazu zählten auch Großteile von Justiz, Erziehung, Beamtenschaft, die mit Reichswehr, Stahlhelm bis Kirchenkreisen die folgende Nazi-Diktatur erleichterten, oft ersehnten und förderten.

Der Verzicht der 1918 siegreichen Demokraten auf Übernahme der ganzen Staatsmacht bestärkte die reaktionären Verlierer in der Hoffnung und im Bestreben, die ihnen verhassten Fortschritte der sogenannten November-Revolution von 1918 bei erstbesten Chance den Arbeitnehmern wieder abnehmen zu können. So verloren diese auch die halbe Macht und oft ihr Leben dazu.

Die verlogene, perfide Agitation, am verlorenen Weltkrieg, am Versailler-Vertrag, an der Hyperinflation, an der Weltwirtschaftskrise, seien „die Linken“ und „das Judentum“ schuld, fiel nach langer Vorbereitung seit dem 19. Jahrhundert auf mehrheitsfähigen Boden. Die Hitler'sche NSDAP war von einer relativen Mehrheit der Bevölkerung in noch möglichen Wahlen gewählt. Und die Geschichte beliebt sich zu wiederholen, gerade wieder im 21. Jahrhundert! Welche Strukturen und eigenen Fehler der demokratischen Parteien und Gewerkschaften waren ursächlich für den jähen Bruch nach den ursprünglichen Erfolgen?

Zentral für einen anhaltenden Erfolg bleibt der Auslöser einer Revolution oder Reform durch die eigene Kraft, den eigenen Sieg, nicht als Folge der Niederlage des eigenen Gegners gegen dessen außenstehenden Gegner. So entwickelte sich aus der anfänglichen Blüte demokratischer Prozesse im Parlamentarismus alsbald ein Notverordnungsrecht, ein Präsidialstaat mit Ausnahmerecht, ein Ersatz-Kaiserreich, das in die offene Führer-Diktatur überging.

Warum waren demokratische Parteien und Gewerkschaften zu schwach zur Verteidigung ihres Sieges, ihrer Demokratie? Sie waren sich zwar einig zur Abschaffung des feudalen Kaiserreichs mit einem Dreiklassen-Wahlrecht der Männer, ohne Wahlrechte für Frauen. Aber sie hatten von Anbeginn sich widersprechende Vorstellungen zum Inhalt einer Demokratie. Zentral bleiben dazu die unvereinbaren Ausrufe der demokratischen Republik im November 1918 in Berlin. Scheidemanns „demokratische Republik“ und Liebknechts „Räte-Republik“, sie führten in der Weimarer Staatsverfassung zu Abspaltungen von der SPD zu USPD und KPD, zum Kampf zwischen politischen Räten und Betriebsräten, auf der KP-Seite zwischen Leninisten/Stalinisten und Trotzisten, bis in den Jahrtausendwechsel, was „linke Politik“ denn sein solle.

Das „Wir sind das Volk“ ist die eine Seite der Medaille, das „Wir sind ein Volk“ die andere.

Aus der bis in die Einzelgewerkschaften und Gewerkschaftsbünde, ja Gewerkschafts-Internationalen einwirkenden Pluralität „der Linken“ rühren ihre Schwächen und Niederlagen in der politischen und in der gewerkschaftlichen Interessensvertretung. Noch wurde der gemeinsame Generalstreik gegen den von Kapp-/von Lüttwitz-Putsch gewonnen, noch wurde der Ruhrkampf nicht voll verloren. Aber schon Lohnstreiks gingen anfänglich mit verschiedenen Konzeptionen verloren. Und ganz unrühmlich endete 1932 ein indirektes Aktionsbündnis von NS und KP, das die Demokraten Rätewahlen und Arbeitskämpfe verlieren ließ. Ein Generalstreik gegen die Nazi-Diktatur 1933 blieb papierene Diskussionslage, wie schon ein Generalstreik 1932 wegen der NS-Übernahme Preußens kaum gewollt war. Selbst der gewonnene Generalstreik 1920 gegen den von Kapp-/von Lüttwitz-Putsch hatte keine Politikänderung bei der geretteten Reichsregierung erzwungen.

Sicher, 6 Millionen Arbeitslose können mangels Arbeit keinen Arbeitskampf führen. Und sie haben wenig Mut, als Millionen politisch sich zu erheben. Doch für einen Führer, der sie zu Arbeit im Arbeitsdienst, im Militär und in den „Heldentot“ führt. Auch deshalb die Lehre der zweiten Demokratie, dass das Verursachen von Arbeitslosigkeit letztlich ein Menschheits-Verbrechen ist. So auch 1947 das Ahlener Programm der westdeutschen CDU.

KAPITEL 5
1918 - 1932

DIE ERSTE DEUTSCHE REPUBLIK

Hinter den in Staat und Gesellschaft liegenden Gründen und Motiven stehen stets tiefer liegende Ursachen und Auslöser einer Entwicklung. Sie reichen fast zeitlos bis in das religiöse oder philosophische und das moralische Verständnis von Menschen. Eine Politik, die dies in ihrem „Vernunftdenken“ geringschätzen möchte, erleidet über kurz oder lang Schiffbruch.

So hatte denn die Reformation gegen die Aufklärung in Deutschland einen entscheidenden Einfluss auf die Niederlage der ersten deutschen Demokratie. Der Theologe Luther siegte über den Philosophen Schiller, Gottes Segen über ewiges Naturrecht, auch Stammtisch der Schwachen über Aufklärung der Denkenden: Deutsche Christen lesen und verstehen Römer 13 des Neuen Testaments in der Luther'schen Übersetzung so: **„Jedermann sei untertan der Obrigkeit, die Gewalt über ihn hat. Denn es ist keine Obrigkeit ohne von Gott; Wo aber Obrigkeit ist, die ist von Gott verordnet.“**

Nur in deutsch-sprachigen Bibeln ist „Obrigkeit“ falsch übersetzt und missverstanden. Englisch- wie französisch-sprachliche Bibeln übersetzen mit „hohen Kräften“ (higher powers) und mit „höheren Mächten“ (pouvoirs superieurs), was kein obrigkeitsstaatlicher Kadavergehorsam ist, sondern klassisches europäisches Naturrecht. Übersetzungen aus Übersetzungen aus Urtexten führen zu schlimmen Geboten.

Am Naturrecht festgehalten hat, neben den klassischen Philosophen der Ausklärung, zum Beispiel auch Friedrich Schiller, hier in Wilhelm Tell:

„Nein, eine Grenze hat Tyrannenmacht, wenn der Gedrückte nirgends Recht kann finden, wenn unerträglich wird die Last – greift er hinauf getrosten Mutes in den Himmel, und holt herunter seine ew'gen Rechte, die droben hangen unveräußerlich und unzerbrechlich wie die Sterne selbst [...]“

In der zweiten deutschen Demokratie knüpfen folgerichtig alle Verfassungen an das Naturrecht der europäischen Aufklärung an, allemal an die französischen Menschenrechte von 1789 und die amerikanische Unabhängigkeits-Erklärung von 1776. Beispielhaft die Verfassung des Landes Hessen von 1. Dezember 1946:

„Widerstand gegen verfassungswidrig ausgeübte öffentliche Gewalt ist jedermanns Recht und Pflicht.“

So haben Verfassung und Praxis der zweiten deutschen Demokratie Fehler und Sünden der ersten Demokratie weithin unterlassen und von 1945/1949 bis heute, 2017, sieben Jahrzehnte in relativem Frieden und in bedingter Freiheit gemeistert. Wir Demokraten wollen und werden dies kämpferisch erhalten, gegen jedwede Feinde und Gegner. Das lehrt uns unsere leidvolle, wie unsere erfolgreiche Geschichte.

Parteienblock	Partei	März 1933	Nov. 1932	Juli 1932	Sep. 1930	Mai 1928	Dez. 1924	Mai 1924	Juni 1920
Radikale Rechte	NSDAP	43,9	33,1	37,3	18,3	2,6			-
	DNVP	7,9	8,3	5,9	7,0	14,3	20,5	19,5	14,4
Katholiken	Zentrum	11,3	12,0	12,4	11,8	12,1	13,6	13,4	13,6
	BVP	2,7	3,1	3,2	3,0	3,1	3,7	3,2	4,5
Liberale	DDP / DStP	0,9	1,0	1,0	3,8	4,8	6,3	5,7	8,5
Nationalliberale	DVP	1,1	1,9	1,2	4,5	8,7	10,0	9,2	13,9
Sozialdemokraten	SPD	18,3	20,0	21,6	24,6	29,8	26,0	20,6	21,7
Radikale Linke	USPD	-	-	-			0,3	0,8	18,8
	KPD	12,3	16,9	14,3	13,1	10,6	8,9	12,6	2,1
	Sonstige	1,6	3,7	3,1	13,9	14	10,7	15	2,5

Quelle: Internet, Wikipedia

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

- 6.1 Die Machtübertragung an die Nazis mit Hilfe der Großindustrie
- 6.2 Die letzte Beiratssitzung des EdED; Rücktritte
- 6.3 Gewerkschaften werden verboten und Gewerkschafter verfolgt
- 6.4 Eisenbahner an die Front, Frauen und Zwangsarbeiter zur Bahn
- 6.5 Der Widerstand der Eisenbahner gegen das Naziregime
 - 6.5.1 Siegfried Mielke – Stefan Heinz, Eisenbahngewerkschafter im NS-Staat: Verfolgung – Widerstand – Emigration (1933 – 1945)
- 6.6 Hans Jahn und der Widerstand gegen Hitler
 - 6.6.1 Der Organisationsplan Jahns zum Widerstand
- 6.7 Die Rolle der Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg
- 6.8 „Gebt mir vier Jahre Zeit und ihr werdet Deutschland nicht wieder erkennen“
 - 6.8.1 Instrumente der Macht im Faschismus – Zentrale Strukturen des Unrechtssystems

KAPITEL 6

1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

6.1 Die Machtübertragung an die Nazis mit Hilfe der Großindustrie

Nach einer langjährigen Förderung und Finanzierung der NSDAP durch Großindustrie, Banken und nationale Presse in Deutschland gelang es diesen Kreisen, am 30. Januar 1933 Hitler und den Nazis die staatliche Macht im deutschen Reich zu übertragen. Dies war freilich nicht Ausfluss einer gewonnenen Wahl, sondern Ende eines politischen Machtspiels der Großindustrie. Wahlen hatte die NSDAP eher verloren. Von Juli 1932 mit 230 Sitzen auf 196 Sitze bei den Wahlen im November 1932. Trotz anhaltender Wirtschaftskrise hatte sie bei den Wählern abgenommen. Die Macht aber wurde von diesen Kreisen ergriffen, um der Demokratie, dem Sozialstaat und der Arbeiterklasse den Garaus zu machen. „Jetzt oder nie“ sollte Schluss gemacht werden mit den Fortschritten der Arbeiterklasse, seit deren November-Revolution 1918.

Schon in der dem 30. Januar 1933 folgenden Nacht begann reichsweit eine Terrorwelle bislang nicht gekanntes Ausmaßes, die, sich stetig steigend, erst am 8. Mai 1945 beendet werden konnte und in deren Folge mindestens 55 Millionen Menschen in ganz Europa starben. An jenem 30. Januar überfielen SA-Truppen mit längst vorbereiteten schwarzen Listen insbesondere die als Hochburgen der SPD und KPD bekannten Arbeiterviertel und verschleppten Tausende Nazigegner in Folterkeller, wo sie schwer misshandelt und einige von ihnen ermordet wurden.

Am 31. Januar 1933 verkündete Hitler den Aufruf zur „nationalen Erhebung“ und öffnete damit weiteren Terror Tür und Tor. Es begannen sehr bald danach die ersten Ausschreitungen gegen jüdische Mitbürger. Überfälle gegen Andersdenkende nahmen weiterhin zu, so am 12. Februar 1933, als 500 SA-Leute in Eilsleben (Mansfelder Revier) eine Versammlung der „Roten Hilfe“ überfielen und ein Blutbad anrichteten.

Schließlich flankiert fünf Tage später Göring den Terror mit einem „Schießerlass“, der es „nationalen Verbänden“ gestattet, bei Zusammenstößen mit Antifaschisten rücksichtslos von der Schusswaffe Gebrauch zu machen. SA, SS und Stahlhelmverbände¹ werden zur Hilfspolizei erklärt.

Nur drei Tage später, am 20. Februar erhält die NSDAP, sozusagen als Belohnung, von der deutschen Großindustrie, namentlich Alfred Krupp, eine Spende über drei Millionen Reichsmark zur Finanzierung der nun für den 5. März angesetzten Reichstagswahl, mit der Hitler endgültig seinen Machterhalt legalisieren will. Damit diese auch gesichert werde, wird am 27. Februar der Reichstag angezündet und damit ein Anlass provoziert, den Terrorfeldzug gegen den Widerstand zu verschärfen. Am folgenden Tag werden die KPD und ihr „Rotfrontkämpferbund“ verboten. Alle KPD-Abgeordneten, derer man habhaft werden konnte wurden verhaftet. Es wird durch Hindenburg der Ausnahmezustand erklärt, die „Verordnung zum Schutz von Volk und Staat“ erlassen, schließlich die „Schutzhaft“ eingeführt. Die Überlebenden dieser Blutwochen wurden später entweder vorübergehend entlassen oder in unmittelbar darauf eingerichtete Konzentrationslager verschleppt. Das erste KZ dieser Art entstand am 30. März 1933 in Dachau bei München, ihm folgten bis zum Jahresende weitere 100 KZs mit 150.000 Häftlingen.

Dennoch ist zu konstatieren, dass es nach wie vor, insbesondere in der Arbeiterschaft organisierten Widerstand gab. Bei den zum 1. März 1933 geplanten Betriebsratswahlen zeichnet sich für die Nationalsozialistischen Betriebszellen-Organisationen (NSBO) eine Wahlniederlage ab, so dass diese Wahlen zunächst bis zum 30. September 1933 ausgesetzt wurden. Bei den am 5. März 1933 durchgeführten Reichstagswahlen gelingt es den Nazis schließlich Dank des von ihnen angerichteten Terrors eine absolute Mehrheit von 288 Sitzen zu erreichen. Dennoch können auch die Oppositionsparteien, die trotz Verbot zu den Wahlen zugelassen werden mussten Sitze erringen, die KPD 81, die SPD 120 Sitze. Die Nazis schlagen auf Grund dieses für sie peinlichen Ergebnisses unverzüglich zurück. Am Tag nach der Stimmenauszählung werden die sozialdemokratisch orientierten Organisationen „Reichsbanner“ und „Eiserne Front“ verboten. Zwei Tage später werden den kommunistischen Abgeordneten ihre

1) Nach der Machtübertragung an die NSDAP wurde der Stahlhelm als einziger noch gegenüber den NSDAP-Organisationen bestehender Verband gesehen: „Hunderttausende ehemalige Angehörige des aufgelösten ‚Reichsbanners‘ wie des gleichfalls aufgelösten ‚Roten Frontkämpferbundes‘ waren in den Stahlhelm eingetreten, um dort Schutz zu finden, einige auch, um politisch zu wählen.“ (Duesterberg, Internet)

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Mandate aberkannt und die „freigewordenen“ Sitze im Reichstag durch Mitglieder der NSDAP „aufgefüllt“. Zu diesem Zeitpunkt war allerdings kein einziger kommunistischer Abgeordneter mehr in Freiheit, oder aber er befand sich auf der Flucht.

Am 11. März wird, zunächst für vier Wochen die gesamte Gewerkschaftspresse, darunter auch das Organ der Eisenbahngewerkschaft verboten. Damit war das Ende der freien Gewerkschaften eingeleitet. Es folgten weitere Repressionen:

Noch vor der Eröffnung der Konzentrationslager wurden ab 21. März 1933 die berüchtigten „Sondergerichte“ eingeführt. Mit dem „Ermächtigungsgesetz“ des 24. März 1933 ist die demokratische Weimarer Republik abgeschafft von einem Reichstag, in dem bei bereits verbotener KPD und dezimierter SPD nur deren Reste widersprechen. „Das Leben kann man uns nehmen, die Ehre nicht“, rief machtlos Otto Wels, Fraktionsvorsitzender der SPD, den Mördern und Henkern zu. Und das Zentrum und die Deutschen Demokraten kuschten bereits vor diesen.



Am 1. April 1933 wurden alle jüdischen Geschäfte von der SA blockiert, am 7. April mit dem Gesetz zur „Wiederherstellung des Berufsbeamtentums“ alle linken und „nicht-arischen“ Beamten entfernt. Am 26. April war die Geheime Staatspolizei, die Gestapo, errichtet. Am 2. Mai werden alle freigewerkschaftlichen Gewerkschafts-Häuser – auch die unserer Gewerkschaft – gestürmt, besetzt, beraubt. Danach wurden Gewerkschaften verboten und Gewerkschafter verfolgt und inhaftiert.

Heute ist fast vergessen, wie sehr die Nazis von Anbeginn den Vermögensraub organisiert hatten. Dem EdED wurden im Mai 1933 5.544.463 Mark geraubt, allen ADGB-Gewerkschaften einschließlich der Unterstützungskassen ca. 225 Millionen Mark. Ein Vorgeschmack auf den noch viel größeren Vermögensraub an Juden, Okkupierten und selbst an Gehenkten und Vergasteten.

Die Nazis gründeten im Zuge ihrer Gleichschaltungspolitik die Deutsche Arbeitsfront (DAF) unter Robert Ley. Schließlich wurde am 22. Juni 1933 die SPD, die einzig noch verbliebene Oppositionspartei verboten, die zu diesem Zeitpunkt durch die Verhaftung vieler ihrer Mitglieder und Funktionäre weitgehend geschwächt war. Unter den vielen ersten Opfern des Terrorregimes befanden sich auch zahlreiche Eisenbahner, die sich in verschiedenster Form, in partei-orientierten oder auch gewerkschaftlichen Widerstandsgruppen zusammengefunden hatten.

Otto Wels, Fraktionsvorsitzender der SPD im Deutschen Reichstag, bei seiner Rede am 23. März 1933 gegen das „Ermächtigungsgesetz“ zur Abschaffung der Demokratie.
 (Bild: AdsD)

KAPITEL 6
1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG



Reichtagssitzung am 12. September 1932: An seinem Platz stehend Reichskanzler Papen, der den Auflösungsbeschluss verkündigen will. (Bild: Bundesarchiv, N 1310)

6.2 Die letzte Beiratssitzung des EdED; Rücktritte

Am **5. Februar 1933** tagten Vorstand und Beirat des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands. Auf der Tagesordnung stand als einziger Punkt:

Die gegenwärtige Lage¹

Vor Eintritt in die Tagesordnung gedachte der Vorsitzende, Reichstagsabgeordneter Scheffel, in ehrenwerten Worten des verstorbenen Bezirksleiters Kollegen Eugen Stein aus Münster, sowie der durch die Kugeln eines Nationalsozialisten getöteten Mitglieder Frank und Sasse von der Bahnmeisterei Wilhelmsburg-Nord.

Daraufhin gab Kollege Scheffel einen eingehenden Rückblick über die Entwicklung der politischen Lage bis zum heutigen Tag:

„Der Osthilfe-Skandal² wurde der Vorwand für die Bildung des Kabinetts Hitler und für die Auflösung des Reichstages. Das deutsche Volk darf nicht wissen, wie die Gelder der Nation von dem kleinen Kreise der Großagrarien verjuxt werden. Das Parteibuch-Beamtentum blüht. Der Drang nach der Futterkrippe ist ungeheuer. Die Reaktion fühlt sich stark. Nicht Herr Hitler führt, sondern Papen-Hugenberg. Die größten Feinde des Arbeitervolkes und der Gewerkschaften bestimmen die Politik. Schon wütet die Verbotmaschine. Man will den Arbeitnehmer mundtot machen.

1) Gewerkschaft Zeitung, Organ des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes, Jahrgang 1933, Seite 95
 2) Die Osthilfe war von 1926 bis 1937 ein agrarpolitisches Unterstützungsprogramm der Reichsregierung und der Preußischen Staatsregierung für die östlichen preußischen Provinzen. Zur Jahreswende 1932/33 entwickelte sich der brennende Osthilfeskandal. Die mögliche Verwicklung des Reichspräsidenten Paul von Hindenburg könnte bei der Ernennung Adolf Hitlers zum Reichskanzler am 30. Januar 1933 eine Rolle gespielt haben. (Wikipedia)

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Durch Einführung der Arbeitsdienstpflicht soll Deutschland in ein Arbeitszuchthaus verwandelt werden. Die Eisenbahner sind nicht willens ihre schwer erkämpften Rechte preiszugeben. Die Eisenbahner stehen zu den Idealen der sozialistischen Bewegung. Notwendig ist vor allen Dingen eiserne Disziplin und stete Bereitschaft. Provokateuren und Spitzeln ist ihr schmutziges Handwerk zu legen.“

Die von Entschlossenheit und Bekennermut getragene Beiratssitzung gab durch stürmischen Beifall ihre Zustimmung zu den von dem Vorsitzenden Franz Scheffel vorgetragenen Richtlinien kund. Die Diskussion, an der sich die Vertreter sämtlicher Organisationsbezirke beteiligten, ergab Einmütigkeit in der Auffassung der derzeitigen wirtschaftlichen und politischen Lage und ließ keinen Zweifel über die Festigkeit der Gesinnung und Entschlossenheit der Eisenbahner.

Folgende Entschließung fand einstimmige Annahme:

„Vorstand und Beirat des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands lenken die Aufmerksamkeit der Eisenbahner auf die gefahrdrohende Entwicklung der politischen und sozialen Verhältnisse. Die neue Reichsregierung stützt sich im Wesentlichen auf Parteien und Gruppen, die der Reichsverfassung und dem demokratischen Staat bisher feindlich gegenüberstanden. Für die Eisenbahnerschaft entsteht dadurch die besondere Gefahr, dass die in der Nachkriegszeit errungenen Rechte der Beamten, Angestellten und Arbeiter verkümmert werden oder verloren gehen. In dieser ernsten Zeit ist Einigkeit und Wachsamkeit des Reichsbahnpersonals unerlässlich.

Vorstand und Beirat des Einheitsverbandes erklären, dass sie entschlossen sind, Angriffe auf die Reichsverfassung und die Grundrechte des arbeitenden Volkes mit den gebotenen Mitteln abzuwehren. An die Verbandsmitglieder richten Vorstand und Beirat den dringenden Appell, in Einigkeit und Disziplin, aber auch in Kampftschlossenheit zusammenzustehen. Einzelaktionen aller Art sind schädlich und müssen unbedingt unterbleiben. Provokateure und unverantwortlichen Elementen ist mit Entschiedenheit entgegenzutreten: ihre Parolen sind strikt zurückzuweisen.

Folge zu leisten ist nur den Beschlüssen und Anweisungen der Verbandsleitung, die zum Kampf um die Erhaltung der Rechte der Kollegenschaft entschlossen ist.

Die unvernünftige kapitalistische Wirtschaftspolitik musste zu einer fortgesetzten Verschlechterung der Lage des Reichsbahnpersonals führen. Es ist deshalb erforderlich, auch unter den jetzigen Verhältnissen, den Kampf um die Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Lage der Eisenbahner systematisch weiterzuführen.

Vorstand und Beirat des Einheitsverbandes der Eisenbahner fordern das Reichsbahnpersonal auf, mit aller Kraft gemeinsam den gewerkschaftlichen Kampf fortzusetzen für:

1. Die Steigerung der Kaufkraft der Arbeitnehmer,
2. die Verkürzung der Arbeitszeit, besonders im Betriebs- und Verkehrsdienst, ohne Verminderung des Einkommens,
3. die Sicherung der Existenz aller Eisenbahner und die Wiedereinstellung entlassener Arbeiter und deren Wiedereinsetzung in die früheren Rechte auf sozialpolitischem und arbeitsrechtlichem Gebiete,
4. die Erhaltung und den Ausbau der sozialen Einrichtungen im Eisenbahnbetrieb,
5. eine planmäßige Neuordnung und Vereinheitlichung des gesamten deutschen Verkehrswezens auf Grundlage der vom Vorstand veröffentlichten Richtlinien,
6. die Neuordnung der jetzigen Reichsbahngesetzgebung, gemäß den Bestimmungen der Reichsverfassung, unter Wiederherstellung der Rechte des gesamten Eisenbahnpersonals und der Ausschaltung des verhängnisvollen Einflusses des Privatkapitals.“

KAPITEL 6
1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG



Franz Scheffel (links) und Hermann Jochade vor der Library of Congress, Washington D. C. am 25. September 1927
Die Library of Congress ist die Forschungsbibliothek des Kongresses der Vereinigten Staaten.
(Bild: Wikipedia)

■ **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 den zweiten Weltkrieg überlebende Vorsitzende des EdED, Franz Scheffel, schildert unmittelbar nach dem Krieg 1946 diese Ereignisse „sachlich und wahrheitsgetreu“ so:

„Die Gewerkschaftsfrage stand im ersten Monat des Jahres 1933 oftmals im Mittelpunkt der Aussprachen zwischen führenden Persönlichkeiten der Nazi-partei und Männern der Wirtschaft. Auffälliger Weise sprach man immer von einer „Umformung“ der gewerkschaftlichen Arbeitnehmerverbände. Auf-

schlussreich 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 Leipart 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:

„Ernstere 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 ventilert, 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.

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

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 Breuning, Leiter der Betriebsräte-Abteilung und früheres Mitglied des Reichstags.“

Alle Anpassung war illusionär. Scheffel, Jochade und Breuning hatten die Situation richtig eingeschätzt:

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.

Zu Scheffel, Jochade und Breuning siehe auch Anhang 6, Biografien.



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“ 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: 29.9.1939



Lorenz Breuning,
geb.: 11.8.1882,
ermordet: 15.2.1945

KAPITEL 6

1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

6.3 Gewerkschaften werden verboten und Gewerkschafter verfolgt

Am 6. März 1932 veröffentlichte der Deutsche Eisenbahner den Aufruf des Vorstandes des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Arbeiter:

„Bei der Wahl des Reichspräsidenten geht es um eure und eurer Kinder Zukunft, um Sein oder nicht Sein des demokratischen Deutschland, um die Deutsche Republik und ihre Verfassung.

Eure geschworenen Feinde sind die in der Nationalen Opposition zu einem Hassbündnis vereinigten Parteien. So bitter sie sich untereinander befehdet sie haben ein gemeinsames Ziel, ihre unbeschränkte Vorkherrschaft auf eure Knechtschaft zu gründen.

Lasst euch durch ihr Kampfesgeschrei gegen Hindenburg und Brüning nicht täuschen. Ihr Ansturm gegen das heutige System richtet sich gegen die Deutsche Arbeiterbewegung, ist ein Kreuzzug wider den Sozialismus, gilt der Vernichtung der Gewerkschaften.“

Doch der Prozess schritt fort. Zunächst ließ Hindenburg den Mann fallen, dem er seine erst im zweiten Wahlgang im April erfolgte Wiederwahl als Staatsoberhaupt ganz wesentlich mitverdankte: Heinrich Brüning, den führenden Kopf des Zentrums, ehemals Geschäftsführer des Christlich-Nationalen-Gewerkschaftsbundes.

Am 30. Mai 1932 hat Reichskanzler Brüning den Reichspräsidenten aufgesucht, um die Zustimmung zu einer neuen Notverordnung zu erhalten. Hindenburg hatte ihn zunächst reden lassen, dann mit einigen barschen Worten zu einem bereitgelegten Aktenbogen gegriffen und vorgelesen:

1. Die Regierung erhält, weil sie zu unpopulär ist, von mir nicht mehr die Erlaubnis neue Notverordnungen zu erlassen.
2. Die Regierung erhält von mir nicht mehr das Recht, Personalveränderungen vorzunehmen.

Brüning antwortete: „Wenn ich die mir soeben vorgelesenen Äußerungen richtig verstehe, so wünschen Sie, Herr Reichspräsident, die gesamte Demission des Kabinetts.“ Dies bestätigte Hindenburg unumwunden.

Der 2. Juni 1932 war der Tag der Geschäftsübergabe an die neue Reichsregierung. Jetzt saßen Männer im Sattel, von denen sich fünf sehr bald auch in einem Kabinett Hitler etablierten. Am 31. Juli 1932 musste der „Deutsche Eisenbahner“, unter der simplifizierenden Überschrift „Das Werk der Nazis“, nachträglich auf eine neue Hiobsbotschaft eingehen, den Staatsstreich Papens vom 20. Juli 1932:

„Die Regierung Papen hat im Lande Preußen durch Anordnungen und unter Anwendung von Gewaltmitteln die Regierung ihres Amtes enthoben und andere Männer mit der Staatsleitung in Preußen beauftragt. Die Regierung Braun-Severing musste der Gewalt weichen. Der Polizeipräsident von Berlin sowie sein Stellvertreter wurden ihres Amtes enthoben und verhaftet. Für Berlin und Provinz Brandenburg ist der militärische Belagerungszustand erklärt.“

Die NSDAP übernahm Preußen, Göring wurde Reichskommissar für Preußen.

■ Gewalt erschlägt Demokratie

Am 30. Januar 1933 wurde Hitler von Hindenburg zum Reichskanzler berufen. Franz von Papen wurde Vizekanzler. Am 27. Februar brannte in Berlin der Reichstag. Am 28. Februar 1933 verordnete der Reichspräsident einschneidende Maßnahmen, angeblich zum Schutze von Volk und Staat. Die Reichstagswahlen am 5. März 1933 brachten der NSDAP und der verbündeten Deutsch Nationalen Volkspartei eine knappe Mehrheit; aber die letzten Restbestände des Parlamentarismus ließen sich ebenso leicht beseitigen wie übrig gebliebene gegnerische Bastionen. Das Verbot der Eisernen Front und des Reichsbanners wurde nach der Wahl kampflös hingegenommen.

Wenige Tage später, am 11. März 1933 wurde das bis dahin konsequent antinationalsozialistische Organ des Einheitsverbandes der Deutschen Eisenbahner verboten. Am Mittwoch den 29. März 1933 traten Vorstand und Beirat des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands in Berlin zusammen um gemeinsam die gegebene Situation zu erörtern und daraus Folgerungen zu ziehen. Das Ergebnis der Konferenz bedeutete den erzwungenen Rücktritt des gewählten Vorsitzenden Scheffel sowie der Vorstandsmitglieder

KAPITEL 6
1933 - 1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Jochade und Breunig. Und dann kam es Schlag auf Schlag:

Am 17. März 1933 erklärten sich die Christlichen Gewerkschaften für unpolitisch. Am 21. März 1933 erklärt der Vorsitzende des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes an Hitler: „Die Gewerkschaften beanspruchen nicht, auf die Politik des Staates unmittelbar einzuwirken“. Am 29. März 1933 schreibt der ADGB Vorsitzende Leipart an Hitler und offeriert ihm die völlige Trennung von der SPD, Kompromissbereitschaft der freien Gewerkschaften und Zusammenarbeit mit den Unternehmern zur Lösung sozialer Fragen. Am 3. April 1933 erklärt der Bundesausschuss des Allgemeinen Deutschen Beamtenbundes (ADB) die Auflösung des ADB. Am 9. April 1933 beschließt der Vorstand des internationalen Gewerkschaftsbundes seinen Sitz von Berlin nach Paris zu verlegen. Am 9. April 1933 wird vom Bundesvorsitzenden des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes der nationalsozialistische Staat verschlüsselt bejaht und die volle Mitarbeit angeboten. Am 10. April 1933 erfolgt die Verkündung des Gesetzes über die Einführung eines Feiertages der Nationalen Arbeit. Dieses Gesetz macht den 1. Mai in ganz Deutschland zu einem

arbeitsfreien Tag, der offiziell zu feiern ist. Der 1. Mai ist von nun an für die Zwecke des 3. Reiches umfunktioniert. 11. April 1933: der Hirsch-Dunckersche Gewerkschaftsbund der Angestellten überreicht Hitler einen Plan zur Vereinheitlichung der Deutschen Gewerkschaftsbewegung. Am 29. April 1933 ist der Hirsch-Dunckersche Gewerkschaftsbund der Angestellten nun gleichgeschaltet.

Noch am Abend des 1. Mai 1933 notierte Goebbels in sein Tagebuch: *„Morgen werden wir nun die Gewerkschaftshäuser besetzen, Widerstand ist nirgends zu erwarten.“*

Die am 2. Mai 1933 schlagartig besetzten Häuser, Zahlstellen, Redaktionsbüros und dergleichen mehr gehörten zum Bereich der freien Gewerkschaften. Das Beispiel genügte, der unverzüglichen Kapitulation der Verbände der übrigen Richtungen konnten die Nazis nun sicher sein. Zuletzt endete praktisch alles in nationalsozialistisch ausgerichteten Organisationen: Die Deutsche Arbeitsfront oder der Reichsbund der Deutschen Beamten, das Kapitel Gewerkschaften war nun vorerst ausgelöscht.



Am 2. Mai 1933 besetzen die Nationalsozialisten das Berliner Gewerkschaftshaus am Engelufer. (Quelle: Deutsches Historisches Museum)



Dieser Arbeiter ließ sich nicht von den Nazis gleichschalten.

KAPITEL 6

1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

„Man wird keinen vergleichbaren Vorgang in der Geschichte finden: „Die Verbände der Arbeiterbewegung finden sich genötigt die in Millionen zählenden Mitglieder aufzurufen, unter der Fahne ihrer grimmigsten Gegner durch die Straße zu marschieren. In Hannover rief der ADGB zur Teilnahme an den faschistischen Kundgebungen auf ungeachtet der Tatsache, dass hier das Gewerkschaftshaus schon seit dem 1. April von der SS besetzt war, die Kassen geplündert, die Fahnen öffentlich verbrannt. Die Zeitungen mit endlosen Berichten über den neu geschaffenen Feiertag der nationalen Arbeit liegen noch frisch auf den Schreibtischen der Gewerkschaftsbeamten, als vormittags, Punkt 10 Uhr, die Schlägerbanden der Nazis in den Büros erscheinen und das seit Monaten betriebene Werk der Zerstörung vollenden. Der Ablauf ist auf bedrückende Weise überall der selbe. Führende Kollegen werden verhaftet, die übrigen werden gezwungen zu bleiben und ihre Arbeit fortzusetzen, wobei ihnen gleichzeitig alle Möglichkeiten genommen werden, dass wirklich zu tun. In blindwütigen Mordtaten, willkürlichen Misshandlungen und Zerstörungen erreicht der Terror, dem die Gewerkschaften seit Juni 1932, seit dem Sturz Brüning ausgesetzt sind, seinen Höhepunkt. Schreiben um Schreiben hatte der Vorstand des ADGB an Hindenburg gerichtet. Alles Bemühen den Reichspräsidenten an seine verfassungsmäßigen Aufgaben zu erinnern, an seine Verantwortung gegenüber dem ganzen Volk, schlagen fehl. Selbst der Appell an die militärische Kameradschaft, der Hinweis auf die Tatsache, dass im ADGB Millionen Frontsoldaten organisiert sind, bleibt wirkungslos. Manche Gewerkschaftshäuser werden am 2. Mai 1933 zum zweiten Mal besetzt. Sie waren erst im April wieder freigegeben worden und fallen nun erneut in die Hände der Nazis. Widerstand rührt sich nirgends. Ein gespenstiger Alltag beginnt, Kassen werden übergeben, Vermögen beschlagnahmt, Immobilien zweckentfremdet, eine dubiose nationalsozialistische Betriebszellen-Organisation (NSBO) spielt kurze Zeit Gewerkschaft. Aber noch im Mai wird parallel dazu die Deutsche Arbeitsfront (DAF) gegründet die sich bald zu einer riesigen Zwangsorganisation entwickelt, weit entfernt von jener Einheitsgewerkschaft, die der ADGB den Nazis im April angeboten hatte...!“¹

6.4 Eisenbahner an die Front, Frauen und Zwangsarbeiter zur Bahn

Mit dem Beginn des zweiten Weltkrieges wuchs der Bedarf an Arbeitskräften in Deutschland sprunghaft. Ermittlungen gehen davon aus, dass von 1940 bis Anfang Mai 1945 minimal 7,5 Millionen, maximal 13 Millionen ausländische Arbeitskräfte im Reichsgebiet eingesetzt waren, darunter fast 2 Millionen Kriegsgefangene. Darüber hinaus waren allein in der UdSSR etwa 22 Millionen Zivilisten im Zwangsarbeitsdienst für Nazi-Deutschland tätig.

Die Rekrutierung von ausländischen Zwangsarbeitern erfolgte ab Herbst 1939 kurzzeitig auf der Basis einer „Freiwilligkeit“. Westeuropäer und Polen wurden mit Versprechungen und unter Vorspiegelung falscher Tatsachen zur Arbeit im Reichsgebiet angeworben. Seit Herbst 1941 forderten deutsche Industrieunternehmen auch den Einsatz sowjetischer Arbeits-

kräfte. Es wurde Arbeit, Unterkunft und gute Verpflegung unter der Bedingung versprochen, dass die „deutschen Sitten respektiert und alle entsprechenden Anordnungen befolgt“ würden. Doch schon hier erfolgte die Umsetzung der Anwerbung unter existentieller Bedrohung, sozialem Druck und Terror durch die anwerbenden Stellen wie Arbeitsämter, Besatzungsbehörden und Wehrmacht. So nahmen ab Frühjahr 1942 die Terrormaßnahmen als Mittel der Rekrutierung zu. Auch mit Hilfe einheimischer Kollaborateure wurden die Landesbewohner zusammen getrieben. Wer sich der Aufforderung zur Zwangsarbeit verweigerte, verfiel der Prügelstrafe. Es gab zahlreiche Fälle, in denen zur Vergeltung für die Verweigerung von Zwangsarbeit und Kollaboration die Bewohner ganzer Dörfer verhaftet und nach Deutschland verschleppt und die Dörfer verbrannt wurden.

Auf diese Weise wurden bis Juni 1944 allein aus der Sowjetunion 2,2 Millionen Zivilisten in das Reichsgebiet verschleppt, überwiegend aus der Altersgruppe der 15- bis 21-jährigen. Hinzu kamen etwa

1) Peter Scherer, IGM, Maschinenmanuskript, Frankfurt/M 2002

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

weitere 1,2 Millionen, die 1944 beim Rückzug der Wehrmacht mehr oder weniger zwangsweise mitgeführt wurden. Weit über die Hälfte der Verschleppten wurde in Viehwaggons und unter den geschilderten Zuständen durch die Deutsche Reichsbahn nach Deutschland transportiert.

■ Reichsbahn, die vierte Waffengattung Deutschlands

Auch bei der Deutschen Reichsbahn, der „vierten Waffengattung“, wuchs der Arbeitskräftebedarf enorm. Bedingt durch die Einberufung zahlreicher Eisenbahner zum Kriegsdienst sah sich die Reichsbahn sehr bald gezwungen, ausländische Arbeitskräfte anzufordern. Konnte man noch in den ersten Kriegsmontaten den Arbeitskräfteverlust bei der Deutschen Reichsbahn dadurch ausgleichen, dass man 20.000 Rentner und Pensionäre reaktivierte und zudem auf den Einsatz von Frauen auch zu schwerer körperlicher Tätigkeit im Bahndienst zurückgriff.

Waren 1935 noch 650.000 Menschen bei der Bahn beschäftigt, stieg die Zahl der Beschäftigten zum Ende des Jahres 1939 auf 970.000 und bis Ende Dezember 1943 auf 1,6 Millionen an. Frauen erhielten nur 60-70 % des Lohnes der Männer. Die Arbeitszeit stieg auf 10-12 Stunden täglich.

Die Deutsche Reichsbahn selbst beschäftigte zahlreiche Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene. Ihre Unterbringung erfolgte in Arbeitslagern, von denen es allein auf den Territorien der Reichsbahn ca. 380 gab. Die Arbeitslager unterstanden den Unternehmen, also der Reichsbahn, die als Betreiber der Lager daraus ihre Arbeitskräfte rekrutierte. Auf die „innere Ordnung“ bezogen unterstanden sie der Deutschen Arbeitsfront (DAF) und der Wehrmacht, soweit es sich um Kriegsgefangene der SS, oder um KZ-Häftlinge handelte. Dennoch hatte die Reichsbahn gewissen Einfluss auf Führungselemente und Organisation innerhalb der Zwangsarbeitslager, z.B. Menge und Qualität der Verpflegung – oder auch auf deren Versagung.

Bis in das Jahr 1943 sind Arbeitskräftezahlen relativ sicher belegt. Von den bis Ende 1943 bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigten 1,6 Millionen Mitar-

beitern waren ca. 200 000 ausländische Arbeitskräfte. Für die Jahre 1944 und die ersten Monate des Jahres 1945 liegen keine genaueren Angaben vor. Man muss aber davon ausgehen, dass die Zahl der Zwangsarbeiter erheblich anstieg, während die der „reichsdeutschen“ Reichsbahnangehörigen sank. Die immer stärkere Rekrutierung zum Kriegsdienst, der Einsatz von Eisenbahnern in den noch besetzten Gebieten und im Rahmen sog. Dienstverpflichtungen bei Feldeisenbahneinheiten, schließlich auch die Abgabe von Eisenbahnern an die „Organisation Todt“, (eine Bauorganisation der Nazi für militärische Anlagen) führten zur Verminderung deutscher Eisenbahner im Reichsbahndienst, die schließlich nur durch den Einsatz ausländischer Arbeitskräfte und KZ-Häftlingen ausgeglichen werden konnten.

Im Mai 2002 waren zehn ehemalige Zwangsarbeiter, die während ihrer Sklavenarbeit bei der Deutschen Reichsbahn in Berlin und Umgebung eingesetzt wurden, Gast der DGB-Jugend und der EVG Vorläuferorganisation TRANSNET in Berlin. Die Gewerkschaftszeitung schrieb dazu:

TRANSNET-Jugend trifft sich mit ehemaligen Zwangsarbeitern

„Leidenszeit soll eine Mahnung bleiben“

Im Rahmen eines Besuchs kamen Reichsbahn-Zwangsarbeiter erstmals wieder an ihre ehemaligen Einsatzorte in Berlin. Damals sechzehn- und siebzehnjährig waren sie währen ihres Besuchs in der Bundeshauptstadt auch für TRANSNET-Jugendliche als Zeitzeugen wertvolle Gesprächspartner.

Es ging nicht um Schuldzuweisungen, nicht um Wiedergutmachung sondern um die Aufarbeitung von Geschichte und den Wunsch, für alle Zukunft Lehren aus den schrecklichen Geschehnissen zwischen 1943 und 1945 zu ziehen.

KAPITEL 6

1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Frauen und Männer aus der Ukraine kamen erstmals wieder an jene Stätten in Berlin, an denen sie – aus ihren Dörfern nach Deutschland verschleppt – als Zwangsarbeiter für die ehemalige Reichsbahn Frondienste leisten mussten, wo sie unter menschenverachtenden Bedingungen litten und täglich um ihr Leben fürchteten. „Wir waren so alt wie ihr“, begannen sie in der Diskussion mit rund einem Dutzend TRANSNET-Jugendlichen ihre Erinnerungen darzustellen und so auch das aufzuarbeiten, was sie eben noch am erstmals wieder gesehenen Ort ihrer Sklavenarbeit so emotional bewegt hat. Die Augen voller Tränen, überwältigt von der schrecklichen Erinnerung schilderten sie die Tagesabläufe, die Bombenangriffe, Blut, Tod und Ekel. Aber sie erzählten auch von denjenigen, die ihnen geholfen haben, diese Hölle zu überleben. Da war Herr Meier, der der sechzehnjährigen, schwer erkrankten Lidia Resnitschenko heimlich während der weit über ihre körperlichen Kräfte hinaus gehenden Be- und Entladearbeit von Güterwaggons Medikamente zusteckte, damit sie nicht – wie so viele andere – qualvoll sterben musste. Oder Meister Alfred, der als strammer Nazi in seiner NS-Uniform Furcht verbreitete, aber vorm Verlassen der Meisterbude Essensmarken auf den Tisch legte, damit sie in seiner Abwesenheit von den jungen Ukrainern weggenommen werden konnten. Nach dem Ende dieses Martyriums, in Hoffnung auf ein menschenwürdiges Leben zu Hause in der Ukraine wurden viele von ihnen nach ihrer Rückkunft dort als Kollaborateure der Deutschen von Stalins Schergen in sowjetische Arbeitslager deportiert. Dass sich nun, nach nahezu sechzig Jahren, Menschen mit ihrer Leidenszeit befassen, sich kümmern und versuchen ihnen ein kleines Stückchen Wiedergutmachung zukommen zu lassen, das bewegte sie alle.

■ Reservearmee „Frau“ bei der Deutschen Reichsbahn

Nach dem bekannten Muster der weiblichen Manövriermasse und des Lückenbüßers am Arbeitsmarkt wurden während des zweiten Weltkriegs Frauen massiv auch zur Reichsbahn verpflichtet, diesmal noch offener einer industriellen Reservearmee und den Zwangsarbeiterinnen gleichend. Im „totalen Krieg“, ordnete die Reichsbahndirektion Berlin 1944 an: „... darf es unter keinen Umständen vorkommen, dass nunmehr noch Arbeiten von kriegsverwendungsfähigen Männern verrichtet werden, die auch von älteren Kräften, Frauen und Ausländern versehen werden können“.

Die Ende Juni 1943 bei der DR beschäftigten rund 190 000 Frauen mussten 54 bis 56 Wochenstunden arbeiten, waren zum Nachtdienst und nach Dormüllers¹ Erlass 1943 zu allen Vorrichtungen „zugelassen“. Als der „Reichsbevollmächtigte für den totalen Kriegseinsatz“ Goebbels 1944 Behörden und Verwaltungen einen dreißigprozentigen Personalabzug verordnete, wurden die davon ebenfalls betroffenen Reichsbahnerinnen mit einer „Dienstnadel“ geehrt. Und mit dieser wurden die überlebenden Frauen 1945 „überzähliges“ Personal. Es zählte wieder einmal nicht, dass sie bis dahin von den Reparaturwerkstätten über Kraftfahrerinnen bis zur Fahrdienstleiterinnen „ihre Frau“ gestanden hatten. Der Dank des Vaterlandes, viele Frauen wurden entlassen und arbeitslos, ohne staatliche Unterstützung. Fehlende Versicherungsjahre bescherten ihnen weniger Rente, bis heute!

1) Julius Heinrich Dormüller (* 24. Juli 1869 in Elberfeld; † 5. Juli 1945 in Malente-Gremsmühlen) war ein deutscher Eisenbahningenieur und Politiker. Von 1926 bis zu seinem Tod war er Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, ab 1937 zusätzlich NS-Reichsverkehrsminister sowie kurzzeitig im Mai 1945 Reichspostminister. Die Vorstände der Deutschen Bundesbahn und viele Eisenbahner sahen in Dormüller noch Jahre nach dem Krieg vor allem den Fachmann, dessen Andenken in Ehren gehalten wurde. Erst in den 1980er Jahren, als die Rolle der Reichsbahn und ihres Generaldirektors bei den Verbrechen des Dritten Reichs von Historikern und Gewerkschaftern der GdED zunehmend thematisiert und kritisiert wurde, distanzierte sich die Bundesbahn von ihm und entfernte seinen Namen z. B. aus Tagungsräumlichkeiten.



Alliiertes Eisenbahngeschütz, April 1945 (Bild: Bundesarchiv, Wikipedia)

6.5 Der Widerstand der Eisenbahner gegen das Naziregime

■ Anmerkung:

Die unrühmliche Rolle der deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus ist weitgehend bekannt. Das gleiche gilt jedoch nicht für den Widerstand gewerkschaftlich organisierter Eisenbahner gegen das NS-Regime. Politologen, Historiker in Deutschland vertreten dazu unterschiedliche Auffassungen. Es geht darum, wie denn der Widerstand der Eisenbahngewerkschafter und somit der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner zu werten sei. War er unbedeutend oder effektiv?

Mitglieder der EVG-Geschichte erhielten vor einigen Jahren den Hinweis, dass der Widerstand wesentlich größer gewesen sei, als bisher dokumentiert und publiziert. Sie danken dem Politologen Professor Dr. Siegfried Mielke¹, Freie Universität Berlin für sein Engagement in dieser Sache. Er hat sich, wie kaum ein anderer in Deutschland, über wissenschaftliche

Forschungen mit dem Thema Widerstand auseinandergesetzt und viele Publikationen darüber veröffentlicht. Professor Mielke hatte sich zur Aufgabe gestellt, unter anderem den Widerstand der Eisenbahn-

1) Siegfried Mielke, Univ.-Prof. im Ruhestand; studierte von 1962 bis 1966 Politikwissenschaft, Politische Soziologie und Neuere Geschichte an der Freien Universität Berlin (FU Berlin). Er schloss sein Studium 1966 mit dem Diplom in Politikwissenschaft und im Nebenfach Neuere Geschichte ab. In den Jahren von 1967 bis 1971 war er wissenschaftlicher Assistent von Ernst Fraenkel am Otto-Suhr-Institut der Freien Universität Berlin und wurde hier 1972 zum Dr. phil. promoviert. Mielke lehrte am Otto-Suhr-Institut der FU Berlin von 1972 bis 1978 als Assistenzprofessor. 1972 bis 1974 war er Vorstandsmitglied bzw. Vorsitzender des Konzils der FU Berlin. Er habilitierte sich 1976 in Politikwissenschaft in Berlin. Seit 1979 ist er Professor für Politikwissenschaft mit den Schwerpunkten Politische Systeme, Interessengruppen sowie Historische Grundlagen der Politik an der FU Berlin. Ab 1979 war Mielke mehrere (zweijährige) Wahlperioden geschäftsführender Direktor des Institutes für Innenpolitik und Komparatistik des Fachbereiches Politik- und Sozialwissenschaften der FU Berlin. Jahrelang hatte er das Amt des Vorsitzenden des Prüfungs- und Promotionsausschusses des Otto-Suhr-Institutes inne. Darüber hinaus war er von 1996 bis 2006 zusammen mit Bodo Zeuner Leiter der an dieses Institut angebotenen Arbeitsstelle Nationale und Internationale Gewerkschaftspolitik, in deren Leitungsgremien er bis heute aktiv ist. In den Jahren 1999, 2004 und 2005 war er geschäftsführender Direktor des Otto-Suhr-Institutes. Trotz seines Ruhestandes betätigt er sich weiterhin in Lehre und Forschung am Otto-Suhr-Institut. Nicht zuletzt im Rahmen der Buchreihe „Gewerkschafter im Nationalsozialismus, Verfolgung – Widerstand – Emigration“ des Metropol-Verlags hat er in den letzten Jahren mit Dr. Stefan Heinz mehrere Veröffentlichungen zum Gewerkschaftswiderstand vorgelegt.

KAPITEL 6
1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Gewerkschafter im NS-Staat wissenschaftlich aufzuarbeiten und zu publizieren. Dabei hat ihn die EVG Geschichte unterstützt. Sein Forschungsprojekt kommt zu dem Ergebnis, dass die Eisenbahnergewerkschaften in wesentlich größerem Umfang am Widerstand beteiligt und von Verfolgungen durch den NS-Staat betroffen waren, als es in der Fachwissenschaft und in der Öffentlichkeit bisher wahrgenommen wurde. Gemeinsam mit Dr. Stefan Heinz² hat Professor Mielke ein Forschungsprojekt realisiert mit dem Titel:

Eisenbahngewerkschafter im NS-Staat: Verfolgung-Widerstand, Emigration (1933-1945)

Dieses Buch wird auf dem zweiten ordentlichen Gewerkschaftstag 2017 der EVG vom 12. bis 16. November in Berlin vorgestellt.

Wir machen unsere Leserinnen und Leser darauf aufmerksam, dass Professor Mielke und Doktor Heinz auf den folgenden Seiten (**Kapitel 6.5.1**) einen Auszug ihrer Forschungsarbeit dargestellt haben. Weiter empfehlen wir wegen der hohen Bedeutung des Themas den Erwerb des Buches, welches auch die EVG als Sonderausgabe anbietet.

Die unrühmliche Rolle der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus, die mit der Gleichschaltung und der Entlassung aktiver Gewerkschaftsmitglieder und der jüdischen Reichsbahnbeamten begann und bis zur Mitwirkung an der Deportation der Jüdinnen und Juden in die Vernichtungslager reichte, ist weitgehend bekannt. Gleiches gilt nicht für den Widerstand gegen das NS-Regime von Eisenbahngewerkschaftern. Auf Grundlage neuen Quellenmaterials wird die Bedeutung von Verfolgung und Widerstand von gewerkschaftlich organisierten Eisenbahnern nach 1933 rekonstruiert und analysiert. Das Ergebnis: Umfang und Intensität des Widerstandes von Eisenbahngewerkschaftern waren deutlich größer als bisher angenommen. Der Schwerpunkt des Bandes liegt auf dem freigewerkschaftlichen Widerstand. Gefragt wird aber auch nach den Widerstandsaktivitäten von kommunistischen, christlichen und Hirsch-Duncker-schen Eisenbahngewerkschaftern und nach dem Widerstand von Mitgliedern der Berufsverbände wie zum Beispiel der Lokomotivführer.



Zerstörung von Unterlagen und Inventar bei der Besetzung des Gewerkschaftshauses in Leipzig am 2. Mai 1933

Eisenbahngewerkschafter im NS-Staat
Verfolgung – Widerstand – Emigration (1933–1945)

SIEGFRIED MIELKE · STEFAN HEINZ

Eisenbahngewerkschafter im NS-Staat
Verfolgung – Widerstand – Emigration (1933–1945)



EVG Sonderausgabe der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

EVG



2) Stefan Heinz, Dr. phil., Diplom-Politologe (Studienabschluss 2005; Promotion im Jahr 2009 mit der Studie Moskaus Söldner? Der „Einheitsverband der Metallarbeiter Berlins“: Entwicklung und Scheitern einer kommunistischen Gewerkschaft, 2010 erschienen bei VSA Hamburg); seit 2004 Mitarbeit in Projekten historisch-politischer Erwachsenenbildung und bei der Anfertigung von Ausstellungen zur Vermittlung der Geschichte des NS-Regimes; seit 2007 Lehrbeauftragter und seit 2010 Wissenschaftlicher Mitarbeiter des Otto-Suhr-Institutes für Politikwissenschaft der Freien Universität Berlin; Forschungsinteressen: Geschichte des Nationalsozialismus und beider deutscher Staaten, Parteien- und Verbände-forschung, Historische Kommunismus-Forschung, Erinnerungskultur und Gedenkstättenpolitik; seit 2012 Mitherausgeber der Buchreihe „Gewerkschafter im Nationalsozialismus. Verfolgung – Widerstand – Emigration“ im Metropol-Verlag.

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG
**6.5.1 Siegfried Mielke - Stefan Heinz,
 Eisenbahngewerkschafter im NS-Staat:
 Verfolgung - Widerstand - Emigration
 (1933-1945)¹**

Gewerkschaftlicher Widerstand gegen das NS-Regime nimmt – wenn überhaupt – in der bundesdeutschen Erinnerungskultur bestenfalls eine randständige Rolle ein. Erfreulicherweise wächst inzwischen wieder das wissenschaftliche Interesse, sich mit der Arbeiter- und speziell der Gewerkschaftsgeschichte im 20. Jahrhundert auseinanderzusetzen. Dennoch ist eine große Zahl der Gewerkschafter/innen unterschiedlichster Berufsgruppen, die während der NS-Herrschaft Widerstand leisteten und/oder verfolgt wurden, in Vergessenheit geraten. Als Folge des „Tolerierungs“- bzw. „Anpassungskurses“ der Einzelverbände des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes (ADGB) in den Jahren 1932/33 wurde in der Sekundärliteratur bisher jahrzehntelang die These vertreten, die Freien Gewerkschaften hätten kaum Widerstand geleistet; eine These, die die meisten Mitgliedsorganisationen des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) teilten. Gewerkschaften und Gewerkschaftshistoriographie haben es gleichermaßen versäumt, sich dafür einzusetzen, den Widerstand von Gewerkschaftern gegen das NS-System und deren Verfolgung durch das NS-Regime systematisch zu erforschen. Eine der wenigen Ausnahmen auf Gewerkschaftsseite bildet die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG).

Gewerkschaftlicher Widerstand gegen den NS-Staat wird hinsichtlich Umfang und Intensität bisher deutlich unterschätzt. Dies wird belegt durch die bereits von uns vorliegenden Publikationen und dies belegt auch die neue Studie zum eisenbahngewerkschaftlichen Widerstand. Unterschätzt wurde bislang auch der Widerstand von Gewerkschafterinnen und der Ehefrauen der im Widerstand Aktiven. In unserer Studie „Eisenbahngewerkschafter im NS-Staat: Verfolgung – Widerstand – Emigration (1933–1945)²“ wird der Versuch unternommen, einen Überblick über den gewerkschaftlichen Widerstand aller Richtungsgewerkschaften von Eisenbahnern der Weimarer Republik zu geben. Der Schwerpunkt liegt auf dem relativ umfangreichen freigewerkschaftlichen Widerstand von Eisenbahnern im Rahmen des illegalen Widerstandsnetz-

werkes von Mitgliedern und Funktionären des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands (EdED). Es wäre allerdings verkürzt, die Analyse auf die Strukturen des illegalen EdED zu reduzieren. Unterschätzt wird in der Sekundärliteratur zum Widerstand von Eisenbahngewerkschaftern nicht nur der Widerstand ehemals freigewerkschaftlicher Funktionäre des EdED, sondern auch der kommunistischen Eisenbahngewerkschafter. Diese engagierten sich sowohl in einigen illegalen Gruppen der Revolutionären Gewerkschafts-Opposition (RGO) als auch in Netzwerken, die von kommunistischen Parteifunktionären dominiert wurden. Gefragt wird in der neuen Studie auch nach Widerstandsaktivitäten von christlichen und Hirsch-Dunckerschen Eisenbahngewerkschaftern sowie nach dem Widerstand aus den Kreisen kleiner Berufsverbände wie zum Beispiel der Lokomotivführer. Bei der vergleichenden Analyse sozialdemokratischer und kommunistischer Eisenbahngewerkschafter, die das Gros des Widerstandes stellten, gehen wir von der These aus, dass auch im Widerstand die Auswirkungen der Spaltung der Arbeiterbewegung das Handeln der Gewerkschafter im Widerstand gegen den NS-Staat beeinflussten und beeinträchtigten.

Gewerkschaftswiderstand fand im Deutschen Reich wie in der Emigration in verschiedenen Formen seinen Ausdruck – vom Netzwerk aus Einzelpersonen, über lose Gruppen bis zur festen Organisation, wie die in der Studie ebenso vorgestellte Arbeit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) und deren Interaktion mit dem illegalen EdED-Widerstandsnetzwerk belegen. „Gewerkschaftlicher Widerstand“ wird von uns in Anlehnung an Michael Schneider verstan-

1) Vergl. auch gleichnamiges Buch der Autoren, Metropol-Verlag Berlin 2017

2) Hinsichtlich der Angaben zum umfangreichen Quellenmaterial und der ausgewerteten Sekundärliteratur, die mehrere Dutzend Seiten umfassen, sei insbesondere auf die Einleitung unserer Studie verwiesen. Vgl. Siegfried Mielke/Stefan Heinz, Eisenbahngewerkschafter im NS-Staat: Verfolgung – Widerstand – Emigration, Berlin [erscheint Mitte 2017 im Metropol-Verlag]. Erwähnt seien an dieser Stelle lediglich die früheren Studien von Helmut Esters, Hans Pelger und Alexandra Schlingensiepen sowie von Hans-Joachim Buß, Alfred Gottwaldt und Willy Buschak. Vgl. Helmut Esters/Hans Pelger/Alexandra Schlingensiepen, Gewerkschafter im Widerstand, Bonn 1983 (Schriftenreihe des Forschungsinstituts der Friedrich-Ebert-Stiftung, Bd. 49); Hans-Joachim Buß, Dreimal Stunde Null. Gewerkschaft am Schienenstrang, Aufstieg und Wandlungen 1897–1972, Frankfurt a. M. 1973; Alfred Gottwaldt, Eisenbahner gegen Hitler. Widerstand und Verfolgung bei der Reichsbahn 1933–1945, Wiesbaden 2009; Willy Buschak, „Arbeit im kleinsten Zirkel“: Gewerkschaften im Widerstand gegen den Nationalsozialismus, Hamburg 1993 und 2., aktualisierte Auflage: Essen 2015.

KAPITEL 6

1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

den als der Versuch von Gewerkschaftern, im vorliegenden Fall der Eisenbahngewerkschafter, „den persönlichen Zusammenhalt [...] aufrecht zu erhalten und zudem auf illegalem Wege Informationen über die Situation in den Betrieben zu sammeln und zu verbreiten“. Gewerkschaftlicher Widerstand schloss Versuche ein, „den Propaganda-Tiraden politische Aufklärung entgegenzuhalten und damit den menschenverachtenden Charakter des nationalsozialistischen Systems, insbesondere Terror und Kriegsvorbereitung, zu beleuchten“³. Zu diesem Zweck sammelte zum Beispiel das EdED-/ITF-Widerstandsnetzwerk um Johannes (Hans) Jahn und Eduard (Edo) Fimmen vielfältige Informationen zur Situation in den Betrieben, den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und den zahlreichen Reichsbahnausbesserungswerken. Diese Informationen wurden über die illegalen Zeitschriften der ITF („Fahrt-frei“ und „Faschismus“) und des Internationalen Sozialistischen Kampfbundes (ISK) („Reinhardt-Briefe“ und „Sozialistische Warte“) im In- und Ausland verbreitet. Zum gewerkschaftlichen Widerstand zählten auch Bestrebungen, „den Kontakt zwischen Widerstandsgruppen im Reich und im Exil, auch zwischen deutschen und ausländischen Gewerkschaftern zu halten“⁴ und Konzepte einer demokratischen Neuordnung für die Zeit nach dem Ende des NS-Regimes zu entwerfen.

Das Bestreben, den Zusammenhalt zu wahren, schloss auch finanzielle Hilfen für Verfolgte und ihre Familien ein. Anhand des Beispiels der Eisenbahngewerkschafter lässt sich zudem nachweisen, dass es den Funktionären des EdED-/ITF-Netzwerkes, vor allem Edo Fimmen und Hans Jahn, gelang, bis in die Kriegsjahre hinein mit einigen Vertrauensleuten im Reich in Kontakt zu bleiben. Während der letzten Kriegsjahre nahmen neben Hans Jahn auch Werner Hansen, Willi Eichler und Walter Auerbach, die die Widerstandsaktivitäten der Eisenbahngewerkschafter

von Anfang an unterstützt hatten, in der „Landesgruppe deutscher Gewerkschafter“ (LdG) in Großbritannien Einfluss auf die Neuordnungsvorstellungen. Auch diese Bestrebungen, während des Zweiten Weltkrieges das NS-Regime aus dem Exil heraus zu bekämpfen, sind Gegenstand unserer Untersuchung.

Zu den wichtigsten Ergebnissen unserer Studie gehören die folgenden Thesen und Aussagen:

Widerstand von Eisenbahngewerkschaftern gegen das NS-Regime war deutlich umfangreicher als bislang in der Sekundärliteratur dargestellt und war – entgegen manchen Darstellungen – auch nicht auf die ersten Jahre der NS-Herrschaft beschränkt. Mithilfe der in unserer Studie verfolgten biografischen Methode konnten zahlreiche Eisenbahngewerkschafter, die bisher in der Sekundärliteratur keinerlei Erwähnung finden, als Widerständler identifiziert werden. Das Gros der ehemaligen Eisenbahngewerkschafter, die Widerstand gegen das NS-Regime leisteten, kam aus den Reihen des EdED und der IG Eisenbahn der RGO. Den Widerstandsnetzwerken um Hans Jahn und Franz Apitzsch/Lorenz Breunig/Paul Beyerling und zahlreichen kleinen Widerstandszirkeln, in denen Eisenbahngewerkschafter führend mitarbeiteten, gehörten nicht nur ehemalige Funktionäre des illegalen EdED-Netzwerkes, sondern auch ehemalige Mitglieder und Funktionäre anderer ADGB-Gewerkschaften an.

Mitglieder und Funktionäre der christlichen Gewerkschaft deutscher Eisenbahner (GdE) und des liberalen Allgemeinen Eisenbahner-Verbandes (AEV) wurden zwar ebenso wie ihre freigewerkschaftlichen Kollegen von den Nationalsozialisten entlassen und ein erheblicher Teil von ihnen auch verfolgt. Nach heutigem Kenntnisstand spielten sie jedoch im Widerstand gegen das NS-Regime lediglich eine randständige Rolle. Aus zeit- und arbeitsökonomischen Gründen konnte in unserer Studie lediglich nach dem Widerstandsverhalten der Funktionäre der ehemaligen Eisenbahngewerkschaften gefragt werden; das heißt, zahlreichen Hinweisen auf Widerstandsaktivitäten von „einfachen“ Mitgliedern wurde nur in Einzelfällen nachgegangen. Selbst die Beschränkung auf die hauptamtlichen und zum Teil ehrenamtlichen Funktionäre bestätigt die These, dass sich der Widerstand

3) Michael Schneider, Gewerkschaftlicher Widerstand, in: Peter Steinbach/Johannes Tüchel (Hrsg.), Widerstand gegen die nationalsozialistische Diktatur 1933–1945, Bonn 2004 (Schriftenreihe der Bundeszentrale für politische Bildung, Bd. 438), S. 79–89, hier S. 80.

4) Ebenda; vgl. dazu auch Siegfried Mielke/Stefan Heinz (Hrsg.) unter Mitarbeit von Marion Goers, Funktionäre des Deutschen Metallarbeiterverbandes im NS-Staat. Widerstand und Verfolgung, Berlin 2012 (Gewerkschafter im Nationalsozialismus. Verfolgung – Widerstand – Emigration, Bd. 1), S. 11–49.

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

gegen den NS-Staat von Eisenbahngewerkschaftern keineswegs auf das von der ITF unterstützte Widerstandsnetzwerk um Hans Jahn beschränkte, der sich zeitweise als „Reichsleiter“/„Reichsleitung“ des illegalen Eisenbahnerwiderstandes verstand. Die biografischen Skizzen im Anhang der Studie belegen zudem, dass der „Organisationsplan“ von Hans Jahn aus dem Jahr 1936 nicht – wie von einigen Autoren behauptet – dem „Wunschdenken“ von Hans Jahn, sondern eher der Realität entsprach. Das heißt jedoch nicht, dass sich alle im „Organisationsplan“ von Jahn aufgeführten Gaugrafen, deren „Ersatzleute“ und „Stützpunktleiter“ über einen längeren Zeitraum aktiv am Kampf gegen das NS-Regime beteiligten. Die Ausführungen belegen jedoch, dass eine deutliche Mehrheit der im „Organisationsplan“ genannten Eisenbahngewerkschafter zumindest zeitweise im von Hans Jahn geleiteten Widerstandsnetzwerk mitarbeitete. Zahlreiche zeitgenössische Dokumente weisen zudem auf die intensive publizistische Unterstützung dieser Widerstandsgruppe seitens führender Funktionäre des ISK hin, von denen die meisten wie Werner Hansen, Willi Eichler und Hans Dohrenbusch und andere selbst keine Eisenbahngewerkschafter waren.

Unsere Studie unterstreicht insbesondere die Bedeutung der ITF, deren finanzielle und logistische Unterstützung für den Aufbau und insbesondere die Aufrechterhaltung der Aktivitäten des Widerstandsnetzwerkes um Hans Jahn von unschätzbarem Wert waren. Auch wenn kein anderes Internationales Berufssekretariat (IBS) in gleichem Umfang wie die ITF die Widerstandsgruppen aus den Reihen ihrer vor 1933 angeschlossenen deutschen Gewerkschaften unterstützte, bleibt die Bedeutung der internationalen Gewerkschaftsorganisationen und speziell der IBS für den gewerkschaftlichen Widerstand gegen das NS-Regime weiterhin ein Forschungsdesiderat. Insgesamt umfassten die Aktivitäten des EdED-/ITF-Widerstandsnetzwerkes um Hans Jahn alle Aspekte der zitierten Widerstandsdefinition. Die Mitglieder dieses Netzwerkes hielten nicht nur den „persönlichen Zusammenhalt“ aufrecht, sondern sammelten auch „Informationen über die Situation in den Betrieben“. Das Widerstandsnetzwerk um Hans Jahn leistete mit seinen verschiedenen Zeitschriften – „Faschismus“ und „Fahrt frei“ – politische Aufklärung in Auseinanderset-

zung mit den „Propaganda-Tiraden“ des NS-Regimes. Zudem hielt es den Kontakt zwischen Widerstandsgruppen im Reich und im Exil aufrecht. Einige der Mitglieder, neben Hans Jahn zum Beispiel Werner Hansen und Willi Eichler, beteiligten sich an Konzepten einer demokratischen Neuordnung für die Zeit nach dem Ende des NS-Regimes.

Da die Nationalsozialisten die Gewerkschaften aller Möglichkeiten beraubt hatten, ihre wirtschaftlichen Interessen zu vertreten und ihre Gestaltungsfunktion auszuüben, verfolgten die Widerständler in erster Linie das Ziel, den Sturz bzw. die Schwächung des NS-Regimes, um wieder zu einem politischen System zu gelangen, das ihnen die Wahrnehmung ihrer Interessen und die Ausübung ihrer Funktion ermöglichte. Dies gilt zumindest für das Widerstandsnetzwerk um Hans Jahn. Der Umfang der Aktivitäten anderer illegaler Netzwerke und Zirkel in Reichsbahnausbesserungswerken und anderen Werkstätten der Deutschen Reichsbahn galt in erster Linie dem Zusammenhalt der Mitglieder und der Aufklärung der Belegschaften in den Bahnbetrieben.

Die Aktivitäten der Widerstandsgruppe um Hans Jahn lassen jedoch auch erkennen, dass der Beginn des Zweiten Weltkriegs die Rahmenbedingungen für die Widerstandsaktivitäten deutlich einengte und dass nach Jahns Flucht von Luxemburg nach Großbritannien von einem Widerstandsnetzwerk wie vor Kriegsbeginn keine Rede mehr sein kann. Das schließt aber nicht aus, dass sich einzelne ehemalige Eisenbahngewerkschafter dieses Widerstandsnetzwerkes – wie auch die Gestapo feststellen musste – an Sabotageakten beteiligten.

Das Widerstandsnetzwerk um Hans Jahn, das bislang im Mittelpunkt des wissenschaftlichen Interesses stand, war jedoch nicht die einzige Gruppe, in der sich Eisenbahngewerkschafter im Kampf gegen das NS-Regime engagierten. Eine weitere Widerstandsgruppe stand unter der Leitung von Jahns Vorstandskollegen Franz Apitzsch und Lorenz Breunig und dem EdED-Gewerkschafter Paul Beyerling. Der personelle Umfang dieses Netzwerkes und dessen Aktivitäten übertrafen jedoch keineswegs – wie von dem führenden Widerständler der Metallgewerkschafter Heinrich Schliestedt behauptet – die der Widerstandsgruppe

KAPITEL 6

1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

um Jahn. Im Unterschied zum Widerstandsnetzwerk um Hans Jahn, der sich ab 1935 von der Sopade distanzierte, mit der er zunächst als Mitglied der „illegalen Reichsleitung“ der Gewerkschaften und als „Reichsleitung“/„Reichsleiter“ der illegalen Eisenbahngewerkschafter noch in Verbindung gestanden hatte, arbeitete die Widerstandsgruppe um Apitzsch auch später mit der Sopade zusammen. Sie verteilte – nach Aussagen mehrerer Mitglieder der Gruppe – deren illegales Material, das heißt in erster Linie die „Sozialistische Aktion“ und den „Neuen Vorwärts“. Die Bedeutung der Gruppe um Franz Apitzsch, Lorenz Breunig und Paul Beyerling resultiert nicht nur aus ihrer Verbindung zur Sopade und einigen führenden Funktionären der ITF (Nathan Nathans und Paul Tofahrn), sondern auch aus ihrer Zusammenarbeit mit Heinrich Schliestedt, damals Leiter der Auslandsvertretung der deutschen Gewerkschaften (ADG). Zeitgenössische Belege weisen zudem auf eine Zusammenarbeit mit Vertretern der „illegalen Reichsleitung“ der Gewerkschaften hin, was naheliegt, da sich das Widerstandsnetzwerk um Franz Apitzsch und anderen ganz offensichtlich als „Gruppe Eisenbahn“ im Rahmen der „illegalen Reichsleitung“ verstand. Die Gruppe um Franz Apitzsch stand offensichtlich auch mit der von sozialdemokratischen Mitgliedern dominierten Widerstandsgruppe „Nordbahn“ in Verbindung.

Erwähnt sei schließlich ein drittes überregionales Widerstandsnetzwerk um Karl Blaß und Richard Hölzcker. Dieses Netzwerk wurde insbesondere von Karl Blaß im Rahmen der „Allgemeinen Krankengeldzuschuß- und Sterbekasse V. V. a. G.“ aufgebaut. Im Unterschied zu den beiden erwähnten überregionalen Widerstandsnetzwerken um Jahn und Apitzsch, in denen sich am Rande auch Gewerkschafter anderer Berufe betätigten, gehörten der Gruppe um Blaß und Hölzcker⁵ nach heutigem Kenntnisstand ausschließlich Eisenbahngewerkschafter an. Über Oswald Wiersich, Karl Blaß und Paul Pröh stand diese Gruppe überdies in Kontakt mit Wilhelm Leuschner.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass lediglich wenige ehemalige Funktionäre des EdED Mitglied der

NSDAP wurden. Für einige wie zum Beispiel Wilhelm Komorowski, einer der Bezirksleiter für das westliche Industriegebiet im Widerstandsnetzwerk um Jahn, ferner für den Gaugrafen für Nordbayern, Georg Vogel, und für Johann Simonis und Josef Spring lässt sich trotz ihrer NSDAP-Mitgliedschaft nachweisen, dass sie das NS-Regime weiterhin aktiv bekämpften. Aus diesem Grund wurde beispielsweise Josef Spring aus der NSDAP ausgeschlossen.

Eine Auswertung der biografischen Daten der führenden Akteure der dargestellten drei überregionalen Widerstandsnetzwerke und die Überprüfung des Widerstandsverhaltens der Mitglieder des EdED-Hauptvorstandes, von 26 EdED-Bezirksleitern und der Mitglieder des Hauptbetriebsrates der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bestätigt die dominierende Rolle ehemals führender EdED-Funktionäre im Widerstand gegen das NS-Regime: Sieben der neun Mitglieder des EdED-Hauptvorstandes, die Mehrheit der EdED-Bezirksleiter, ferner eine beträchtliche Minderheit (circa 40 Prozent) der Mitglieder des Hauptbetriebsrates der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und eine große Zahl (mehrere Dutzend) ehemaliger EdED-Funktionäre von Reichsbahnbezirksbetriebsräten engagierten sich im Widerstand. Diese Ergebnisse und die Tatsache, dass sich das Gros der von Hans Jahn im „Organisationsplan“ (1936) genannten Bezirksleiter, Gaugrafen und Stützpunktleiter im Widerstand engagierte, stützt die von den Autoren vertretene These, dass sich die führenden Funktionäre der Eisenbahngewerkschaften keineswegs in die NS-„Volksgemeinschaft“ integrierten. Das gilt zumindest für die leitenden EdED-Funktionäre.

Ohne an dieser Stelle auf Einzelheiten eingehen zu können, gab es neben den drei überregional angelegten Widerstandsnetzwerken zahlreiche Eisenbahngewerkschafter, die sich in illegalen kommunistischen Kadergruppen der Industriegruppe Eisenbahn der RGO, in sozialdemokratisch und kommunistisch dominierten Widerstandsgruppen, in strömungsübergreifenden Gruppen wie der „Roten Kapelle“ und in kleinen Widerstandszirkeln der Reichsbahnausbesserungswerke, der Bahnmeistereien, der Betriebswerkstätten und anderen Unternehmen der Deutschen Reichsbahn engagierten. Die Widerstandsaktivi-

⁵) Es ist das Verdienst von Eberhard Podzuweit, als erster Quellenmaterial zur Existenz und zu den Aktivitäten dieses Widerstandsnetzwerkes eruiert zu haben.



Siegfried Mielke · Stefan Heinz

EISENBAHNGEWERKSCHAFTER IM NS-STAAAT

**Verfolgung – Widerstand –
Emigration (1933–1945)**

Gewerkschafter im Nationalsozialismus
Verfolgung – Widerstand – Emigration
Bd. 7

Die unrühmliche Rolle der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus, die mit der Gleichschaltung und der Entlassung aktiver Gewerkschaftsmitglieder und der jüdischen Reichsbahnbeamten begann und bis zur Mitwirkung an der Deportation der Jüdinnen und Juden in die Vernichtungslager reichte, ist weitgehend bekannt. Gleiches gilt nicht für den Widerstand gegen das NS-Regime von Eisenbahngewerkschaftern.

Auf Grundlage neuen Quellenmaterials wird die Bedeutung von Verfolgung und Widerstand von gewerkschaftlich organisierten Eisenbahnern nach 1933 rekonstruiert und analysiert. Das Ergebnis: Umfang und Intensität des Widerstandes von Eisenbahngewerkschaftern waren deutlich größer als bisher angenommen. Der Schwerpunkt des Bandes liegt auf dem freigewerkschaftlichen Widerstand. Gefragt wird aber auch nach den Widerstandsaktivitäten von kommunistischen, christlichen und Hirsch-Dunckerschen Eisenbahngewerkschaftern und nach dem Widerstand von Mitgliedern der Berufsverbände wie zum Beispiel der Lokomotivführer.

www.metropol-verlag.de

ISBN: 978-3-86331-353-1 | 816 Seiten | zahlr. Abb. | 36 €



METROPOL

KAPITEL 6

1933 - 1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

täten von einzelnen Eisenbahngewerkschaftern oder kleinen illegalen Zirkeln in den genannten Reichsbahnbetrieben sind bis heute nicht einmal im Ansatz untersucht. Forschungen in mehr als 10 000 Reichsbahnbetrieben würden einen Aufwand erfordern, der von den Autoren der Studie nicht zu leisten war. Das gilt selbst für die mehr als 70 Reichsbahnausbesserungswerke, da dazu so gut wie keine Vorarbeiten existieren. Die Ausführungen in der Studie verstehen sich daher eher als Hinweis auf eine bedeutende Forschungslücke bei der Beantwortung der Frage nach dem Widerstand von Eisenbahngewerkschaftern.

Neue Ergebnisse der Studie finden sich ferner im Kapitel über den Beitrag von Widerständlern und Emigranten zum Neuaufbau der Eisenbahngewerkschaften nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und im Kapitel „Elemente einer kollektiven Biografie“ der im Anhang der Studie präsentierten Kurzbiografien von über 350 biografisch erfassten Eisenbahngewerkschaftern bzw. einigen berufsfremden Widerständlern, die in verschiedene illegale Netzwerke eingebunden waren.

Der Neuaufbau der Gewerkschaften nach Ende des Zweiten Weltkrieges kann keineswegs – wie beispielsweise von Hans-Joachim Buß behauptet – als „Stunde Null“ charakterisiert werden. Denn die Neugründung der Eisenbahngewerkschaften erfolgte ganz wesentlich unter dem Einfluss von ehemaligen Eisenbahngewerkschaftern der Weimarer Republik. Von den circa 300 Überlebenden der in unserer Studie biografisch erfassten Eisenbahner engagierte sich nach Ende des Zweiten Weltkrieges die Mehrheit beim Neuaufbau der Eisenbahngewerkschaften. Dieser ist nicht zuletzt wegen des Einflusses der Besatzungsmächte von einer Vielfalt an Gründungsansätzen gekennzeichnet, von denen insbesondere vier Relevanz zukam: Erstens „reine“ Eisenbahngewerkschaften als autonome Industriegewerkschaften, zweitens Gewerkschaften der Eisenbahner als „Wirtschaftliche Fachgruppen“ in zentralistischen Einheitsgewerkschaften, drittens Gewerkschaften, deren Organisationskatalog den Bereich von Transport und Verkehr umfasste, und viertens Gewerkschaften, die alle Arbeitnehmer des Öffentlichen Dienstes unter Einschluss der Eisenbahngewerkschaften zu organisieren beanspruchten.

Eine detaillierte Entscheidungsanalyse über den Einfluss der verfolgten Eisenbahngewerkschafter auf die Neugründung ihrer Organisationen nach dem Ende des NS-Regimes war im Rahmen unserer Studie nicht möglich. Die Tatsache jedoch, dass mehr als 20 (!) der in der Studie biografisch erfassten verfolgten Eisenbahngewerkschafter nach 1949 dem zentralen Leitungsgremium, dem Hauptvorstand der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), angehörten, ist zweifellos ein wichtiger Beleg für ihren Einfluss auf die Neugründung der GdED in den Westzonen und ihre Entwicklung in den 1950er- und der 1960er-Jahren. Ähnliches gilt zumindest für die Gründungsphase der Eisenbahngewerkschaften in den Jahren 1945/46 in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ). In der Organisationsdebatte über die Kompetenzverteilung zwischen den Einzelgewerkschaften und der Dachorganisation gehörte die Mehrheit der Eisenbahngewerkschafter zu den treibenden Kräften, die für die Etablierung einer föderativen Dachorganisation mit autonomen Einzelgewerkschaften eintraten. Eisenbahngewerkschafter, die sich für die Gründung zentralistischer Einheitsgewerkschaften einsetzten, bildeten nach 1945 eindeutig die Minderheit. Dies gilt selbst für die SBZ, in der allerdings nach 1946 die Mitglieder und Funktionäre, die für eine autonome Eisenbahngewerkschaft innerhalb des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDGB) eintraten, schrittweise ausgeschaltet wurden. Um einer Verhaftung zu entgehen, flohen viele von ihnen in die westlichen Besatzungszonen. Auch der Neuaufbau der Eisenbahngewerkschaften in Rheinland und Westfalen erfolgte keineswegs konfliktfrei. 1948 eskalierte der Streit zwischen den Befürwortern einer eigenständigen Eisenbahngewerkschaft und den Anhängern der Gründung einer den gesamten öffentlichen Dienst umfassenden Gewerkschaft bis zum Ausschluss der Eisenbahner aus dem DGB in der Britischen Besatzungszone (BBZ). Dieser Streit konnte erst in langwierigen Verhandlungen mit Unterstützung der Dachorganisationen der Westzonen auf trizonaler Ebene bereinigt werden.

Der typische Eisenbahngewerkschafter, der verfolgt wurde und Widerstand leistete, war männlich, war Sozialdemokrat und gehörte ganz überwiegend der Generation der „Gewerkschaftsbeamten“ (1876–1890) und der „gelernten Funktionäre“ (1891–1905)

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

an. Die Generation der „Gewerkschaftsgründer“ (1860–1875) und der nach 1905 geborenen Eisenbahngewerkschafter spielten lediglich eine randständige Rolle. Zahlreiche der in unserer Studie erfassten Eisenbahner wurden im Widerstand von ihren Ehefrauen tatkräftig unterstützt – ein Aspekt, der in der Sekundärliteratur bisher höchst selten thematisiert wird. Der typische Eisenbahngewerkschafter, der Widerstand leistete, war darüber hinaus vor 1933 politischer Mandatsträger und übte in einer Partei – zumeist der SPD – und in politischen Vorfeldorganisationen – besonders häufig im „Reichsbanner Schwarz-Rot-Gold“ und der „Eisernen Front“ – weitere Funktionen aus. Ein typischer kommunistischer Eisenbahngewerkschafter war im Vergleich zu seinem sozialdemokratischen Kollegen in der Regel deutlich jünger. Er gehörte zum großen Teil der Generation der „gelernten Funktionäre“, seltener der „vierten Generation“, das heißt der nach 1905 Geborenen, an. War er Vertreter der Generation der „gelernten“ Gewerkschaftsfunktionäre, begann er seine Parteikarriere in der Regel in der SPD und kam über die USPD 1920 zur KPD. Gehörte er der Generation der nach 1905 Geborenen an, fiel der Umweg über die SPD und USPD weg. Lediglich eine Minderheit der kommunistischen Eisenbahngewerkschafter entsprach dem von Detlev J. Peukert beschriebenen „typischen“ KPD-Mitglied, das vergleichsweise jung, „seit Jahren erwerbslos“ und „zuvor keiner anderen Partei“ angehörte und „erst vor kurzem der KPD beigetreten war“. Typisch ist für die Mehrheit sowohl der sozialdemokratischen als auch der kommunistischen Eisenbahngewerkschafter das Engagement in der Rätebewegung (1918/19) und ihre Beteiligung an der Niederschlagung des „Kapp-Lüttwitz-Putsches“ (1920). Gemessen an der geringeren Mitgliederzahl gehörte ein kommunistischer Eisenbahngewerkschafter während des „Dritten Reiches“ prozentual häufiger als der sozialdemokratische Kollege einer Widerstandsgruppe an.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges engagierten sich die überlebenden Eisenbahngewerkschafter – unabhängig davon, ob sie Sozialdemokrat oder Kom-

munist waren – beim gewerkschaftlichen Neuaufbau und übernahmen wiederum zahlreiche Führungspositionen in ihren Parteien bzw. auf lokaler, regionaler, zonaler bzw. später auf Bundesebene bzw. in der DDR politische Mandate.

Die Eisenbahngewerkschaften haben allen Grund, die Erinnerung an die Widerstandsaktivitäten der Kollegen/innen ihrer Vorläuferorganisationen wachzuhalten und dafür Sorge zu tragen, dass diese in der bundesdeutschen Erinnerungskultur stärker als bisher gewürdigt werden.

6.6 Hans Jahn und der Widerstand gegen Hitler

■ Axel Ulrich¹

Eine große und zugleich sehr effektive Widerstandsorganisation war die des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands (EdED). Sie wurde geleitet von Hans Jahn, bis 1933 Sekretär der Organisationsabteilung im Vorstand des Verbandes und seit Herbst jenes Jahres zugehörig zur illegalen Reichsleitung der Gewerkschaften. Ende 1933 begannen er und einige weitere Funktionäre damit, systematisch ein konspiratives Vertrauensleutenetz zu knüpfen, das bald reichsweite Ausdehnung besaß. Nachhaltig unterstützt wurden jene Aktivitäten von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) und deren Generalsekretär Edo Fimmen. Es wurden Fluchtwege für Verfolgte organisiert, außerdem Informationen vor allem zur Situation in den Reichsbahnbetrieben beschafft, dazu Lage- und Stimmungsberichte zur Aufklärung des Auslandes über die Verhältnisse im faschistischen Deutschland erstellt und dann weitergeleitet. Umgekehrt wurden meist von den Niederlanden aus, ebenso aus dem Saargebiet per Bahn sowie über die Seehäfen und Wasserstraßen antinazistische Propagandaschriften nach Deutschland eingeschleust. Ab 1936 wurde zudem das Funktionärsorgan „Fahrtfrei!“ für den Einheitsverband der Eisenbahner

6) Detlev J. Peukert, Die KPD im Widerstand. Verfolgung und Untergrundarbeit an Rhein und Ruhr 1933 bis 1945, Wuppertal 1980 (Düsseldorfer Schriften zur neueren Landesgeschichte und zur Geschichte Nordrhein-Westfalens, Bd. 2), S. 56.

1) Axel Ulrich, Dr. phil., Politologe, wissenschaftlicher Mitarbeiter des Stadtarchivs Wiesbaden und Leiter der dortigen KZ-Gedenkstätte „Unter den Eichen“, Mitglied der Forschungsgemeinschaft 20. Juli 1944 sowie des Studienkreises Deutscher Widerstand 1933-1945, Vorsitzender der Historischen Kommission der SPD in Hessen Süd, zahlreiche Publikationen vor allem zum antinazistischen Widerstand in Hessen und Rheinland-Pfalz.

KAPITEL 6
1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Deutschlands, Sektion der ITF in einer Auflage von monatlich 500 Stück produziert. Später kam es zur Zusammenarbeit mit dem Internationalen Sozialistischen Kampfbund (ISK) und mit „Neu Beginnen“.



Hans Jahn, Gewerkschafter, Widerstandskämpfer, Politiker, GdED-Vorsitzender 1948 bis 1959

Mitte der 1930er Jahre verfügte die Kaderorganisation über fast 140 Stützpunkte mit annähernd 300 Stützpunktleitern und mehr als 1.300 Funktionären in ganz Deutschland. Im Rhein-Main-Gebiet bestand eine Verankerung in Frankfurt, Darmstadt, Mainz, Wiesbaden und Rüsselsheim, dort mit unmittelbarer Anbindung an die Opel-Werke. Mainz beispielsweise, wo Konrad Roth Vertrauensleute angeworben hatte, wurde alle ein bis zwei Wochen konspirativ kontaktiert. Auch die Verbindung mit Heinrich Engel in Darmstadt, zuständig für den illegalen Gau Hessen-Nassau, zu dem außer den Stützpunkten im Rhein-Main-

Gebiet auch die in Fulda und Bingen gehörten, wurde in regelmäßigen Abständen durch Hugo Bachmann im Zuge seiner reichsweiten Kuriertätigkeit gehalten. Nachdem Jahn im Anschluss an eine Ostern 1935 in Roskilde in Dänemark durchgeführte geheime Funktionärskonferenz der ITF durch die Gestapo vorübergehend festgenommen worden war, nach seiner irrtümlichen Freilassung aber umgehend ins Ausland zu fliehen vermocht hatte, leitete er seine Widerstandsorganisation von den Niederlanden, später von Belgien bzw. Luxemburg aus.

Während die konspirativen Strukturen der an der Konferenz ebenfalls beteiligten Gruppen des Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs kurz darauf zerschlagen wurden, konnte Jahns Vertrauensleute-Netz in Westdeutschland ohne größere Komplikationen bis 1937 weiterarbeiten. Dann jedoch erfolgte die Festnahme etlicher konspirativer Spitzenfunktionäre, was zu einer kurzen Periode des Stillhaltens führte. Nachdem eine Sondierung erbracht hatte, dass die sonstigen Verbindungen, auch die ins Rhein-Main-Gebiet, nicht in Mitleidenschaft gezogen worden waren, wurde umgehend die Rekonstruktion der Untergrundorganisation und die Reaktivierung der Kader vorgenommen. Der süddeutsche Strukturbereich ging indessen 1938 hoch. Zu jener Zeit hatten Jahns Mitstreiter längst die Gewinnung von Meldungen über die deutschen Kriegsvorbereitungen ins Zentrum ihrer Aktivitäten gerückt. Solche Nachrichten erreichten Jahn u. a. auch aus Darmstadt. Mit Kriegsbeginn wurden die EdED-Aktivitäten um Formen zum Teil höchst effektiver Sabotage erweitert. Gleichwohl erlahmte der Widerstand der EdED-Kader nun allmählich. Dies wurde nicht zuletzt verursacht durch die zahlreichen Einberufungen zur Wehrmacht wie durch den zunehmenden Austausch von zivilem Bahnpersonal durch Militär. Sogar als den Nazis nach der Besetzung Luxemburgs Listen in die Hände fielen, aus denen der beeindruckende Umfang von Jahns Widerstandsorganisation deutlich hervorging und wodurch es zu 120 Festnahmen in ganz Deutschland kam, konnte die konspirative Gesamtstruktur nicht vollends aufgedeckt werden. Auch im Rhein-Main-Gebiet kam es zu Festnahmen; da den Betroffenen aber nichts nachzuweisen war, wurden sie bald darauf wieder auf



Wilhelm Leuschner vor dem „Volksgerichtshof“

freien Fuß gesetzt. Bestimmte Gruppenstrukturen oppositioneller Eisenbahngewerkschafter bestanden selbst dann noch weiter fort, etwa im Reichsbahnausbesserungswerk Frankfurt-Nied.

Solchen Strukturkernen war eine wichtige Rolle zugeordnet im Rahmen des Vorhabens **Wilhelm Leuschners** und seiner Mitstreiter, als flankierende Maßnahme eines vom Militär durchgeführten Staatsstreichs den Generalstreik auszurufen. Jedenfalls sollen in Mainz, einem der strategisch wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Deutschlands, durch Anton Calujek und einige andere Eisenbahngewerkschafter 1944 in der Tat die erforderlichen Vorbereitungen zu einem Eisenbahnerstreik als Initialzündung für einen Generalstreik getroffen worden sein. Im Zusammenhang mit dem „20. Juli“ soll auch zumindest im Reichsbahnausbesserungswerk Mainz ein spontaner Streik ausgebrochen sein. Ähnliche Überlegungen waren übrigens

von Leuschner bereits Ende der 1930er Jahre angestrengt worden, als erstmals durch antinazistische Kreise aus Bürgertum, Arbeiterbewegung und Militär ein Aufstand gegen Hitler erwogen wurde.

Trotzdem gab es von den damals fast 1 Millionen Beschäftigten bei der Reichsbahn eine relativ große Gruppe, die den Widerstand gegen das Regime aktiv praktizierte. Es waren überwiegend Eisenbahner der unteren und mittleren Ebene und Gewerkschafter, die diese Widerstandsorganisationen bildeten. Viele von ihnen wurden in Konzentrationslagern inhaftiert, ermordet, andere konnten ins Exil flüchten.

(Weitergehende Informationen zur Rolle der Reichsbahn im Faschismus und dem Widerstand der Eisenbahner sind im TRANSNET Geschichtsbuch „Zukunft hat Vergangenheit-110 Jahre Gewerkschaft bei der Bahn 1896-2006“ enthalten. Das Buch ist über die zuständige EVG-Geschäftsstelle bzw. den Ortsverband erhältlich.)

KAPITEL 6

1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

6.6.1 Der Organisationsplan Jahns zum Widerstand

Das Forschungsprojekt 2017 von Siegfried Mielke und Stefan Heinz mit dem Titel „*Eisenbahngewerkschafter im NS-Staat: Verfolgung-Widerstand-Emigration (1933-1945)*“ vertritt die These, dass die von Hans Jahn für das illegale Widerstandsnetz entwickelten „Organisationspläne“ (1936 und 1938) keinem Wunschdenken entsprachen, sondern recht wirksam Widerstand organisierten. Am folgenden Beispiel des RAW Göttingen ist zu erkennen, wie dieser Plan in der Praxis funktionierte:

■ Jahns Widerstandsnetz im Kampf gegen Hitler

Hans Jahn schrieb im Oktober 1935 einen Bericht an Edo Fimmen, Generalsekretär der ITF (Internationale Transportarbeiter Föderation) über den Aufbau und Stand der illegalen Widerstandsarbeit in Deutschland:

„Das (Deutsche) Reich ist eingeteilt in: 7 Gebiete, 19 Gaue und 114 Stützpunkte. Die Reichsleitung arbeitet im engsten Einvernehmen mit der Internationale. Jedem Gebiet steht ein Gebietsführer und jedem Gau ein Gaugraf vor. Jeder Gebietsführer ist gleichzeitig Gaugraf. Der Gebietsführer, wie auch die Gaugrafen werden im Einvernehmen mit der Internationale von der Reichsleitung bestellt.

Der Gaugraf besorgt den Aus- und Aufbau der Kaderorganisation. Er errichtet Stützpunkte, bestimmt die Stützpunktführer und steht auf der einen Seite mit diesen, auf der anderen Seite mit dem Gebietsführer in ständiger Verbindung.

Der Gebietsführer, an größeren und großen Orten und Betrieben die Stützpunktführer, sind die Verbindungsleute in den Betrieben. Er bzw. sie erhalten Anweisungen und Material von der Reichsleitung bzw. von der Internationale (...). Sie wiederum berichten laufend über alle Vorgänge im Betriebe, sowie Art und Stand der Bewegung (...). Es ist sowohl eine ständige persönliche Verbindung als auch gegenseitige Nachrichten- und Materialübermittlung gewährleistet.

Gebietsführer, Gaugrafen und Stützpunktführer stehen bis auf 7 Ausnahmen als Arbeiter oder Beamte im Betrieb.

Das Reich ist eingeteilt in die Gebiete: Westen, Südwesten, Norden, Mitte, Süden, Südosten und Osten.

Die Gaugrafen sind vom Juni bis Oktober 1935 2 zum Teil 3 mal persönlich aufgesucht, informiert und kontrolliert worden. Nach ihren Angaben sind etwa 2000 Stützpunktführer in den verschiedensten Betrieben angesetzt. Zu zahlreichen Betrieben bestehen weitere persönliche Verbindungen, die jedoch aus konspirativen Gründen zurzeit noch nicht organisatorisch ausgewertet werden. Im Ruhrgebiet besteht daneben Verbindung zu Krupp und in Hamburg zu Blohm & Voss. Nach den erstatteten Berichten sind die Leute operfbereit und streben festere Bindungen an.

Die Einhebung von Beiträgen findet wegen der damit verbundenen Gefahr noch nicht statt. Dringend notwendige Mittel werden, soweit sie über den Rahmen der von der Internationale zur Verfügung gestellten Gelder hinausgehen, durch Sammlungen aufgebracht.

Das Bewusstsein, mit der Internationale lebendige Verbindung zu haben, stärkt sie. Sie wünschen Material und Aufklärung. Es macht sich ein Stimmungsumschwung bemerkbar. Gaugrafen und Stützpunktführer werden von dem Betriebspersonal aufgesucht und in den verschiedensten Fragen um Rat angegangen. Es bildet sich ein neues Vertrauensverhältnis heraus. Die Voraussetzungen, über die Kaderorganisation zu Maseneinfluss zu gelangen, sind hochgradig erfüllt.“

Die wesentlichen Anhänge zum Organisationsplan Hans Jahns:

Abschrift!Organisations-Anlage.

In der Zeit von November 1933 - 16. Mai 1935 fanden zahlreiche Besprechungen des Reichsleiters mit den Gaugrafen unter öfterer Hinzuziehung von Stützpunktführern statt. Dazwischen fanden Besprechungen und Besuche mit Vertretern der ITP im Reich und am Sitze der ITP statt. Im Jahre 1934 wurden im Bereich der Wasserkanäle eine Reihe von Konferenzen unter Anwesenheit eines Vertreters der ITP abgehalten. An einigen derselben waren auch Eisenbahner vertreten. Ostern 1935 fand eine Konferenz der illegalen Organisation unter Leitung der ITP in Roskilde bei Kopenhagen statt. An dieser nahmen 11 Eisenbahner teil.

Aus kleinsten Anfängen entwickelte sich mit der Zeit eine verhältnismäßig gute Kaderorganisation. Ohne geschichtliches Vorbild, ohne Mittel zu umfassenden und regelmäßigen Unterstützungen für arbeitslose Kollegen mußte gearbeitet werden. Der Anfang war persönliche Verbindung, die Grundlage, gegenseitiges Vertrauen.

Die Verbindung war bis zum 17. 5. 1935 nach jedem Gau hin gut. Nach der Verhaftung und Emigration des Reichsleiters wurde im Sinne der ITP eine Umorganisation durchgeführt. Die 19 Gauen wurden zu 7 Gebieten zusammengefaßt. Das bedeutete ein Aufgeben des bis dahin streng durchgeführten Grundsatzes der Abgrenzung der Gauen untereinander. Die Zentralisation war jedoch notwendig, um die teilweise abgerissenen Verbindungen wieder herzustellen. Dies gelang, nachdem ein Kurier durch mehrere Reisen in die Gauverorte die entsprechende Anordnung von ITP und Reichsleitung überbracht hatte.

Bald zwangen die Verhältnisse zur Dezentralisation. Die Gauen Rhein, Ruhr, Westfalen wurden wegen ihrer Wichtigkeit in 5 Bezirke aufgeteilt. Jedem Bezirk steht ein Bezirksleiter vor. Mit diesen werden in 4-wöchentlichen Abständen Grenztreffen abgehalten. Dieselben haben sich gut bewährt. Soweit möglich, nehmen an diesen Treffen auch Gaugrafen oder sonstige hervorragende Funktionäre aus dem übrigen Reich teil. Besuche von Gaugrafen und leitenden Funktionären am Sitze der ITP dienten wesentlich zur Festigung der organisatorischen Verbindungen.

Blatt 2.

Durch Schaffung der Grenzstelle ist es möglich, Material und Schriftwechsel der ITF und Reichsleitung in das Reich zu befördern. Die Errichtung weiterer Grenzstellen wäre sehr erwünscht, scheitert jedoch an der Finanzfrage. Empfangs- und Abgangsstelle für Schriftwechsel und Material der ITF und Reichsleitung für den innerdeutschen Verkehr befindet sich im Reich.

Für jeden Gau grafen ist ein besonderes Stichwort, Erkennungswort und Erkennungszeichen vereinbart.

Das organisatorische Gerippe.

I. Westliches Industriegebiet.

I. Bezirk. Westfalen. Vorort: Hamm.

Bezirksleiter: L. R a d k e .

Ersatzleute: H. H a m a n n , H. B a r g m a n n ,
J. R a d k e .

Stützpunkte: Essen, Wanne-Eickel, Recklinghausen, Dortmund, Soest, Gelsenkirchen, Witten, Münster, Bielefeld, Lingen und Osnabrück.

II. Bezirk. Westliche Ruhr. Vorort: Krefeld.

Bezirksleiter: P. E m m e n .

Ersatzleute: V. V ü h r , H. B e n t l a g e .

Stützpunkte: Düsseldorf, Hagen, Duisburg, Mülheim, Cleve, Oppum und Urdingen.

III. Bezirk. Bahnlinie Köln-Aachen-Rhein-Holländische Grenze.

Vorort: Neus.

Bezirksleiter: H. F u n g e r .

Ersatzleute: M. N i c h i o l , L. R o u e t t .

Stützpunkte: Jülich, Rheydt, Aachen, Düren und Dellbrück, M.-Gladbach.

IV. Bezirk. Südliche Ruhr. Vorort: Opladen.

Bezirksleiter: W. K u m m e r o w s k y .

Ersatzleute: E. D r e h e r .

Stützpunkte: Wuppertal, Siegen, Arnsberg und Hemscheidt.

V. Bezirk. Bahnlinie Köln-Koblenz-Trier-Gerolstein-Köln.

Vorort: Köln.

Blatt 3.

Bezirksleiter: M. P e s t e r .

Ersatzleute: J. M ö l l , H. W e i s s

Stützpunkte: Koblenz, Bonn, Trier, Euskirchen, Königswinter,
Engers, Ehrang und Mayen.

2. Gau Hessen-Nassau. Vorort: Darmstadt.

Gaugraf: H. E n g e l .

Ersatzleute: G e r h a r d t , S e i b e r t .

Stützpunkte: Mainz, Müselsheim, Frankfurt/M., Wiesbaden,
Bingen und Fulda.

3. Gau Pfalz-Baden. Vorort: Ludwigshafen.

Gaugraf: O. V o n g e r i c h t e n .

Ersatzleute: J. K u h n .

Stützpunkte: Mannheim, Kaiserslautern, Neustadt/H., Worms,
Speyer, Frankenthal, Schwetzingen und Karlsruhe.

4. Gau Oldenburg. Vorort: Bremen.

Gaugraf: S c h n a k e n b e r g .

Ersatzleute: K. K ö s t e r .

Stützpunkte: Verden, Wegesack, Uelsen, Kirchweye.

5. Gau Wasserkante. Vorort: Hamburg.

Gaugraf: W. B u r m e s t e r .

Ersatzleute: w. S c h m i d t .

Stützpunkte: Hamburg, Harburg, Neumünster.

6. Gau Nordwest. Vorort Wesermünde.

Gaugraf: P. H a l t e n h o f .

Ersatzleute: J. O t t e n .

Stützpunkte: Wesermünde, Wilhelmshaven, Brake, Bremervörde
und Cuxhafen.

7. Gau Hannover. Vorort: Hannover.

Gaugraf: F. G ü c k e l .

Ersatzleute: W. E b e l i n g .

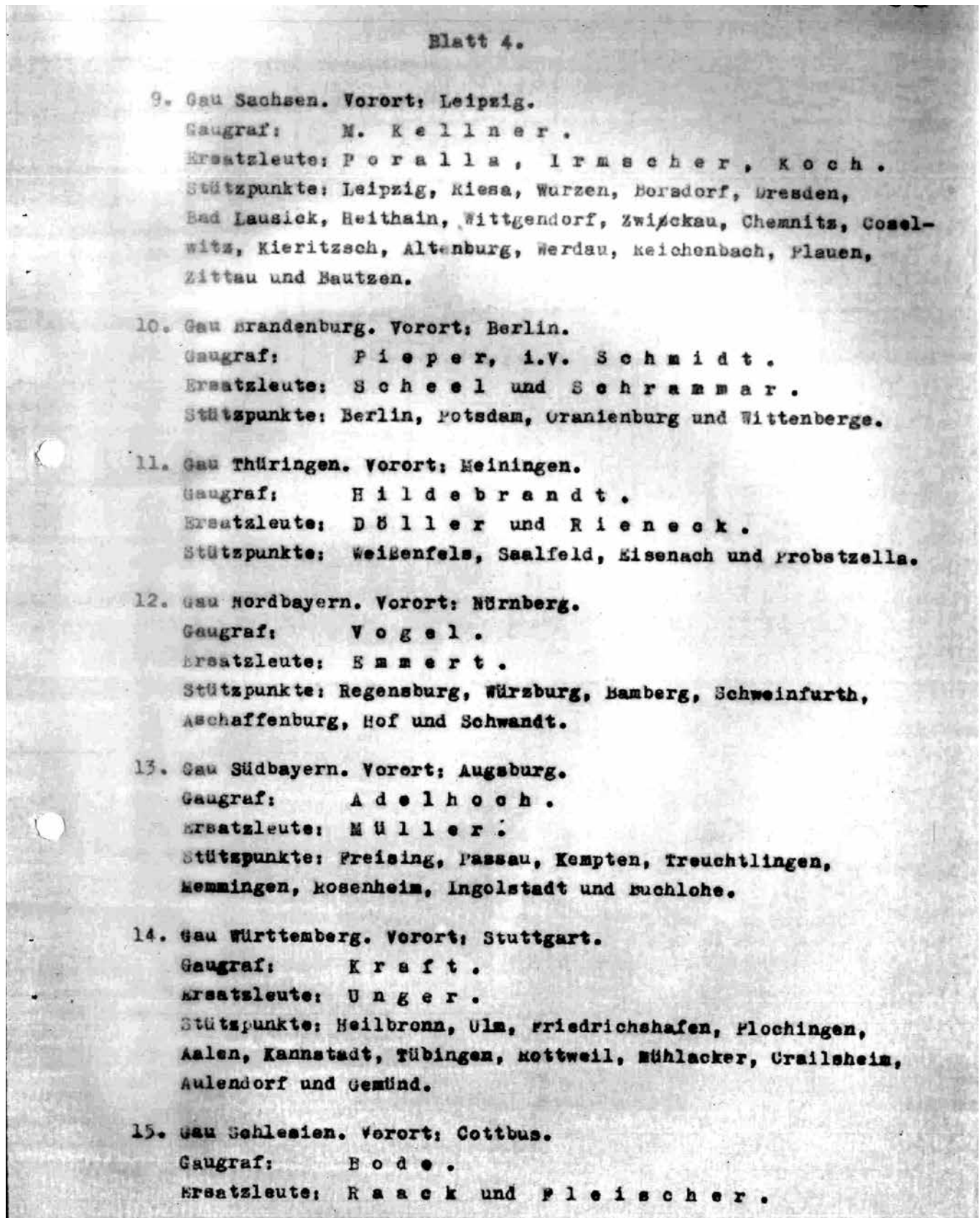
Stützpunkte: Hannover, Minden, Löhne, Stendal.

8. Gau Kassel. Vorort: Göttingen.

Gaugraf: F r a t z .

Ersatzleute: K o c h u n d S c h r ö d t e r .

Stützpunkte: Göttingen, Seesen, Hörter, Nordheim, Kreiensen,
Kassel.



FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Blatt 5.

Stützpunkte: Lübben, Lübbenau, Senftenberg, Forst, Görlitz, Guben, Breslau, Schweidnitz, Sorau, Weißwasser, Finsterwalde, Petershain, Kahlau, Ruhland, Spremberg, Kolkwitz, Treppkau, Linderode, Lauban, Frankfurt/O. u. Köthen.

16. Gau Pommern. Vorort: Stettin. }
 17. Gau Ostpreußen. Vorort: Danzig. } In beiden Gauen ruht die Arbeit wegen Prozeß in Stettin und der bekannten Vorgänge in Danzig. Persönlich Verbindung besteht noch.

Das Reich ist demnach eingeteilt in 17 Gauen und 5 Bezirke mit Stützpunkten in 158 Orten. In West- und Südwestdeutschland, Sachsen, Berlin-Brandenburg, Schlesien und Hamburg-Wasserkante ist die Organisation zufriedenstellend. Von Ruhrgebiet, Sachsen und Schlesien kann man mit gutem Gewissen sagen, daß die Organisation gut bis sehr gut ist. Im Gau Oldenburg, Nordwest, Kassel und Südbayern läßt zwar die laufende Verbindung zu wünschen übrig, aber die Personen der Gaugrafen, sowie die bereits vorhandenen Funktionäre bürgen für Aufrechterhaltung der Kadern. Der Gau Hannover macht Sorge. Deshalb nimmt der Bezirksleiter von Hamm Verbindungen bis in den Gau Hannover hinein auf. Des weiteren kann von Stendal aus durch W. E b e l i n g der Gau neu bearbeitet werden. Die Gauen Thüringen, Nordbayern und Württemberg hängen zur Zeit in der Luft. Die Verbindung ist äußerst mangelhaft. Obwohl Gaugrafen und Stützpunkte noch existieren, dürfte die systematische Weiterarbeit gelitten, wenn nicht gar aufgehört haben. Arbeitswillige Kräfte sind vorhanden, es fehlt an der persönlichen Anleitung. Diesem Übel muß abgeholfen werden.

Wo möglich wurden auch vertrauensleute aus anderen wichtigen Betrieben in unseren Arbeitsbereich einbezogen. Es kommen folgende Betriebe und Stützpunktführer infrage:

Essen:	Krupp	J. Hoffmann
Urdingen:	Waggonfabrik	P. Emmen
Münch:	Glashütte	E. Breuer
Aachen:	Bergbau	G. Dürks
Bellbrück:	Metall	E. Möller
Rüsselshain:	Opelwerke	G. Klingner
Leipzig:	Hasak - Metall	H. Schneider

KAPITEL 6
1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Blatt 6.

Leipzig:	Pittler A.-G.	W. Schulz
Cottbus:	Textil	G. Richter
Cottbus:	Bekleidungs-gew.	Ed. Maise
Cottbus:	Baugewerbe	L. Jäckel
Berlin:	Siemenswerke	H. Arhilger

Nach reiflicher Prüfung kann gesagt werden, daß trotz wachsendem Terror die Arbeit fortgesetzt wurde. Am 1.3.36 waren in 137 Stützpunktorten 284 Stützpunktführer und 1320 Funktionäre gemeldet. Auch unter Berücksichtigung der wenig oder gar nicht befriedigenden Verbindungen nach Süddeutschland, Hannover und Pommern läßt die Zunahme von 21 Stützpunktorten den Schluß zu, daß zahlenmäßige Verluste kaum eingetreten sein dürften. Wohl aber darf der Überzeugung Ausdruck verliehen werden, daß die Grundlage der Kaderorganisation eine erheblich festere geworden ist.

In Anbetracht der Bedeutung, die das Deutsche Reich in der Weltpolitik einnimmt, muß die Fortführung der illegalen Arbeit als notwendig bezeichnet werden. Dies erfordert neben anderen in erster Linie Geld. Da ein Teil des früheren Verbandsvermögens in Skandinavien investiert ist, könnte auch die schwierigste aller zu lösenden Fragen einem alle Teile befriedigendem Ergebnis zugeführt werden.

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Organisation: (Stand 1.12.38)Vorort Gottbus - Bezirks Lausitz-Schlesien.

Leiter: W. Bode. 1. Vertreter: W. Schröder und 2. Vertreter: Fleischer.

Im RAW ca. 300 Mann zur Verfügung (22 Meistereien, in jeder derselben mindestens 3 Mann zur Verfügung)

Stützpunkte: Lübben-Lübbenau/ M. Bertram; Senftenberg/Raak; Ruhland/Petrenz; Forst/Kahle; Görlitz/Förster; Guben/Schütze; Breslau/Kimm; Schweidnitz/Gebbert; Sorau/Schulze; Weisswasser/Fleischer; Horka/Seifert; Finsternwalde/Schwarz; Petershain/Hanemann; Kahlau/Notnick; Spremberg/Schlenker; Kolkwitz/Hannemann; Drebkau/Jentzsch; Linderode/Stenzel; Lauban/Bufe; Oels/Lösche; Köthen/Jandrock; Koswig/Kreisel, Gärten/Fuhrmann.

Zur Verfügung stehen 2 Sudetendeutsche: D. Dubian (Versetzung nach Komotau beantragt, Gebauer " " Wien ")

*In Anbetrachtung mit Passau
Organisation im Auftrag
aufgeben.*

Durch Erlass des RVM ~~missen~~ diesen Anträgen stattgegeben werden .

Andere Berufe:

Textilfabriken: Samson, Westerkamp jun., Pölscher, Grübebaum & Kaufmann, Grovermann (500 Mann Belegschaft, besonders oppositionell) C.H. Jäger, Michovius.

Städtische Werke: (rund 500 Mann beschäftigt)

Holzbearbeitung: Ortling (160 Mann beschäftigt) Friede & Sohn (80 Mann

Höhere Textilfachschule:

Baufirma: Pabel & Co. (200 - 300 Mann)

Reichsverbindungen:

Berlin: Pieper (3 Besprechungen, alle grösseren Dienststellen erfasst)

Wesermünde: Haltenhof. Stuttgart: Hahn. Duisburg: Molitor.

Darmstadt: Engel. Hannover: Burger. Steidal: Ebeling. Passau: Weiss.

Göttingen: Fratz. Ludwigshafen: Vongerichten. Oberstein: Endorf .

Ulm, Friedrichshafen, Esslingen, Tübingen (Molt). Leipzig-Zauske.

2. Reichsverbände in Lausitz-Schlesien. Aufwachen der Reichsverbände:

KAPITEL 6
1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Die Effektivität des Organisationsplans am Beispiel des Eisenbahner-Widerstands im RAW Göttingen

Unmittelbar nach der Machtübertragung an die Faschisten erfolgte in Betrieben oder öffentlichen Verwaltungen eine Entlassungswelle politisch unliebsamer Personen. Günther Siedbürger (vgl. Literatur weiter unten) berichtet über die Einzelheiten der Widerstands-Arbeit:

„Im Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) traf es vor allem die Mitglieder im Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (EdED). Ein Zeitzeuge erinnerte sich: Im Ausbesserungswerk wurden am 31.3.1933 vier Kollegen fristlos entlassen. Sie erhielten vier Wochen keine Arbeitslosenunterstützung. Diesen Kollegen folgten am 7.7. zum 21.7. 40 und am 8.8. zum 22.8. weitere 20 Kollegen. (...) Die Entlassenen waren ohne Ausnahme Mitglieder des Einheitsverbandes. Den Kollegen, die in Arbeit blieben, wurde das Sprechen mit den Entlassenen untersagt. Der Eisenbahnerverein von 1898 wurde aufgelöst, seine Unterlagen beschlagnahmt und ein Teil der 2000 Bände umfassenden Vereinsbücherei bei der Göttinger Bücherverbrennung am 10.5.1933 vernichtet.

* Vom Reichsbahnausbesserungswerk. Entsprechend der allgemeinen Neuordnung wurden die bisherigen Betriebsratsmitglieder des Werkes durch eine Verfügung ihrer Vorgesetzten entlassen.

Göttinger Zeitung vom 27.4.1933.

Nach der Zerschlagung der Gewerkschaften im Mai 1933 konnte die Deutsche Arbeitsfront im Ausbesserungswerk nicht recht Fuß fassen. Der Einfluss der Entlassenen blieb teilweise erhalten und wurde maßgeblich für den Widerstand, der in Göttingen aus den Reihen der Eisenbahner hervorging. Beschäftigte, die zum Teil maßgebliche Positionen im Deutschen Eisenbahner-Verband (DEV) und dem Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (EdED) innegehabt hatten, behielten ihren Einfluss auf die Beschäftigten auch nach ihrer Entlassung. Zu ihnen gehörten der frühere Geschäftsführer des DEV Theodor Bernhardt und vor allem der ehemalige Betriebsratsvorsitzende

Hermann Fraatz. Fraatz war Mitglied des illegalen Eisenbahner-Netzwerkes, das von Hans Jahn aufgebaut wurde. Er arbeitete für Jahn als Vertrauensmann im Gebiet des Reichsbahndirektionsbezirks Kassel. Bereits 1934 traf sich Jahn mit Hermann Fraatz, Walter Fassauer, Oskar Schmitt und anderen. Fraatz wurde bei dieser Gelegenheit als Gaugraf des Gau Kassel eingesetzt. Dieser umfasste mit dem Vorort Göttingen die Stützpunkte Seesen, Hörter, Northeim, Kreiensen und Kassel.



Oskar Schmitt.
(Foto: Rohrbach (1989), S. 174.)

Gau Kassel, Vorort Göttingen.
Gaugraf: Fraatz.
Erstbeauftragter: Koch und Schröder.
Stützpunkte: Göttingen, Seesen, Hörter, Northeim, Kreiensen, Kassel.

Ausschnitt aus dem Organisationsplan von Hans Jahn 1936, nach der Verhaftung Oskar Schmitts wurde Hermann Fraatz erneut Gaugraf. Foto: Gottwaldt (2009), S. 184

Hans Jahn entzog sich Mitte 1935 einer drohenden Verhaftung durch Flucht in die Niederlande. Bereits in den folgenden Monaten wurden seine Kontakte zu den verschiedenen Stützpunkten über Hugo Bachmann als Kurier aufrechterhalten. Auf seinen Fahrten traf er sich im Herbst in Göttingen auch mit Hermann Fraatz und Oskar Schmitt als den Verantwortlichen für den Gau Kassel.

Oskar Schmitt hatte 1935 die Gelegenheit, an zwei Konferenzen der ITF teilzunehmen, die er nutzte, um Kontakte zu ehemaligen Mitgliedern der Gewerkschaften aus der Region zu knüpfen.

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG



Edo Fimmen, Generalsekretär der ITF, auf einem Kongress der Organisation 1935.
(Foto: AdsD / Friedrich-Ebert-Stiftung 6/FOTA025737)

Zu Ostern in Roskilde (Dänemark) und im Herbst in Amsterdam hatten ITF-Gewerkschaftsfunktionäre die Gelegenheit, sich in Gesprächen mit insgesamt 27 Vertrauensleuten und Bezirksleitern aus dem Eisenbahner-Netzwerk ein genaueres Bild über die Situation im Reichsgebiet sowie über Bedingungen und Umfang des Widerstandes zu machen. Solche Gespräche fanden u. a. auch mit Oskar Schmitt statt. Im Anschluss an die Konferenz von Amsterdam wurde Oskar Schmitt als Gaugraf für Kassel ernannt und erhielt konkrete Vorschläge, wie die Organisation weiterzuführen sei. Seine Tätigkeit als Gaugraf war nur von kurzer Dauer, Mitte Januar 1936 wurde er wegen seiner Tätigkeit im ISK verhaftet.

Die illegale Arbeit der Eisenbahner lag vor allem in der Informationsbeschaffung und im Transport von

illegalem Material in das Reichsgebiet. Dies war zum Teil genuines Eisenbahnermaterial, wie die Zeitschrift „Fahrt frei!“, die Untergrundzeitung des Einheitsverbands der Eisenbahner Deutschlands/Sektion der ITF. Zum anderen transportierten die Eisenbahner das illegale Material des ISK ins Reichsgebiet.

Die Verteilung des Informationsmaterials wurde ab Mitte 1934 gezielt über Vertrauensleute vorgenommen, in Göttingen also durch Hermann Fraatz. Der Inhalt der illegalen Materialien speiste sich mehrheitlich aus den aktuellen Berichten aus den einzelnen Bezirken. Diese wurden aber aus Sicherheitsgründen erst in Amsterdam schriftlich fixiert, wo sich das Büro der ITF befand. Bereits für den März 1934 hat ein solcher aus dem Gau Kassel (also dem Zuständigkeitsbereich von Fraatz) seine Spur in der Korrespondenz Hans Jahns hinterlassen.

KAPITEL 6
1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Oktober 1936.



FAHRT-FREI

für den

Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands
Sektion der I.T.F.

K o l l e g e n !

Im vierten Jahre des Hitlerregimes ist es an der Zeit, uns ein Sprachrohr zu schaffen. "Fahrt frei" will aufklären, sowie Forderungen und Meinungen der Eisenbahner vertreten. Sie wird der Verbreitung der Wahrheit dienen durch Schilderung der Wirklichkeit im 3. Reich..

Sie will aber auch die Lauen aufrütteln und den Mut und die Entschlossenheit, sowie den Siegeswillen der aktiven Kämpfer steigern. In engster Gemeinschaft mit der I.T.F. wird sie den Gedanken der internationalen Solidarität pflegen und die geistigen und organisatorischen Bande mit der freien Arbeiterbewegung der Welt enger knüpfen. Ihre vornehmste Aufgabe wird sein: "Rücksichtsloser Kampf dem korrupten Nazisystem!"

Für F r e i h e i t , F r i e d e , R e c h t u n d B r o t !

F a h r t f r e i !

Die Reichsleitung.

K a m e r a d e n !

Die faschistische Diktatur hat Eure Gewerkschaft zerschlagen. Die Folge ist ein ständiger wirtschaftlicher und kultureller Niedergang. Während in den Demokratien der Welt die organisierten Arbeiter und Beamten sich fortlaufend einen höheren Lebensstandard erkämpfen, geht die Lebenshaltung der Arbeiterklasse in den faschistischen Staaten immer mehr zurück. Die I.T.F. beobachtet mit tiefer Sorge diese rückläufige Tendenz und scheut keine Mittel, um eine Änderung herbeiführen zu helfen. Sie begrüsst und unterstützt daher Eure Arbeit, die mit Aussicht auf Erfolg eine neue gewerkschaftliche Kampforganisation ins Leben ruft. Sie steht in unverbrüchlicher Solidarität zu Euch, ehrt Eure Opfer und achtet Euren Mut. Es ist kein Lippenbekenntnis, sondern Ausdruck engster Verbundenheit, wenn wir erklären: "Euer Kampf ist unser Kampf".

Die Exekutive der I.T.F.

Edo Finnen, Generalsekretär d.I.T.F.

W i r f o r d e r n .

Auf dem "4. Parteitag der Ehre" proklamierte Hitler, dass im Interesse der Aufrüstung der deutschen Wehrmacht keine Erhöhung der Löhne stattfinden dürfe. "Eisen statt Brot" ist das Gebot der Stunde. Mittlerweile steigen die Preise für alle Lebensnotwendigkeiten ständig. Steuern und Abzüge aller Art lassen den Inhalt der Lohnbülte immer mehr zusammenschrumpfen. Die Frau und Mutter des Arbeitnehmers weiss nicht mehr, wie sie den Mann und die Kinder satt bekommen soll. Von der Ergänzung verschlissener Kleidung usw. ist schon gar keine Rede mehr. Der Lohn reicht nicht mehr hin und her. Dabei steht der Winter vor der Tür. Die Not wird wachsen. Schon muss Darré vorbeugen. "Der" Reichsernährungsminister" teilt mit, (Ihr könnt es im Völk. Beobachter v. 29.9.36 nachlesen) dass Gemüse, Fleisch, Eier, Butter, Käse, Milch und Fett "vorübergehend knapp werden. Die Hausfrau

Erste Ausgabe der Untergrund-Eisenbahnerzeitung „Fahrt – frei“ vom Oktober 1936.

KAPITEL 6
 1933 - 1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG


Hermann Fraatz (Foto: Rohrbach (1985), S. 339)

Bei seinen vierteljährlichen Treffen traf Jahn die einzelnen Mitglieder des Netzwerkes, die Kontakte waren bereits kurz nach der Machtübertragung geknüpft worden. Bewaffnung war nur für die Spitzenfunktionäre zugelassen, wird also für Göttingen keine Rolle gespielt haben.

Wenn diese Vier-Augen-Gespräche durch aktuelle Meldungen ergänzt werden mussten, wurden in Ausnahmefällen Postkarten benutzt, die unter einem anderen Namen aufgegeben und nur mit einem Gruß versehen wurden. Dabei war das Bild der Ansichtskarte die Information:

Bahnhof = Gefahr

Gartenanlagen = alles gedeiht

Straßenbilder, Häuserblocks = wichtige Mitteilungen sind vorhanden.

Das Personal für Göttingen und Umgebung ist nur rudimentär bekannt. Neben den o.g. Walter Fassauer und Oskar Schmitt spielte noch Herr Fengewisch (Betriebsrat, SPD) und Herr Becker eine bislang nicht bekannte Rolle.

Hermann Fraatz unterhielt Verbindungen nach Kassel zu Herrn Henrichs. Ebenfalls für die Organisation war Herr Engel aus Göttingen mehrmals in Kassel. Drei andere Namen erfahren wir noch durch die Verhaftungswelle im Januar 1936, die eigentlich dem ISK und seinen Sympathisanten galt, in Göttingen aber auch einige Mitglieder von Jahns Organisation traf.

Die Verbindungen nach Göttingen funktionierten gut, 10 Tage nach den Verhaftungen wusste man in der Amsterdamer Zentrale, dass etwas in Göttingen passiert war. Hans Jahn berichtete noch etwas später, am 12. Februar, die Einzelheiten an Edo Fimmen. Grundlage dafür war ein Bericht, den einer meiner Leute, der in G. (Göttingen, RD) war, persönlich überbracht hat. Nach eingezogenen Informationen wurden am 16.1.36 in Göttingen ungefähr 65 Leute, die angeblich der Nelson-Bewegung angehören sollen, verhaftet. (...) Unter den Verhafteten befinden sich 4 Mitarbeiter (des Eisenbahner-Netzwerkes, R.D.) (Oskar Schmitt, Westernhagen, Bode, und Kleinschmidt)


 Heinrich Westernhagen
 (Foto: Rohrbach (1989), S. 173)

KAPITEL 6
1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

davon sind zwei verheiratet. Bisher ist nicht festgestellt worden, dass die Verhafteten wegen ihrer Tätigkeit zu unserer Gruppe hochgegangen sind. Der Grund für die Verhaftung ist lediglich in der Verteilung von illegalen Zeitschriften und Flugblättern zu suchen. Auch die bisherige Untersuchung hat bisher keine anderen Momente als Grund der Verhaftung ergeben. Dass die Verhaftungswelle mit unserer Arbeit nichts zu tun hat geht daraus hervor, dass sämtliche Stützpunkte im Gau 10 unberührt geblieben sind.

Mit Oskar Schmitt und Heinrich Westernhagen traf es zwei Personen, die parallel im ISK engagiert waren, was die enge Zusammenarbeit beider Organisationen unterstreicht. Zu der Anlage eines Gelddepots in Göttingen, das für das Frühjahr 1936 geplant war, wird es aufgrund der Verhaftungen wohl nicht mehr gekommen sein. Hermann Fraatz übernahm nach dem Verhaftungen die Organisation erneut. Ob die Verbindungswege für Göttingen weiterhin so gut funktioniert haben, kann nur durch neue Aktenfunde beleuchtet werden. (ITF Sabotageaufruf)

Im September 1944 wurde vom ISK-Auslandsvorstand Jupp Kappius mit dem Fallschirm über dem Reichsgebiet abgesetzt. Er sollte Informationen sammeln, einige davon betrafen das Reichsbahnausbesserungswerk in Göttingen. Es ging um die wichtige Frage der Transportkapazitäten für die Wehrmacht und eine Abschätzung der Folgen des alliierten Bombardements auf die Nachschubwege. Kappius schrieb in einem Bericht: With leading people on Hamburg, Bremen, Hannover, Berlin, Göttingen, Kassel, Darmstadt, Ulm and Frankfurt/Main we kept regular contact by courier (regular except Ulm). This contact we used to stimulate and encourage activities on the lines we had started in the Ruhr (...) Our communications with the outside world consisted only of postcards containing messages concealed in the text which we sent off every 3-4 weeks.

Für den 1.1.1945 notierte er: Drei Wochen später war der gleiche Mann verzweifelt und führte das Ergebnis von zwei Tagen vor: 48 Schadlokomotiven allein in dem AW Göttingen. Die Reparatur bei vielen dieser Schadlokomotiven soll nicht mehr als vier oder fünf Tage dauern. Viele Schadloks stehen auf den beschädigten Strecken und können nicht in die RAW gebracht werden (...). Ende des Monats fügte er noch hinzu: Beim letzten Angriff auf den Verschiebebahnhof Göttingen fielen 2-300 Bomben aufs freie Feld, der Bahnhof selber blieb unbeschädigt.“.

Mach Dich nicht mitschuldig an der Kriegsverlängerung!

Denk selber darüber nach,

wo überall Du Gelegenheit findest, mit kluger Vorsicht die Kriegsanstrengungen wirksam zu sabotieren.

Langsam arbeiten

Materialverschwendung

Arbeitsversäumnis

das sind nur ein paar Beispiele, die man vermehren kann.

Auch auf Dich kommt es an!

Flugblatt mit ISK-Sabotageaufruf, Februar 1945
(Foto: AdsD/Friedrich-Ebert-Stiftung, 4 UB/ISK)

Literatur

Gottwaldt, Alfred Bernd (2009): Eisenbahner gegen Hitler. Widerstand und Verfolgung bei der Reichsbahn 1933-1945. Wiesbaden: Marix-Verlag.

Internationaler Jugend-Bund (IJB) / Internationaler Sozialistischer Kampfbund (ISK), Aktengruppe: ISK, Korrespondenz B (1933 - 1946): Korrespondenz 1934. Archiv der sozialen Demokratie, 4/IJB-ISK000027.

Internationaler Jugend-Bund (IJB) / Internationaler Sozialistischer Kampfbund (ISK), Aktengruppe: ISK, Korrespondenz B (1933 - 1946): Korrespondenz 1936. Archiv der sozialen Demokratie, 4/IJB-ISK000029.

Internationale Transportarbeiter-Föderation; Aufzeichnungen über Personen: Personallisten. Archiv der sozialen Demokratie, 5/ITFA000097.

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Internationale Transportarbeiter-Föderation; Aufzeichnungen über Personen: Schmitt, illegales Netzwerk. Archiv der sozialen Demokratie, 5/ITFA000096.

Internet, Stadtarchiv Göttingen.

Mielke, Siegfried, Heinz, Stefan (Hrsg.) (2013): Gewerkschafter in den Konzentrationslagern Oranienburg und Sachsenhausen. Biographisches Handbuch, Bd. 4. Unter Mitarbeit von Julia Pietsch. Berlin: Ed. Hentrich (Gewerkschafter im Nationalsozialismus: Verfolgung - Widerstand - Emigration).

Rüther, Martin (1998): Deutschland im ersten Nachkriegsjahr : Berichte von Mitgliedern des Internationalen Sozialistischen Kampfbundes (ISK) aus dem besetzten Deutschland 1945/46. Unter Mitarbeit von Uwe Schütz und Otto Dahn (Hrsg.). München: Saur (Texte und Materialien zur Zeitgeschichte).

Siedbürger, Günther (1995): Die Lokhalle und ihre Eisenbahner: Werks- und Arbeiterkultur in Göttingen 1855 - 1945. Göttingen, Schmerse.

6.7 Die Rolle der Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg

Von allen Verbrechen Nazi-Deutschlands und seiner Oberen bleiben mit dem Namen Deutsche Reichsbahn deren Züge in die Konzentrationslager, allen voran nach Auschwitz, für immer verbunden.

Dabei sollen andere Funktionen nicht hintanstehen, wie negativ die Deportation und das Verhungern von Millionen sowjetischer Kriegsgefangener, wie die Ausbeutung der Zwangsarbeiter und -Arbeiterinnen, oder positiv die Evakuierung der bis zu 13 Millionen diesmal deutscher Flüchtlinge.

Die Reichsbahn ließ sich ihre „Leistungen“ gut bezahlen. Wer den Transport bestellte, das waren zumeist SS und Wehrmacht, der musste auch bezahlen. Dem Preis lag der Tarif für die dritte Klasse in der Personenbeförderung zu Grunde, 4 Reichspfennig pro Streckenkilometer. Kinder unter zehn Jahren kosteten die Hälfte, für Kinder unter vier Jahren war der Trans-

port kostenlos. Später gewährte die Reichsbahn den Auftraggebern durchaus auch Rabatte, auch als „Mengenrabatte“ deklariert. Die Abwicklung der Finanzgeschäfte lief zu großen Teilen über die Dresdner Bank, die Hausbank der SS. Nun ließen sich die Auftraggeber ihrerseits wiederum die Kosten, die sie an die Reichsbahn zu entrichten hatten, durch die Opfer im Voraus bezahlen, ein nicht zu überbietender Zynismus, der lediglich vergleichbar mit Rechnungslegungen an Familien von Hingerichteten ist, denen die sterblichen Überreste ihres ermordeten Angehörigen nur ausgehändigt wurden, wenn sie die Kosten der Hinrichtung entrichtet hatten.

Auszug aus einem Merkblatt zur Unterrichtung der Staatspolizei:

„...Von jedem Abzutransportierenden ist durch die Jüdische Gemeinde eine Umlage nach folgendem Schlüssel einzuheben: bei Juden im Alter bis zu 17 Jahren, sowie bei gänzlich unbemittelten Juden kann von der Bezahlung der Umlage abgesehen werden. Von Juden mit beweglichen, bzw. unbeweglichen Vermögen bis zu 1000.-RM sind...10.-RM,... bis zu 5000.-RM... 50.- RM als Umlage zu zahlen. Die Umlage ist von der Jüdischen Gemeinde der den Transport durchführenden Behörde zu übergeben“.

Später wurden diese Summen erhöht und pauschalisiert, so dass mindestens bis zu 65.-RM durch die Opfer an die Gestapo zu entrichten waren. Unter diesen Bedingungen machte die Deutsche Reichsbahn reichlich Profit.

■ Mit der Reichsbahn in den Tod¹

Spätestens ab Kriegsbeginn am 1. September 1939 war auch die Deutsche Reichsbahn im hohen Maße aktiver Teilnehmer am Vernichtungsfeldzug des Nazi-Regimes. „Räder müssen rollen für den Sieg“ lautete die Parole des Regimes, mit der die Reichsbahn Soldaten und Kriegsmaterial in die Kampfgebiete transportierte. Zugleich begannen die Vorbereitungen für die

1) Christian Streit, „Keine Kameraden“, Bonn 1997

KAPITEL 6
1933 - 1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG



Eisenbahntransporte mit Menschen: In die Evakuierung, Konzentrationslager oder in den Tod.
(Bild: Bundesarchiv, Bild 183-B25-447, Aufnahme vom 1. Juni 1942, Foto: Rabenberger)

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Transporte von Juden in Gettos und damit auch der Beginn der schlimmsten und unübertroffenen Vernichtungsaktion von Menschen, die aus der Geschichte bekannt ist.

Der Transport der Zusammengetriebenen in die Lager erfolgte vorwiegend durch die Deutsche Reichsbahn. Nach den folgenden „Feldzügen“ gegen Belgien, Holland, Luxemburg, Frankreich und die skandinavischen Länder 1940 begannen auch dort ähnliche Vorbereitungen zum Holocaust, zur Vernichtung der jüdischen Bevölkerung in den besetzten Gebieten.

Mit dem Überfall auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941 erreichte die Vernichtung der von den Nazis so benannten „Untermenschen“ ihren Höhepunkt, der bis zu Beginn des Jahres 1945 anhielt. Der Überfall, an dem zunächst 3,2 Millionen Soldaten beteiligt waren, traf die Sowjetunion unvorbereitet, zumal sie sich selbst ihrer Verteidigungsfähigkeit dadurch beraubte, dass sie mit den 1936 in der UdSSR einsetzenden stalinistischen Verfolgungen und „Prozessen“ gegen vorgebliche Konterrevolutionäre den größten Teil ihrer militärischen Führung umbrachte.

Der nunmehr durch die Naziwehrmacht unter der Bezeichnung „Barbarossa“ begonnene Feldzug ließ sie bis Anfang Dezember 1941 tief in die Sowjetunion eindringen. Erst am 5. Dezember 1941 gelang es den Sowjets 30 Kilometer vor Moskau den Vormarsch der Deutschen zunächst zu stoppen. Bis dahin aber hatte die Rote Armee allein schon in den großen Kesselschlachten von Białystok, Minsk, Smolensk und Kiew weit über eine Million Soldaten als Kriegsgefangene verloren.

Mitte Juli 1941 waren die ersten Gefangenentransporte in Zügen nach Deutschland transportiert worden. Nachdem viele Gefangene zuvor schon unmenschliche Märsche hinter sich gebracht hatten. Diejenigen, die vor Schwäche zusammenbrachen, wurden sofort von begleitenden Wachmannschaften und kollaborierenden einheimischen Hilfspwilligen erschossen. Man trieb die Überlebenden für die Fahrt nach Deutschland wie Vieh in Güter- bzw. offene Wagons. Die Anmärsche zu den Verladestellen betrug in der Regel 150-250 km, in Einzelfällen bis zu 500 km durch völlig unbewohnte Gebiete.

■ Unsere Vergangenheit ist oft Gegenwart

Die französischen Historiker Beate und Serge Klarsfeld, selbst Holocaust-Opfer, haben in intensiver Forschungsarbeit die Namen von über 11.000 jüdischen Kindern französischer Herkunft ermittelt, die von der Gestapo und der SS in den Jahren 1942-1944 zusammengetrieben und mit Zügen der Deutschen Reichsbahn in die Vernichtungslager verschleppt wurden.

Zur Erinnerung an diese Opfer schufen die Klarsfelds eine Ausstellung, die mit Hilfe der Organisation „Fils et Filles des Deportés Juifs de France“ (Söhne und Töchter der jüdischen Deportierten Frankreichs, FFDJF) drei Jahre lang auf französischen Bahnhöfen gezeigt wurde. Zur ersten Eröffnung dieser Ausstellung im Pariser Gare du Nord sprach der damalige Vorstandschef der französischen Staatsbahn (SNCF), Louis Gallois und benannte auch deutlich die Mitverantwortung der Bahn an der Vernichtung der europäischen Juden.

Nach der Präsentation in Frankreich haben die Klarsfelds auch der Deutschen Bahn die Ausstellung angeboten. Das lehnte die DB AG zunächst ab: Ausstellungsbesucher könnten durch hastende Reisende umgerissen und verletzt werden.

Das unwürdige Gezerre der Bahnverantwortlichen wurde endlich aufgegeben, nachdem Öffentlichkeit, Presse und Bahngewerkschaften die Bahn unter Druck gesetzt hatten. Erst dann hat die Bahn „Verantwortung“ übernommen und die Ausstellung wurde auf deutschen Bahnhöfen gezeigt.

Zu besichtigen ist seit mehreren Jahren eine Gedenkstätte für die deportierten und ermordeten Juden, die auch mit Unterstützung der Deutschen Bahn auf dem Gelände des Berliner Bahnhofs Grunewald errichtet wurde. Das Denkmal am „Gleis 17“ erinnert an den Ort, von dem die Nazis fast 70.000 Berliner Juden in die Vernichtungslager transportierten.

Die Jugend des GdED- Bezirks Erfurt restaurierte in den 1990er Jahren das Zufahrtsgleis der deutschen Reichsbahn in das KZ Buchenwald.

KAPITEL 6
1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Berlin Grunewald, Mahnmal Gleis 17



In der Zeit des Nationalsozialismus verließen zahlreiche Deportationszüge von hier aus Berlin.

6.8 „Gebt mir vier Jahre Zeit und ihr werdet Deutschland nicht wieder erkennen“

So soll es Hitler 1934 in Nürnberg gesagt haben.

Zum Ende des Zweiten Weltkriegs war Deutschland weitgehend ein zerstörtes Land und nicht wieder zu erkennen. Diesmal in militärische Besatzungszonen zerrissen und ohne staatliche Autorität. Millionen von Menschen haben den fürchterlichen Krieg nicht überlebt. Weitere Millionen waren noch in Gefangenschaft, auf der Flucht, heimatlos. Vor allem die Ballungs- und Industriegebiete waren zerbombt, dem Erdboden gleichgemacht, teils durch das Militär, teils durch die Bombenangriffe der Siegermächte, auch noch in den allerletzten Kriegstagen. Überall Trümmer, Schutt und Asche. Die Verkehrswege waren unterbrochen, Ver-

kehrsmittel rar. In diesem Chaos vegetierten etliche geschundene Menschen, die nur noch ein Ziel hatten: Zu überleben. Es herrschte teilweise großer Mangel an Wasser, Strom, Heizmaterial, Essbarem, insbesondere in Ballungs- und Industriegebieten. Notunterkünfte, oft in den Kellern zerbombter oder ausgebrannter Häuser waren das „Zuhause“ vieler Menschen.

Die Notleidenden hatten nur einen Gedanken:

Nie wieder Krieg!

Am 8. Mai 1945 endete eine Ära: Der Zweite Weltkrieg war offiziell zu Ende, Deutschland hatte kapituliert.

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Für die Eingekerkerten wie die Überlebenden steht zeitlos das letzte Lebenszeichen des vom Freisler'schen Volksgerichtshof verurteilten und am 29. September 1944 in Berlin-Plötzensee hingerichteten Gewerkschafters und Politikers Wilhelm Leuschner:

„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 ist einer der wichtigsten Väter der Idee der Einheitsgewerkschaft.



Wilhelm Leuschner vor dem „Volksgerichtshof“ 1944 in Berlin (Bild: Deutsches Historisches Museum, Berlin, F 60/722)

**6.8.1 Instrumente der Macht im Faschismus –
 Zentrale Strukturen des Unrechtssystems**
VORBEMERKUNG:

In Deutschland und in einigen europäischen Ländern meinen Rechtspopulisten, Menschen für ihre Ideologien überzeugen zu müssen, darunter auch viele junge Menschen. Die Unrechtssysteme des Naziregimes werden teilweise verherrlicht. Deshalb haben wir nachfolgend die Instrumente der Macht im Faschismus als Warnung und Mahnung dargestellt. In diesem Buch sind die katastrophalen Folgen des Faschismus hinreichend dokumentiert.

Millionen Menschen wurden ermordet, die Überlebenden traumatisiert, Menschenrechte mit den Füßen getreten und die Demokratie und Gewerkschaften zerschlagen.

Kein Mensch in Deutschland kann diese Grausamkeiten in der heutigen Zeit noch wollen. Die Geschichte der Gewerkschaften, auch die der Eisenbahner lehrt, dass die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen eines ständigen Kampfes bedarf. Dazu waren und sind Gewerkschaften bereit, doch immer mit demokratischen Mitteln. Deshalb lehnen demokratische Gewerkschaften die Instrumente der Macht, wie sie im Faschismus praktiziert und angewendet wurden, strikt ab.

■ Die Deutsche Arbeitsfront

Die Deutsche Arbeitsfront (DAF) war in der Zeit des Nationalsozialismus der Einheitsverband der Arbeitnehmer und Arbeitgeber.

Sie wurde am 10. Mai 1933 nach Auflösung der freien Gewerkschaften gegründet. Deren Vermögen wurde zugunsten der DAF beschlagnahmt und das Streikrecht

KAPITEL 6

1933-1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

abgeschafft. Die Berufsverbände der Angestellten und der Arbeiter wurden durch staatliche Anordnung zusammengeführt. Das Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit vom 20. Januar 1934 legitimierte die DAF rechtlich. Im Oktober 1934 wurde die DAF offiziell der NSDAP angeschlossen. Sie war nach dem Führerprinzip, bis hinab zum Blockwart, gegliedert.

Der DAF-Führer war der Reichsleiter der NSDAP, Robert Ley. Die DAF bestand aus 18 Reichsbetriebsgemeinschaften (später reorganisiert in 16 Fachämtern) und 33 Gauverwaltungen. Sie bestand de facto bis zum Kriegsende im Mai 1945 und hatte 22 Millionen Mitglieder. Mit dem Kontrollratsgesetz Nr. 2 vom 10. Oktober 1945 wurde die Deutsche Arbeitsfront durch den Alliierten Kontrollrat verboten und ihr Eigentum beschlagnahmt.

■ Zweck der DAF

Die DAF sollte die deutschen Arbeiter in das neue „Dritte Reich“ integrieren und damit ihren bisherigen Organisationen den Boden entziehen. Vor 1932 hatte die NS-Betriebszellenorganisation (NSBO) nur geringe Erfolge. Viele ehemalige Anhänger des Strasser-Flügels, die nun in der NSBO waren, waren antikapitalistisch eingestellt und forderten, aus der NSBO eine nationalsozialistische Gewerkschaft zu machen. Nach der Reichstagswahl März 1933 besetzten sie in mehr als 160 Städten die Gewerkschaftsgebäude. Anfang April übertrug Hitler Robert Ley die Aufgabe, die wilden Aktivitäten der NSBO zu beenden und die bisherigen Gewerkschaften zu zerschlagen. Ley beauftragte die NSBO, SA, SS und Gauleiter mit einer Aktion gegen die Gewerkschaftsführer, die daraufhin am 2. Mai in ganz Deutschland festgenommen wurden.

Obwohl jeder Arbeitnehmer zur Kontrolle ein Arbeitsbuch haben musste und es eine Verordnung gab, einen Beitrag von jedem Arbeiter direkt vom Lohnkonto (im Durchschnitt monatlich 1,5 bis 2 Reichsmark) abzuziehen, bejahten die Arbeiter und Angestellten die DAF: Die Sicherheit des Arbeitsplatzes und die Reglementierung aller Schichten bewirkte eine psychische Egalisierung, welche von unteren Sozialklassen als positiv bewertet wurde. Allerdings gab es erhebliche Widerstände gegen die anfänglichen Versuche der DAF, sozialpolitische Besserungen durchzusetzen.

Im Juni 1933 wurden „Treuhandler der Arbeit“ eingeführt, die der Dienstaufsicht des Reichsarbeitsministeriums unterstanden. Im November 1933 wurde ein „Aufruf an alle schaffenden Deutschen“ veröffentlicht zur Eingrenzung der Ambitionen von Robert Ley, der außerdem von Reichsarbeitsminister Franz Seldte, Reichswirtschaftsminister Kurt Schmitt und dem Parteibeauftragten für Wirtschaftsfragen Wilhelm Keppler unterzeichnet wurde. Damit wurden endgültig alle Hoffnungen auf eine berufsständische oder gewerkschaftliche Interessenvertretung bzw. Kompetenzen in der Arbeits- und Sozialpolitik durch die DAF begraben. Am 24. Oktober 1934 unterschrieb Hitler eine von Ley vorgelegte Verordnung: „Das Ziel der Deutschen Arbeitsfront ist die Bildung einer wirklichen Volks- und Leistungsgemeinschaft aller Deutschen. Sie hat dafür zu sorgen, dass jeder einzelne seinen Platz im wirtschaftlichen Leben der Nation in der geistigen und körperlichen Verfassung einnehmen kann, die ihn zur höchsten Leistung befähigt und damit den größten Nutzen für die Volksgemeinschaft gewährleistet“

■ Zentrale Strukturen des Unrechtssystems: NSDAP, SA, SS, Waffen SS, Gestapo

Die Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei (NSDAP) geht auf die am 5. Januar 1919 in München gegründete Deutsche Arbeiterpartei (DAP) zurück, deren bestimmende Figur Adolf Hitler werden sollte. Der vom Glauben an die „arische Herrenrasse“ und die „jüdische Weltgefahr“ maßgeblich beeinflusste Propagandaredner, seit Juli 1921 Parteivorsitzender mit diktatorischen Vollmachten, nutzte die in der Niederlage 1918 entstandenen Enttäuschungen und Ängste zielstrebig aus. Nach dem Scheitern seines Putsches vom 9. November 1923 (Parteiverbot) zu fünf Jahren Festungshaft verurteilt, verfasste er die 1925/1926 erstmals erschienene Rechenschafts- und Programmschrift „Mein Kampf“, die als politische Ziele den rasenreinen Führerstaat und die Eroberung von Lebensraum im Osten proklamierte. Die am 27. Februar 1925 neu gegründete NSDAP stieg als militante, straff gegliederte, mit 100.000 Mitgliedern 1928, 1.400.000 Mitgliedern 1933, 2,5 Millionen Mitgliedern 1935 und 8,5 Millionen Mitgliedern 1945 zum Bundesgenossen, dann als Koalitionspartner (1933) der antirepublikanischen Rechten auf.

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

Erklärungen für den nationalsozialistischen Aufstieg sind neben straffer Führung und dem Aufbau des Führermythos in einer vielfach als orientierungslos empfundenen Krisenzeit eine angesichts tiefgreifender sozialer und parteipolitischer Konflikte besonders wirksame Volksgemeinschaftsideologie. Hinzu kamen perfekte Propaganda, durch Reichspropagandaleiter Joseph Goebbels ab 1929, das Parteiorgan „völkischer Beobachter“, militärisch-mitreißendes Auftreten, demonstrativ-gewaltsames Durchsetzen (SA-Terror) gegen innenpolitische Gegner und nicht zuletzt der wirkungsvolle Appell an antimarxistische und antikapitalistische Einstellungen im sozial bedrohten, größtenteils wirtschaftlich geschädigten Klein-Bürgertum. Kleinbürger waren vor 1933 die Mitgliederstärksten in der NSDAP. Die Arbeiter blieben, trotz des Parteinamens, relativ schwach vertreten. Entscheidend für den Zulauf zu dieser Partei war schließlich das erfolgreiche Ausnutzen der Weltwirtschaftskrise, die die Regierung der Republik schwach und erscheinen ließ und für welche die NS-Propaganda leichtgefasste Erklärungsmuster (Feindbilder) bereithielt. Auch die breite antidemokratische Grundstimmung trug dazu bei. Demgegenüber muss die 1930 erheblich wachsende finanzielle Förderung aus der Deutschen Industrie in Betracht gezogen werden.

Im Zuge der Machtergreifung vollzog sich 1933/1934 durch Umbesetzungen und Personalunionen von der kommunalen bis hin zur Reichsebene eine wechselseitige Durchdringung von Partei- und Staatsapparat. Generell bleibt aber ein Nebeneinander von Partei und Staat erhalten.

Einen starken Bedeutungsverlust musste die mitgliederstärkste Parteigliederung, die 1920 gegründete SA (Sturmabteilung, „Braunhemden“), hinnehmen. Diese war seit 1930 Hitler als oberstem SA-Führer direkt unterstellt. Sie war in der Krisenzeit der Weimarer Republik sowie 1933 Hauptträgerin des Straßenterrors, danach weitgehend funktionslos und 1934 mit der Ermordung ihres Stabschefs Röhm entmachtet.

SS und Polizei-Einsatzgruppen (geheime Staatspolizei, Gestapo) ermordeten Millionen von Juden, Partisanen, Oppositionelle während des zweiten Weltkrieges. Himmler leitet seit Oktober 1939 als Reichskommissar

für die Festigung deutschen Volkstums die rücksichtslosen Umsiedlungs- und Germanisierungsmaßnahmen in Ost- und Süd-Europa und wird der oberste Organisator des Völkermordes an den Juden Europas.

Durch Ausbeutung der KZ-Häftlinge und durch eigene Betriebe erlangen die SS auch wirtschaftliche, durch den Ausbau der SS-Verfügungs-Gruppe zur Waffen SS mit an der Front im Heeresverband kämpfenden Einheiten, auch militärische Bedeutung. Himmler wird 1944 Oberbefehlshaber des Ersatzheeres und Leiter der Heeresrüstung.

Die Geheime Staatspolizei, auch kurz Gestapo genannt, war ein kriminalpolizeilicher Behördenapparat und gleichzeitig die Politische Polizei während der Zeit des Nationalsozialismus von 1933 bis 1945. Sie entstand kurz nach der Machtergreifung der NSDAP 1933 aus der Preußischen Geheimpolizei sowie aus den entsprechenden Bereichen der Polizei der Länder der Weimarer Republik. 1939 wurde die Gestapo in das Reichssicherheitshauptamt (RSHA) (Amt IV) eingegliedert. Als Instrument der NS-Regierung besaß sie weitreichende Machtbefugnisse bei der Bekämpfung politischer Gegner wie beispielsweise Gewerkschafter. In den Nürnberger Prozessen wurde sie zu einer verbrecherischen Organisation erklärt.

„Dort, wo man Bücher
verbrennt,
verbrennt man am Ende
auch Menschen“

(Heinrich Heine)

KAPITEL 6
1933 - 1945

FASCHISMUS, GEWERKSCHAFTS-VERBOTE, KRIEG

ERMORDET

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

Konzentrationslager
Auschwitz-Birkenau



NIE WIEDER KRIEG

- 7.1 Der Schwur der überlebenden Gewerkschafter
„Schafft die Einheit!“
- 7.2 Kriegsfolgen: Traumatisierungen
- 7.3 Hunger und Not in der Nachkriegszeit
- 7.4 Eisenbahner beseitigen Kriegsschäden
 - 7.4.1 Eisenbahner profitieren nicht
von den Betriebsüberschüssen
 - 7.4.2 Kriegsaushelferinnen und der Dank
des Vaterlandes
- 7.5 Das Potsdamer Abkommen –
Kriegs-Reparationen
- 7.6 Gewerkschafts-Neugründungen
 - 7.6.1 Reichsbahner gründen die IG Eisenbahn
im FDGB
 - 7.6.2 Gründung der GdED in der Bizone
 - 7.6.3 Hans Jahn, Gewerkschafter, Politiker,
Widerstandskämpfer
 - 7.6.4 Gründung der GDRA in NRW
- 7.7 Die Berlinblockade – Reichsbahner streiken

KAPITEL 7

1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG

7.1 Der Schwur der Überlebenden Gewerkschafter „Schafft die 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, der Zwangsarbeiter, Häftlinge, Gefangenen. Und zwölf Jahre Nazi-propaganda hatten bei den meisten Deutschen ihre Spuren hinterlassen, die nachwirkten. Die NS-Ideologie zu überwinden war eine der schwersten Aufgaben der Siegermächte wie vor allem der aus den Konzentrationslagern, den Gefängnissen oder der Emigration zurückkehrenden Nazigegner, darunter viele Gewerkschafter. Deshalb ihr Schwur zur Einheit.

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

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

Deshalb wurden die Gewerkschafter der Weimarer Republik im Faschismus getrennt, verfolgt, eingekerkert, ermordet. Die vielen Gewerkschaftsmitglieder wurden in die nazistische Deutsche Arbeitsfront (DAF) gezwungen oder als gleichgeschalteter NS-Beamtenbund geduldet. Während die Linke nach den Weimarer Spaltungen die spätere Einheit beschwor, waren

die christlichen und die Beamtenbund-Verbände ohne Verfolgung in die nazistische Gleichschaltung marschiert.

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

Von den wenigen Gewerkschaftern, die den Faschismus überlebt hatten, haben wiederum nur einige aus der Geschichte gelernt, dass nur die gewerkschaftliche Solidarität, Einheit und Demokratie, den arbeitenden Menschen Teilhabe und bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen geben kann.

Hoch sind diese Gewerkschafter einzuschätzen, die den Schwur zur Einheit nach dem zweiten Weltkrieg tatsächlich verwirklicht haben. Ihnen verdanken wir, dass auch die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner nicht wie früher krass ausgebeutet wurden, sondern einen höheren Anteil an ihrem hart erarbeiteten Arbeitsprodukt erhielten. So konnten sie ihr und ihrer Familien Leben erstmalig ohne Not und Angst gestalten, ein Ziel, für das zu arbeiten und zu kämpfen stetig lohnt.

7.2 Kriegsfolgen: Traumatisierungen

So wie Menschen zum sinnstiftenden Leben Arbeit brauchen, so wie Eisenbahner im Beruf eine nicht zerstörte Eisenbahn brauchen, so benötigen beschädigte, vom Krieg zerstörte Menschen, neben der materiellen Versorgung, gerade ideelle Hilfe, Hoffnung, Zuspruch und Liebe.

■ Traumatisierungen

Bei zwölf Prozent der über 60-jährigen Deutschen fand die Universitätsmedizin Leipzig Anzeichen einer kriegsbedingten Traumatisierung. Die Forscher ziehen daraus den Schluss, dass Menschen, die den Zweiten

NIE WIEDER KRIEG

Weltkrieg miterlebt haben, noch heute an den späten Folgen von Bombenangriffen, Vergewaltigung, Vertreibung, Verlust von Angehörigen, Inhaftierung oder anderen Kriegshandlungen leiden. Den Untersuchungen zufolge haben derart traumatisierte Menschen auch ein mehrfach erhöhtes Risiko, an Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Rheuma und anderen körperlichen Leiden zu erkranken.

„Die Untersuchungen machen deutlich, dass der Krieg nicht mit einem Friedensschluss endet sondern noch Jahrzehnte in den Beteiligten nachwirkt“, sagt Heide Glaesmer¹ von der Abteilung für Medizinische Psychologie und Medizinische Soziologie am Universitätsklinikum Leipzig. Ihr Ziel war, das Ausmaß der psychischen und gesundheitlichen Kriegsfolgen in der

deutschen Bevölkerung auf ein belegbares Zahlenfundament zu stellen. Zur sogenannten Posttraumatischen Belastungsstörung (PTBS) habe ihre Forschung zum ersten Mal gezielt ältere Betroffene erfasst.

Und Eisenbahnerinnen und Eisenbahner waren im Krieg diesen Gefahren und Belastungen ebenso ausgesetzt. Einen von Tieffliegern beschossenen und in Brand gesetzten Zug vergisst ein Kind wie ein Erwachsener eben so wenig, wie z. B. die von den Klarsfelds erlittenen und beschriebenen 11.000 Kinder auf den Vernichtungszügen von Frankreich durch Deutschland nach Auschwitz, so einige überleben durften.

1) Heide Glaesmer, Die Schatten des Zweiten Weltkriegs, in: FAZ.NET



So genannte „Rosinenbomber“ bringen Hilfsgüter für die eingeschlossenen West-Berliner.
 (Bild: Internet, Wikipedia)

KAPITEL 7
1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG

Die Hälfte der Älteren erinnert sich mindestens an ein traumatisches Ereignis

Glaesmers Team in Leipzig erhob zwischen 2005 und 2008 gemeinsam mit Kollegen aus Greifswald und Zürich die Daten von über 8000 Menschen zwischen 14 und 93 Jahren. Danach zeigte sich, dass besonders die ältere Bevölkerung psychisch unter den Folgen eines Traumas leidet. Zwischen 40 und 50 Prozent der heutigen Älteren berichten über mindestens ein traumatisches Ereignis, vor allem aus Kriegszeiten. Je nach Studie wiesen bis zu vier Prozent der über 60-jährigen eine sogenannte Posttraumatische Belastungsstörung (PTBS) auf. Berücksichtigten die Forscher auch geringer ausgeprägte posttraumatische Symptome waren über 12 Prozent der Älteren betroffen. Hochgerechnet entspricht dies zweieinhalb Millionen Menschen in Deutschland.

Die Folgen: Depression, Schlafstörung, sozialer Rückzug

Patienten mit einer PTBS werden ungewollt - etwa in Alpträumen - immer wieder mit dem Trauma konfrontiert. Sie versuchen Gedanken, Orte und Aktivitäten zu vermeiden, die mit dem Erlebten zusammenhängen. Auch Depressionen, Schlafstörungen,

Schreckhaftigkeit, Konzentrationsschwierigkeiten oder sozialer Rückzug können Folgen der Kriegstraumen sein. Die schrecklichen Erfahrungen wirken sich nicht nur auf die psychische Gesundheit aus. Wer ein Trauma erlebt hatte, litt den Untersuchungen zufolge auch häufiger an körperlichen Erkrankungen. Die Traumatisierten waren von sämtlichen erfassten Krankheiten häufiger betroffen als Nicht-Traumatisierte. Erkrankungen der Herzkranzgefäße, Bronchitis und Schlaganfälle etwa kamen bei Ihnen dreimal so häufig vor wie bei den nicht durch ein Trauma belasteten Altersgenossen.

Die öffentliche Auseinandersetzung mit den psychosozialen Folgen der Traumatisierungen des Zweiten Weltkrieges habe lange Zeit als ein Tabu gegolten. „Seit einigen Jahren scheint es möglich, sich unter Anerkennung der Unvergleichlichkeit des Holocausts auch mit den Folgen der Kriegstraumata für die Bevölkerung zu beschäftigen“.

Gerade EisenbahnerInnen und Eisenbahner waren durch den Kriegseinsatz der Reichsbahn als vierte Waffengattung, Kriegs-Handlungen und -Aktionen stark ausgesetzt, die zu solchen Traumatisierungen geführt hatten. Es hat Jahrzehnte gedauert, bis ihre Traumatisierung anerkannt und behandelt werden konnte.



Trümmerkinder 1948 in Berlin: Werden sie die schrecklichen Ereignisse verarbeiten können?
(Bild: Bundesarchiv 183-19000-1661)

NIE WIEDER KRIEG
7.3 Hunger und Not in der Nachkriegszeit

1945 ist Deutschland ein zerstörtes Land. Millionen haben den furchterlichen Krieg nicht überlebt. Weitere Millionen waren oder sind noch in Kriegsgefangenschaft, auf der Flucht, heimatlos. Vor allem die Ballungs- und Industriegebiete sind zerbombt, dem Erdboden gleichgemacht, teils durch Bodentruppen, teils durch Bombenangriffe. Die Verkehrswege sind unterbrochen, Verkehrsmittel rar. In diesem Chaos vegetieren etliche geschundene Menschen, die nur ein Ziel haben: zu überleben. Es herrscht teilweise großer Mangel an Wasser, Strom, Heizmaterial, Essbarem, insbesondere in Ballungs- und Industriegebieten. Notunterkünfte, oft in den Kellern zerbombter oder ausgebrannter Häuser sind das „zu Hause“ vieler Menschen.

Die ersten beiden Nachkriegswinter sind extrem kalt. In den Städten ist die Not am Größten. Hungernde und frierende Menschen suchen nach besseren Perspektiven. Mit allen legalen und auch illegalen Mitteln „organisieren“ sie Essbares, Heizmaterial, wärmende Kleidung, „fringsen“¹⁾ ist angesagt, Kohlen-

klaue, Tauschgeschäfte, „hamstern“. Und diese Menschen arbeiten trotz widriger Umstände schwer. Der ungebrochene Wille zum Überleben setzt ungeahnte Kräfte frei. Sie sitzen nicht stumm, reglos und hoffnungslos in ihren Notunterkünften. Überall wird kräftig angepackt: Trümmer werden beseitigt, Steine „geklopft“, Versorgungsleitungen repariert, Verkehrswege wieder hergestellt, Fabriken wieder in Gang gebracht, die Felder bestellt, Schulen werden wieder aufgebaut, ärztliche Versorgung für die unzähligen Kranken und Verletzten sicher gestellt usw. Und Frauen haben geschuftet wie Männer! Viele Männer sind im Krieg umgekommen oder waren in Kriegsgefangenschaft. Deshalb haben Frauen einen erheblichen Teil des Wiederaufbaus in den ersten Nachkriegsjahren geleistet, auch bei der Deutschen Reichsbahn. Der „Dank des Vaterlandes“ war ihnen gewiss: Frauen mussten, zumindest im Westen, „zurück an den Herd“!

Nie wieder Krieg, war aller Devise. Die Menschen wollten ein neues, friedliches „zu Hause“ bauen und sie akzeptierten Besatzung und alsbald Demokratie im Westen, Sozialismus im Osten.

1) Kohlenklau in der Nachkriegszeit. Das Oberhaupt der katholischen Kirche im Ruhrgebiet, Kardinal Josef Frings (1887-1978), sprach sich für eine Nichtverfolgung kleiner Delikte wie das „Organisieren“ von Lebensmitteln und Kohlen in seiner Sylvester-Predigt 1946 aus.


Schwarzmarkt

Wiederaufbau

KAPITEL 7
1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG



„fringsen“

Hamsterfahrten

7.4 Eisenbahner beseitigen Kriegsschäden

Zerstörungen, Ausfälle und Verluste, durch einschneidenden Materialmangel verschärft, bestimmten die unmittelbare Situation der Deutschen Reichsbahn nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Amputation ihres Netzes und dessen Zerschneidung durch Zonen Grenzen, ein bereits lange Jahre währender Verschleiß, mittelbare Kriegsschäden durch unterbliebene Unterhaltung und Erneuerung waren ebenfalls ursächlich.

Eisenbahnerinnen und Eisenbahner versuchten sich zu ihrer Dienststelle „durchzuschlagen“; Zerstörungen und mangelnde Transportmöglichkeiten hinderten sie nicht, sich unverzüglich auf den Weg zu machen. Vertriebene schlesische, pommersche oder ostpreußische Eisenbahner suchten in allen vier Zonen eine neue Dienststelle, zuweilen bei einem nicht vertriebenen „Kriegskameraden“. In den Reichsbahnbetrieben

wurde jede helfende Hand benötigt. Ziel war, die Eisenbahn, ihre eigene Staatsbahn, wieder ins Rollen zu bringen, diesmal in einem friedlichen, noch zerstörten Deutschland.

Frauen haben dabei einen wesentlichen Anteil. Sie haben im zurückliegenden Krieg die Männer ersetzen müssen und dafür gesorgt, dass der Betrieb der Reichsbahn weiter ging. Als Dank dafür mussten diese Eisenbahnerinnen in den Nachkriegsjahren, wie auch nach dem ersten Weltkrieg, ihre Arbeitsplätze räumen. Rückkehrende Eisenbahner aus dem Krieg, der Gefangenschaft, dem Exil, beanspruchten im Westen die Arbeitsplätze. Der Osten war da wahrhaftiger. Hier konnten Frauen bei der Reichsbahn verbleiben. Eine der Frauen wurde Präsidentin einer Reichsbahndirektion, Renate Fölsch. Der DR-Verwaltungsrats-Präsident, Friedrich Zimmermann, entließ sie nach der Wende, er hatte kein Ehrgefühl.

NIE WIEDER KRIEG



Berlin, Anhalter-Bahnhof von 1930



Berlin, Anhalter-Bahnhof 1945

KAPITEL 7
1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG

Der von Deutschen begonnene Zweite Weltkrieg hatte schwere Verwüstungen angerichtet. Die weithin technische, oft larmoyante Fachpresse hat darüber ausführlich bis auf den Tag berichtet, kaum aber darüber, wie zu Reichsmark-Zeiten die Trümmerhaufen geräumt und wie die Eisenbahner selber den Bahnbetrieb wieder zum Laufen bekamen.

Soviel sei skizziert: Die großen Personen- und Verschiebebahnhöfe waren besonders schwer angeschlagen. Die Gleis-, Weichen-, Stellwerks-, Signal- und Sicherungsanlagen wiesen einen hohen Zerstörungsgrad auf. Die Bahnhofsgebäude, die Güterhallen, die Betriebswerke waren vielfach bis auf die Grundmauern zerbombt oder ausgebrannt.



**Zerstörte Werkanlagen
im RAW Paderborn um 1945**



NIE WIEDER KRIEG

Bei den Ausbesserungswerken waren 40 % der Hallen ausgefallen. Besonders die reichsbahneigenen Wohnungen, die sich überwiegend in der Nähe der Bahnhöfe befanden, waren schwer getroffen. Wertmäßig wurden die Schäden an den baulichen Anlagen im Westen um 1949 mit über 2 Milliarden DM ausgewiesen. Die Höhe der Kriegsschäden in den einzelnen Reichsbahndirektionen war verschieden. In den Industriegebieten mit dichtem Streckennetz und einer Häufung von Knotenpunkten waren die Schäden besonders hoch. Den größten Zerstörungsgrad wies die Reichsbahndirektion Essen mit 29 % auf. Es folgten die Direktionen Köln, Stuttgart, München und Frankfurt. Am günstigsten war die Direktion Augsburg mit einem Zerstörungsgrad von 3 % weggekommen. Ähnliche Werte werden sich in der industrialisierten SBZ ergeben haben.

Erinnert werden soll auch an die riesigen Sachwerte, die die Siegermächte als Reparations-Leistung in Anspruch genommen hatten. Bei der Reichsbahn waren Lokomotiven, Güter- und Personenwagen beschlagnahmt; die Sowjets demontierten auf vielen Strecken das zweite Gleis, welches dem Ausbau des Schienennetzes in der UdSSR diente.

7.4.1 Eisenbahner profitierten nicht von den Betriebsüberschüssen

Bahnbeschäftigte profitierten nicht von Betriebsüberschüssen. Die Reichsbahn musste sie an Zonen-Verwaltungen und Länder abführen. Die Finanzlage der Reichsbahn war vor der Währungsreform noch gut. Aus den Einnahmen konnten nicht nur die Betriebsausgaben gedeckt werden, sondern auch mehrere hundert Millionen Reichsmark jährlich für die Beseitigung von Kriegsschäden und für die notwendigen Abschreibungen aufgebracht werden. Der Überschuss der Betriebsrechnung betrug in den Jahren 1946 258,3 Millionen Reichsmark, 1947 947,2 Millionen Reichsmark.

Das erste Halbjahr 1948 brachte einen Überschuss der Betriebsrechnung von 623,8 Millionen Reichsmark. Die großen Betriebsüberschüsse der Nachkriegszeit haben aber der Reichsbahn wenig genutzt. Sie musste 1.100 Millionen Reichsmark zum Ausgleich der Länderbudgets abgeben und weitere 700 Millionen Reichsmark wurden am Tag der Währungsreform für verfallen erklärt.


Hauptbahnhof Leipzig 1945

KAPITEL 7

1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG

■ Nachteile für Eisenbahner durch politische Auflagen

Eine umstrittene politische Last war die Pflichtabgabe an die allgemeine Finanzverwaltung des vereinigten Wirtschaftsgebietes der Bi-Zone. Noch für das Geschäftsjahr 1949 betrug sie 174,5 Millionen DM. Als weitere politische Last hatte die Eisenbahn die Zahlung der Flüchtlingspensionen und der Versorgungsbezüge für die Hinterbliebenen von gefallenem Eisenbahnbediensteten Höhe von 110 Millionen DM jährlich zu übernehmen.

Nach dem Zusammenbruch im Jahr 1945 strömten Zehntausende vertriebene Eisenbahner aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten und aus den Nachbarländern in die vier Zonen Deutschlands. Soweit sie noch dienstfähig und noch freie Stellen vorhanden waren, wurden diese Eisenbahner eingestellt. Viele Tausend konnten aber wegen ihres Alters keinen Dienst mehr verrichten. Ihre Versorgung musste die Reichsbahn übernehmen, obwohl sie nicht Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn in den ehemaligen deutschen Ostgebieten war, auch keine rechtliche Verpflichtung hatte, für deren Pensionsverpflichtungen einzutreten. Dasselbe gilt für die Versorgung der Hinterbliebenen von gefallenem Eisenbahnbediensteten, die jährlich 55 Millionen DM erforderte. Es wäre Sache der Länder gewesen, diese Versorgungslast zu übernehmen, denn sie hatten die Rechtsnachfolge des Reichs angetreten und beanspruchten auch das Reichsvermögen für sich. Für die Reichsbahn bedeutete dies eine Erhöhung ihrer Pensionsausgaben um rund 24 %.

Die Reichsbahn und die Deutsche Bundesbahn erbrachten zwangsläufig Leistungen an die Besatzungsmächte, die nicht mit den regulären Tarifen abgegolten wurden. Dadurch entstanden weitere Einnahmeverluste.

Eine weitere politische Last war schließlich der Reichsbahn im Zuge der Währungsumstellung auferlegt worden. Sie wurde zur Übernahme eines Teiles der Ausgleichsforderungen verpflichtet, die den Banken auf Grund der sogenannten Bankenverordnung gegen die Länder zustanden. Der auf die Deutsche Reichsbahn anfallende Anteil an diese Ausgleichsforderung belastete sie jährlich mit ca. 30 Millionen DM Zinsen.

Eine den Haushalt der Eisenbahn außerordentlich stark belastende Verpflichtung erwuchs auch dadurch, dass die Reichsbahn die Kosten für die Beseitigung ihrer Kriegsschäden selbst tragen musste. Insgesamt betragen damals die politischen Lasten der Reichsbahn jährlich 20 % der veranschlagten Einnahmen. Da die erwarteten Einnahmen gemäß Voranschlag nicht erreicht wurden, lag der Prozentsatz in Wirklichkeit höher.

Wir referieren diese Zahlen deshalb, weil letztlich die Bahnbeschäftigten durch niedrige Einkommen und überlange Arbeitszeiten einen erheblichen Teil dieser politischen Lasten mitfinanzieren mussten. Nicht wie in „Weimar“ als Reparationssteuer an ausländische Kapitalgeber, sondern jetzt direkt an die entstandenen deutschen Staatsorgane.

Ein Zynismus ersten Ranges bleibt, dass von dieser Umverteilungspolitik Verlierer, aufkommende Konkurrenten der Bahn und der Staat selber profitierten, die Eisenbahner unter den „Unrechts-Milliarden“¹ litten, sie aber dafür als Defizit-Produzenten, Bankrotteure, „Haushaltsrisiko Nr. Eins“ beschimpft wurden. Ein Bonner Finanzminister, Dahlgrün (FDP) formulierte öffentlich, die Bahn sei eine große Sozialversicherung, - mit dem Luxus einer eigenen Eisenbahn.

Und wie mit solcher Politik bei der westlichen DR/DB ihr späterer Niedergang politisch angelegt war, war die östliche DR durch Demontagen und zu knappen Investitionen auf absteigendem Gleis, trotz höchster Fähigkeiten der Beschäftigten bei zu geringer Bezahlung. Die Bahnreform nach der Landesvereinigung 1994 hat eine lange Vorgeschichte von Schuldnern und Schuldigen.

7.4.2 Kriegsaushelferinnen und der Dank des Vaterlandes

Als Arbeitgeber war die Deutsche Reichsbahn lange eine Männerdomäne. Erst nachdem sich der Überfall auf die Sowjetunion mit dem erhofften Blitzkrieg als grobe Fehleinschätzung erwies und immer größere Ressourcen beanspruchte, stellten die

1) GdED, Gewerkschafts-Millionen gegen Unrechts-Milliarden. Der erfolgreiche Kampf der GdED gegen die Dienstdauer Vorschriften. Eine Dokumentation 1913 bis 1973, Frankfurt 1973

NIE WIEDER KRIEG

Umstände das nationalsozialistische Frauenbild der treusorgenden Mutter auf den Kopf. Mit einem Mal war die weibliche Arbeitskraft bei der Eisenbahn gefragt. Im Kampf gegen den Arbeitskräfteschwund, verursacht durch die in den Krieg geschickten Männer, fanden sich die Frauen in einer Rolle wieder, die in Deutschland den geordneten Bahnbetrieb sicherstellte.

In den Nachkriegsjahren haben die Frauen nichts stärker herbei gesehnt als die Rückkehr ihrer Männer, damit diese ihnen helfen konnten. Als sie dann kamen waren sie ihnen vor allem lästig. Sie mussten ihre Berufe zugunsten der Männer aufgeben und auch bei der Kindererziehung hatte plötzlich der Vater das letzte Wort. Das Gesetz stand dabei auf Vaters Seite. Manche Frauen versuchten aufzubegehren, mussten aber damit rechnen, ihren Job zu verlieren. Die Zahl der Scheidungen stieg drastisch.



Annette Ramelsberger¹ schildert die Situation der Kriegsaushelferinnen realistisch wie folgt:

„Es gibt diesen kleinen, zutiefst verstörenden Moment im Film „Das Wunder von Bern“, diesem Nachkriegsepos, das die Geschichte Deutschlands, des deutschen Fußballs und das einer kleinen Familie aus dem Ruhrpott miteinander verwebt. Da kommt der Vater aus jahrelanger Kriegsgefangenschaft 1954 nach Hause, er steigt aus dem Zug, die Familie wartet gespannt auf dem Bahnsteig. Dann stürzt der Mann auf seine Frau zu, umarmt sie. Doch die Frau entzieht sich ihm erschreckt: Das Mädchen, das er für seine Ehefrau hält, ist seine Tochter. Und die Ehefrau steht daneben - abgearbeitet, verhärtet, ergraut. Wie unter einem Brennglas sieht sie, was aus ihr geworden ist: eine alte Frau, die ihren Mann nicht wiedererkennt. Und er fühlt sich beschämt, wie ein Fremder in einer Familie, die ihn nicht mehr braucht. Die Kinder sind groß, die Frau hat sie alleine durchgebracht durch Krieg und Not. Nicht er hat die Familie beschützt, sondern sie. Selbst die Vaterrolle hat ein anderer eingenommen, wenn auch nur im Herzen des Sohns: Helmut Rahn, der Mann, der Deutschland zum Fußball-Weltmeister machen wird. Und nun kommt dieser graue, geschwächte Vater aus Russland heim und mäkelte an allem rum. An den Manieren der Kinder, an der Erziehungsmethode der Mutter. Und als die Frau nachts im Bett zaghafte Versuche macht, ihn wieder zurückzugewinnen, winkt er ab. Es ist zehn Jahre her, dass sie sich zuletzt sahen. Zehn Jahre und ein ganzes Leben.“

So sehr hatten sich die Frauen all die Kriegs- und Nachkriegsjahre danach gesehnt, dass ihre Männer wieder heimkehrten. Dass sie nicht für immer vermisst blieben, gefallen oder verhungert. Dass sie endlich heimkämen und ihnen halfen im Kampf ums Überleben. Und dann kamen sie wieder und waren – lästig. Nicht die Liebe, sondern der Hunger war am Ende des Krieges allgegenwärtig. Es ging ums Essen, ums Überleben, ums Durchbringen der Familie. Und diese Aufgabe blieb vor allem an den Frauen hängen. Es waren ja nur noch sie da.

1) Süddeutsche Zeitung 7.5.2015. Als der Mann zur Last wurde

KAPITEL 7
1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG



Bild: siehe Anm. 1), Seite 151

Sie arbeiteten überall dort, wo früher die Männer gearbeitet hatten: Als Lehrerinnen, Schaffnerinnen, Trambahnfahrerinnen, als Maurerinnen, Dachdeckerinnen, Glaserinnen, Schreinerinnen. Sie packten die Loren voll mit Abbruchgeröll, sie schleppten die Ziegelsteine. Und dann kamen die Männer zurück und wollten wieder ein liebes, anschmiegsames Weibchen haben.“

■ **Frauen schufteten wie Männer**

Mehr als fünf Millionen deutsche Soldaten waren im Krieg gefallen, unmittelbar nach Kriegsende waren 12 Millionen Soldaten in Gefangenschaft. Es gab meist nur noch die Alten, die nicht mehr eingezogen werden konnten, und die ganz Jungen, die fast noch Kinder waren. Zwei Drittel der Bevölkerung waren

Frauen. In Hamburg zum Beispiel kamen 1946 auf 100 Männer zwischen 20 und 25 Jahren 160 Frauen.

Diese Frauen waren in den Bombennächten in den Kellern gesessen und hatten die Kinder getröstet, sie waren nach oben geklettert und hatten die letzten Habseligkeiten aus den zerstörten Wohnungen geholt. Sie hatten Steine geklopft, waren mit schweren Rucksäcken aufs Land gefahren, zum „Hamstern“. Sie hatten den Wintermantel der Tochter gegen ein Kilo Mehl eingetauscht und die Bauern angebettelt, ihnen wenigstens ein paar Pfund Äpfel zu geben. Sie hatten aufgeboten, was sie hatten, manchmal auch den eigenen Körper. Sie lebten in Baracken, sogenannten Nissenhütten, wo die Läuse über die Kinder herfielen und sie mühselig die Wäsche auskochten. Doch: Sie hatten überlebt.



Bild: siehe Anm. 1), Seite 151

Der Dank des Vaterlandes: Frauen wurden wieder ins Haus und in ihre eingeschränkte Rolle als Mutter und Ehefrau zurückgedrängt.

Zumindest das mit dem Job gelang den Frauen sehr schnell sehr gut. Plötzlich erklärten ärztliche Gutachten, dass die zarten Frauen den Anforderungen im schweren Männerberuf nicht gewachsen seien – all die Jahre zuvor waren sie es durchaus gewesen. In den Kirchen wurde gepredigt, die Frauen sollten doch Platz machen für die armen Männer und wieder an den Herd zurückkehren.

Lehrerinnen, aber auch alle anderen Beamtinnen, die heirateten, wurden gezwungen, ihren Beruf aufzugeben. Die „Zölibats Klausel“ bestimmte, dass verheiratete Beamtinnen entlassen werden mussten,

sobald das Familieneinkommen auch ohne ihren Verdienst ausreichte, die Familie zu ernähren. Solche Klauseln waren bis in die 1950er-Jahre hinein in vielen Arbeitsverträgen verbreitet. Das „Doppelverdienergesetz“ sollte die Frauen ins Haus zurückdrängen: Wenn schon der Ehemann Arbeit hatte, so sollte doch die Frau ihren Job aufgeben, auf dass ein anderer Mann seine Familie ernähren könne.

Arbeitete eine Frau weiter, galt sie in vielen Augen als egoistisch und asozial. Ihre Kinder wurden als „Schlüsselkinder“ diffamiert. Bis weit in die 1960er-Jahre hinein wurde dieses Bild transportiert.

Die **Dienstnadel für deutsche Eisenbahnerinnen** ist eine der seltensten zivilen Auszeichnungen aus der Zeit des Nationalsozialismus während des Zweiten Weltkrieges. Sie wurde in drei Stufen und ausschließlich an Frauen verliehen, in Bronze für dreijährige, in

KAPITEL 7
1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG

Silber für sechsjährige und in Gold für zehnjährige Beschäftigung bei der Deutschen Reichsbahn oder einer ihrer angegliederten Körperschaften.

Zur Kompensation des während des Zweiten Weltkriegs rapide ansteigenden Personal mangels wurden neben Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen aus den besetzten Ländern auch „reichsdeutsche“ Frauen massiv zur Deutschen Reichsbahn verpflichtet, die so Ende 1943 bereits 190.000 Frauen beschäftigte. Sie mussten 54 bis 56 Wochenstunden arbeiten, waren zum Nachtdienst und, nach Erlass durch Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller, zu allen Vorrichtungen „zugelassen“.

Am 25. Juli 1944, fünf Tage nach dem Attentat auf Hitler, ernannte dieser Joseph Goebbels zum „Reichsbevollmächtigten für den totalen Kriegseinsatz“. Eine seiner ersten Maßnahmen in dieser Funktion bestand in der Anweisung an Verwaltungen und Behörden, dreißig Prozent ihres Personals zur militärischen Verwendung freizumachen. Die Reichsbahndirektion Berlin ordnete daraufhin an, dass es im „totalen Krieg“ unter keinen Umständen vorkommen darf, „... daß nunmehr noch Arbeiten von kriegsverwendungsfähigen Männern verrichtet werden, die auch von älteren Kräften, Frauen und Ausländern versehen werden können“. Die von der zusätzlichen Arbeitsbelastung besonders betroffenen Reichsbahnerinnen, von deren Loyalität und Motivation das Funktionieren der Reichsbahn unmittelbar abhängig war, sollten als symbolische Gratifikation mit einer „Dienstnadel“ geehrt werden.

1944 stiftete Reichsverkehrsminister Dorpmüller die „Dienstnadel für deutsche Eisenbahnerinnen“. Am 6. September 1944 vermeldete das amtliche Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn:

Die bei der Deutschen Reichsbahn und den deutschen nichtreichseigenen Eisenbahnen in großer Anzahl eingestellten Frauen haben sich im Eisenbahndienst ausgezeichnet bewährt. Mit ihrem Arbeitseifer und ihrer Pflichttreue haben sie dazu beigetragen, daß die deutschen Eisenbahnen ihre gewaltigen Aufgaben im Dienste der Kriegsführung und Kriegswirtschaft erfüllen können. In Würdigung der beispielhaften Leistungen der deutschen Eisenbahnerinnen hat der Reichsverkehrsminister vor kurzem eine Dienstnadel als besondere Auszeichnung für Eisenbahnerinnen gestiftet. Sie wird an die weibli-

chen Gefolgschaftsmitglieder verliehen, die unter besonders schwierigen Verhältnissen an Stelle eines Mannes bei den deutschen Eisenbahnen Dienst leisten und soll zugleich den Dank der männlichen Gefolgschaft der deutschen Eisenbahnen für die Mitarbeit zum Ausdruck bringen, die die Frau Seite an Seite mit dem Mann im schweren Kriegseinsatz leistet.



Dienstnadel für deutsche Eisenbahnerinnen

NIE WIEDER KRIEG
**7.5 Das Potsdamer Abkommen –
Kriegs-Reparationen**

Im Potsdamer Abkommen der Potsdamer Konferenz von 1945 wurde die Nachkriegsordnung des postfaschistischen Deutschland festgeschrieben. Teilnehmer dieser Konferenz waren die Regierungschefs und die Außenminister der drei Siegermächte Sowjetunion, Vereinigten Staaten von Amerika und Vereinigtes Königreich. Frankreich war an dieser Konferenz nicht beteiligt, stimmte den Potsdamer Beschlüssen jedoch unter Vorbehalten zu.

Der Wert dieser Vereinbarungen besteht darin, dass hierdurch einerseits eine Gesamtverantwortung aller Alliierten (die Vier Mächte) für Gesamtdeutschland festgestellt wurde, andererseits vereinbart wurde, dass in Deutschland demokratische politische Parteien und Gewerkschaften von den Besatzungsbehörden zu gestatten waren.

Im Einzelnen wurde bestimmt:

- Demokratische Strukturen in Gesamtdeutschland
- Oberste Staatsgewalt sind die 4 Oberbefehlshaber mit einem einheitlichen Alliierten Kontrollrat als Gesetzgeber für alles, z.B. auch für Transport und Verkehr
- Entmilitarisierung und Entnazifizierung
- Errichtung eines Internationalen Militärtribunals (in Nürnberg)
- Reparationsleistungen
- Gebietsabtretungen östlich der Oder-Neiße

■ Die Bildung von Gewerkschaften und politischen Parteien wird gestattet

Nach der Befreiung vom Faschismus bildeten sich 1945 im Westen spontan und im Osten geplant und zentral einheitliche Gewerkschafts-, auch Eisenbahner-Organisationen, die sämtliche Beschäftigten-Kategorien umfassten. Auf der ersten von mehreren Interzonen-Konferenzen der Eisenbahner-Organisationen der vier Besatzungszonen im Dezember 1946 in Frankfurt am Main plädierten die Teilnehmer für einen Beamtenstatus bei der Deutschen Reichsbahn mit vollem Koalitionsrecht, nachdem die Notverordnungsver-

fügung von 1922 gegen die Streikenden mit dem Potsdamer Abkommen untergegangen war. Von 1947 bis 1949 zog sich bei der Deutschen Reichsbahn in der SBZ die Frage nach dem Beamtenstatus hin, bis sie im Februar 1949 mit dem Rücktritt des Vorsitzenden der IG Eisenbahn, Theodor Kotzur und der Wahl von Roman Chwalek gegen einen Beamtenstatus entschieden worden war. So waren denn auch die 1945 gegründete IG Eisenbahn als auch die 1963 erweiterte IG Transport und Nachrichtenwesen wie auch die 1990 geformte Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE) von Anbeginn Organisationen aller Beschäftigten der jeweiligen Wirtschaftszweige gewesen. Anders in den Westzonen, wo starke Kräfte ebenfalls für eine Entbeamtung eintraten, diese aber von der Einheitsgewerkschaft „GdED“ und ihrem bei den Alliierten angesehenen Vorsitzenden Jahn gehemmt und der Beamtenstatus bei der noch Deutschen Reichsbahn oder späteren Deutschen Bundesbahn (DB) erhalten bleiben konnte. Der Beamtenstatus bei der westlichen DR war von der Einheitsgewerkschaft verteidigt, nicht vom noch nicht existierenden späteren Beamtenbund.

■ Und wieder Kriegs-Reparationen¹⁾

Die nach dem Ersten Weltkrieg Deutschland auferlegten und über die Dienstdauer-Vorschriften von den Eisenbahnern zu erwirtschaftenden und zu bezahlenden Reparationen waren zum Teil noch offen, als mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs für weitere Generationen erneut Kriegsreparationen auferlegt waren. Diesmal mit „Potsdam“ allerdings anders als seinerzeit fatal mit „Versailles“.

Der amerikanische Morgenthau-Plan (der De-Industrialisierung Deutschlands) von 1944 sah ursprünglich Reparationen vor in Form von Demontagen, Gebietsabtretungen, Einzug der Auslandsvermögen und deutsche Zwangsarbeit außerhalb Deutschlands. Die sowjetischen Forderungen in Jalta 1945 beanspruchten 10 Mrd. der insgesamt 20 Mrd. US-Dollar geforderten Reparationen. Potsdam 1945 schlug die jeweiligen Leistungen aus den jeweiligen Besatzungszonen vor.

1) Vgl. Willi Albers, Kriegsfolgelasten, in HdSW, Bd. 6 1959; Fritz Bade, Demontage, in HdSW Bd. 2 1959; Der Große Ploetz, 34. Aufl. Freiburg 2005; Burkhard Röper, Reparationen, in HdSW Bd. 8, 1964; Statistisches Jahrbuch 2015; August Thalheimer, Die Potsdamer Beschlüsse, Berlin 1945.

KAPITEL 7

1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG

Die Zahlen der Sach- und Geldleistungen schwankten stark, auch wegen der jeweiligen Bezugsgröße der Währung. Potsdam 1945 forderte in den 3 Westzonen Demontagen von 1800 Betrieben und Finanzleistungen von 5,4 Mrd. RM (Preisstand je 1944), in der Ostzone/Berlin 2450 Betriebs-Demontagen, einschließlich 200 Betriebe als Sowjet-AG und 5,0 Mrd. Reichsmark.

Tatsächlich sind dann in den 3 Westzonen und der jungen Bundesrepublik von 1945 bis 1963 ca. 300 Mrd. DM gesamter Kriegsfolgelasten bezahlt worden. Das entsprach dem Bruttosozialprodukt des ganzen Jahres 1960 mit 303 Mrd. DM. Es waren im Einzelnen Kriegsfolgelasten für Besatzungskosten (58 Mrd. DM), Gefangenen-Entschädigung, Kriegsopfer-Versorgung, Israel-Leistungen, Lastenausgleich und Reparationen nach dem Londoner-Schuldenabkommen von 1953. Die UdSSR ihrerseits verzichtete gegenüber der DDR auf weitere Reparationen. Sie besaß ja die Sowjet-Gesellschaften einschließlich des für sie überlebenswichtigen Uranabbaus der Wismut-AG.

Mit dem Marshall-Plan 1948 für die Westzonen und dem Petersberger Abkommen 1949 der jungen BRD konnte prinzipiell (ohne Salzgitter) ein Demontage-Stopp erreicht werden. Mit dem Londoner Schulden-Abkommen 1953 der BRD eine geregelte Reparationszahlung von insgesamt 13 Mrd. DM und dem Vorbehalt einer endgültigen Regelung in einem Friedensvertrag.

Nie wieder Krieg – bleibt die zeitlose Moral der Geschichte.

Kriegsfolgen werden zusätzlich zu Menschen- und Sachverlusten immer und sehr lange von den arbeitenden Menschen bezahlt.

An Kriegen wurde immer schon sehr viel verdient. Die arbeitenden Menschen haben so gut wie nie davon profitiert.

7.6 Gewerkschafts-Neugründungen

■ Koalitionsrecht auch für Eisenbahner

Die Gewerkschafts-Neugründungen begannen 1945. Sofort nach Kriegsende war im Sommer 1945 auf der „Potsdamer Konferenz“ der alliierten Siegermächte beschlossen worden, in Deutschlands Zonen „die Schaffung freier Gewerkschaften ... zu gestatten.“ Das 1946 folgende Alliierte Kontrollrats-Gesetz Nr. 22 bestimmte kurz und bündig: „Die Betriebsräte bestimmen im Rahmen dieses Gesetzes selbst ihre Aufgaben im Einzelnen und die dabei zu verfolgenden Verfahren.“

Allemaal bekräftigt das deutsche Grundgesetz 1949 in Art. 9 (3) des Grundrechte-Kataloges:

„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.“

Auch die mit der Gründung der Vereinten Nationen (UNO) 1945 anschließend verabschiedete Menschenrechts-Erklärung von 1948 legt in Art. 23 (4) eindeutig für alle Länder und Parteien fest: „Jeder hat das Recht, zum Schutz seiner Interessen Gewerkschaften zu bilden und solchen beizutreten.“ Ebenso bestimmt die 1950 vom Europarat beschlossene Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten in Art. 11, ab 1952 als Bundesgesetz gültig: „Alle Menschen haben das Recht, sich friedlich zu versammeln und sich frei mit anderen zusammenzuschließen, einschließlich des Rechts, zum Schutze ihrer Interessen Gewerkschaften zu bilden und diesen beizutreten.“

KAPITEL 7
1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG

So war am 15. Juni 1945 in der Sowjetisch besetzten Zone (SBZ) der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund (FDGB) und vom 22. bis 25. April 1947, nach von den Alliierten erzwungenen dezentralen Organisationen, der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) in der britischen Zone entstanden und am 13.10.1949 der sogenannten Tri-Zone. Die Gründung der BRD erfolgte am 23. Mai 1949 und der DDR am 07. Oktober 1949.

Aus der überfälligen Lehre Weimars und des Faschismus waren die IG Eisenbahn in der SBZ und die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) in der britischen und amerikanischen Zone, später der französischen und im Saarland und in West-Berlin als Einheits-Gewerkschaft aller Berufe und unabhängig vom jeweiligen Status des Beschäftigten gegründet worden.



Eröffnungszug Görlitz-Dresden am 8.9.1945 nach Wiederinstandsetzung der Strecke, Dampflokom BR 38 mit Slogan „Es geht aufwärts“



Gründungsurkunde des DGB vom 13.10.1949

KAPITEL 7
1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG

**7.6.1 Reichsbahner gründen
die IG Eisenbahn im FDGB**

Der „Aufruf des Vorbereitenden Gewerkschaftsausschusses für Groß-Berlin“ und der „Beschluss der Ersten Berliner Gewerkschaftskonferenz“ vom 15. Juni 1945 zur Gründung neuer, freier und einheitlicher Gewerkschaften gelten heute als die Geburtsurkunde des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDGB). Da sich die Einzelgewerkschaften als integraler Teil des Dachverbandes FDGB verstanden, gilt die Urkunde des 15. Juni 1945 ebenfalls als Geburt der Industriegewerkschaft Eisenbahn nach dem Zweiten Weltkrieg. Ihre Gründung erfolgte bereits am 29. Mai 1945.

ebenso. Verwiesen werden soll auf die gewachsenen politischen Positionen des FDGB, seine Rolle in der Volkskongressbewegung für Einheit und gerechten Frieden, im deutschen Volksrat und seinen Fachgremien. Die Aufnahme des FDGB in den Block der antifaschistisch-demokratischen Parteien und Massenorganisationen war ebenfalls Ausdruck der gewachsenen Rolle der Gewerkschaften. Immer öfter wurde allerdings auch die „führende Rolle“ der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) gegenüber den Gewerkschaften postuliert. Äußeres Zeichen war u. a., dass FDGB-Vorsitzender Hans Jendretzky durch Herbert Warnke ersetzt wurde, der in der Folgezeit auch Mitglied des Politbüros des Zentralkomitees der SED wurde. Inhaltlich war die 1948/1949 erfolgte Auflösung der Betriebsräte zugunsten der Betriebsgewerkschaftsleitungen (BGL) – abgesehen von der Verletzung der Kontrollrats-Direktive – ein Schritt zur Einschränkung autonomer, unabhängiger Rechte im Betrieb.

Andererseits garantierte der hohe Organisationsgrad der Werk­tätigen in den Gewerkschaften die allseitige Vertretung ihrer Interessen durch die von ihnen gewählten Betriebs-, Abteilungs- sowie Gewerkschaftsgruppenleitungen. So waren bereits in kürzester Zeit 97 Prozent der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in der SBZ im FDGB respektive in der IG Eisenbahn organisiert.



FDGB Zentrale in Berlin um 1980

Vom Juni 1945 bis zum 1. FDGB-Kongress im Februar 1946 waren in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) und Berlin über zwei Millionen Beschäftigte im FDGB und seinen Gewerkschaften organisiert. Das entsprach einem Organisationsgrad von 53 Prozent. Bis 1949 war zahlenmäßig wie inhaltlich eine stürmische Entwicklung zu verzeichnen. So stieg der Organisationsgrad innerhalb von nur drei Jahren in den Betrieben und Einrichtungen auf bis zu 70 Prozent. Ein einmaliger Prozess in der Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung. Die Rechte des FDGB und seiner Gewerkschaften wurden gestärkt, die Pflichten

LITERATURHINWEIS:

Weitere Informationen zu den Gründerjahren der IG Eisenbahn und des FDGB sind im Geschichtsbuch „**zeiten ändern sich - der auftrag bleibt TRANSNET Gewerkschaft bei der Bahn**“ 2. Auflage 2009, Kapitel 3 enthalten. Dieses Buch ist über die zuständige EVG-Geschäftsstelle bzw. den Ortsverband zu beziehen.

NIE WIEDER KRIEG
7.6.2 Gründung der GdED in der Bizone
**■ „Einigkeit macht stark“:
Die Einheitsgewerkschaft GdED**

Seit 1947/48 laufen die West- und die Ostzone als spätere BRD und DDR auch gewerkschaftspolitisch auseinander. Immerhin war für die arbeitenden Menschen die gewerkschaftliche Einheit erreicht worden, im Westen „rot-schwarz“, im Osten „rot-rot“. Nach örtlichen, regionalen und Länder-Gründungen war im März 1948 die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) bizonal und im Juni 1949 für das gesamte Gebiet der BRD gegründet worden. Bleiben wir in den Westzonen, wo sich für die junge GdED bereits in den ersten Phasen ihrer Existenz große Probleme aufhäufeten, die sie auf Jahrzehnte hinaus belasten sollten.

Nicht nur die ÖTV, sondern die Mehrheit des bizonalen DGB behaupteten 1948, dass die wiedergegründete „freigewerkschaftliche“ Eisenbahnerorganisation keine autonome, selbständige Gewerkschaft sein dürfe, sondern eine „Reichsfachgruppe“ der ÖTV. Vorstand und Beirat des DBG schlossen im Februar 1948 die bizonale GdED aus dem DGB aus, eine atmosphärisch lange nachwirkende Entscheidung, auch wenn sie bei der Gründung des DGB auf Bundesebene 1949 wieder rückgängig gemacht worden war. Glücklicherweise hatte die junge GdED aus den Zeiten des antifaschistischen Widerstands einen starken Rückhalt in ihrer Berufsinternationalen ITF in London, den sie gegen den DGB-Ausschluss ausspielen konnte.

**■ Eisenbahner gründen ihre
Einheitsgewerkschaft GdED**

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. Ihre regionalen Vorläufer-Gewerkschaften mit unterschiedlichen Namen 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 gewerk-

GdED 1948

Trade Union Section
Industrial Relations Branch
Manpower Division
Zonal Executive Office
21a/Le n g e
66 H.Q. CCG
B.A.O.E. 15

11

ME/IR/83037/96 20.7.48 V-0/5 - De. 1. August 1948
WGP/MEB

Auf das Schreiben vom 23. Juni d.J. haben wir untern
6. Juli d.J. geantwortet. Wir wiederholen die Antwort nach-
stehend und senden sie der Sicherheit halber diesmal unter
Einschreiben ab.

a) Hans Jahn 1. Vorsitzender der "Gewerkschaft der Eisen-
bahner Deutschlands"
Johann Hatje, 2. Vorsitzender der GdED und Leiter der Haupt-
Abteilung A (Arbeiterschule)
Otto Gaebe Kassierer
Carl Kamp Beamten-Abteilung
Karl Klus Rechtsschutz, Arbeitsrecht, Betriebsräte,
Privatbahnern
Adolf Lewke Sozialpolitik - Fremdenabteilung
Paul Schalmeij Jugendsekretariat
Hans Forner Sekretariat der Vorsitzenden
alles hauptamtliche Angestellte;

b) Leonhard Horlacher Landesleiter Bayern
Hermann Salomon Landesleiter Hessen
Albert Winter Vorsitzender der britischen Zone
als hauptamtliche Angestellte
Mathäus Herrmann 3. Vorsitzender (ehrenamtlich);

c) Vereinigung der Eisenbahner-Gewerkschaften der amerikanischen
und britischen Zone zum Vereinigungs-Gewerkschaftstag am
23. bis einschl. 26. März d.J.

d) Es ist beabsichtigt, die Eisenbahner-Gewerkschaften der franzö-
sischen Zone mit der "Gewerkschaft der Eisenbahner Deutsch-
lands" zu verschmelzen, sobald die politische Vereinigung der
drei Zonen erfolgt ist;

e) Aufnahme in die Internationale Transportarbeiter-Föderation -
ITF - anlässlich der Tagung der ITF in Luxemburg vom 6. bis
9. April 1948.

f) Erledigung durch e).

g) Einladung zur Teilnahme an der Marshall-Plan-Konferenz in
Luxemburg vom 6. bis 9. April 1948; jetzt Einladung zum Kongreß
der ITF in Oslo vom 19. bis 24. Juli d.J.

**Der demokratisch gewählte GdED-Vorstand
von 1948 wird von den Alliierten bestätigt.**

schaftliche Landesorganisation der britisch-amerikanischen Besatzungszone. Die GdED hatte bei ihrer Gründung bereits über 300.000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner organisiert.

Der neu entstandene Verband hatte eine starke Ausgangsposition, so dass sich schon deutlich abzeichnete, dass die Eisenbahner-Organisation künftig als umfassende Einheitsgewerkschaft zusammenwachsen wird.

Die Delegierten wählten in Bergen-Enkheim den aus der freigewerkschaftlichen Eisenbahnerbewegung kommenden Hans Jahn als Vorsitzenden. Johann Hatje wurde zweiter Vorsitzender. Die Gründungsversammlung beschließt eine Satzung die im Paragraphen 2

KAPITEL 7
1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG



**Die GdED-Gründungsversammlung
in Bergen Enkheim 1948**

bestimmt: Die Gewerkschaft wird nach demokratischen Grundsätzen verwaltet. Sie ist keiner Partei oder weltanschaulichen Gemeinschaft verbunden und erwartet von ihren Mitgliedern gegenseitige Achtung der politischen und weltanschaulichen Ansichten.



**v. l. n. r. Matthäus Herrmann, Frau Jahn, Hans Jahn,
Johann Hatje, Hermann Salomon**

■ **Satzungsrecht, damals wie heute**

EVG-Satzungstext zu den gewerkschaftlichen Grundsätzen (Auszug 2012), der inhaltlich der ersten GdED-Satzung von 1948/1949 entspricht:

Die EVG bekennt sich zu den Grundsätzen des demokratischen und sozialen Rechtsstaats und tritt für die Weiterentwicklung der Demokratisierung von Staat, Gesellschaft, Wirtschaft und Verwaltung ein. Sie bekennt sich zur Abrüstung und Völkerverständigung und lehnt grundsätzlich Kriege als Mittel zur Durchsetzung politischer Ziele ab. Sie bekennt sich zum vereinten demokratischen Europa. Sie widersetzt sich antidemokratischen und faschistischen Bestrebungen. Die Verteidigung dieser Grundsätze schließt die Wahrnehmung des Widerstandsrechts nach Artikel 20 Abs. 4 Grundgesetz ein.

Nutzen und Notwendigkeit der Einheitsgewerkschaft für die Interessenvertretung der Eisenbahner standen bereits vor Bergen-Enkheim außer Frage. Worum es dort ging, war die Schaffung einer verbreiterten Basis. Diese erwies sich, ungeachtet des tief greifenden Strukturwandels im Verkehrswesen mit all seinen Auswirkungen als äußerst stabil. Realisiert wurde damit auch bei der Eisenbahn erstens das Industriegewerkschaftsprinzip „ein Betrieb - eine Gewerkschaft“ und zweitens die Überwindung der Spaltung in Richtungsgewerkschaften, das heißt, eine Organisation von Arbeitern, Beamten und Angestellten. Der Organaufbau in der GdED ist demokratisch. Die Mitglieder sollten das Geschehen bestimmen können. Die GdED nahm für sich das Recht in Anspruch alle gewerkschaftlichen Mittel, einschließlich der Arbeitsniederlegung anzuwenden. Sie tritt für die soziale Autonomie in einer freiheitlich demokratischen Grundordnung ein und sie ist unabhängig von Parlamenten, Regierungen, Verwaltungen, Konfessionen und politischen Parteien. Sie gewährt einen umfassenden Rechtsschutz, Streik-, Gemaßregelungen-

NIE WIEDER KRIEG

und Inhaftierungsunterstützung, Sterbegeld sowie Arbeitslosen- und Notfallunterstützung. Das Zentralorgan der GdED wurde „Der Deutsche Eisenbahner“. Auch wurden 1948 die Erhaltung des Berufsbeamten-tums und die Mitbestimmung in Wirtschaft, Verwaltung und Betrieb in den Grundsätzen der Satzung verankert. Weiter die Wahrung des Rechtes auf Arbeit, Sicherung und Ausbau des Beamten-, Arbeits- und Sozialrechts, Beeinflussung der Wirtschafts-, Sozial- und Verkehrspolitik, Vergrößerung des Anteils am Sozialprodukt, bessere Vermögensverteilung, weitere Arbeitszeitverkürzung, Verlängerung des Urlaubs, Einleitung und Durchführung der Rätewahlen, Erweiterung des Personal- und Betriebsräterehtes sowie Unterstützung der Personal und Betriebsräte bei ihrer Tätigkeit, Frauen-, Jugend- und Bildungsarbeit. Dies alles markiert folgerichtig die Fortsetzung des seither beschrittenen Weges ebenso, wie die Erweiterung des



Oskar Rümmele, bis 1933 Vorsitzender der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner, ab 1948 GdED-Bezirksleiter Karlsruhe

Gesundheitsschutzes und der Unfallverhütung, Sicherung und Ausbau der betrieblichen Sozialeinrichtungen, Förderung wirtschaftlicher Selbsthilfeeinrichtungen und des Verbandes deutscher Eisenbahnfachschulen.

Folgeschwer für die junge GdED war dies: Als Satzungsaufgabe hatte sich die Einheitsgewerkschaft die Säuberung von NS-Einflüssen gesetzt und verschloss sich vor der Entnazifizierung der Mitgliedschaft von NSDAP-Mitgliedern. 1945 waren 90 % der höheren, 80 % der gehobenen, 50 % der mittleren und 20% der einfachen Beamten NSDAP-Mitglieder. Der Gewerkschaftsvorsitzende Hans Jahn hatte sich bei den Alliierten erfolgreich gegen die Abschaffung des Beamten-tums bei der Bahn gewehrt. So wurde die junge GdED zwar ungewollt, doch absehbar zum Geburtshelfer der Beamtenbund-Verbände.



Hans Jahn Vorsitzender der GdED

KAPITEL 7
1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG

7.6.3 Hans Jahn, Gewerkschafter, Politiker, Widerstandskämpfer

■ **Leben und Beruf**



Johannes „Hans“ Jahn (* 29. August 1885 in Hartha; † 10. Juli 1960 in Frankfurt am Main) war ein deutscher Politiker der SPD, Gewerkschafter und Widerstandskämpfer gegen den Nationalsozialismus.

Jahn, der sich bereits 1903 der SPD anschloss, absolvierte eine Schmiedelehre und wurde 1909 Bevollmächtigter des Deutschen Schmiedeverbandes in Bremen, dem er bereits seit 1903 angehörte. Er arbeitete ab 1914 als Heizer und ab 1917 als Lokomotivführer bei der Bahn. 1920 wurde Jahn Sekretär der Betriebsräteabteilung des Deutschen Eisenbahnverbandes (DEV), 1927 bis 1933 war er im Vorstand des inzwischen in Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (EdED) umbenannten Gewerkschaft tätig und zusätzlich Mitglied der Leitung des Allgemeinen Deutschen Beamtenbundes (ADB). Außerdem gehörte er dem Vorläufigen Reichswirtschaftsrat an.

1932 begann Jahn, der im Vorstand des Einheitsverbandes für einen aktiven Kampf gegen die NSDAP eintrat, ein Netzwerk von Eisenbahnern für den Fall einer faschistischen Machtübernahme aufzubauen.

Nach dem Machtantritt der NSDAP gelang es ihm, 17.000 Karteikarten mit Mitgliedsadressen des Verbandes dem Zugriff der Gestapo zu entziehen. Er selber war, nachdem es ihm nicht gelungen war, den Anpassungskurs der Gewerkschaften an die Regierung Hitlers zu verhindern, nach der Zerschlagung des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes als Versicherungsvertreter tätig. In engem Kontakt mit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) und dessen Generalsekretär Edo Fimmen in Amsterdam baute Jahn bis zu seiner ersten Verhaftung im Frühjahr 1935 eine effektive Widerstandsorganisation unter Eisenbahnern auf.

■ **Emigration**

Da Jahns Rolle hierbei der Gestapo zum Zeitpunkt der Verhaftung nicht bekannt war, wurde er im Juni 1935 freigelassen und floh zunächst in die Tschechoslowakei, später nach Amsterdam und schließlich nach Antwerpen (wo der wichtige ITF-Aktivist Hermann Knüfken ansässig war), von wo aus er sein Netzwerk von ITF-Eisenbahnern, das 1937 nach Angaben Jahns 1.300 Kontakte zählte, reorganisierte. Die Gruppen schleusten illegale Literatur nach Deutschland ein, sammelten Informationen und gingen nach Kriegsbeginn 1939 auch dazu über, Sabotageakte u.a. gegen Transportzüge zu begehen. Politisch stand Jahn in dieser Zeit den Gruppen Neu Beginnen und Internationaler Sozialistischer Kampfbund (ISK) nahe. 1938 siedelte Jahn nach Luxemburg über, um seine Aktivitäten direkt an der deutschen Grenze wirksamer zu gestalten. 1940, nach dem deutschen Einmarsch in Luxemburg, musste Jahn, dem in Deutschland die Todesstrafe drohte, unter Zurücklassung seiner Familie über Frankreich, Spanien und Portugal nach London flüchten, wo er in gewerkschaftlichen Exilstrukturen wie dem Gewerkschaftlichen Freiheitsbund gegen das Hakenkreuz aktiv war. 1944 versuchte Jahn, unterstützt vom OSS, illegale Gewerkschaftskader aus dem Exil nach Deutschland einzuschleusen, und kooperierte mit dem OSS¹ bei Sabotageakten im deutsch besetzten Norditalien.

1) Das Office of Strategic Services (OSS; deutsch: Amt für strategische Dienste) war ein Nachrichtendienst des Kriegsministeriums der Vereinigten Staaten von 1942 bis 1945.

NIE WIEDER KRIEG

Aber auch an der programmatischen Arbeit im Exil beteiligte er sich. So gehörte er in London zu der Gruppe um Hans Gottfurcht, die für die Zeit nach dem Kriege unter dem Titel „Die neue deutsche Gewerkschaftsbewegung“ Programmvorschlage für einen einheitlichen deutschen Gewerkschaftsbund machten.

■ Nach 1945

Anfang 1945 kehrte Jahn nach Deutschland zurück, wo er zunächst in Leipzig, dann in der britischen Zone begann, eine Eisenbahnergewerkschaft aufzubauen, aus der 1948 die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) hervorging, deren Vorsitzender

er von 1949 bis 1959 war. In dieser Zeit gehörte er auch dem Bundesvorstand des DGB an. Er war Mitglied des Hauptverkehrsbeirates der Bundesrepublik Deutschland und des Verwaltungsrates der Bundesbahn. 1955 bis 1958 war Jahn Präsident der ITF.

Jahn gehörte dem Deutschen Bundestag seit dessen erster Wahl 1949 bis zu seinem Tode 1960 an. Er vertrat als stets direkt gewählter Abgeordneter den Wahlkreis Hannover-Land im Parlament.

Zu Hans Jahn:

Siehe auch Kapitel 6.5; 6.5.1; 6.6; 6.6.1 und Anhang 6



Hans Jahn spricht auf dem ITF-Kongress 1958 in Athen

KAPITEL 7
1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG

I.B. 113

No. J. 8165
Date 12th September 1944.

Authority issuing certificate :—HOME OFFICE.
Indication de l'autorité qui délivre le certificat

Place of issue of certificate :—LONDON.
Lieu où l'on délivre le certificat

**CERTIFICATE OF IDENTITY.
CERTIFICAT D'IDENTITE.**

Valid until 11th September, 1945.
Valable jusqu'

The present certificate is issued for the sole purpose of providing the holder with identity papers in lieu of a national passport. It is without prejudice to and in no way affects the national status of the holder. If the holder obtains a national passport it ceases to be valid and must be surrendered to the issuing authority.

Le présent certificat est délivré à seule fin de fournir au titulaire une pièce d'identité pouvant tenir lieu de passeport national. Il ne préjuge pas la nationalité du titulaire et est sans effet sur celle-ci. Au cas où le titulaire obtiendrait un passeport national, ce certificat cessera d'être valable et devra être renvoyé à l'autorité qui l'a délivré.

Surname JAHN
Nom de famille.

Forenames Johannes (Hans)
Prénoms.

Date of birth 29th. August, 1885.
Date de naissance.

Place of birth Hartha, Germany.
Lieu de naissance.

Nationality of origin German.
Nationalité d'origine.

Surname and forenames of Father JAHN Hermann.
Nom de famille et prénoms du père.

Surname and forenames of Mother DATHE Liddy.
Nom de famille et prénoms de la mère.

Name of wife (husband) JAHN Frida
Nom de la femme (mari).

Names of children Marion Dagmar.
Noms des enfants.

Occupation Trade Union Representative.
Profession.

Former residence abroad Luxembourg.
Ancien domicile à l'étranger.

Present residence in the United Kingdom Crossland Fosse
Résidence actuelle dans le Royaume Uni.

Kempston, Bedfordshire.

Police Registration Certificate 747868
Certificat d'enregistrement délivré par la Police.

The undersigned certifies that the photograph and signature hereon are those of the bearer of the present document.
Le soussigné certifie que la photographie et la signature apposées ci-contre sont bien celles du porteur du présent document.

Signature of the issuing authority,
Signature de l'autorité,
J.B. Hughes
for
H.M. CHIEF INSPECTOR,
IMMIGRATION BRANCH,
HOME OFFICE,
LONDON, S.W.1.

Signature of Holder,
Signature du titulaire,
Johannes Jahn

**DESCRIPTION.
SIGNALEMENT.**

Age 59
Age

Height 5ft. 6½ ins.
Taille

Hair Grey-black
Cheveux

Eyes Brown
Yeux

Face Oval
Visage

Nose Medium
Nez

Special peculiarities
Signes particuliers

Remarks
Observations

This Certificate is available during its validity for the holder's return to the United Kingdom without visa.
Durant la période de sa validité le présent certificat sera valable pour la rentrée du titulaire dans le Royaume Uni sans formalité de Visa.

This Certificate must be endorsed with an Exit Permit for Embarkation and Vised by a British Consular Authority abroad for return to the United Kingdom.

S.O. 8384. Wt. 10992/637. 5,000. 5/40. C.T. Gp. 680
(S.O. 8050). Wt. 24749/946. 5,000. 8/40.

7/6
3410

Quelle: AdSD, Internationale Transportarbeiter-Föderation, ITF-Anhang - Mappe 119

Hans Jahn – Personalausweis mit visafreier Einreise nach Großbritannien, ausgestellt vom britischen Innenministerium am 12. September 1944

KAPITEL 7
1945 - 1949

NIE WIEDER KRIEG

anlaufender Marshall-Plan-Hilfe für einen dauerhaften Meinungsumschwung, allemal der Westberliner und Westdeutschen. Aus Gegnern und Siegern wurden mehr oder minder echte Freunde, anders als bei den offiziellen deutsch-sowjetischen Freundschaftsgesellschaften in der DDR.

Für die Westintegration der drei Westzonen spielte die Berlin-Blockade das auslösende Moment.



Streikende Reichsbahner übernehmen ein Schaltwerk

Die Eisenbahner mussten zunächst bei der Berlin-Blockade eine passive Rolle spielen. Eine spätere Folgewirkung hatte freilich, dass durch Kontrollrats-Beschluss der Schienenverkehr der sowjetischen Zone einschließlich Gesamt-Berlins erst der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) und von dieser der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) übertragen worden war. Schon vor der Potsdamer Konferenz hatten sich die drei Alliierten im Februar 1945 in Jalta darauf verständigt. Dies bedeutete, dass einerseits der Verkehr zwischen Berlins Westsektoren und den Westzonen über einen (zu blockierenden) Korridor nach Helmstedt geführt wurden, und zum andern der Gesamtberliner Bahnverkehr der Reichsbahndirektion Berlin übertragen waren. Nach den getrennten Währungsreformen von 1948 entstand zwangsläufig das Problem, in welcher Währung die Westberliner Reichsbahner bezahlt würden. Die vorgesehene Zahlung der Löhne in Ost-Mark war der Auslöser zum 38-tägigen Streik der Westberliner Reichsbahner vom 21.5. bis 27.6.1949. Sie wollten die volle Bezahlung in West-Mark durchsetzen.

Der weltpolitische Probleme aufwerfende Streik, mit dem auch sich die Außenminister-Konferenz in



Ostzonale Bahnpolizei weigert sich gegen Streikende vorzugehen

Paris ab dem 23.5.1949 befasste, brachte mit der 60-prozentigen Westgeld-Zahlung einen Teilerfolg. Es trat jedoch mit Entlassungen, Verhaftungen und sogar Erschießung von Streikenden der grundlegende Konflikt zwischen einer, einen Streik demokratisch ausfechtenden und einer ihn niederwerfenden Gesellschaft zum Vorschein. Dabei stand ein Sozialismus ohne Streikrecht nicht isoliert: Die Weimarer Republik gab den Beamten von Anbeginn ein Streikrecht, wie es auch allen anderen Arbeitnehmern zustand. Gleich zu Beginn des Beamtenstreiks 1922 wurde über die Notverordnung Artikel 48 der Weimarer Verfassung den Beamten das Streikrecht wieder genommen.

Der Berliner Eisenbahnerstreik von 1949 war und blieb der einmalige und nicht erfolgreiche Streik gegen ein sowjetisch kontrolliertes Unternehmen.

Aus welchen Gründen auch immer hielten FDGB und IG Eisenbahn den Streik der West-Berliner Eisenbahner um eine DM-Entlohnung für einen Putsch der Westmächte.



Schwere Zwischenfälle beim Reichsbahnerstreik

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBÄHNER/INNEN

- 8.1 Demokratischer Gewerkschaftsaufbau
 - 8.1.1 Kampfkraft der Einheitsgewerkschaft
 - 8.1.2 Demokratie und Kompetenz durch Fach- und Berufsgruppen
- 8.2 Anfänge der gewerkschaftlichen Bildung
 - 8.2.1 Bildung und Kampfkraft
 - 8.2.2 Jugend- und Erwachsenenbildung in Zeltlagern
 - 8.2.3 Berufliche Bildung – Investition in die Zukunft
- 8.3 Gemeinsam sind wir stark: Gewerkschaft und betriebliche Interessenvertretung
- 8.4 Stetig steigender Lebensstandard in der BRD und DDR
- 8.5 LTV, ein Buch mit sieben Siegeln?
- 8.6 „Dein Leben hat keine Überstunden!“, Arbeitszeitverkürzungen
 - 8.6.1 Die arbeitszeitrechtliche Entwicklung bei der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Deutschen Reichsbahn (DR) von 1989 bis 2005
- 8.7 Erfolgreiche Sozialpolitik
- 8.8 Ausländische Arbeitskräfte sind willkommen
- 8.9 Warnsignale in der BRD: Arbeitslosigkeit – Privatisierung – Liberalisierung
- 8.10 Warnsignale in der DDR überhört
- 8.11 Der ständige Kampf um Arbeit

KAPITEL 8

1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBÄHNER/INNEN

8.1 Demokratischer Gewerkschaftsaufbau

Auf dem Gründungsverbandstag der GdED, der vom 23. bis 26. März 1948 in Bergen Enkheim bei Frankfurt am Main stattfand, waren 184 Delegierte anwesend, davon 88 Beamte. Die von den Eisenbahnern gewählten Vertreter aus der britischen und amerikanischen Zone (Bizone genannt) sowie die Delegierten der Ortsverwaltungen, Bezirks- und Landesleitungen, einer Zonenleitung und den Fachgruppen bildeten die Gründungsversammlung. Diese demokratisch gewählten Vertreter gründeten die **Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands GdED** in der Bizone. Der neue Name war von dem 1933 verbotenen und verfolgten Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands in demokratischer Tradition übernommen. Die junge GdED war die erste und größte gewerkschaftliche Landesorganisation der britisch-amerikanischen Besatzungszonen. Die neue Einheitsgewerkschaft hatte bei ihrer Gründung bereits über 300.000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner organisiert.

■ Mitglieder bestimmen

Der auf der Gründungsveranstaltung der GdED gewählte Vorsitzende Hans Jahn und die Vorstandmitglieder hatten bei den Vorläufer-Organisationen und im Faschismus viele negative Erfahrungen sammeln müssen. Diese Erfahrungen haben sich stark in der Gestaltung der neuen Satzung der GdED niederschlagen. Hans Jahn ist zu verdanken, dass die Organe der Satzung demokratisch und politisch unabhängig strukturiert waren. Das Obrigkeitdenken sollte endgültig Vergangenheit sein und die wieder verfasste Demokratie musste und sollte täglich gelebt werden. Wichtig war für die Väter der Satzung, dass das Mitglied selbst die Politik der Gewerkschaft bestimmen müsse: Die örtliche Ebene sorgt für Mitgliedernähe, ist Informationsaustauschbörse und stellt Forderungen. Die breite Fächerung der örtlichen Ebene, in Fach- bzw. Berufsgruppen, in denen spezifische Berufsinteressen vertreten werden, die Frauen-, Jugend-, Seniorenarbeit sowie die Vertrauenspersonen, Personalräte und Betriebsräte bilden dabei die Grundlage für eine erfolgreiche Gewerkschaftsarbeit. Die Bezirksebene koordiniert die Arbeit der örtlichen Ebene,

intensiviert sie und ist Bindungsglied der örtlichen Mitglieder zu den weiteren Gremien. Diese: Hauptvorstand, Gewerkschaftsbeirat und Gewerkschaftstag, bestehen aus ehrenamtlichen und gewählten Mitgliedern der Bezirke, sie sind die Umsetzungs-, Arbeits-, und Entscheidungsebene. Nicht die hauptamtlichen Funktionäre in der GdED, sondern die ehrenamtlichen beschließen über die Politik ihrer Gewerkschaft. Es ist eine Struktur, die den Erfordernissen einer demokratischen Gesellschaft Rechnung trägt. Sie hatte ihre Wurzeln in den Schwierigkeiten der Weimarer Zeit und der Katastrophe des Faschismus. Die später „Basis-Demokratie“ sich benennende Strömung hatte diese postfaschistische Erfahrung vergessen.

In den 1970er Jahren engagierten sich über 30.000 Kolleginnen und Kollegen ehrenamtlich für ihre GdED, bei einem Mitgliederstand von über 400.000 und bei einem Personalbestand von knapp 500.000 Beschäftigten der Deutschen Bundesbahn. Diese Ehrenamtlichen waren es, die auf allen Gebieten des Lebens Mitgliedern und ihren Familien geholfen haben. Diese ehrenamtlichen Gewerkschafter waren in allen Lebensfragen ansprechbar und haben bestmöglich Hilfe geleistet. Diese Arbeit zahlte sich im Mitgliederzuwachs aus. 1980 waren 80 % aller Bahn-Beschäftigten Mitglied der GdED, darunter wieder zwei Drittel der Beamten. Die ehrenamtlichen Personal- und Betriebsratsmitglieder, Schwerbehinderten- und Jugendvertreter hatten das Ziel, die errungenen Arbeitnehmerrechte zu verteidigen und weiter auszubauen. So entwickelte sich die GdED zu einer starken demokratischen Organisation, die in der Bundesrepublik Beachtung und Respekt fand.

LITERATURHINWEIS:

Weitere interessante Informationen über die Gründung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) sind in dem EVG Geschichtsbuch „Zukunft hat Vergangenheit – 110 Jahre Gewerkschaft bei der Bahn 1896-2006, 3. Auflage“ und dem EVG Geschichtsbuch „zeiten ändern sich, der Auftrag bleibt, TRANSNET Gewerkschaft bei der Bahn 1945-2008“, 2. Auflage dokumentiert. Diese und weitere EVG Geschichtsbücher können Mitglieder kostenfrei über die zuständige EVG Geschäftsstelle bzw. den EVG Ortsverband beziehen.

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

8.1.1 Kampfkraft der Einheitsgewerkschaft

Gewerkschaftliche Koalitionsmacht gleich Durchsetzungskraft entsteht nur dann, wenn starke Mehrheiten der Arbeitenden dieses Ziel gemeinsam vereinbaren. „Gemeinsam sind wir stark!“ – propagieren die Gewerkschaften der ganzen Welt. Gemeinsam wären wir stark entspräche der historischen Wahrheit. Denn Splittergruppen oder gar wirtschaftsfriedliche Mehrheiten schwächen sich selber am allermeisten, nützen den Arbeitgebern und Unternehmern, wie nicht nur die Zeiten des Kaiserreichs oder Weimars gezeigt haben. So waren denn nach 1945, auch aus den Lehren der Niederlagen gegen den Faschismus,

der FDGB wie der DGB samt ihren Einzel-Gewerkschaften als repräsentative Massenorganisationen der arbeitenden Menschen gegründet worden. In der kollektiven DDR noch stärker vereint als in der individualistischen BRD.

■ **Streikrecht für alle Mitglieder**

Die bürgerliche Gewerbefreiheit ernst genommen, hätte sie ab dem 19. Jahrhundert nicht nur für Unternehmer, sondern im gleichen bis stärkeren Umfang für die allemal schwächeren Arbeiter gelten müssen. Und für den Arbeiter heißt sie allemal, einen Vertrag kollektiv zu vereinbaren oder auch NEIN zu sagen im



Eine von zahlreichen gewerkschaftlich organisierten Demonstrationen der Bahnbeschäftigten

KAPITEL 8

1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBÄHNER/INNEN

kollektiven Arbeitskampf. Doch in Klassengesellschaften des Kaiserreichs bis in den Faschismus wurden jegliche Streiks verboten, oder polizeilich bis militärisch unterdrückt. Mit vielen Toten unsererseits. Auch das demokratische Weimar wandte den berüchtigten Notstandsartikel 48 gegen die 1922 streikenden Eisenbahner an und untersagte den Streik. Die Regierung Brüning und allemal der Diktator Hitler regierten mit diesem Artikel ohne Reichstag und Hitler liquidierte ab 2. Mai 1933 jeglichen gewerkschaftlichen Widerstand.

Im sozialistischen Selbstverständnis war Streik ebenfalls als Mittel der Konfliktregulierung wegdefiniert, da es ja theoretisch keinen Gegensatz von Kapital und Arbeit mehr geben sollte. In der BRD wurde der Streik zurückhaltend, dann aber im Einzelfall stark und so gut wie immer erfolgreich eingesetzt. Für die Eisenbahner bleibt festzuhalten, dass nur durch den Arbeitskampf 1990 der Reichsbahner eine Massenentlassung verhindert werden konnte und dass durch den Streik 1992 der Beschäftigten bei der Deutschen Bundesbahn der Einstieg in die 38 ½ -Stunden-Woche gelungen war. Und der west-berliner Reichsbahner-Streik von 1949 war bei allen Entlassungen für die verbliebenen Reichsbahner erfolgreich und für die noch-Sowjetmacht eine offene Niederlage.

Streik ist nicht alles, aber ohne Streikrecht ist alles nichts, sagte damals die GdED. Die später folgende EVG lässt sich ebenso dieses erste und letzte gewerkschaftliche Mittel der erfolgreichen Interessenvertretung durch niemanden einschränken, weder durch die Politik, den Arbeitgeber, oder eine willfährige Justiz. Die 182-jährige Geschichte der Eisenbahner gibt uns alle verlustreichen wie erfolgreichen Belege an die Hand. Richtig bleibt die Legal-Definition des Bundesverfassungsgerichtes von 1974: Eine Gewerkschaft ist eine Vereinigung, die die Macht hat, ihre Forderungen, gegebenenfalls in einem Arbeitskampf, kompromissfähig zu machen. Und auch Beamte haben ein Streikrecht! Das Grundgesetz und alle Bundesgesetze schließen dies nicht aus. Nur ein willfähiges Bundesarbeitsgericht, in Anmaßung von legislativer bis Verfassungs-Rechtsetzung, bleibt bei einem vorgeblichen Verbot eines Beamtenstreiks in einem EU-Land. Alles was Recht ist!

8.1.2 Demokratie und Kompetenz durch Fach- und Berufsgruppen

■ Berufsbezogene Interessensvertretung ist Standbein der Einheitsgewerkschaft

Die GdED und ihre freigewerkschaftlichen Vorgänger hatten die Interessens-Vertretung für ihre Mitglieder immer als zweigleisige Aufgabe verstanden. Einmal als gemeinsame Politik für alle Gruppen und Sparten in der Einheitsgewerkschaft von Arbeitern, Angestellten und Beamten; dann aber als differenzierte Vertretung je nach den verschiedenartigen Berufs- und Funktionsgruppen innerhalb des Gesamtverbands.

Diese Zweigleisigkeit in der Einheit war umso wichtiger geworden, als es mit der fortschreitenden Industrialisierung zu einer stetigen Aushöhlung der Berufsqualifikation wie der Berufsehre gekommen war. Dies war objektiv bedingt, da Mechanisierung und später Automation bei den meisten Arbeitenden die Arbeitsvorgänge immer stärker von der ehemaligen Berufskompetenz entkoppelt hatten.

Taylorismus hieß diese Entkoppelung amerikanisch, wie denn konsequent in den USA zwei Gewerkschafts-Typen sich entwickelten: neben der Berufsgewerkschaft AFL (American Federation of Labor) eine CIO, ein Congress of Industrial Organization der hauptsächlich und beruflich oft unqualifizierten Arbeiter.

In Deutschland war die früher fortschrittliche Funktion und Qualifikation des vom Fürsten unabhängig gewordenen Beamten zunehmend genormt und bürokratisiert worden, was als Reaktion eine Erhöhung des geschwundenen Berufsbildes samt dessen Berufsehre gefördert hatte und den Beamtenvereinen das einzige Standbein geworden war.

Wie schon in den freigewerkschaftlichen Verbänden der Weimarer Zeit, so hatte auch die GdED von Anbeginn die berufliche Interessens-Vertretung groß geschrieben. „Beruf vor Klasse“ war nicht nur Schlagwort und Ideologie, sondern objektiv nachvollziehbar im sehr differenzierten Bahnbetrieb. Selbstredend bot sich eine Aufteilung nach je Arbeitern, Angestellten

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

sowie Beamten an, nach DB und nicht bundeseigenen Bahnen, nach Berufen, nach Laufbahnen, nach technischen oder nicht-technischen Laufbahnen, nach einfachem-mittlerem-gehobenem-höherem Dienst, nach Schiene-Straße-Schifffahrt-Bergbahnen.

Inhaltlich waren neben der je spezifischen beruflichen Qualifikation und Bewertung die Entwicklung des Berufsbildes angesagt, dazu die Arbeitsorganisation und die materiellen Arbeitsbedingungen des Fach- oder Berufsbereiches.

Innerhalb der Einheitsgewerkschaft war die Fachgruppe, ohnehin nach Dienststelle, örtlich, bezirklich und bundesweit gegliedert, der tatsächliche Grundstein für die dann erfolgreiche Gewerkschaftspolitik. Anerkennung findet diese stets dann, wenn Erfolge durch hohe Berufskompetenz der Funktionäre erreicht werden, nicht am Bierstisch oder mit Kungeleien. Aus den örtlichen Fachgruppen-Mitgliedern rekrutierten sich fast immer Personalräte wie Vertrauens-Personen, aus diesen ehrenamtlich und zuweilen hauptamtliche Gewerkschafts-Funktionäre. Ein pyramidenartiges Konstrukt, als Basisdemokratie geschätzt. Aber nicht selbstverständlich war, dass sich aus diesen Berufsgruppen auch sehr erfolgreiche Werber für eine Gewerkschafts-Mitgliedschaft entwickelt hatten. Solche Mitgliedschaft war voll glaubhaft. Der gewerkschaftliche Buchverlag hatte ein halbes Jahrhundert – zig tausende „Ratgeber“ zur Lösung von Berufsproblemen publiziert.

In der EVG-Quellen-Gewerkschaft GDBA waren im Beamtenbereich alle Sparten vertreten, die als nicht-juristische Vorgänger in der „Weimarer Zeit“ autonom im damaligen Zentralgewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter vereint waren.

Mit der großen Bahnreform von 1994 hatten sich fast alle herkömmlichen Organisationsformen in der neuen Deutsche Bahn AG und ihren kommenden Töchtern und Enkeln verändert. Die damalige GdED beriet kontrovers, wie die bisherigen Fach- und Funktions-Gruppen in die neuen Formen zu überführen seien. Letztlich waren mit dem damaligen Satzungsstand die Fach-, Berufsgruppen und Zentralen Arbeitskreise erhalten worden.

Die Fachgruppen waren 1994 wie folgt gegliedert:

1. Traktion
2. Netz
3. Bahnbau
4. Werke
5. Personenfernverkehr
6. Personennahverkehr
7. Ladungsverkehr
8. Stückgut
9. Personenbahnhöfe
10. BEV, EBA
11. sonstige Eisenbahnen und deren Betriebe, Seil- und Bergbahnen sowie deren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften
12. Zentralbereiche der DB AG, Dienstleistungsbetriebe, betriebliche Sozial- und anerkannte Selbsthilfeeinrichtungen sowie Betriebe der betrieblichen Versicherungsträger, Betriebe gemäß § 2 e) und 2 f) sowie Tochter- und Beteiligungsgesellschaften nach § 2 a) der Satzung.

Berufsgruppen:

1. Meister/Werkmeister/Techniker
2. Ingenieure
3. Nichttechnische Leitungskräfte
4. Führungskräfte

Zentrale Arbeitskreise

1. Schiffsdienst
2. Ärzte
3. Berufliche Bildung

Selbst die Senioren in einigen Fachgruppen tauschen heute noch Meinungen aus, nach dem Motto an die Jüngeren: Berufliches Können und Ehre sind die menschliche Würde in einer demokratischen Gesellschaft.

KAPITEL 8
1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

Zu fragen bleibt, wie viel berufliches Können in der sich rasant entwickelnden Digitalen Welt von der Wirtschaft einerseits und vom Gros der arbeitenden Menschen andererseits jenseits der Spezialisten noch benötigt wird. Die gewerkschaftliche Antwort weiß, dass bei aller Veränderung der menschlichen Arbeitskraft und Arbeitsleistung der Mensch als soziales und kulturelles Wesen immer bestehen wird und von aller Digitalisierung und den Algorithmen nicht ersetzt werden wird. Waren Bildungsvereine der Anfang aller damals unterdrückten gewerkschaftlicher Frühformen, so wird Bildung und Kultur erst recht in einer sonst entmenschlichten Gesellschaft den Kern von menschlicher Arbeit ausmachen.

Hauptfachgruppenkonferenzen der Fach- und Berufsgruppen wurden vor den Gewerkschaftstagen durchgeführt. Diese Konferenzen waren antragsberechtigt zum Gewerkschaftstag.

8.2. Anfänge der gewerkschaftlichen Bildung

■ Von den „Arbeiterbildungsvereinen des 19. Jahrhunderts zur gewerkschaftlichen Bildung des 20. Jahrhunderts

Die Industrialisierung und ihr Patenkind Eisenbahn polarisierten die Gesellschaft ganz anders als der von ihnen dann überwundene Feudalismus. Jetzt gab es auf der einen Seite die volle Gewerbefreiheit mit Profitmaximierung, mit gescheiterter bürgerlicher und liberaler 1848er Revolution. Auf der anderen Seite standen das Aufbegehren der sich entwickelnden neuen Arbeiter-Klasse mit einerseits hilflosen Maschinenstürmern bis Verteidigern der traditionellen Zünfte und Gesellenvereine und die Revolutionäre in ihren Organisationsformen vor noch verbotenen Parteien- und Bildungsvereins-Gründungen.

Die Frühformen der entstehenden Gewerkvereine und Gewerkschaften forderten zwangsläufig mehr Lohn bei weniger Arbeitszeit. Aber sie propagieren und schufen als grundlegende Analyse und Lösung des Problems die verschiedenartigsten „Arbeiterbildungsvereine“. Dies war die proletarische Antwort im Kampf gegen Not und Ausbeutung, während die bürgerlich-liberale Opposition vorrangig die „Presse-Freiheit“ einforderte.

Zwei Arbeiterbildungsvereine schrieben dabei deutsche Geschichte: Der sich zur Partei gewandelte und später vereinigte „Allgemeiner Deutscher Arbeiterverein“ des Lasalle und die „Sozialdemokratische Arbeiterpartei“ des Bebel, die sich inhaltlich unterschieden in stärkere Reformer oder stärkere Revolutionäre. Auch die liberalen und christlichen Bildungsvereine trugen bei zur je verschiedenen Erziehung



STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

der Arbeiter. Die Vorgänger und der Unterbau der Arbeiterbildungsvereine waren substantiell: Die zahlreichen Arbeiterbildungsvereine, unter dem Sozialistengesetz Bismarcks dann auch Tarnorganisationen der Partei, verstärkten ihren emanzipatorischen Ansatz für eine gewerkschaftliche wie eine sozialistische Bildung. Wissen als „Wissen ist Macht“ erstreckte sich von der Ökonomie über Literatur, Kunst, Theater, bis zu Geistes- und Naturwissenschaften. Die sich entwickelnden Akademien, Volksbühnen, bis zu Gewerkschafts- und Parteischulen versuchten Massenbildung zu vereinbaren mit Kaderbildung der Funktionäre. Die Heimvolksschulen, Volkshochschulen und Arbeiterhochschulen waren noch im Kaiserreich, dann in der Weimar Republik entstanden.

■ Ohne Bildung ist alles nichts

EVG-Vorgänger wie der DEV und der EdED hatten bereits in den 1920er Jahren eine eigene Bildungsschule im oberbayerischen Hammersbach bei Garmisch eröffnet. Neben politischer Bildung war nach den großen Gefechten um eine politische Räterepublik oder eine betriebliche Räte-Verfassung gerade die Räte-Schulung groß geschrieben. Lorenz Breunig, MdR und DEV- wie EdED-Vorstand, lehrte die mögliche Synthese zwischen den Extremen. Er hatte für alle ADGB-Gewerkschaften den juristischen Standard-Kommentar zur Räte-Gesetzgebung geschrieben.

Insgesamt scheint es, dass in Weimar Bildung für die „unteren Klassen“ einen höheren Stellenwert hatte als später. Um „das Krumme vom Geraden zu unterscheiden“ (Aufklärung), um aus der „selbstverschuldeten Unmündigkeit herauszuführen“ (Kant), um „den aufrechten Gang zu lehren“ (Bloch), um den arbeitenden Menschen „den Blick hinter den Vorhang“ zu erleichtern.

Später konnten die Bildungsheime auf vier vermehrt werden. Und inhaltlich war jetzt in der Einheitsgewerkschaft die Synthese zwischen vormaliger sozialistischer Ideologie mit jetzt christlicher Soziallehre und -Ethik eingefordert. Dabei zeigte sich, dass beide früheren Kontrahenten aus der neuen Synthese profitierten: Humanismus und Christentum, Gerechtigkeit und Nächstenliebe waren und sind so verschieden nicht.

Für die berufliche wie politische Weiterbildung waren Landesgesetze geschaffen zur Bildungsfreistellung und deren Finanzierung, mit in der Regel 5 Arbeitstagen pro Jahr. Die digitale Welt, fordern EVG und DGB, bedarf neben dem Schutz des analog Arbeitenden einen erweiterten Bildungsansatz für diese epochale Änderung unseres Arbeits- und Gesellschafts-Lebens.



Betriebsräteschulung in Hammersbach am 4.10.1931 mit Lorenz Breunig, erste Reihe, Bildmitte



EVG-Geschichtsseminar in Hammersbach 2012

KAPITEL 8
1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

8.2.1 Bildung und Kampfkraft

■ **Die Bildungsarbeit der GdED**

Der Bildungsbedarf der Erwachsenen nach dem Zweiten Weltkrieg war sehr groß. So auch bei den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern. Deshalb wurde, unmittelbar nach der Gründung der GdED im Jahr 1948, die gewerkschaftliche Erwachsenenbildung fortgesetzt. Hier setzte die junge GdED, oft mit Funktionsträgern der Weimarer Zeit, wieder an. Die Bildungsschule in Hammersbach stand noch nicht zur Verfügung. Sie wurde, wie auch andere gewerkschaftliche Bildungseinrichtungen von den Nazis konfisziert. Die junge GdED musste erhebliche Anstrengungen aufbringen, um ihr Eigentum als Rechtsnachfolgerin wieder zurück zu bekommen.

Aus dem Nichts wurden Zeltlager errichtet, Bildungsprogramme erstellt, um den Hunger nach Bildung in der Nachkriegszeit zu stillen.

Die GdED setzte ihre Bildungsarbeit kontinuierlich fort. Die demokratischen Strukturen ließen Bildung auf örtlicher, zärtlicher und zentraler Ebene, anfänglich Hammersbacher Haus des ehemaligen EdED, dann ab den 1960er Jahren in Königstein. Und die Einheitsgewerkschaft durchdachte die jetzt inhaltliche Synthese beider ehemaligen Richtungen: Verstaatlichung plus Miteigentum; Selbstbestimmung plus Mitbestimmung, gesellschaftlich notwendiger Lohn und Soziallohn, Humanismus plus christliche Soziallehre; Kollektivismus plus geistige Freiheit; Gerechtigkeit plus Nächstenliebe!

**Bildung ist nicht alles –
aber ohne
Bildung ist alles nichts!**



Bildungsarbeit des EdED 1932 in Hammersbach (Foto: Mehlig)

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

Als bald kamen weitere grundsätzliche Fragen hinzu, unabhängig von der vorausgegangenen Ideologie: Wiederbewaffnung und Atombewaffnung? Notstandsverfassung? Welche Lohn- und Arbeitszeitpolitik? Alle konkurrierten mit den in der kurzfristigen Tagespolitik vorrangigen Arbeitsplatz- und Sozialfragen. Dabei bürgerte sich eine Arbeitsteilung ein, dass der Deutsche Gewerkschaftsbund, „Arbeit und Leben“, die Hans- Böckler- Stiftung sowie weitere politische Stiftungen stärker die politische Theorie diskutierten und lehrten, während die GdED größeres Gewicht auf die Betriebs- und gewerkschaftliche Tagespolitik für die Personal- und Betriebsräte legte. Diese wurden oft zu Experten.

Neben der GdED-eigenen Presse boten die Zeitschriften und Verlage des DGB ein breites Bildungsspektrum. Die Gewerkschaftlichen Monatshefte, die Frankfurter Hefte, die Neue Gesellschaft, das Atomzeitalter, allemal die gewerkschaftlichen Akademien von Frankfurt über Dortmund bis Wilhelmshaven boten eine breite zeitgenössische Bildung an, in Frankfurt in den 1960er Jahren mit Lehrern wie Horkheimer und Mitscherlich. Die meisten GdED-Funktionäre dieser Jahrzehnte absolvierten eine solche Akademie. Und die Verlage Büchergilde, Bundverlag und der eigene GdED-Verlag verkauften hohe Auflagen.

Die zentralen Bildungsstätten für die Erwachsenen wie die Jugendbildung, später über das GdED Bildungs- und Förderungswerk (BFW) auch für die Seniorenschulung, sie suchten im Spagat zwischen Tagesschulung und Grundsatzbildung zu vermitteln. Der Zentrale Arbeitskreis Bildung gab, wie 1983, Schützenhilfe: „Bildung im gewerkschaftlichen Verständnis übersteigt Fachqualifikation in einer inhaltlichen Dimension. Bildung hat Befreiung des Menschen von Unwissenheit, Abhängigkeit und Behinderung zum Ziel, die Kontrolle über das eigene Leben und ihre Bedingungen gerade im Produktionsprozess. Bildung beinhaltet Einübung der Demokratie und Abwehr antidemokratischen Denkens.“

Vor welchen epochalen Veränderungen Leben und Bildung an der Schwelle des 20. zum 21. Jahrhundert stehen, diskutierten in einem wissenschaftlichen Rahmen DGB-Gewerkschaften 1985. Die GdED argumentierte so:

„Nicht Arbeitsteilung als Zerlegung der Hände und vorgetaner menschlicher Arbeit, vielmehr die des Hirns und der Gene tritt zur Spaltung und Strahlung der Elemente. Solange Einstein bis hin zu Weizenbaum in der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit nicht aufgenommen werden, sondern deren Wissen umgekehrt gegen uns gewandt wird, solange bleiben Gewerkschaften letztlich Werkzeuge jener, die über Produktionsmittel selbst bestimmen: Wolf von Amerongen spricht 1985 offen aus, dass der Computer die Mitbestimmung der Menschen ersetzen solle.“ (Die Neue Gesellschaft – Frankfurter Hefte, 33. Jg. 1986, Nr. 3)

Nach dem Bruch des realen Sozialismus in Europa ist die zerstörerische Dimension der Rationalisierungsschraube gegen menschliche Arbeit und deren Ausgliederung aus Europa offen geworden. Ohne gewerkschaftliche Gegenmodelle mit politischen Mehrheiten in Europa landen wir nicht mal mehr in Kohls „Zwei-Drittel-Gesellschaft“, sondern in einer globalen „Ein-Drittel-Gesellschaft“ mit „Arbeit für fast niemanden“. Da hätte Demokratie ausgespielt, rein demokratisch wie demographisch betrachtet.

Mit den TRANSBIT/TRANSMIT- Bildungsgesellschaften ging die EVG erneut den Weg einer stärkeren Politisierung der Bildungsarbeit: Mehr Bildung denn Schulung!

In der parallelen DGB-Bildung wurde damals statt des traditionellen Frontal-Unterrichts der sogenannte „Erfahrungsansatz“ entwickelt: Aus der eigenen Praxis-Erfahrung das Handlungswissen zu entwickeln für eine gesellschaftliche Veränderung, auch „exemplarisches Lernen“ genannt. Auch die GdED-Bildung hatte diese Didaktik in den 1980er Jahren mit Erfolg übernommen und so eine nachhaltige Politisierung der Teilnehmer und Funktionäre aus ihrer eigenen sozialen wie betrieblichen Lage heraus erreicht.

Die Vernetzung der Millionen von Computern zur digitalen Technologie im 21. Jahrhundert werden nicht nur Mitbestimmung, sondern Wirtschaft, Verkehr und Gesellschaft erneut verändern. Dass die Menschen dabei nicht auf der Strecke bleiben, wird ständiger gewerkschaftlicher Kampf sein. Die EVG-Organe diskutieren diese überlebensnotwendigen Fragen. Wahr bleibt: Bildung ist nicht alles – aber ohne Bildung ist alles nichts.

KAPITEL 8

1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBÄHNER/INNEN

8.2.2 Jugend- und Erwachsenenbildung in Zeltlagern

Nach der einseitigen Indoktrinierung der Menschen im Faschismus war nach dem Zweiten Weltkrieg der Bildungshunger und Informationsbedarf auch unter den Eisenbahnern sehr groß. Die gewerkschaftlichen Bildungseinrichtungen waren von den Nazis konfisziert worden. Die GdED musste erhebliche Anstrengungen unternehmen, ihr Eigentum als Rechtsnachfolgerin des Einheitsverbands der Eisenbahner wieder zurück zu erlangen. Hotels und Unterkünfte kosteten viel Geld, es standen überdies nur wenige zur Verfügung. Aber Not machte erfinderisch: Es wurden für die Jugend- und Erwachsenenbildung nationale und internationale Zeltlager eingerichtet.

Bildungsarbeit war schon immer ein wichtiger Bestandteil der Arbeit freier Gewerkschaften für ihre Mitglieder. Bereits in den gewerkschaftlichen Anfängen (siehe Kapitel 8.2) wurde Bildung von den Sozialisten, später Sozialdemokraten, und Gewerkschaften für die hart arbeitenden Menschen als lebensnotwendig angesehen.

Bereits ein Jahr nach Gründung der GdED im März 1948 wurde mit Hilfe der Internationalen Transportarbeiter Föderation (ITF) in der Zeit vom 25. Juni 1949 bis 1. September 1949 ein Internationales Zeltlager in Mittenwald eingerichtet. Es trug den Namen des langjährigen wie legendären ITF-Generalsekretärs „Edo Fimmen“ (siehe Anhang 6, Edo Fimmen). In dieser Zeit konnten bereits Teilnehmer aus Bulgarien, Dänemark, Deutschland (inklusive Berlin), England, Finnland, Frankreich, Holland, Irland, Luxemburg, Österreich, Schweden, Schweiz, Spanien und USA begrüßt werden. Denn Hans Jahn, erster Vorsitzender der GdED, hatte gute Verbindungen zur ITF, nicht nur durch seine Widerstandstätigkeit, sondern auch durch sein gewerkschaftliches internationales Engagement. Jahns Kontakte insbesondere zu Edo Fimmen und der ITF war zu verdanken, dass diese internationalen Zeltlager ausgerichtet werden konnten.

Im Archiv der EVG Geschichte dokumentieren weitere Fotobücher die Freizeit- und Bildungsarbeit der GdED aus den Anfängen nach dem Zweiten Weltkrieg.

So war dann im Sommer 1954 ein Zeltlager in Schönberg bei Kiel eingerichtet, dessen Thema unter anderem der Jugendarbeitsschutz gewesen war. Dokumentiert ist ein weiteres Zeltlager 1955 in Rotholz/Allgäu. Der damalige Leiter Heinz Schrader schrieb in das Fotoalbum: „Die GdED hat sich nicht nur die Aufgabe gestellt, für ihre Mitglieder einen ausreichenden Urlaub zu erkämpfen. Sondern sie hat es sich auch zur Verpflichtung gemacht, im Rahmen ihrer jugendpflegerischen Aufgaben, den Jungen Eisenbahnern die Möglichkeit zu geben ihren Urlaub billig und sinnvoll zu erleben.“ In diesem Zeltlager haben im Sommer 1955 insgesamt 647 junge Eisenbahner sich erholt und gebildet.

Die Zeltlager waren stets ausgebucht. Zeitzeugen berichten, dass sie, nachdem sie keinen Platz mehr erhalten konnten, mit dem eigenen Zelt in die Nähe des Lagers gereist sind, um an den Diskussionen und Mitteilungen teilnehmen zu können.

Es soll dabei erwähnt sein, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die zum Teil den Weltkrieg überlebt und die bitteren Nachkriegsjahre überstanden hatten, andere Dinge wichtiger betrachteten als Bildung. Die damals noch geringen Einkommen der Eisenbahner wurden vorrangig zur Sicherung des Existenzminimums und zur Verbesserung der Lebensbedingungen benötigt. Umso bemerkenswerter war, dass die Eisenbahn-Gewerkschafter kurz nach dem Weltkrieg dafür gesorgt hatten, dass Teilnehmer den Zerstörungen und Trümmerbergen entfliehen und an schönen Orten in Deutschland Erholung mit Bildung vereinbaren konnten.



Hans Jahn
1. Vorsitzender der G.d.E.D.

Durch seine tatkräftige Unterstützung wurde uns die Errichtung dieses Lagers ermöglicht. Für 1950 versprach er uns ein grösseres und noch schöneres Zeltlager!

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN



Der Hauptvorstand
inmitten aller
Lagerteilnehmer.

Mittenwald

*Hier wird über
Jugendarbeitsschutz
gesprochen*

Schönberg



Ratholz

KAPITEL 8
1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

Von vergleichbaren Jugend- und Erwachsenenlagern der IG Eisenbahn, im dortigen Verbund mit dem FDGB, wird berichtet. Das Zentrale Pionierlager Rudi Arndt war vom RAW Einheit Leipzig getragen. Noch 1990 bestand bei Gentien ein Jugendlager, das nach der Wende gemeinsam von GdE und GdED besucht war.

Im Westen waren mit den Jahren die Jugend-Bildungsstätten „befestigt“ worden. Im oberbayerischen Rottach-Egern hatte die GdED-Jugend eine ganzjährig betriebene Einrichtung und 1974 brachte die saarländische GdED ihr Jugendheim im südfranzösischen Eze sur Mer in die vereinigte GdED mit ein. Bis heute lernen dort tausende junge deutsche Eisenbahnerinnen und Eisenbahner auch französische Kollegen kennen.

Angemerkt sei der schwierige Versuch in den 1980er Jahren, die Jugend- und Erwachsenen-Bildung der GdED in Königstein-Taunus zusammenzulegen. Erst als die Jugend die ideologische Führung übernahm mit Antikriegs-Kampagnen und der Formulierung der politischen Anträge für die Gesamt-Organisation, war dieser Versuch von Jung wie Alt akzeptiert. Und er muss immer belebt werden, wie in den jetzigen EVG-Zeiten mit dem „Pakt der Generationen“, der sich auch den Delegierten des Vereinigungs-Kongresses 2010 präsentierte.

Geschichte hat Vergangenheit und Jugend die Zukunft.



Zentrales Pionierlager »Rudi Arndt«



Zentrales Pionierlager Rudi Arndt, Trägerbetrieb: RAW „Einheit“ Leipzig

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

8.2.3 Berufliche Bildung – Investition in die Zukunft

■ Gewerkschaftliche Grundsätze zur Berufsbildung

Bildung schafft Zukunft

Bildung ist ein wichtiges Gut in unserer immer stärker durch Globalisierung der Märkte geprägten Gesellschaft. Neue Technologien beschleunigen stetig die Informationsprozesse und konfrontieren die Menschen immer wieder mit neuen Heraus- und Anforderungen. Dies gilt für das Leben allgemein und das Berufsleben im Besonderen.

Bildung darf nicht vordergründig unter Kostengesichtspunkten betrieben werden. Bildung muss auch positive soziale und kulturelle Werte vermitteln.

Berufsausbildung – Einstieg in „Lebenslanges“ Lernen

In der Berufsausbildung ist die Kompetenz zu vermitteln, die Fähigkeiten, Wissen, Einstellungen und Werte umfasst, deren Erwerb, Entwicklung und Verwendung sich auf die gesamte Lebenszeit eines Menschen beziehen.

Handlungskompetenz wird als Einheit von Fach-, Sozial- und Human- bzw. personaler Kompetenz definiert. Sie dient der Bewältigung unterschiedlich komplexer Anforderungen in Arbeits- und Lernsituationen. Sie versetzt damit, basierend auf Wissen und Erfahrung, Menschen in die Lage, gefundene Lösungen zu bewerten und die eigene Handlungsfähigkeit weiter zu entwickeln. Eine umfassende Handlungskompetenz ist unabdingbare Voraussetzung für Beruflichkeit, nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit und fördert die gesellschaftliche Teilhabe.

Berufsausbildung für alle

Das duale System der Berufsausbildung hat sich in der Bundesrepublik bewährt. Eine qualitativ gute und fachlich breite Berufsqualifikation sichert die berufliche Zukunftsfähigkeit der ausgebildeten Fachkräfte. Deshalb müssen alle Beteiligten daran mitwirken, dass dieses duale System – auch im Zeitalter der Euro-

päisierung – erhalten, ausgebaut und qualitativ weiterentwickelt wird.

Die freie Berufswahl ist in unserem Grundgesetz verankert. Doch die Zahl der zur Verfügung stehenden Ausbildungsplätze hat in den zurückliegenden Jahren nicht ausgereicht, um dieses Recht wahrnehmen zu können. Nur ca. 23 Prozent aller Betriebe der deutschen Wirtschaft bilden aus. Die Wirtschaft muss der Aufgabe gerecht werden, entsprechend der durch das Bundesverfassungsgericht festgestellten gesellschaftlichen Verpflichtung eine ausreichende Anzahl betrieblicher Ausbildungsplätze zur Verfügung zu stellen.

Staatlich subventionierte Bildungsangebote bei außerbetrieblichen Bildungsträgern und die geschaffenen Ersatzmaßnahmen wie z.B. Einstiegsqualifizierungen sind keine dauerhaften Lösungen. Schulabgänger/innen dürfen nicht in Warteschleifen abgeschoben werden.

Keine Schmalspurausbildung

Die EVG lehnt zweijährige Berufsausbildungen grundsätzlich ab. Die zweijährigen Berufe entsprechen nicht den Grundsätzen der Sozialpartner, die neben einer qualifizierten Tätigkeit auch die Elastizität und Transferfähigkeit dynamischer Handlungsfähigkeit und Mobilität beinhaltet.

Zukunftsfähige Berufsbilder und Weiterbildungen entwickeln

Die EVG verfolgt das Ziel, zukunftsfähige Berufsbilder und die darauf aufbauenden Weiterbildungsmöglichkeiten – insbesondere für den Bereich der Verkehrsbranche – zu entwickeln und zu evaluieren. Hierzu werden von der EVG Sachverständige benannt, die aufgrund ihrer betrieblichen Erfahrung ihren Sachverstand in die Erarbeitung beim Bundesinstitut für Berufsbildung (BiBB) einbringen.

Qualität der Berufsausbildung erhalten und ausbauen

Die Qualität der beruflichen Erstausbildung entscheidet maßgeblich über den Verlauf des Erwerbslebens. Statt Berufsausbildung vorrangig unter Kosten-

KAPITEL 8

1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

gesichtspunkten zu betrachten und zu betreiben muss die Qualität im Vordergrund stehen. Jugendliche mit unterschiedlichen Zugangsvoraussetzungen müssen individuell und differenziert gefördert und gefordert werden. Hier sind beide Lernorte – Berufsschule und Ausbildungsbetrieb – gefordert.

Ausreichend qualifizierte Lehrkräfte an den Schulen, fachlich wie pädagogisch qualifizierte Ausbildungspersonale – die sich entsprechend fort- und weiterbilden – in den Betrieben sowie eine Ausstattung der Ausbildungsstätten mit zeitgemäßen Ausbildungsmaterialien sind hierzu unumgänglich. Neben der fachlichen Qualifizierung müssen die in der Berufsausbildung eingesetzten Mitarbeiter auch pädagogisch und sozial qualifiziert sein. Die Qualifizierung entsprechend der Ausbildereignungsverordnung (AEVO) bietet hierfür die entsprechende Grundlage.

Eine Abstimmung der Lehrpläne zwischen Berufsschule und Ausbildungsbetrieben ist unerlässlich und dient der Qualitätsverbesserung der dualen Berufsausbildung entsprechend der im Berufsbildungsgesetz geforderten Lernortkooperation.

Europäisierung/Internationalisierung der Berufsbildung

Europa wächst in vielen Bereichen immer enger zusammen – was von der EVG begrüßt wird. Vor diesem Hintergrund und einer zukunftsorientierten Aus- und Weiterbildung müssen Erfahrungen und Einsichten – die grenzüberschreitend gewonnen werden stärker berücksichtigt werden. Insbesondere in Berufsbildern, die eine grenzüberschreitende Tätigkeit möglich machen, sind die Voraussetzungen für eine Teilausbildung im Ausland zu ermöglichen und als gleichwertig zu berücksichtigen.

Vergleichbarkeit der Bildung in Europa

Die EVG begrüßt die Bestrebungen, Qualifizierungen nach den unterschiedlichen Systemen in Europa vergleichbar und transparenter zu machen und gleichzeitig die Qualität zu verbessern. Der Europäische Qualifizierungsrahmen (EQR) bietet hierfür eine Grundlage, auf der aufbauend derzeit ein Deutscher Qualifizierungsrahmen (DQR) erstellt wird.

Der DQR soll darauf ausgerichtet sein, strukturelle Transparenz, Gleichwertigkeit und Durchlässigkeit von Bildungsprozessen und -abschlüssen sowie individuelle Qualitäts- und Kompetenzentwicklung zu ermöglichen. Die EVG arbeitet in diesem Sinne als Interessenvertretung ihrer Mitglieder im DGB mit.

Übergang nach der Berufsausbildung

Die Berufsbildung darf nicht eine auf Zeit angelegte Qualifizierung sein. Eine unbefristete Übernahme nach der erfolgreich abgeschlossenen Berufsausbildung ist nicht nur aufgrund der demografischen Entwicklung und dem sich abzeichnenden Fachkräftemangel eine seit vielen Jahren bestehende Forderung der EVG.

Im Sinne von lebenslangem Lernen sind die berufliche Erstausbildung und die Weiterbildung noch enger zu verzahnen, so dass auf das Erlernte ständig aufgebaut werden kann. Gesetzliche und tarifliche Regelungen müssen den Beschäftigten das Recht und finanzielle Ansprüche auf Weiterbildung sichern.

Berufliche Qualifikationen müssen auch die Möglichkeit zum Studium unter entsprechender Anrechnung betrieblich erworbener Qualifikationen auf die Studienzeit eröffnen.

Positionen der EVG zur Berufsausbildung und beruflichen Fort- und Weiterbildung

Jeder Betrieb, der die Voraussetzungen nach dem Berufsbildungsgesetz bzw. der Handwerksordnung erfüllt muss entsprechend seiner Größe und Möglichkeit qualifizierte Ausbildungsplätze für anerkannte Ausbildungsberufe zur Verfügung stellen.

Die Nachwuchsgewinnung für den Facharbeiter- und Fachangestelltenbereich erfolgt ausschließlich durch Übernahmen nach erfolgreich abgeschlossener Berufsausbildung in Berufsausbildungsverhältnissen nach dem Berufsbildungsgesetz bzw. der Handwerksordnung.

Einstiegsqualifizierungsangebote sind keine Lösung die pauschal angeboten werden dürfen.

Die EVG fordert stattdessen eine individuellere Förderung von Schulabgängern vor und vor allem wäh-

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

rend der Berufsausbildung. Deshalb sind Einstiegsqualifizierungen so anzulegen und zu gestalten, dass sie sowohl unter fachlichen als auch unter sozialen Gesichtspunkten erfolgreich abgeschlossen werden können und sich ein Berufsausbildungsverhältnis daran anschließt. Auch leistungsschwächeren Jugendlichen ist eine qualitativ hochwertige Berufsausbildung nach dem Berufsbildungsgesetz zu ermöglichen.

Die Ausbildung in modernen und zukunftsorientierten Berufsbildern und Ausbildungsgängen trägt wesentlich zur Markt- und Konkurrenzfähigkeit der einzelnen Unternehmen bei, wirkt sich imagefördernd aus und wird deshalb von der EVG unterstützt.

Die Inhalte und die Organisation der Berufsausbildung sind mit der EVG und der jeweils zuständigen innerbetrieblichen Interessenvertretung zu vereinbaren und festzuschreiben.

Die in der Berufsausbildung tätigen Mitarbeiter/innen sind fachlich und pädagogisch so zu qualifizieren, dass sie den gestiegenen Anforderungen gerecht werden können.

Die EVG erwartet, dass alle am Prozess der dualen Berufsausbildung beteiligten (Ausbildungsbetriebe, DB TRAINING, Interessenvertretungen und Berufsschulen) zur ständigen Verbesserung der Ausbildungsqualität und -effektivität die Ausbildungsabläufe miteinander abstimmen und durch gemeinsame Qualitätskontrollen den Erfolg sicherstellen.

Demografische Entwicklung erfordert neue Wege

Bei einem Blick in die Zukunft können wir feststellen, dass durch die kommenden geburtenschwächeren Jahrgänge immer weniger Schulabgänger für den Einstieg ins Berufsleben zur Verfügung stehen werden.

Der Wettbewerb um „die besten“ Schulabgänger hat bereits begonnen und in manchen Regionen bedeutet dies, dass z.B. die DB AG Probleme hat, die angebotenen Ausbildungsplätze zu besetzen.

Die EVG hat gemeinsam mit den betrieblichen Interessenvertretungen ihre Bereitschaft erklärt, gemeinsam Wege und Möglichkeiten zu schaffen, wie dieser Entwicklung entgegen gewirkt werden kann.

Hierzu ist es aber erforderlich, dass unsere Forderungen entsprechend Berücksichtigung finden.

Neben einer qualitativ hochwertigen Ausbildung bedarf es neben einer ordentlichen Entlohnung auch attraktiver Arbeitsbedingungen, die es dem Einzelnen ermöglichen Familie, Beruf und persönliche Interessen über das gesamte Berufsleben in Einklang zu bringen.

Qualifizierungen in Tarifverträgen regeln

Die EVG fordert in Verhandlungen mit dem Arbeitgeberverband den 1993 abgeschlossenen Bildungstarifvertrag zu einem Qualifizierungstarifvertrag weiter zu entwickeln.

HINWEISE: !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Siehe auch Anhang 12, Geschäftsbericht der EVG Jugend 2012-2017.

Für Nachwuchskräfte der DB AG ist auch zwischen dem Vorstand der Deutschen Bahn AG und dem Konzernbetriebsrat der Deutschen Bahn AG auf der Grundlage des § 77 i. V. m. 96 BetrVG am 08. Oktober 2014 eine Konzernbetriebsvereinbarung abgeschlossen worden. Sie ist am 01.11.2014 in Kraft getreten.

Quelle: Sitzung HV 15.03.2010

8.3 Gemeinsam sind wir stark: Gewerkschaft und betriebliche Interessenvertretung

„Gemeinsam sind wir stark!“. Unter diesem Slogan arbeiteten die betrieblichen Interessenvertretungen der Bahnbeschäftigten (Personal- und Betriebsräte, Jugend- und Schwerbehindertenvertretungen) mit ihrer Gewerkschaft GdED eng, effektiv und arbeitsteilig zusammen. Die von der GdED abgeschlossenen Tarifverträge wurden so gestaltet, dass keine Beteiligungs- oder Mitbestimmungsrechte der Räte nachteilig beeinflusst werden konnten. Diesem gemeinsamen Handeln für die Bahnbeschäftigten ist zuzuschreiben, dass Nachteile abgefedert werden konnten.

KAPITEL 8
1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

Mitbestimmung als Grundrecht

Zum Erfolg der gewerkschaftlichen Interessenvertretung für Bahnbeschäftigte trägt die betriebliche Interessenvertretung erheblich bei. Sie ist ein wesentlicher Faktor. Die „Rätearbeit“, gemeinsam mit einer starken Gewerkschaft bewegt viel Positives, wie gerade die Geschichte des gewerkschaftlichen Kampfes dokumentiert. Aber immer gab es Versuche der Arbeitgeber und Unternehmer, die Räterechte zu beschneiden, abzuschaffen, sie erst gar nicht zuzulassen oder die gewerkschaftliche und betriebliche Interessenvertretung auseinander zu dividieren. Das liegt an dem subjektiven Kapital-Interesse und hätte insofern im öffentlich-rechtlichen Unternehmen leichter abgewehrt werden können. Hätte und wäre, wenn nicht parlamentarische Mehrheiten gerade die Räterechte stärker beschnitten hätten als jene in der Privatwirtschaft.

Die aus dem Kaiserreich und der frühen Weimarer Republik überkommene Räte-Verfassung – vgl. Kap. 5.5 weiter oben - hatte bei allen Kontroversen zwischen Arbeit und Kapital für ihren relativen Siegeszug einen gemeinsamen Nenner mit vielen Vätern und Müttern. Der Frankfurter Arbeitsrechtler Prof. Böhm beschrieb diesen so:

Mitbestimmung ist von einer Beschaffenheit, die sie für Menschen der verschiedensten Bevölkerungsklassen und der verschiedensten politischen Überzeugungen anziehend macht. Sozialisten können im Mitbestimmungsgedanken eine sozialistische Parole, Antisozialisten ein Mittel, den Sozialismus auf kaltem Wege zu Fall zu bringen, Versöhnler eine Garantie des sich anbahnenden Klassenfriedens, Arbeiter einen Zuwachs an Macht und Freiheit, Unternehmer ein Instrument, die Belegschaft auf ihre Seite zu ziehen und die Arbeiter zu entpolitisieren, Kommunisten eine revolutionsträchtige Höllemaschine mit Zeitzünder, Demokraten eine demokratische Einrichtung, Antidemokraten einen Ansatzpunkt zur Verwandlung des demokratischen Staates in einen hierarchisch aufgebauten Ständestaat, Bekenner einer humanen Weltanschauung eine Menschheitsidee, und Christen eine Erscheinungsform des Gebotes der Achtung vor allem, was Menschenantlitz trägt, erblicken.

Der Faschismus mit seinem blinden Führer- und Gefolgschafts-Anspruch hatte zu diesem positiven Verständnis ebenso beigetragen, wie die Tatsache, dass Mitbestimmung eine kämpferische Idee sowohl nach Osten wie nach Westen geworden war.



Betriebsversammlung in einem Ausbesserungswerk

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN
**Zögerliche Verbesserungen
des Gesetzgebers**

- Nach dem Zweiten Weltkrieg war das oberste Rechtsorgan im besiegten wie befreitem Deutschland nach dem Potsdamer Abkommen der Alliierte Kontrollrat. Das Kontrollratsgesetz Nr. 22 vom 10. April 1946, das sog. Betriebsrätegesetz, legalisierte die sich sofort nach dem Krieg entwickelnde Betriebsrätepraxis voll und ganz.
- Art. 5 Abs. 2 dieses Gesetzes regelte: „Die Betriebsräte bestimmen im Rahmen dieses Gesetzes selbst ihre Aufgaben im Einzelnen und die dabei zu verfolgenden Verfahren.“ So klar und einfach können Gesetze sein!
- In der bald folgenden Periode des „Kalten Krieges“ waren Betriebsräte-Rechte bei noch gemeinsamen Interzonen-Konferenzen der Gewerkschaften zwar festgeschrieben, in der SBZ aber alsbald zugunsten der Betriebsgewerkschaftsleitungen umgewandelt worden, und in den Westzonen von den Westalliierten wie in Hessen gar suspendiert, sodann abgeschwächt parlamentarisch verabschiedet worden.
- Es folgte in der jungen BRD die kämpferische Auseinandersetzung 1951 bis 1952 um bundesweite Gesetze zur Betriebsverfassung wie zur Unternehmensverfassung als Mitbestimmung in den Aufsichtsräten der Grundstoffindustrien. Der Konflikt ging um 50%iges Vetorecht von Betriebsrat oder Aufsichtsrat, oder nur Mitberatungsrechte, allemal im Personalbereich. Und der „öffentliche Dienst“ einschließlich Bahn und Post war zusätzlich abgehängt und mit noch weniger Rechten bedacht.
- Erst die politisch wieder mögliche Reform der Betriebsverfassung von 1972 brachte bei zu vielen Kompromissen den Betriebsräten etwas mehr Rechte.
- Bei der Bahn sollte es bis zur Bahnreform von 1994 dauern, bis Betriebsräte mehr Rechte als Personalräte einfordern konnten.
- Und die Reichsbahner waren einer zweifachen Änderung ausgeliefert, vom DDR-Recht 1990 auf das Personalvertretungsrecht, und 1994 auf die Betriebsräte-Verfassung.
- 1994 erließ der EG-Rat eine Richtlinie über die Einsetzung eines Europäischen Betriebsrats. Deren höhnende Einleitung: Das Ziel dieser Richtlinie ist die Stärkung des Rechts auf Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmer.
- Erst recht müssen im jetzigen 21. Jahrhundert ganz neue Mitbestimmungsrechte der Beschäftigten und ihrer Betriebsräte erkämpft werden, da der Wandel von der analogen in eine digitale Arbeitswelt alte Strukturen abzuschaffen beginnt.
- Die EVG bringt 2016/2017 ihre Forderungen im Projekt „Mitbestimmung plus“ ein: volle Mitbestimmung bei neuer Bildung wie beim Schutz bisheriger Arbeitsprozesse.

Gesamtwirtschaftliche Mitbestimmung

Neben betrieblicher und Unternehmens-Mitbestimmung war eine gesamtwirtschaftliche Mitbestimmung sowohl bei der damaligen Forderung nach einer „Räte-Republik“ als auch nach den Verbrechen des Faschismus erneut angesagt. Die Arbeiter-Kammern in Bremen und dem Saarland waren ein allzu ständestaatlicher Mini-Versuch geblieben. Dennoch soll gesagt sein, dass der breite Fächer gewerkschaftlicher Einflussnahmen in Unternehmen, Politik und Gesellschaft Momente einer gesamtwirtschaftlichen Mitbestimmung aufweisen:

Branchenübergreifende Tarifverträge zeitigen gesamtwirtschaftliche Mitbestimmung; sie haben in der BRD über Jahrzehnte deren Wohlstand ursächlich geschaffen. Spitzengespräche wie 1950 zwischen Böckler und Adenauer schufen ohne Generalstreik die damalige zu sanfte Mitbestimmung. Die Einflussnahmen der DGB-Gewerkschaften auf Parteien, Parlamente und Regierungen zeitigten manch' gute Ergebnisse. Ohne sie wäre beispielsweise die Bahnreform 1994 ein gescheitertes Monster geworden. Die im Rechtsstaat möglichen Prozesse vom Arbeits- übers

KAPITEL 8
1949 - 1990

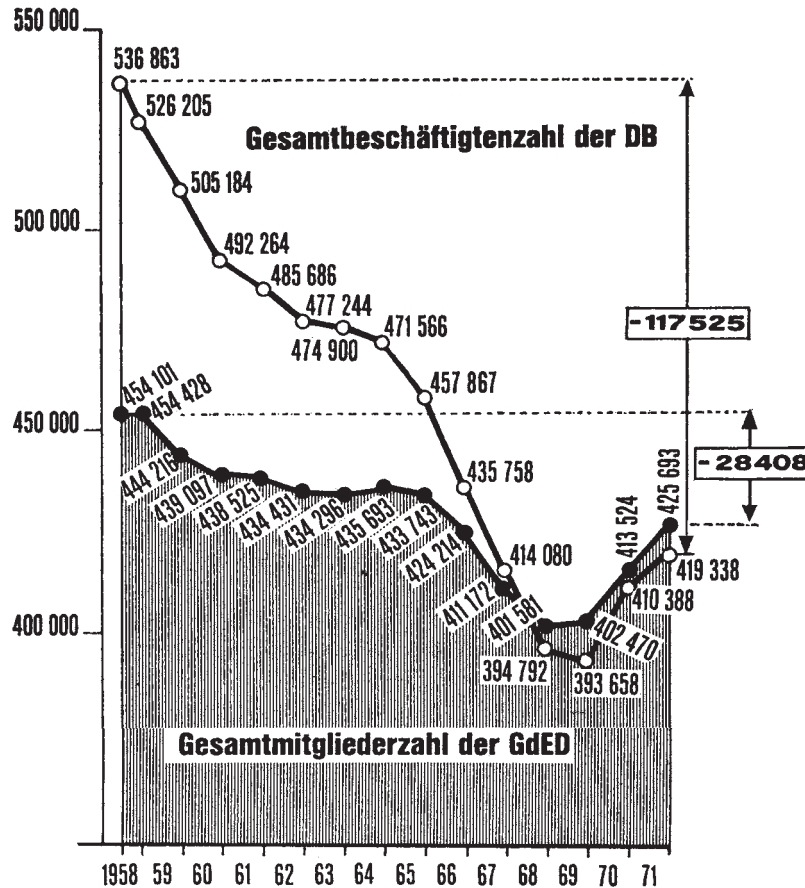
STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

Verwaltungs- bis zum Verfassungsrecht stießen gute Lösungen an: die GdED-betriebene Abschaffung der Dienstdauervorschriften der Bahn zum Beispiel. Gewerkschaftseigene Unternehmen waren bekanntlich wenig erfolgreich; hingegen die zahlreichen Formen von Selbstverwaltungen im Sozial- und Arbeitsbereich. Die Ergebnisse der früheren GdED- und GDBA-Politik in den Sozialeinrichtungen der DB sprechen für sich.

Als Leitmotiv verbleibt, dass im „demokratischen sozialen Rechtsstaat“ des deutschen Grundgesetzes im Betrieb wie im Unternehmen wie im globalen Konzern erst eine **50:50 Mitbestimmung** ein nachhal-

tiges Ergebnis für alle Beschäftigten erreichen kann, alle geringeren Formeln bleiben Schaum und Nebel. Die Tarifmacht samt Streikrecht ist Vorbild für notwendige Kompromisse.

Zwei GdED-Vorsitzende formulierten so: Selbstbestimmung und Selbstverantwortung sind zwei Seiten der gleichen Medaille eines autonomen Individuums in einer von ihm kontrollierten Gesellschaft. (Ernst Haar, Lissabon 1980). Und ganz einfach im Deutschen Bundestag: Da Sie Abgeordneten uns ja zutrauen, Sie zu wählen, müssen Sie uns auch zugestehen, in Betrieb und Unternehmen uns selber zu wählen! (Philipp Seibert, Bonn 1972)



Von den aktiven Bundesbahnbediensteten waren in der GdED organisiert:

	31. 12. 1971			30. 6. 1972		
	Beschäftigte	Organisierte	%	Beschäftigte	Organisierte	%
Beamte	221.127	126.429	57,17	222.411	129.343	58,15
Angestellte	9.925	7.195	72,49	9.864	7.357	74,58
Geh.-Empf.	231.052	133.624	57,83	232.275	136.700	58,85
Lohn-Empf.	188.286	163.593	86,89	186.580	164.128	87,97
Gesamt:	419.338	297.217	70,88	418.855	300.828	71,82

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN
**8.4 Stetig steigender Lebensstandard
in der BRD und DDR**

Der mit den EVG-Vorläuferorganisationen GdED und TRANSNET erreichte Lebensstandard ist mit Abstand der höchste in der jetzt 182jährigen Geschichte deutscher Bahnen. Er wurde nicht durch Kriegsbeute, oder gar freiwillig durch Entgegenkommen der Bahneigentümer erreicht, sondern durch die Leistungen der Bahnbeschäftigten und im gemeinsamen Kampf mit ihrer starken Eisenbahnergewerkschaft.

Lehrreich ist die Erinnerung an die Gründe dieser herausragenden Entwicklung. Sie werden für West- und Ostdeutschland verschieden lauten. Im Westen hatten die Einheits-Gewerkschaften im DGB durch die volle Produktivitäts-Ausschöpfung mit ihrer Einkommenspolitik – die Arbeitgeber und Unternehmer immer wieder „gezwungen“, nach hohen Lohnabschlüssen und Kostenerhöhungen diese durch weitere Technisierung, gleich höheres Produktivitätsniveau, auszugleichen. Und die produktivitätsstarken Branchen liefen dabei den schwächeren – ob Textil oder Landwirtschaft oder Eisenbahn – nicht davon, sondern alle Gewerkschaften zusammen betrieben ihre Lohnpolitik innerhalb eines engen Einkommens-Fächers.

Damals blieben kaum „Fußkranke“ auf der Strecke. Die zusätzliche Regionalisierung und Differenzierung in der alten BRD tat ein Übriges, um allseits ein höheres Niveau der Realeinkommen gleich Kaufkraft zu erreichen.

In der DDR blieben historisch wie sozialistisch ab 1945 relativ hohe Real-Löhne gesetzt und der Politik gelang keine Kürzung und keine Normenerhöhung, siehe den Hintergrund des Arbeiteraufstands vom 17. Juni 1953. So gingen die Werkstätigen der endenden DDR mit einem relativ höheren Reallohniveau in die neue Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung, als es der Produktivität ihres Volkseinkommens entsprochen hätte, siehe den Schürer-Bericht zum ZK der SED, Kapitel 8.10 weiter unten. 1989 hatten die durchschnittlichen monatlichen Bruttoeinkommen im Verkehrs-, Eisenbahn- und Fernmeldewesen der DDR (in Mark der DDR) folgende Höhe erreicht: Verkehr 1436 Mark; Post- und Fernmeldewesen 1206 Mark. Der statistisch

belegte Vorwurf, die Löhne in der DDR seien der jeweiligen Produktivität davon gelaufen, ist bereits historisch. Umgekehrt konnte den Gewerkschaften der damaligen BRD vorgeworfen werden, sie hätten möglichen Produktivitäts-Reserven in ihrem System nicht allseits für eine zusätzliche Realloohnerhöhung genutzt. (Vergleiche dazu Einzelheiten in Anhang 2.)

Alles in allem bleibt als eine Art Meisterstück, dass der wirtschaftliche Produktivitäts-Rahmen in der DDR eher zu stark und in der BRD zu schwach ausgeschöpft worden war. Freilich rächt sich, wenn ein für Wachstum notwendiger Investitionsfonds oder eine Investitionsquote rückläufig und gar teilweise konsumtiv verbraucht wird, unabhängig von einem kapitalistischen oder sozialistischen Wirtschaftssystem. Dieser Vorwurf kann nach 1990 nicht mehr erhoben werden.

Umgekehrt musste jetzt die Wachstumsrate der Reallöhne in Deutschland gegenüber den EU-Ländern deshalb sinken, weil einmal die Angleichung nicht nur der Nominallöhne zwischen alten und neuen Ländern geleistet werden musste, sondern zum anderen die Kosten der Vereinigung nicht vom „Kapital“, sondern wie fast immer von der „Arbeit“ erzwungen wurden. Dass dies auf noch hohem Niveau erfolgen konnte, dazu in einer zunehmend älter werdenden Gesellschaft, macht den Prozess des Ausgleichs noch erträglich. Dass aber die soziale Ungleichheit ebenso wächst wie die soziale Armut größerer Bevölkerungsschichten, bleibt ewig unannehmbar.

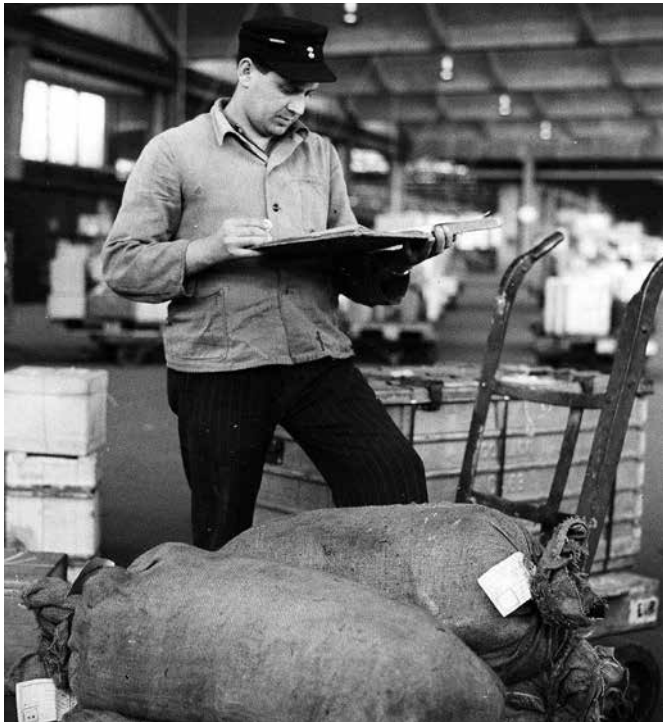
Nicht der Markt ist schuld, sondern das Wählerverhalten, das zu falschen Bedingungen der osteuropäischen Grenzöffnungen mit Billiglöhnen und heimischer Arbeitslosigkeit samt Rechtsradikalismus führen musste. Nicht der Arbeitslose verschuldet sein Niveau, sondern die Wirtschaftsordnung.

Insofern bleiben die Jahrzehnte der alten BRD und der DDR eine Episode von einem Lebensstandard fast ohne Not für fast alle Menschen. Solange aber eine Massenarbeitslosigkeit fortwährt, ist dagegen kein gewerkschaftliches und politisches Kraut gewachsen. Wer deshalb von Arbeitszeit-Verkürzungen nicht reden will, der braucht über Arbeitslosigkeit sich nicht zu wundern und darüber zu jammern.

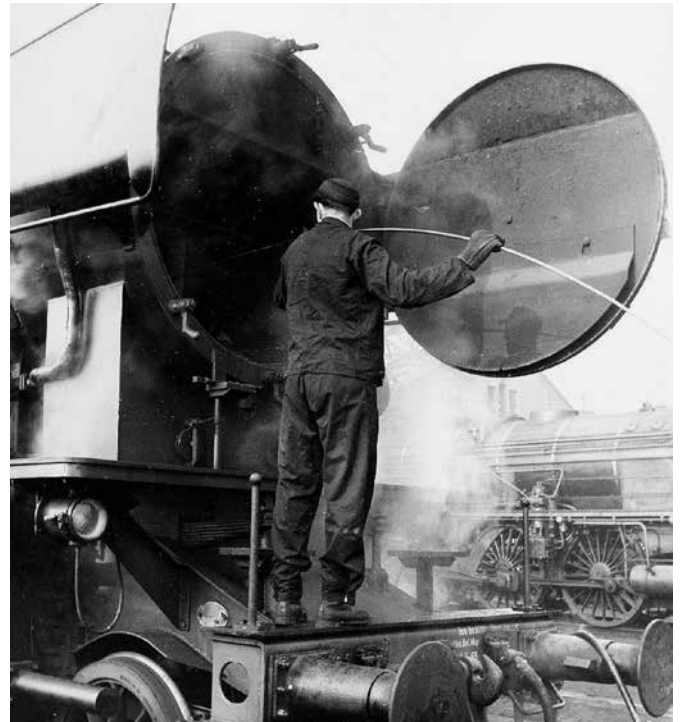
KAPITEL 8
1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

Bahnbeschäftigte bei der Arbeit



... in der Güterabfertigung



... als Lokreiniger

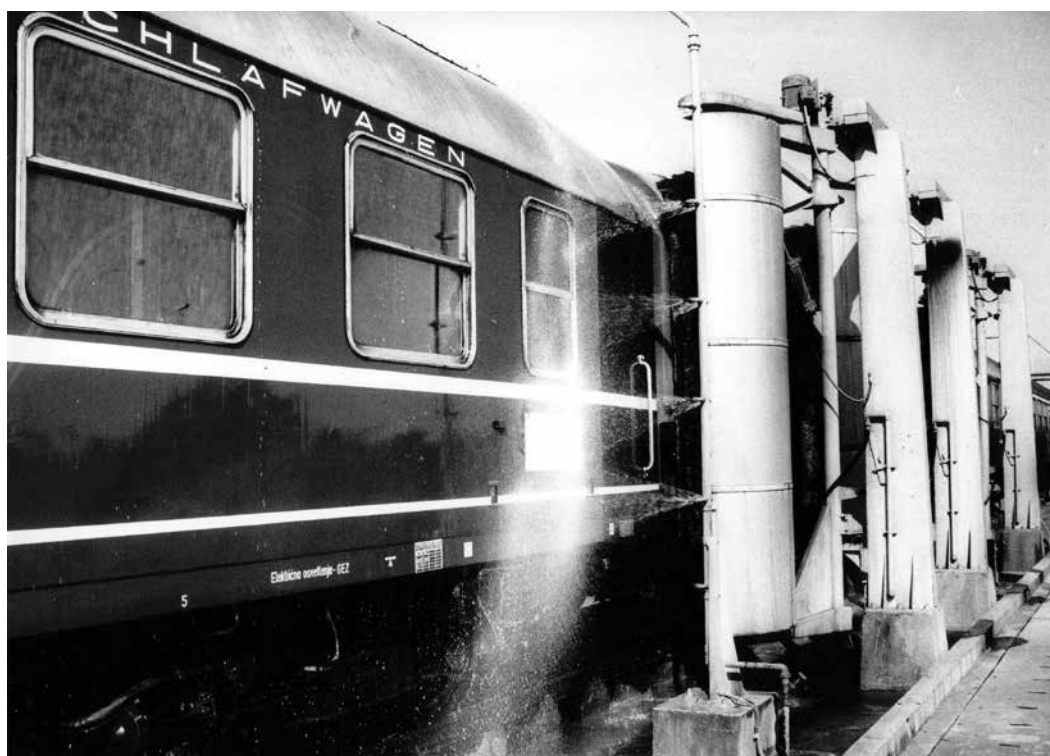


... bei der Schneeräumung

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN



Wandel der Arbeit durch technischen Fortschritt



KAPITEL 8
 1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN
Erfolgreiche Tarifpolitik bei härterem Verteilungskampf

Um jeden Tarifvertrag musste gekämpft werden. Die 1950er und 1960er Jahre waren Entwicklungsjahre, in denen erfolgreich Grundsteine gesetzt wurden. In den 1980er Jahren begann ein Umschwung. In vielen 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 unserer 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 gesamtwirtschaftliche 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. Nach den Statistiken stiegen von 1950 bis 1974 die Nominallöhne um 727 %, die Reallöhne um 364 %.

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 indiziert. 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 Obrigkeitssdiener 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 dabei nie vergessen sein, dass all diese und weitere Verbesserungen durch zähe Verhandlungen, Protestaktionen und Streiks erstritten werden mussten. Sozialer Fortschritt wird niemals „frei Haus“ geliefert. Nur ständiger Kampf wird ihn erreichen und sichern.

Durchschnittsstundenlohn (steuerpflichtig) der Bundesbahnarbeiter 1956 bis 1972 (in DM)

	1956	1958	1960	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Januar	1,89	2,06	2,41	3,02	3,23	3,50	4,16	4,21	4,68	4,85	5,14	6,24	7,23	8,17
Februar	1,88	2,05	2,43	3,04	3,26	3,54	4,21	4,16	4,73	4,90	5,60	6,40	7,29	8,15
März	1,91	2,06	2,78	3,05	3,26	3,52	4,16	4,22	4,69	4,88	5,47	6,28	7,34	8,22
April	1,98	2,07	2,88	3,07	3,27	3,69	4,17	4,22	4,79	4,88	5,43	6,48	7,32	8,15
Mai	1,91	2,40	2,64	3,05	3,47	3,69	4,17	4,22	4,68	4,86	5,48	6,56	7,42	8,23
Juni	1,92	2,34	2,64	3,08	3,62	3,69	4,17	4,30	4,71	4,91	5,62	6,44	7,46	7,97
Juli	1,92	2,33	2,68	3,51	3,46	3,68	4,17	5,53	4,73	4,90	5,50	6,45	7,50	8,32
August	1,91	2,34	2,67	3,25	3,45	3,71	4,18	4,76	4,69	4,92	5,55	6,50	7,46	8,36
September	1,93	2,34	2,67	3,27	3,47	3,71	4,18	4,63	4,73	4,96	5,58	6,44	7,47	8,33
Oktober	1,91	2,39	2,67	3,25	3,51	3,76	4,18	4,70	4,72	4,93	6,82	6,64	7,70	8,59
November	1,93	2,41	2,68	3,37	4,11	4,40	4,23	4,71	4,74	4,98	5,81	6,56	7,71	
Dezember	2,78	2,39	3,08	3,73	3,55	4,52	4,18	4,68	4,73	4,96	5,67	6,60	7,74	

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBÄHNER/INNEN
8.5 LTV, ein Buch mit sieben Siegeln?
■ Der Lohnvertrag für die Arbeiter bei der Deutschen Bundesbahn

Es soll ein Tarifwerk der GdED beschrieben werden, welches seinesgleichen sucht. Deshalb gehen wir kurz auf die Geschichte des Lohnvertragwerks für die Arbeiter bei der Deutschen Bundesbahn (LTV) ein. Dieser Tarifvertrag ersetzte die bis 1949 gültige Dienst- und Entlohnungsordnung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn. Die Tarifpolitiker der GdED ab 1948, mit bitteren Erfahrungswerten aus dem Faschismus und auch der Weimarer Republik, wollten den Eisenbahnarbeitern tarifvertraglich einen fairen, ausreichenden, sie sagten „gerechten“ Lohn für ihre schwere, gefahrgeneigte Arbeit vereinbaren. Das ist so gelungen.

Zu Beginn war der LTV stark auf die Werkstätten-Arbeiter bei der Deutschen Bundesbahn zugeschnitten. Sie stellten den größten Anteil der Arbeiter und hatten über ihre ausgezeichnete Fachgruppenarbeit erheblichen Einfluss auf die Tarifpolitik der gesamten GdED genommen. Zudem beeinflusste der hohe Organisationsgrad der Arbeiter der DB die wesentlichen Inhalte dieses umfassenden Tarifvertragwerks nachhaltig. Ein eigenständiger Tarifvertrag für die Arbeiter bei der Deutschen Bundesbahn war deshalb erforderlich, weil die Arbeiter der DB mit Tätigkeiten in weit über 100 anerkannten Ausbildungsberufen, Anlern-tätigkeiten und im Beamtendienst, gearbeitet haben. Entsprechend vielschichtig waren die Bestimmungen dieses Tarifwerks.

Besonderheiten des LTV

Der Dienststellenleiter als die unterste Stufe der damaligen Bahnorganisation, schloss die Arbeitsverträge mit den Arbeitern der DB ab, die in dieser Dienststelle beschäftigt werden sollten. Im Arbeitsvertrag wurde unter anderem die „ständige Beschäftigung“ des Arbeiters festgelegt, welche grundlegendes Kriterium für die Entlohnung war. Die DB konnte dabei Arbeiter bundesweit in jede Dienststelle, befristet oder auf Dauer, versetzen. Dies wurde als das so genannte „Direktionsrecht“ des Arbeitgebers bezeichnet. Die durch das Direktionsrecht möglichen Personalaussetzungen konnten – dank GdED und ihren Perso-

nalräten – in sehr engen Grenzen und sozialverträglich gestaltet werden. Der krasseste Arbeitgeber-Wunsch, einer Versetzung von Bremen nach München kam sehr schnell zu Fall, weil eine Änderung des Arbeitsvertrags der Zustimmung des Arbeiters und Personalrats bedurfte. Eine weitere Besonderheit des LTV waren die Regelungen für die so genannten „Beamtendiensttuer“. Dies waren Arbeiter, die auf beamtenrechtlich bewerteten Arbeitsplätzen (Beamten-Dienstposten) eingesetzt wurden. Erwähnenswert sind auch die detaillierten Bestimmungen des LTV zur Leistungsentlohnung, Erschwerniszulagen und sonstigen Zulagen zu Gunsten der Arbeiter der DB.

Lohnsicherungsbestimmungen

Der LTV enthielt die umfangreichsten kollektiven Lohnsicherungsbestimmungen, die je eine Gewerkschaft tarifvertraglich vereinbaren konnte. Diese Lohnsicherung wurde wirksam bei Rationalisierungsmaßnahmen, für Arbeitsunfallverletzte, bei Gesundheitsschäden, die überwiegend auf die Tätigkeit bei der DB zurückzuführen waren, für ältere Arbeiter, bei Ausbildung, Fortbildung oder Umschulung. Diese Tarifbestimmungen sicherten dem Arbeiter Monatslohn, Leistungslohn, Erschwerniszulagen usw., sobald er Veränderungen bei seiner Tätigkeit in Kauf nehmen musste, die sich für seinen Lohn nachteilig hätten auswirken können.

Rationalisierungsschutz

Rationalisierungsmaßnahmen und Umstrukturierungen waren auch bei der DB schon immer an der Tagesordnung. Deshalb war eine wichtige gewerkschaftspolitische Aufgabe, Eisenbahner vor den negativen Auswirkungen durch Rationalisierungen und Umstrukturierungen zu schützen. Die bereits in den 1960er Jahren tarifvertraglich vereinbarten Rationalisierungsschutzbestimmungen wurden ständig erweitert und den neuen Verhältnissen angepasst.

Eigenständiges Tarifwerk

Die GdED hat mit ihrer vorausschauenden und konsequenten tarifpolitischen Arbeit ein Tarifwerk geschaffen, welches in der tarifpolitischen Landschaft

KAPITEL 8

1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBÄHNER/INNEN

Deutschlands etwas Besonderes darstellte. Der LTV wurde kontinuierlich zu einem umfassenden Tarifwerk entwickelt. Alle relevanten Arbeitsbedingungen der Arbeiter der DB konnten abschließend geregelt werden, jedoch ohne Einschränkung der Mitbestimmungs- und Mitwirkungsrechte der Personalräte. Aufgrund der Besonderheiten des eigenständigen LTV im Vergleich zum Tarifrecht für die Arbeiter des Öffentlichen Dienstes, war es nicht immer leicht, die allgemeinen wie zeitgleichen Tarifabschlüsse des Öffentlichen Dienstes in die erheblich abweichenden Bestimmungen des LTV umzusetzen. Diese tarifpolitischen Erfolge der GdED bewirkten, dass die Arbeiter bei der DB einen hohen Rang unter den Arbeitern in der Lohnspitzenskala der Bundesrepublik Deutschlands einnahmen.

Auch in der Aufschwung-Phase der Bundesrepublik Deutschland musste jeder Tarifabschluss des LTV hart verhandelt und erkämpft werden. Streikbereite Eisenbahner, einschließlich sie unterstützende Beamten, gaben Ihrer Gewerkschaft die notwendige Kampfkraft.

Die weiteren Bahn-Gewerkschaften, die nur wenige Arbeiter der DB organisierten, waren in einer so genannten Tarifgemeinschaft vereint. Diese hat die von der GdED ausgehandelten LTV-Tarif-Bestimmungen detailgenau unterschrieben.

Dieses einmalige Tarifwerk ist heute noch gültig. Er gilt für die Arbeiter beim Bundesbahn-Eisenbahnvermögen (BEV).

8.6 „Dein Leben hat keine Überstunden!“, Arbeitszeitverkürzungen

Menschenwürdigere Arbeitszeiten

Die historisch ebenso einmaligen Arbeitszeit-Verkürzungen in beiden deutschen Staaten nach den Trümmerfeldern von 1945 auf weniger als 40 Stunden in der 5-Tage-Woche, waren allesamt aus der laufenden wirtschaftlichen Produktivität geleistet worden. Arbeitszeit-Verkürzung mit vollem Lohnausgleich lautete die gewerkschaftliche Devise.

Als ausbeuterischer Überhang aus den, den Eisenbahnern einseitig 1922 auferlegten Reparationslasten des Deutschen Reiches aus dem 1. Weltkrieg, bestand über Jahrzehnte die mehrere Generationen belas-

tende Dienstdauervorschrift, die DDV. Sie erzwang die doppelte Arbeitszeit: Bei 48 Wochenstunden betrug die Arbeitszeit für Eisenbahner, die unter die Arbeitszeitbestimmungen der DDV fielen 96, bei 42 Wochenstunden immerhin noch 51 Stunden Höchstarbeitszeit.

Erst die gewonnenen verwaltungs- wie arbeitsrechtlichen Prozesse der GdED im Westen und das neue mit der IG Transport und Nachrichtenwesen verhandelte Vierbrigade-System im Osten machte dieser krassen Ausbeutung ein Ende.

In den zerstörten deutschen Landen die Arbeitszeit nicht verlängert, sondern zügig verkürzt zu haben, bleibt eine Jahrhundertleistung der deutschen Gewerkschaften. Und ein Teil der Mitgliedschaft hätte lieber bares Geld auf der Hand gesehen, weil die Arbeitszeitverkürzung beim Einzelnen und bei einer Stunde in der Tat nicht so spürbar ins Gewicht fällt. Sie bewirkt aber gesamtwirtschaftlich wie im Großbetrieb positive Effekte für die Zahl der Arbeitsplätze und die Gesundheit der Beschäftigten.

Der frühere GdED-Vorsitzende Philipp Seibert formulierte es 1974 vor dem weltweiten Automations-Seminar der Eisenbahner in Frankfurt so:

„Wer es ehrlich und ernst meint mit der Pflicht der Gewerkschaften, die Vollbeschäftigung zu sichern, der muss auch bereit sein, im gleichen Umfang wie die Technisierung Arbeitsplätze vernichtet, zur Wahrung der Vollbeschäftigung die Arbeitszeit zu verkürzen. Wenn wir gesagt bekommen, dass eine automatisierte Eisenbahn in unserem Lande höchstens noch 200.000 Eisenbahner benötigen wird und wenn sich allseits und zunehmend die Öffentlichkeit an solche Zukunftsaussichten gewöhnt, dann muss sie sich auch an die weithin noch als utopisch geltende Forderung nach einer 35- und 30-Stunden-Woche gewöhnen.“

Realistisch gesehen bestimmt nach wie vor die Kapitalseite ob Arbeitsplätze vorgehalten werden oder nicht. Das schließt eine Einflussnahme beispielsweise durch die Politik und Gewerkschaften nicht aus. Die Politik könnte, wenn sie denn will, über das Gesetzgebungsverfahren Arbeitsplätze schaffen. Das trifft im Umkehrschluss gleichermaßen zu. Beispielsweise durch die Privatisierung Öffentlicher Dienstleistungen.

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

Bahnbeschäftigte demonstrieren für menschenwürdige Arbeitszeiten und den Erhalt ihrer Arbeitsplätze

Gewerkschaften können über ihre Politik Arbeitsplätze erhalten oder gar neue Arbeitsplätze schaffen. Beispielsweise sind gewerkschaftliche Mittel zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen die Arbeitszeitverkürzung, Urlaubsverlängerung, Kündigungsschutz, Rationalisierungsschutz, Arbeitsschutzpausen und nicht vergessen, die Möglichkeiten der Betriebsräte über das Betriebsverfassungsgesetz.

Entscheidend ist folglich, dass generell die Arbeitgeber darüber entscheiden, ob Arbeitsplätze vorgehalten werden oder nicht. Gewerkschaften und Betriebsräte dafür verantwortlich zu machen, ist schlichtweg falsch. Auch zu glauben dass alleine über die Tarifpolitik einer Gewerkschaft Arbeitsplätze erhalten oder geschaffen werden könnten ist problematisch, weil jeder Tarifvertrag einen Kompromiss zwischen der Arbeitgeberseite und der Gewerkschaft ist und von beiden Tarif-Vertragspartnern unterzeichnet werden muss.

Die Arbeitgeberseite möchte generell, aus den verschiedensten Gründen, eine noch stärkere Flexibilisierung der Arbeitszeit durchsetzen.

Dabei ist offensichtlich, dass es nur darum geht die Arbeit zum Nachteil des Arbeitnehmers zu verdichten und Personal einzusparen. Aktuell fordern die Arbeitgeberverbände 2017 das angeblich so unflexible Arbeitszeitgesetz, wofür die Gewerkschaften Jahrzehnte gekämpft hatten, weiter zu flexibilisieren. Sie reden den Arbeitnehmern ein, dass dies für sie ein enormer Vorteil sei; Gewerkschafter kennen jedoch die Realität.

Den Gewerkschaften bleibt nichts anderes übrig, als im Interesse ihrer Mitglieder weitere Arbeitszeitverkürzungen über die Tarifpolitik durchzusetzen. Die Mitglieder müssen jedoch uneingeschränkt hinter einer solchen Forderung stehen. Dem war nicht immer so.

KAPITEL 8

1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

8.6.1 Die arbeitszeitrechtliche Entwicklung bei der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Deutschen Reichsbahn (DR) von 1989 bis 2005

In beiden Teilen Deutschlands bestanden unterschiedliche Rechtsgrundlagen zur Arbeitszeit. Deshalb waren die Arbeitszeitbestimmungen bei der DR und der DB nicht miteinander vergleichbar. Zur verständlichen Darstellung der arbeitszeitrechtlichen Entwicklung ist deshalb ein kurzer Rückblick auf beide Systeme notwendig.

Arbeitszeitregelungen bei der Deutschen Bundesbahn bis 1994

In der Bundesrepublik Deutschland (BRD) galt ein mehrstufiges System des Arbeitszeitrechts. Neben der gesetzlichen Schutzvorgabe durch die seit 1938 gültige und in der Zwischenzeit nur marginal geänderte Arbeitszeitordnung (AZO) wurden arbeitszeitrechtliche Schutzbestimmungen in Tarifverträgen bzw. Dienst- oder Betriebsvereinbarungen geregelt. Es gab im gewissen Sinne eine Teilung in gesetzliche und tarifliche Bestimmungen.

Allgemeine bzw. grundsätzliche Schutznormen des Arbeitszeitrechts wurden vom Gesetzgeber gestaltet und waren für die Tarifvertragsparteien bindend. Zwischenzeitlich sind die nationalen Gesetzgeber gezwungen, bei der Ausgestaltung der nationalen Normen auch die europäischen Vorgaben zu berücksichtigen.

Speziellere, das heißt branchentypische Schutznormen wurden und werden durch die Tarifvertragsparteien gestaltet und tarifvertraglich vereinbart.

Die Betriebsparteien, Betriebsrat oder Personalrat, regelten und regeln entsprechend den betrieblichen Bedürfnissen unter Beachtung der gesetzlichen und tarifvertraglichen Vorgaben das Arbeitszeitrecht vor Ort.

Die DB als Bestandteil des Öffentlichen Dienstes war im Gegensatz zu anderen Wirtschaftsunternehmen besonderen Bedingungen unterworfen:

Entsprechend der bei der DB beschäftigten Personengruppen, Arbeiter/Angestellte und Beamte, wur-

den neben den gesetzlichen Vorgaben durch die AZO, die im übrigen für den Bereich des Öffentlichen Dienstes weitergehende Öffnungsklauseln beinhaltete als für den übrigen Wirtschaftsbereich, beamtenrechtliche Bestimmungen angewendet. Diese waren insbesondere die Bestimmungen des Bundesbeamtengesetzes (BBG), die Verordnung über die Arbeitszeit der Bundesbeamten (Arbeitszeitverordnung AZV) sowie die darauf aufbauende Dienstdauer Vorschrift (DDV).

Die DDV galt (und gilt heute noch im Bereich des BEV) als Einsatzplanungsinstrument, anzuwenden vor allem für die Beschäftigten im Schicht- und Wechseldienst bzw. mit Bereitschaftsdiensten. Das betraf insbesondere die Mitarbeiter im Fahrdienst, des Stellwerksdienstes, des Rangierdienstes, des Betriebssteuerungsdienstes sowie des stationären äußeren Eisenbahndienstes. Für Arbeiter/Angestellte im Beamtenamt galten die Arbeitszeitbestimmungen der DDV ebenso.

Für die weiteren Beschäftigten, die nicht zum so genannten „DDV-Personal“ gehörten, waren ausschließlich die arbeitszeitrechtlichen Bestimmungen der geltenden Tarifverträge (LTV DB bzw. AnTV DB) anzuwenden. Die Einsatzplanungsgrundsätze (DDV) für Tarifkräfte und Beamte waren gleich, so wie die jeweils zu erbringende Wochenarbeitszeit (Sollarbeitszeit).

Zum Regelungsinhalt der DDV gehörten u. a. die folgenden Planungsgrundsätze:

- Dienstplanerstellung
- Maximale Arbeitszeit
- Maximale Schichtlänge
- Bereitschaftsregelungen
- Durchschnittliche Schichtfolge/6-Tage-Woche
- Anzahl der Mindestruhe-tage
- Dauer der Mindestruhe-tage
- Pausenregelung
- Ruhezeitregelung in der Heimat – außerhalb der Heimat
- Nachtarbeitsregelung bzw. Schutznorm
- Maximale Ausbleibezeit
- Maximal ununterbrochene Fahrzeit
- Anrechnungsregelung für Tätigkeitsunterbrechungen, Fahrgastfahrten, Wegezeiten und Ruhepausen

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

Der örtliche Personalrat hatte im Rahmen des Mitbestimmungsverfahrens nach dem BPersVG bei der Aufstellung der Dienstpläne Gestaltungsmöglichkeiten. Diese waren auf Grund der Besonderheiten des öffentlichen Dienstrechts eingeschränkt und weniger zwingend als die Gestaltungsmöglichkeiten des Betriebsrats nach dem BetrVG.

Die GdED/TRANSNET hatte sich, gemeinsam mit den Personalvertretungen bei der DB, seit Einführung der DDV für eine Verbesserung der Planungsgrundsätze dieser Arbeitszeitbestimmungen aber auch der Anrechnungstatbestände eingesetzt und gekämpft. Einer der bekanntesten Streitpunkte war „Anwesenheitszeit ist Arbeitszeit“ abzüglich der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepausen.

Arbeitszeitregelungen bei der Deutschen Reichsbahn bis 1990/91

In der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) gab es auch eine Mehrstufigkeit bei der Gestaltung des Arbeitsrechts und damit des Arbeitszeitrechts. Im Unterschied zur Bundesrepublik Deutschland (BRD) waren jedoch alle gesetzlichen Bestimmungen des Arbeitsrechts grundlegend im Arbeitsgesetzbuch (AGB) festgelegt.

Darauf aufbauend wurden kollektivrechtliche Vereinbarungen zwischen den Fachgewerkschaften - so zum Beispiel der IG Transport und Nachrichtenwesen für den Bereich der Deutschen Reichsbahn (DR) - als Rahmenkollektivvertrag (RKV) abgeschlossen.



Der lange Kampf zur Abschaffung der „Geisel der Eisenbahner“, die DDV

KAPITEL 8

1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

In diesem RKV wurde auch die Sollarbeitszeit festgeschrieben. Diese betrug gemäß den gesetzlichen Vorgaben des AGB zuerst 43,75 Wochenstunden, später wurde die durchschnittliche Arbeitszeit auf 42 bzw. 40 Stunden in der Woche gekürzt.

Bestandteil des RKV bei der DR war im Rahmen der allgemeingültigen Arbeitszeitbestimmungen der **Vierbrigadeplan**. Dieser wurde deshalb so benannt, weil die Einsatzplanung grundsätzlich über vier Teams (Brigade) erfolgte. Dieser beinhaltete die Einsatzplanungsgrundsätze für das Transportpersonal bei der DR und hatte folgende Schwerpunkte:

Dienstplanerstellung

Maximale Schichtlänge

Definition der Schichtsysteme (2- bzw. 3- Schicht)

Definition und Planung von Dienstbereitschaft

Anzahl der Mindestruhetage (freie Wochenenden)

Dauer der Mindestruhetage

Pausenregelung

Nachtarbeitsregelung bzw. Schutznorm

Anrechnungsregelung für Tätigkeitsunterbrechungen, Fahrgastfahrten, Wegezeiten und Ruhepausen

Die auf Basis der Grundsätze des Vierbrigadeplans aufgestellten Dienstpläne waren zwischen der betrieblichen Gewerkschaftsleitung (BGL) und dem Leiter der Dienststelle zu vereinbaren.

Der Vierbrigadeplan wird abgelöst

Mit der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahre 1989 begann eine neue politische und gesellschaftliche Entwicklung mit der Möglichkeit, die unterschiedlichen Rechtssysteme im Arbeitsrecht unter dem Motto „hin zum besseren Recht“ anzugleichen. Doch dies war politisch und auch unternehmenspolitisch nicht gewollt.

Über den Einigungsvertrag erfolgte, im Rahmen von Übergangsregelungen, eine Angleichung des Arbeitsrechts. Hier hatte der Gesetzgeber die historische Chance verpasst, vergleichbar mit der gesetzlichen Zusammenfassung des Arbeitsrechtes in der

DDR, die in verschiedenen Gesetzen geregelten Bestimmungen der BRD zum Arbeitsrecht in einem „Arbeitsgesetzbuch“ zusammenzufassen, übrigens eine lange Forderung der Westgewerkschaften. Dies betraf auch die Arbeitszeitbestimmungen.

Die Beschäftigten der DDR mussten aufgrund der Wiedervereinigung u. a. in vielerlei Hinsicht Veränderungen erfahren. Zwei seien hier besonders hervorgehoben: Zum einen die verschiedenen gesetzlichen Regelungen des Arbeitsrechts aber auch das „Kennenlernen“ von Tarifeinsetzungen und somit von Tarifverträgen bzw. tariflich geregelten Arbeitsbedingungen bzw. Arbeitszeitbestimmungen.

Der zweite Punkt der Veränderung ergab sich aus der bereits seit Anfang der achtziger Jahre vorhandenen politischen Diskussion in der BRD zur Privatisierung der DB, die nun durch die Wende auch die DR mit einbezog.

Die neuen Gegebenheiten im gesetzlichen wie auch im tariflichen Arbeitsrecht, insbesondere im Arbeitszeitrecht, hatten erhebliche Veränderungen für die Beschäftigten der DR zur Folge.

Nach harten und intensiven Verhandlungen der GDE/GdED konnte der Lohntarifvertrag für Arbeiter bei der Deutschen Reichsbahn (LTV DR) und der Angestelltentarifvertrag Deutsche Reichsbahn (AnTV DR) im Jahre 1991 für den Bereich der DR in wesentlichen Teilen wirksam werden, wobei der RKV zeitgleich seine Gültigkeit verlor. Damit wurden auch die speziellen gesetzlichen und tariflichen Arbeitszeitregelungen der DB im Bereich der DR eingeführt.

Für Beschäftigte der DR brachten die neuen arbeitszeitrechtlichen Bestimmungen, insbesondere die der DDV, erhebliche Verunsicherungen mit sich. Es fehlten langjährige Erfahrungswerte, die erst durch intensive Gewerkschaftsarbeit einigermaßen ausgeglichen werden konnten.

Ein besonders Kennzeichen des Vierbrigadeplanes war, dass auf Grund von längeren Arbeitszeiten (bis zu 12 Stunden im Regelfall) innerhalb eines Kalendermonats zwei freie Wochenenden möglich waren.

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN



**Das Vierbrigadesystem bringt bessere Freizeitregelungen.
Dispatcherdienst auf dem Rangierbahnhof Seddin**

Die Systemumstellungen vom Vierbrigadeplan zu den neuen Arbeitszeitbestimmungen waren für die Reichsbahner nur schwer nachzuvollziehen und aus ihrer Sicht nachteilig.

Bei der DR – als Bestandteil des Öffentlichen Dienstes – war, wie bei der DB, entsprechend dem Einigungsvertrag das BPersVG anzuwenden. Alle mussten lernen, mit den neuen, ungewohnten Werkzeugen der Mitbestimmung, den gesetzlichen und tarifvertraglichen Regelungen, insbesondere bei der Dienstplangestaltung, umzugehen. Das war nicht leicht, da sich über viele Jahre der Vierbrigadeplan in den Köpfen festgesetzt hatte.

Hatte man sich soeben mit dem neuen Arbeitszeitrecht bei der DR vertraut gemacht, standen weitere Veränderungen an.

Neue arbeitszeitrechtliche Überlegungen

Im Dezember 1993 beschlossen Bundestag und Bundesrat die Bahnreform. Grundlage für das neue Unternehmen war das Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) bzw. das Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG). Mit der Gründung der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) am 01. Januar 1994 ging auch die DR in der DB AG auf. Die GdED/TRANSNET hatte von Anbeginn der politischen Diskussion zur Bahnreform ihren Einfluss geltend gemacht und trat ener-

KAPITEL 8

1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBÄHNER/INNEN

gisch für die positive Gestaltung der Arbeitsbedingungen insbesondere im Einkommensbereich der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner ein. Nur durch die starke Einflussnahme der GdED/TRANSNET wurde im DBGrG der Abschnitt zwei aufgenommen. Dieser regelte insbesondere den Übergang des „Personals“ von der DB/DR zur DB AG.

Bereits seit Ende 1991 hatte die GdED/TRANSNET Verhandlungen mit den Bahnvorständen der DB und DR zur Sicherung der tariflichen Arbeitsbedingungen geführt. Äußerst schwierig gestalteten sich die Verhandlungen über das Arbeitszeitrecht. Bereits zum damaligen Zeitpunkt wollten die Bahnvorstände die bereits eingeleitete Flexibilisierung der Arbeitszeit weiter ausbauen und zwar ohne adäquat- ausgleichende Regelungen.

Die Bahnvorstände ließen die Verhandlungen über ein einheitliches Arbeitszeitrecht für die Beschäftigten der DB AG platzen. Nach schwierigen Verhandlungen konnte die GdED/TRANSNET erreichen, dass die bisherigen tarifvertraglichen Bestimmungen des LTV/AnTV DB bzw. LTV DR/AnTV DR sowie die der DDV für die DB AG-Beschäftigten Gültigkeit hatten. Dies galt auch für die nach dem 01.01.1994 bei der DB AG neu Eingestellten. Damit konnten die von der DB AG geplanten Verschlechterungen im Arbeitszeitrecht nicht wirksam werden. Im Gegenteil: die GdED/TRANSNET erreichte in diesem Zusammenhang mit einem zweiwöchigen Erzwingungsstreik die Verkürzung der Wochenarbeitszeit auf 38 1/2 Stunden für alle Beschäftigten.

Dauerthema Flexibilisierung und Jahresarbeitszeit

Die Themen Flexibilisierung und Jahresarbeitszeit waren schon lange Verhandlungsgegenstand in den Tarifverhandlungen bei beiden Bahnvorständen. Doch strittig war immer die inhaltliche Ausgestaltung. Die GdED/TRANSNET wollte die schutzwürdigen Interessen der Beschäftigten gewahrt wissen, die Verhandlungspartner hatten mehr die „Unternehmensphilosophie“ im Kopf. Auf der Strecke sollten die Eisenbahner und praktikable Anwendungsmöglichkeiten bleiben.

Ab dem 01. Januar 1994 galten die Bestimmungen des BetrVG im Bereich der DB AG. Für viele Arbeitge-

bervertreter, die noch die Bestimmungen des BPersVG „gewöhnt“ waren, war das weitergehende Mitbestimmungsrecht der Betriebsräte im Bereich der Arbeitszeitgestaltung ein „Gräuel“. Doch unsere gut geschulten Betriebsräte setzten ihre Rechte durch.

1994 konnte die GdED/TRANSNET einen modernen Tarifvertrag für Teilzeitbeschäftigung, den Bahnwahl-arbeitszeitvertrag (BAWAZ TV) erfolgreich abschließen. Der BAWAZ TV war ein Pilottarifvertrag und hatte mehrere Besonderheiten. Dazu gehörte, dass die Teilzeit im Rahmen einer Jahresarbeitszeit vereinbart werden konnte, ein Rückkehrrecht bestand und dass ab einem bestimmten Volumen der Zeitreduzierung ein Teilentgeltausgleich zu zahlen war. Der Pilottarifvertrag galt für tariflich festgelegte Betriebe. Leider haben nur wenige Beschäftigte dieses Angebot genutzt. Der Haupthinderungsgrund für die sehr zögerliche Anwendung war die übergroße Skepsis der örtlichen Arbeitgebervertreter. Inzwischen ist dieser Tarifvertrag vom DB AG- Vorstand aufgekündigt und nicht mehr wirksam.

Das Arbeitszeitgesetz wird Realität

Ein weiterer Meilenstein im Arbeitszeitbereich bei der DB AG war das Wirksamwerden des Arbeitszeitgesetzes im Jahre 1996.

Dieses Gesetz löste die seit 1938 gültige AZO ab. Das Arbeitszeitgesetz beinhaltet Schutzregeln für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und berücksichtigt die europäischen Vorgaben der Arbeitszeitrichtlinie. Die Arbeitgeber der DB AG begriffen das Gesetz nicht als Schutznorm für die Menschen, sondern als Instrument der Ausbeutung. Beispielsweise wurden die gesetzlichen Vorschriften zur Ruhepause einzig und allein als wirtschaftliches Personalabbau- element begriffen. Die rechtliche Vorgabe, die eine Ruhepause charakterisiert, wie Dauer, Lage und persönliche Verfügbarkeit durch die Beschäftigten interessierte die Bahnverantwortlichen nicht. Herausragendes Beispiel war 1996 die „Einführung der Pausenregelung“ im Geschäftsbereich Traktion, wo nach Auffassung der Verantwortlichen allein durch diese Einführung ca. 1200 Lokomotivführer eingespart werden sollten.

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

Gemeinsam mit den Betriebsräten hat die GdED/TRANSNET gegen diese Pausenpraxis protestiert und die Rückkehr zur gesetzlichen Grundlage eingefordert. Die GdED/TRANSNET-Betriebsräte verweigerten im Rahmen des Mitbestimmungsverfahrens ihre Zustimmung.

Von ca. 36.000 Schichtplanungen waren ca. 22.000 Schichten strittig. Erst über die tarifliche Schlichtungsstelle konnte den Bahnverantwortlichen Einhalt geboten werden.

Das positive Schlichtungsergebnis bestätigte die langjährige Forderung der GdED/TRANSNET nach einer Tarifvereinbarung über die Pausenregelung.

Nach schwierigen Tarifverhandlungen konnte hierüber Einigung erzielt werden.

Ein wesentlicher Punkt dieser Tarifierhandlungen war für die GdED/TRANSNET – neben der Verbesserung der materiellen Arbeitsbedingungen – die Sicherung der Arbeitsplätze.

Jahresarbeitszeittarifvertrag abgeschlossen

Im Jahr 1996 wurde das Beschäftigungsbündnis Bahn erstmals aufgelegt. Ein Bestandteil dieses Bündnisses war die Verpflichtung beider Vertragsparteien zur Verhandlung und zum Abschluss eines neuen Arbeitszeittarifvertrages auf der Basis einer Jahresarbeitszeit.

Noch im selben Jahr wurden die Verhandlungen hierfür aufgenommen und im Rahmen der Einkommensrunde 1997 abgeschlossen.

Das Paket umfasste 3 Tarifverträge. Den Einführungstarifvertrag, den eigentlichen Jahresarbeitszeittarifvertrag und den so genannten Anpassungstarifvertrag.

Der Anpassungstarifvertrag beinhaltete die erforderlichen Übergangsregelungen des bisherigen Rechts zum neuen Arbeitszeitrecht.

Der Jahresarbeitszeittarifvertrag legt eine Sollarbeitszeit für das gesamte Kalenderjahr fest. Die GdED/TRANSNET legte bei den Verhandlungen großen Wert auf die Arbeitszeitsouveränität der Beschäftigten. Mit der Vereinbarung eines Freizeitkontos konnte ein erster wichtiger Schritt zur weiteren Ausgestaltung der Arbeitszeitsouveränität ausgehandelt werden.

Viele Bestimmungen des Jahresarbeitszeittarifvertrags wurden und werden von der Arbeitgeberseite strittig gestellt. Die GdED/TRANSNET musste in Teilbereichen das Recht im Interesse der Beschäftigten einklagen. Die Auseinandersetzungen zur Arbeitszeit haben in den Betrieben und in den Tarifverhandlungen an Schärfe zugenommen. Die TRANSNET und ihre Betriebsräte haben sich dem entgegengestellt.

TRANSNET/GdED erkämpft einen Tarifvertrag, der die DDV ablöst

Mit der Umsetzung der zweiten Stufe der Bahnreform am 01. Juli 1999 mussten die bis dahin geltenden Festlegungen des tariflichen Arbeitszeitrechts an die Bestimmungen des neuen Arbeitszeitgesetzes angepasst werden. Da eine sofortige Anpassung nicht möglich war, hatte der Arbeitgeber eine Ausnahmeregelung erwirkt. Damit war die befristete Anwendung der DDV bis zur Einführung eines Tarifvertrags sichergestellt.

Mit dem 39. Änderungsvertrag wurde ein einheitliches Arbeitszeitrecht für Beschäftigte in allen Konzerngesellschaften geschaffen, bei denen über den Verweisungstarifvertrag der Jahresarbeitszeittarifvertrag gültig ist.

Es ist der GdED/TRANSNET in schwierigen Verhandlungen gelungen, die DDV für die DB AG- Beschäftigten abzuschaffen. Die schutzwürdigen Bestimmungen der ehemaligen DDV konnten im Wesentlichen tariflich festgelegt und Verschlechterungsvorhaben der DB AG abgewehrt werden.

Für die zur DB AG zugewiesenen Beamten gelten die tarifvertraglichen Bestimmungen im Rahmen einer Anwendungsvorschrift des BEV.

KAPITEL 8

1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBÄHNER/INNEN

8.7 Erfolgreiche Sozialpolitik

■ Sozialstandards für Bahnbeschäftigte

Wichtigstes Ziel der Gewerkschafter im 19. Jahrhundert war neben Bildungsvereinen Unterstützungsvereine, die „Hülfskassen“, wie es damals genannt wurde, zu gründen. Da es keine Koalitionsrechte gab, keine Gewerkschaften gegründet werden durften, wollte man über die „Tarnkappe“ der Hilfs- und Bildungsvereine auch den Bahnbeschäftigten bei Maßregelungen, die an der Tagesordnung waren, materielle Hilfe zukommen lassen. Dies hat einigermaßen funktioniert. Über diesen Sozialstandard waren Eisenbahner, wenn auch völlig unzureichend, gesichert.

Nach dem parlamentarischen Fall des Sozialistengesetzes 1890 nahmen die sozialen Hilfskassen der ersten Gewerkschaften einen regen Aufschwung. Auch der 1896 gegründete Verband der Eisenbahner Deutschlands verfügte über mehrere Unterstützungseinrichtungen, die auch in der Satzung festgelegt waren. Alle staatliche wie unternehmerische Förderung einer kleinen Sozialpolitik war nicht selbstlos: die Sozialpolitik der Konservativen wie der Wissenschaft hatte den Zweck, die Sozialdemokratie und ihre Verbündeten, die bessere Standards haben wollten, klein zu halten.

Allemaal während der ersten Demokratie in Deutschland ab 1919 konnten die betrieblichen Sozialeinrichtungen, neben den staatlichen oder den Versicherungsmöglichkeiten, erheblich ausgebaut werden.

Die staatliche wie die gewerkschaftliche Sozialpolitik konnte nach 1945 als Eckpfeiler der Gewerkschaftspolitik in beiden Teilen des Landes mit neuer Kraft wieder eingeführt werden. Bei der Deutschen Reichsbahn der DDR waren mit der Verfassung des Staates die sozialen Grundrechte umfassend proklamiert. In der BRD setzte das Grundgesetz von 1949 den – bis heute – unabdingbaren Artikel 20: „Die Bundesrepublik Deutschland ist ein demokratischer und sozialer Bundesstaat“.

Sicher entwickelten sich, auch für die Beschäftigten bei den Bahnen, durch die weltweite gesellschaftliche Verschiedenheit von DDR und BRD die sozialen

Systeme unterschiedlich. Während in der DDR die betriebliche Sozialpolitik die gewerkschaftliche Hauptsäule neben den betrieblichen Produktivitäts-Wettbewerben war, standen in der BRD die betriebliche wie staatliche Sozialpolitik gleichrangig neben der eine westliche Gewerkschaft konstituierenden Tariffreiheit. Und während in der BRD beide Sozialpolitiken in einem hohen Maße an Selbstverwaltung organisiert werden konnten war in der DDR die zentrale Funktion des FDGB mit den örtlichen Möglichkeiten der BGL kombiniert. Der Feriendienst des FDGB war eine den DGB-Gewerkschaften relativ unbekannt Funktion, ausgenommen die Heime des Bundesbahnsozialwerks oder die klinischen Einrichtungen der Deutschen Bundesbahn (DB).

Die GdED war in der Lage, die sogenannte Gesamtversorgung so auszubauen, dass ab 1979 ausschließlich Arbeitgeber-Beiträge sie finanzierten. Wichtig bleibt, dass bei der DB mittels der zahlreichen sozialen Selbsthilfe-Einrichtungen und deren günstige Preise und Leistungen der Lebensstandard der Eisenbahner-Familien spürbar über das Brutto- wie Netto-Einkommen gehoben werden konnte.

Die sozialpolitischen Veränderungen mit der Vereinigung 1990 und der Bildung der DBAG 1994 waren anfänglich riesig: Neues Recht für die „Neuen Bundesländer“ und neue Rechtsformen in der DBAG für alle. Und neues Recht wie Rechtsformen sollten rundum Verschlechterungen für fast alle bringen. Das wollten die Arbeitgeber erzwingen. Die Arbeitslosen und die Arbeitnehmer bräuchten eben mehr Konkurrenz und keine soziale „Hängematte“, so die Herrschaften mit Zins- und Spekulationseinkommen. Starke Gewerkschaften konnten das Schlimmste verhindern.

Bei der DBAG konnten veränderte Rechtsformen bedingt zufriedenstellend vereinbart werden. Die bestehenden Sozial- und Selbsthilfe-Einrichtungen bei DB und DR konnten von der GdED im Eisenbahn-Neuordnungsgesetz gesichert werden.

Weniger Einfluss auf verschlechterte Alters-, Kranken- oder Arbeitslosen-Regelungen hat eine Gewerkschaft dann, wenn die Mitglieder bzw. die Bevölkerung politische Mehrheiten wählen, die just diese Verschlechterung betätigen.

Die als 5. Säule der Sozialversicherung geschaffene und zu bezahlende Pflegeversicherung war kombi-

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

niert mit fortlaufenden Verschlechterungen der Gesundheits-„Reformen“, sei es durch Kürzungen oder höhere Beiträge und Zuzahlungen bei den Krankenkassen. Ein Bundes-Gesundheitsminister proklamiert auch hier 2010 „mehr Wettbewerb“ als Heilmittel der Betroffenen.

Bei allen Verschlechterungen durch den Gesetzgeber und bei der noch offenen Lösung der AVDR durch den Gesetzgeber, konnte die TRANSNET auch im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts viele Leistungen der betrieblichen Sozialeinrichtungen und der Selbsthilfe-Einrichtungen im Bahnkonzern und beim BEV positiv gestalten; gemessen an anderen Bereichen der Wirtschaft nach wie vor auf hohem Niveau.

Dass der Bahnkonzern und die erweiterte Bundesrepublik Deutschland weiterhin die Verfassungsverpflichtung, ein „sozialer Bundesstaat“ zu sein einlösen, dafür steht die TRANSNET Gewerkschaft, Vorläuferorganisation der EVG.

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 EVG Geschäftsstellen bzw. Ortsverbände zu beziehen.

■ Rentenüberleitung und Altersversorgung der Reichsbahner

Bei der Deutschen Reichsbahn in der ehemaligen DDR war neben den verfassungsrechtlichen Sozialrechten ab 1956 von der IG Eisenbahn eine differenzierte Altersversorgung der Eisenbahner erreicht worden. Daneben konnte ab den siebziger Jahren eine freiwillige Zusatzversicherung mit eigenen Beiträgen abgeschlossen werden.

Die GdED hat sich in den 1990er Jahren auf sehr vielfältige Weise dem Thema Rentenüberleitung und Altersversorgung der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (AV DR) angenommen.

Bedauerlicherweise konnten aber nur über den Rechtsweg Teilerfolge erreicht werden.

So haben z.B. das Bundessozialgericht (BSG) am 10.11.1998 in einem GdED-Rechtsschutzfall und das Bundesverfassungsgericht am 28.04.1999 in einem ähnlichen gelagerten Fall wichtige Entscheidungen getroffen, von denen ein großer Teil unserer Mitglieder in den neuen Bundesländern direkt betroffen war.

In dem BSG-Urteil von 1998 wurde u.a. entschieden, dass für Beschäftigungszeiten bei der DR ab März 1971 für die Berechnung der Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung auch das Arbeitsentgelt oberhalb von 600 Mark bis maximal 1.250,00 Mark zu berücksichtigen sei auch dann, wenn Beiträge zur freiwilligen Zusatzrentenversicherung (FZR) der DDR nicht gezahlt wurden, weil die Betroffenen bereits höher versichert waren.

Das BSG hat Ansprüche aus dem besonderen Versorgungssystem der DR für die genannte Zeit damit dem Grunde nach den Ansprüchen aus den Zusatz- und Versorgungssystemen im Sinne des Anspruchs- und Anwartschaftsüberführungsgesetzes gleichgestellt. Die Rentenversicherungsträger berücksichtigten nach einem internen Abstimmungsprozess diese höchstrichterliche Rechtsprechung jedoch nur bei der Nachberechnung der Renten für die Kläger der betreffenden Verfahren und verweigerten die Übertragung auf alle übrigen gleichgelagerten Fälle.

Damit wurde § 256a SGB VI durch die Rentenversicherer leider anders ausgelegt als durch das BSG. Für viele tausende gleichgelagerte Verfahren hatten die Betroffenen das Ruhen beantragt, um die Entscheidung des BSG abzuwarten, weil man davon ausging, dass eine grundsätzliche BSG-Entscheidung dann auch von den Rentenversicherungsträgern als allgemein gültig angesehen werden würde. Angesichts dieser überraschenden Haltung der Rentenversicherungsträger waren die Betroffenen damit gezwungen, die Verfahren weiter zu führen, um auf dem Rechtsweg ihre Ansprüche durchzusetzen. Das ist nicht nur für die Beteiligten (Kläger, Beklagte, Prozessvertreter und Gerichte) mühsam und zeitaufwendig. Es trägt auch keinesfalls zum Vertrauen in den Rechtsstaat und zum Vertrauen in die gesetzliche Rentenversicherung bei.

KAPITEL 8

1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

Diese Erfahrungen bestätigen leider den verbreiteten Eindruck, dass in unserem Staat im Zweifelsfalle nur der Hartnäckige zu seinem Recht kommt, der alle verfügbaren Rechtsmittel ausschöpft.

Nur dem aktiven Wirken der GdED und dem unermüdlichen Einsatz und der sachkundigen Unterstützung der Kolleginnen und Kollegen in den neuen Bundesländern ist es zu verdanken, dass in der Vergangenheit die Parlamentarier des Deutschen Bundestages fraktionsübergreifend für dieses Thema sensibilisiert werden konnten. Viele Anfragen und Stellungnahmen, bis hin zu Gesetzentwürfen, tragen die „Handschrift“ der GdED.

Ein „Lehrstück besonderer Art“ waren die Erfahrungen mit der Politik bei den unzähligen Versuchen zur Durchsetzung von Ansprüchen aus der AV DR:

Die damalige Opposition von CDU/CSU hat nach dem Verlust der Regierungsverantwortung verschiedene Anträge zu diesem ungelösten Problem im Bundestag eingebracht. Viel besser wäre es aber gewesen, wenn sie in ihrer Regierungsverantwortung bis Herbst 1998 eine Lösung mit ihrer damals vorhandenen Mehrheit im Parlament umgesetzt hätte. Ähnlich bedauerlich war festzustellen, dass die frühere Opposition und die nachfolgende Regierungskoalition aus SPD und Grünen sich an ihre Zusagen zu Oppositionszeiten zur Unterstützung bei der Beseitigung dieses Unrechts nur ungern erinnerten. An diesem Beispiel wird ein typisches Verhaltensmuster in der Politik deutlich: In der Oppositionsrolle wird für unterschiedlichste Probleme den Betroffenen Unterstützung zugesagt, sobald man aber in der Regierungsverantwortung steht, sieht die Realität angesichts knapper Finanzen häufig jedoch ganz anders aus.

Dennoch geriet die rot-grüne Bundesregierung aber durch das BSG-Urteil von 1998 und unsere Aktivitäten derart unter Handlungsdruck, dass sie Ende der 1990er Jahre nach vielen Gesprächen mit Vertretern der GdED endlich erste Konsequenzen aus der Rechtsprechung ziehen musste und eine gesetzliche Lösung einleitete, die im Jahre 2000 wirksam wurde. Mit dieser Gesetzesänderung wurde dann zwar das BSG-Urteil weitgehend umgesetzt, aber das eigentliche offene Problem der Ansprüche aus der AV DR noch immer nicht gelöst. Es war absehbar, dass dieses Thema über Musterverfahren weiter die Gerichte beschäftigen wird.

8.8 Ausländische Arbeitskräfte sind willkommen

■ DB und DR stellen ausländische Arbeitskräfte ein

Im Zuge der Vollbeschäftigung und der durch Arbeitszeit-Verkürzungen erreichten Knappheit an Arbeitskräften in Westdeutschland waren das verarbeitende und das Dienstleistungs-Gewerbe angehalten, ausländische Arbeiter anzuwerben. So auch die Deutsche Bundesbahn. Wichtig bleibt, dass in der damaligen Phase vom Arbeitsplatz bis zum Wohnort eine relativ stabile Integration der wiederum sehr verschiedenartigen Landsleute gelungen war.

Bei der DB waren die als Gastarbeiter sprachlich geschönten Wander- oder Fremdarbeiter zu aller erst aus dem armen italienischen Mezzogiorno geworben. Sie waren allesamt gute, katholische, einfache, GdED-organisierte Arbeiter im süddeutschen Raum. Vergessen war, dass bereits im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts viele im deutschen Bahnbau Italiener waren, kaum mehr bekannt, dass mit der faschistischen Verbrüderung etliche Duce-Italiener zu uns kamen. Die folgenden spanischen Arbeits-Emigranten waren weithin „Politische“, vor den Diktatoren ebenso geflohene wie alsbald die portugiesischen und griechischen Arbeiter. Ihnen war eine zusätzliche Solidarität vieler Einheimischer sicher. Aus dem damaligen Jugoslawien konnten gelernte Eisenbahner geworben werden, nachdem diese nach der Rationalisierung ihrer Bahn per Regierungsabkommen zur DB kamen.

Als Arbeitskräfte in der BRD damals weiter knapp blieben, wurden diese nicht länger aus den bekannten Nachbarländern mit dortigen Arbeitslosen geworben, sondern - im Vorgriff auf die billigsten osteuropäischen Kräfte nach der Systemwende- aus der bevölkerungsreichen Türkei. Dem dafür verantwortlichen, im Faschismus gedienten Ludwig Erhard, fehlten alle historischen Warnungen zu einem solchen Schritt. Bei der DB war anfänglich dennoch eine Eingliederung mehr oder minder möglich, bis auf eine Ausnahme. Als türkische Gruppen bei der DB einer GdED-Mitgliedschaft sich verweigerten, weil sie und ihre Familien den religiös-fanatischen „Grauen Wölfe“

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

und dem Imam ergeben waren, war ihrem Aufenthalt bei der DB in Deutschland keine Dauer beschieden. 1985 grüßt 2017.

Für alle Beschäftigten galt der Tarifvertrag der GdED. Die Gewerkschafts-Zeitung war den fremdsprachigen Kollegen kurzgefasst in ihren Landesprachen italienisch, spanisch, portugiesisch, serbokroatisch, griechisch, türkisch und arabisch gereicht. Arabisch vermeintlich für die Marokkaner, die sich als leseunkundig erwiesen, weil keine Araber, sondern Berber mit einer vom Arabischen völlig verschiedenen Sprache. Und Deutsche lernten, dass unsere (neu-)arabischen Ziffern sehr verschieden von den dort gebräuchlichen altarabischen sind. Dass ein marokkanischer Kollege für seine vierundzwanzig Kinder legales Kindergeld bezog, war dann freilich keine positive Landeswerbung.

Im Nachhinein verwundert, dass beim bekannten Arbeitskräfte-Mangel in der DDR diese wie ihre DR nur unwesentlich auf ausländische Arbeitskräfte zurückgriff. Weit mehr Wissenschaftler und Studenten aus den sozialistischen Bruderländern waren in der DDR ausgebildet als ausländische Arbeiter beschäftigt. Bei der DR, ideologisch bedingt, wenige Vietnamesen, einige Kubaner, und nach dem CIA-Putsch gegen Allende etliche Chilenen. Nach 1990 konnten die spanisch-sprachigen auf die hochspanische, bislang westdeutsche GdED-Zeitung zurückgreifen.

Zur Realität gehört aber auch, dass sich deutsche Arbeitskräfte durch Qualifizierung, Weiterbildung und sonstige Maßnahmen für „einfache Tätigkeiten“ überqualifiziert fühlten. So auch bei der Deutschen Bundesbahn. Ausländische Arbeitskräfte haben die sich so eröffnenden Möglichkeiten genutzt. Sie waren bereit, auch die Tätigkeiten zu verrichten, die Deutsche nicht mehr machen wollten.

Alles in allem: Arbeitskräfte kamen, Menschen blieben, oft fest in einer neuen Heimat, der besten, die die einheimischen Deutschen selber je kannten. Dabei war fast schon vergessen, dass die frühe Industrialisierung in Deutschland schon immer polnische und italienische Arbeiter aufnahm. Der frühe Eisenbahnbau im Süden mit Italienern, im Osten Polen. Und im rheinischen und im oberschlesischen Bergbau

waren zuweilen mehr Polen oder preußisch-polnische Arbeiter beschäftigt denn einheimische. So lebten zum Beispiel 1907 in ausgewählten Ruhrgebiets-Städten die gute Hälfte der Bevölkerung als Zuwanderer mit polnischer Muttersprache¹, so in Duisburg 51%, Essen 53%, Dortmund 58%, Gelsenkirchen 61%, Bochum 64%. So war der Stolz des FC Schalke eine elfköpfige Mannschaft polnischer Herkunft.

**Gelebte Solidarität,
vor geschürtem Fremdenhass
und Faschismus.**

8.9 Warnsignale in der BRD: Arbeitslosigkeit – Privatisierung – Liberalisierung

In den 1960er und 1970er Jahren stiegen die Lebensverhältnisse in Westdeutschland für fast alle Menschen auf eine beachtliche Höhe. Dies hat die sogenannte „Sozialpartnerschaft“ zwischen Kapital und Arbeit bewirkt: Der gesamtwirtschaftliche Produktivitätsfortschritt war mit allgemeinverbindlich erklärten gewerkschaftlichen Tarifverträgen, samt Streiks, unabhängig von der je verschiedenen Branchen-Produktivität auf alle Arbeitnehmer übertragen, die gewerkschaftlich organisierten wie die nicht organisierten. Ein Akt großzügiger Solidarität. Arbeitnehmer und ihre Gewerkschaften nannten dieses Modell Sozialstaat, etliche Politiker bezeichneten es als Rheinischen Kapitalismus, die Wissenschaft als Pazifizierten Kapitalismus.

Nicht erst die Systemwende von 1989/1990, sondern bereits die ersten Ölkrisen und die durch immer größere Finanz-Spekulationen ausgelösten Kapitalmarktkrisen sprengten den bisherigen Patt von Kapital und Arbeit und ließen Kapital und christ-liberale Politik in den 1980er Jahren das Modell „soziale Marktwirtschaft“ und Sozialstaat aufkündigen. Den Hebel dazu lieferte eine wieder steigende und anhaltend höhere Arbeitslosigkeit. Das neue Ziel der mora-

1) Ritter, Denfelde, Arbeiter im Deutschen Kaiserreich. 1871 bis 1914, Bonn 1992, S. 190

KAPITEL 8
1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

lischen Wende hieß jetzt: Rationalisierung, Liberalisierung, Privatisierung. Und was anfänglich rein national für noch nicht durchsetzbar galt, wurde über EWG- und EU-Recht verbrämt eingeleitet, bei der Bahn Liberalisierung der Verkehrsmärkte genannt.

Die 1990 entfallende Systemkonkurrenz von Ost und West und die dadurch geöffneten Grenzen ab 1990 bescherten gerade aus Ost-Europa billige Arbeitskräfte und ermöglichte eine Steuer- und Arbeitsplatzflucht aus Deutschland. Jetzt wollte und konnte die Kapitaleseite alle bisher erzwungene Kompromisswilligkeit fallen lassen und zum Angriff auf die vorgebliche Gewerkschaftsmacht und den Sozialstaat blasen. Es ging schlicht um billigere Löhne und höhere Gewinne und über kurz war die Lohnquote in Deutschland gefallen und die Gewinnrate der Kapitaleseite gestiegen. Mit solcher „Freiheit“ des Kapitals und Gewerbes blieben die Arbeitnehmer und Gewerkschaften zweiter Sieger gleich Verlierer, wenngleich noch auf relativ hohem Niveau für die Arbeitsplatz-Besitzer.

„Brecht die Macht der Gewerkschaften!“ oder „Gewerkschaften sind so überflüssig, wie ein Kropf!“ sagten Spitzenpolitiker der BRD öffentlich. Sie haben offensichtlich den Sinn der „Demokratie“ nicht verstanden.

Im Verkehrs- und Bahnbereich verstärkten die Bundesregierung in Bonn und die EWG/EU in Brüssel längst vorhandene Liberalisierungs- und Privatisierungstendenzen und sie erklärten diese nun zur offiziellen politischen, ja gesellschaftlichen Doktrin. Die spätere Bahnreform 1994 war mit und ohne DDR-Kollaps angesagt. Die Verkehrs- und Bahnpolitik der GdED galt in dieser Periode der Abwehr dieser Politik. „Rettet die Bahn“ und „Vorfahrt für Vernunft“ waren landesweit bekannte Kampagnen gegen die „kleine aber feine Bahn“. Ungeahnt, dass die in dieser Zeit verhandelte und geplante Bahnverbindung West-Berlins mit Hannover nicht mehr als sog. „Honecker-Trasse“ durch dünn besiedelte DDR-Lande, sondern ab 1990 als Deutsche-Einheit-Projekt realisiert werden konnte.



Plakat von Klaus Staeck

8.10 Warnsignale in der DDR überhört

■ **Wirtschaftsprobleme und Zahlungsunfähigkeit der DDR**

Nach den offiziellen Quellen der DDR hatte sich das spätere staatliche und gesellschaftliche Ende schon länger angebahnt. Dies war sichtbar geworden im ökonomischen und finanziellen Zustand der DDR und lag offensichtlich nicht an ideologischen und repressiven Strukturen des Systems, wie der Westen zu wissen glaubte.

Ulbricht hatte bereits 1970 in Moskau die Kreditaufnahme im kapitalistischen Westen verteidigt, um ökonomisch überleben und den Plan erfüllen zu können. In Deutschlands Osten hatten die Löhne in Industrieregionen historisch stets überdurchschnittlich hoch gelegen. In der sowjetisch besetzten Zone und späteren DDR klafften nach Kriegsende relativ hohe Löhne gegenüber relativ niedriger Produktivität zunehmend auseinander. Erst recht war nach dem 17. Juni 1953 der Versuch erfolglos, das Lohnniveau mit dem Produktivitätsniveau in Übereinstimmung zu bringen, wie es übrigens in Westdeutschland eingehalten oder

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

auch erzwungen worden war. Vor dem Mauerbau 1961 waren zudem 13 Prozent der Erwerbstätigen in den Westen gewandert. Auch dies hatte eine Produktivitätssteigerung der Wirtschaft verhindert. Dann stiegen Konsum- und Sozialausgaben zulasten des Investitionsfonds, der selbst mit weiteren West-Krediten mehr schlecht als recht gefüllt werden konnte. Folglich verzehnfachte sich in dieser Zeit die Staatsverschuldung zum nichtsozialistischen Ausland.

Als der Westen, trotz des DDR-Privilegs einer geduldeten EWG-Anbindung, die von der DDR benötigten Kredite ebenso kürzte, wie Moskau seinerseits die Kreditierung für lebensnotwendige Energielieferungen, sprang letztmals der „Erbfeind“ Strauß mit einem Milliarden-Kredit gegen den drohenden Staatsbankrott ein. Gleichwohl war so keine Wende zu erreichen.

Die Produktivität der DDR-Wirtschaft betrug damals etwa ein Drittel derer in der BRD. Der FDGB und seine Gewerkschaften hatten zwar Einfluss auf die Höhe der Löhne und Sozialleistungen, aber trotz aller real-sozialistischen Kampagnen nicht auf jene der Produktivität. Und schon gar nicht die Aufgabe, den Lebensstandard der Bevölkerung senken zu helfen.

Gerhard Schürer, Kandidat des Politbüros der SED, schenkte nach dem Abgang Honeckers dem Zentralkomitee der SED unter Krenz erstmals mit offenem Gehör reinen Wein über den realen Zustand der Ökonomie in der DDR ein, mit der bitteren Wahrheit eines finanziellen und ökonomischen Konkurses. Da diesmal Gorbatschows Moskau nicht helfen wollte und konnte, blieb kein anderer Ausweg als die Öffnung der Mauer und der innerdeutschen Grenze.

Dies war die ganz bittere Wahrheit des Schürer-Berichts vom 30. Oktober 1989:

„Die grundlegende Aufgabe der neuen Wirtschaftspolitik besteht darin, Leistung und Verbrauch wieder in Übereinstimmung zu bringen. Es kann im Inland nur das verbraucht werden, was nach Abzug des erforderlichen Exportüberschusses für Konsumtion und Akkumulation zur Verfügung steht. Allein das Stoppen der Verschuldung würde im Jahr 1990 eine Senkung des Lebensstandards um 25 bis 30 Prozent erfordern und die DDR unregierbar machen.

Deutsche Reichsbahn (Verkehrsminister Otto Arndt, DR-Generaldirektor Herbert Keddi) und IG Transport- und Nachrichtenwesen (Vorsitzender Karl Kalauch) formulierten das Dilemma ähnlich:

„Es wirkten manchen berechtigten gewerkschaftlichen Forderungen ökonomische Tatsachen entgegen, die nicht überwindbar waren. Die ständig wachsende Arbeitsbelastung unter den Eisenbahnern, die ständigen Mängel in der Materialausrüstungs- und Ersatzteilwirtschaft, die Hilflosigkeit des FDGB-Bundesvorstands.“

Karl Kalauch fasst rückblickend zusammen:

„ ...wurde uns im Zentralvorstand der IG TuN klar, dass der Versuch des Aufbaus einer sozialistischen Gesellschaft in der DDR gescheitert war. Die Aussicht einer Übernahme der bundesdeutschen Verhältnisse durch die Mehrheit der Bürger der DDR deutete sich an.“

Friedlich-demokratische Massenproteste von Leipzig, Berlin und vielen Orten führten zur Grenzöffnung am 9. November 1989, zum 4 plus 2-Vertrag über die abschließende Regelung in Bezug auf Deutschland vom 12. September 1990, wie der Friedensvertrag kaschierend bezeichnet wurde, zur offiziellen Vereinigung vom 3. Oktober 1990: Deutschland einig Vaterland.

8.11 Der ständige Kampf um Arbeit

Was haben die Beschäftigten bei den Bahnen nicht alles schon erlebt: Jeder will Bahn, möglichst überall und zu günstigen Konditionen, aber wenn es um die Finanzierung geht, um dringende Investitionen, ist kein Geld da. Ein Wechselbad der Gefühle auf dem Rücken der Beschäftigten. Sie sollen die Produktivität steigern, Kundenforderungen erfüllen, den Betrieb aufrecht halten, flexibel und teils rund um die Uhr präsent sein. Der Lohn stimmt, dank guter Gewerkschaftsarbeit, doch die Beschäftigten werden über Jahrzehnte mit einer Unzahl von Rationalisierungsmaßnahmen und grundlegenden Änderungen überzogen. Eine Kommission¹ jagt die andere. Unternehmensberater verdienen sich eine goldene Nase. Und dies bis in die 1990er Jahre. Über drei Jahrzehnte wurde auf politischer Ebene über die Zukunft des

KAPITEL 8
1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

„Sondervermögen des Bundes“, die Bundesbahn, kontrovers diskutiert und die DB in den Sand gesetzt.

Der Erhalt von Arbeitsplätzen ist ein ständiger Kampf zwischen Gewerkschaften und Unternehmern. Gewerkschaften haben vielerlei Möglichkeiten, Arbeitsplätze für ihre Mitglieder zu sichern oder neu zu schaffen, jedoch bleibt das letzte Entscheidungsrecht beim Arbeitgeber oder Unternehmer. Wobei beachtet werden muss dass die Politik die Rahmenbedingungen bestimmt, zum Beispiel für das Unternehmen Bahn und die Arbeitsplätze der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. Deshalb führte die EVG mit ihren Vorläuferorganisationen einen ständigen Kampf gegen politische und unternehmenspolitische Auffassungen, dass die kleine aber feine Bahn mit wenig Personal der richtige Weg sei. In unzähligen Protestaktionen wie beispielsweise mehr Verkehr auf die Schiene, rettet die Bahn, Kampf gegen die Zersplitterung der Bahn, hatten die EVG bzw., ihre Vorläuferorganisationen die Öffentlichkeit bzw. Politik für eine ausgewogene Verkehrspolitik mobilisiert.

Für den langjährigen GdED-Vorsitzenden Philipp Seibert war der gewerkschaftliche Kampf nicht nur um bessere, sondern um mehr und sichere Arbeitsplätze nur zu gewinnen mit einer anderen Verkehrspolitik als die der alten Bundesrepublik. Doch die politisch konservativ-liberalen Verhältnisse setzten auf Abbau und Privatisierung. Bei der DR forderten deren TuN-Vorsitzenden Karl Iffländer und Karl Kalauch erhöhte Investitionen zum Ersatz für mangelndes Personal und veraltetes Material. Doch die Verhältnisse im Wirtschaftsplan der DDR, entsprachen nicht den Notwendigkeiten. So war letztlich vorprogrammiert, dass aus je verschiedenen Mängeln eine wie immer politisch mögliche „Reform“ statthaben würde: Die DB fuhr mit relativ guter Technik zu wenig, die DR mit ziemlich veraltetem Material und zu knappem Personal zu viel Transporte.

Um das scheinbare Dilemma zu lösen, wurden im Westen gegen die DB von Anbeginn Gutachten über Gutachten und Pläne über Pläne produziert, während in der Praxis Verlater und Reisende mit Frachtbrief und PKW gegen die Schiene und die Eisenbahner



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

KAPITEL 8
 1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN

abzustimmen begannen. Die Parlaments-Politik förderte dies mit jeder Regierungserklärung stärker, nur ein Leber-Plan wollte einmalig und kurzfristig der Schiene konkret Vorrang geben; die Zahlen bestätigten positiv die Verkehrs-Politik pro-Bahn.

Da gab es den praktizierten, aber für eine Sanierung untauglichen Stilllegungs-Ansatz ganzer Betriebsteile, sprachlich geschönt in Konzentration, Netz-Optimierung, Netz-Konzeption, Leistungsauftrag, Vollintegration und dergleichen Unsinn mehr. Eingeschränkt war gefordert und getan, die Bahn durch verstärkte „positive“ Rationalisierung zu sanieren. Da auch die naiven Pläne auf stärkere Tarifierhöhungen am Konkurrenzmarkt nicht greifen konnten, wollten die Oberen und „Sachverständigen“ eine „negative“ Privatisierungs-Rationalisierung einleiten und sie verlagerten Personalkosten auf höhere Sachkosten Dritter und hängenbleibende Fixkosten der Anlagen. Sarrazin vom BFM und DB wollte als Fachmann das gesamte Stückgut-Geschäft abstoßen, auch wenn die sogenannten hängenbleibenden Fixkosten dann den Ladungsverkehr ins Negative gebracht hätten. Was denn später auch geschah.

Das Ergebnis aller falschen Politik: Das Defizit stieg weiter und stark, das Personal sank.

Jahr	Bilanzdefizit	Personalstand
1950	- 362 Mill. DM	517.218
1955	- 201	482.081
1960	- 14	483.225 (Leber-Plan)
1965	- 1278	448.280
1970	- 1251	392.680
1975	- 4362	397.680
1995	+ 361 Mill. DM	312.597

Die GdED forderte als Konsequenz, die falsche Kostenreduzierung aufzugeben und nach Lage der noch ungeliebten Wirtschaftsordnung einen sogenannten „ertragsorientierten“ Sanierungsansatz einzuleiten. Mit einer kombinierten Verkehrsordnungs- plus betrieblicher Expansionspolitik würden die Bahnkapazitäten ausgelastet und die Betriebserträge steigen, letztlich kein Personal abgebaut, sondern wieder erhöht werden. Dieser Sanierungsansatz, bereits in den 1970er Jahren als „Umfassendes Transport-Unternehmen“ mit Schienen-/Straßen-/Wasser-Verkehren bezeichnet, war unternehmens- wie partei- wie regierungspolitisch noch nicht mehrheitsfähig. Weitere Bilanzverluste, steigende Bundes-Zuwendungen, keine Entlastung der Altschulden und neuer Personalabbau waren weiter verordnet. Mit der Bahnreform 1994 war das Tor für eine kommerzielle Bahn und damit für den Staat verlustlose Bahn geöffnet worden. Zu fragen bleibt, ob dies volkswirtschaftlich, ökologisch und sozialstaatlich zu rechtfertigen war. Bei der DR war das Dilemma so, dass bei geplantem Verkehrszuwachs die dafür notwendige personelle und materielle Entwicklung bei weitem nicht ausreichte. Gleichermaßen fehlten bei der DR Arbeitskräfte für die Bereitstellung der überfälligen Bauleistungen.

Alle Hohn über so viel sinnlose Politik bleibt Vergangenheit. Wichtig ist die ökonomische Logik, dass im Westen ein öffentliches staatliches Unternehmen in einem kapitalistischen Umfeld nur nach dessen Maximen und Regeln betrieben werden kann. Dass öffentliche gemeinwirtschaftliche Unternehmen gar eine Korrektiv-Funktion ausüben könnten, erwies sich – jenseits von Genossenschaften – als ein teurer Irrtum. Auch für zwei große DGB-Unternehmen NH und BfG. Im Osten kollabiert auch ein Volksbetrieb, wenn für ein Planziel objektiv weder Investitionen noch Personal vorhanden sind.

Den Hauptpreis der falschen Bahn- und Verkehrspolitik mussten die Eisenbahner bezahlen, die mit dem Personalabbau im Westen auch noch als „Prügelknaben“ der Nation und ihre Beamten als Nichtsteuer verhöhnt wurden. So nah ist Populismus und weit entfernt die Wahrheit. Im Osten waren die zu knappen Eisenbahner mit dem „Tag des Eisenbahners“ wenigstens gesellschaftlich geehrt.

Den Hauptpreis der falschen Bahn- und Verkehrspolitik mussten die Eisenbahner bezahlen, die mit dem Personalabbau im Westen auch noch als „Prügelknaben“ der Nation und ihre Beamten als Nichtsteuer verhöhnt wurden. So nah ist Populismus und weit entfernt die Wahrheit. Im Osten waren die zu knappen Eisenbahner mit dem „Tag des Eisenbahners“ wenigstens gesellschaftlich geehrt.

1) Z.B. 1949 Morgenthaler-Wollert; 1950 Homberger-Cottier; 1950 Coverdale & Colpitz; 1955 Wetzler; 1955 Ottmann; 1957 DIHT zur freien Wahl der Verkehrsmittel; 1958 DB; 1960 Beyer-Gutachten, Brand-Gutachten; 1964 DB; 1966 Treuarbeit; 1967 DB; 1968 Leber-Plan mit Straßen-Fernverkehrs-Steuer; 1973 Kursbuch; 1974 Zielvorgaben des BMV; 1975 McKinsey mit Bus-Privatisierung; 1976 DB mit Halbierung des Netzes; 1977 Kabinettsbeschluss zur Netz-Kürzung; 1980 Bundeskanzler Schmidt: Bundeswehr oder Bundesbahn – beides 2 Milliarden zu teuer; weitere Berater wie Kienbaum, Dr. Lehn, Roland Berger usw.

KAPITEL 8
1949 - 1990

STEIGENDER LEBENSSTANDARD FÜR EISENBAHNER/INNEN



Dresden: Bahnbeschäftigte fordern den Erhalt ihrer Arbeitsplätze



Frankfurt am Main: Großdemonstration für mehr Bahn und gegen den Personalabbau

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

- 9.1 Wiedervereinigung Deutschlands
 - 9.1.1 Kriegs-Reparationen beglichen
- 9.2 Gewerkschaftseinheit 1990, GdE und GdED
 - 9.2.1 GDBA Ost und West vereinigen sich
- 9.3 Erfolgreiche Streiks der Reichsbahner und Bundesbahner
- 9.4 Die Bahnreform 1994, Zusammenführung von DB und DR
 - 9.4.1 GdED wird initiativ unter Einbeziehung der GDBA
 - 9.4.2 Kein Bahnbeschäftigter verlor seinen Arbeitsplatz
 - 9.4.3 16 Tarifverträge sicherten die Einkommen der Bahnbeschäftigten
 - 9.4.4 Bahnreform und soziale Sicherung
 - 9.4.5 Beamtenrechte verankert
- 9.5 Tarifgemeinschaft – Einigkeit macht stark
- 9.6 Neue Gewerkschaftsstrukturen notwendig
 - 9.6.1 Flexible Gewerkschaft
 - 9.6.2 Pakt der Generationen

KAPITEL 9
1990 - 2010

**WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES,
DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN**

9.1 Wiedervereinigung Deutschlands



Berlin 1993, Brandenburger Tor

Die staatspolitischen Ereignisse des Jahres 1989 waren auch für die Bahn- Beschäftigten von weitreichender Bedeutung. Die Wiedervereinigung Deutschlands stülpte den Menschen in der DDR bisher westdeutsches Recht über. Dabei hätte „Deutschland einig

Vaterland“ mit einem tatsächlichen Einigungsvertrag beginnen können. Denn das Grundgesetz der BRD von 1949 hatte klar den allgemeinen und speziellen Fall juristisch geregelt. Art.146 des Grundgesetzes: „Dieses Grundgesetz verliert seine Gültigkeit an dem Tage, an dem eine Verfassung in Kraft tritt, die von dem deutschen Volke in freier Entscheidung beschlossen worden ist.“ Art. 23 des Grundgesetzes bestimmt allerdings: „... in anderen Teilen Deutschlands ist es nach deren Beitritt in Kraft zu setzen.“ So wurde die DDR mit ihren Ländern per Einigungsvertrag nach Art. 23 der BRD angeschlossen. Art. 146 Grundgesetz, mit der Möglichkeit, die jeweils besseren Erfahrungen aus beiden getrennten Staaten einzubringen, wurde nicht genutzt. Die Mehrheit der Wähler gab in den folgenden Wahlen dafür seine Zustimmung.

Unvergleichbar besser, weil fairer, gelang die organisatorische Zusammenführung der Eisenbahnergewerkschaften GdED, GdE, GDBA, GDBA-DDR. Seit dem Fall der Berliner Mauer hatten sich die Vertreter der bisherigen IG Transport- und Nachrichtenwesen mit den jeweiligen westdeutschen Eisenbahner-Gewerkschaftern getroffen. Davon im nächsten Abschnitt.

Unbefriedigt blieb nach der schlechten Ausgangslage 1990 der Stand der Altrenten der Reichsbahner und ReichsbahnerInnen. Die Situation der Frauen einbezogen, war die Tragödie bei der Vereinigung Deutschlands, sie waren die Verlierer. Über 100 Jahre Kampf und Erfolg zur Emanzipation von Frauen wurde infrage gestellt. Anfang der 1990er Jahre, zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn, mussten mit gesondertem Verwaltungsratsbeschluss 4000 Kindergartenplätze erhalten und finanziert werden, um sie kurze Zeit später komplett abzuschaffen. Bei weitem nicht alle Plätze konnten an die Kommunen übergeben werden. Welcher Zynismus, dass sich die arbeitslos gemachten Frauen zumindest zeitlich um ihre individuelle Kindererziehung kümmern sollten, so die Bundesfamilienministerin 2006: Liebe und Zuwendung sei ja kostenlos möglich.

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

KAPITEL 9 1990 - 2010



Plastik von Wolfgang Mattheuer (1927-2004),
Der Jahrhundertsritt, 1984;
Palais Barberini, Potsdam 2016

9.1.1 Kriegs-Reparationen beglichen

Die Bundesrepublik Deutschland hat am 03. Oktober 2010 endgültig ihre finanziellen Schulden aus dem Ersten Weltkrieg (1914 bis 1918) beglichen. Mit dem zwanzigsten Jahrestag nach der Wiedervereinigung wurden letzte Zinszahlungen in Höhe von fast 200 Millionen Euro für Staatsanleihen fällig, die in den 1920er Jahren aufgelegt wurden, um die Entschädigungszahlungen Deutschlands nach dem Krieg zu finanzieren.

Die Zahlungen waren 1918 im Vertrag von Versailles festgelegt worden und sollten Frankreich und Belgien für die Kosten entschädigen, die den Ländern durch den Krieg entstanden waren.

Hintergrund des Endes der Entschädigungszahlungen ist das Londoner Schuldenabkommen von 1953, in dem sich die Bundesrepublik gegenüber den Alliierten verpflichtet hatte, die Auslandsschulden des Deutschen Reiches zu übernehmen. Diese waren während des Zweiten Weltkriegs nicht mehr bedient worden. Die Regelung sah vor, dass Deutschland Anleihen zur Finanzierung der Schulden aus dem Ersten Weltkrieg erstattet. Offen blieben jedoch Zinszahlungen für die Anleihen unter anderem aus der Dawes- und der Young-Anleihe für die Jahre 1945 bis 1952.

Die Vereinbarungen von 1953 sahen vor, dass diese Zinszahlungen erst im Falle einer Wiedervereinigung Deutschlands fällig werden sollen – ein Ereignis, das damals in weiter Ferne erschien. Mit der deutsch-deutschen Wiedervereinigung wurden dann am 3. Oktober 1990 neue Anleihen aufgelegt, welche die noch offenen Zinszahlungen mit einer Laufzeit von 20 Jahren regeln sollten. Wegen dieser Regelung und dem Stichtag 3. Oktober hat Deutschland dann am Sonntag, den 3. Oktober 2010 seine finanzielle Kriegsschuld, 92 Jahre nach dem Vertragsschluss von Versailles endgültig beglichen.

9.2 Gewerkschaftseinheit 1990, GdE und GdED

Die Ereignisse im Jahr 1989 waren auch für die Bahnbeschäftigten von weitreichender Bedeutung. In wenigen Monaten haben Eisenbahner und Eisenbahnerinnen eine Gewerkschaftsbewegung praktisch aus dem Boden gestampft. Bereits am 14./15. Februar 1990 gründeten sie in der DDR die Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE).

Es entstand eine echte Partnerschaft im Rahmen einer engen Zusammenarbeit zwischen GdE in der DDR und GdED in der BRD. 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 höchstem Wert waren.

KAPITEL 9 1990 - 2010

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

Bis dahin arbeiteten die Eisenbahnergewerkschaften mit Hilfe von Partnerschaften zusammen.

Kämpferische Gewerkschaft

Die junge GdE wollte einen vertraglichen Rationalisierungs- und Kündigungsschutz für Reichsbahner vereinbaren. Doch es kam zu einem massiven Eingriff in die Tarifautonomie.

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.

Ziel der GdE in enger Kooperation mit der GdED war, im Bereich der Deutschen Reichsbahn an die Stelle der geltenden arbeitsrechtlichen Bestimmungen das Tarifrecht der Deutschen Bundesbahn zu setzen.

GdE und GdED werden eine starke Eisenbahnergewerkschaft

Aus den Reihen der betrieblichen und gewerkschaftlichen Leitungen verstärkte sich die Forderung, Überlegungen über einen Zusammenschluss GdE und GdED anzustellen. Der Geschäftsführende Vorstand der GdE stellte sich dieser Forderung und legte einen Beschlussentwurf vor. Dieser beinhaltete, den 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 unserer 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 zu treffen.

Auf der Gewerkschaftskonferenz am 24. Oktober 1990 in Kassel beschlossen die Delegierten die Auflösung der GdE und den Zusammenschluss mit der GdED. Am 25. Oktober 1990 erfolgte dieser Zusammenschluss, ebenfalls in Kassel. Es begann ein neuer Abschnitt gewerkschaftlicher Interessenvertretung mit einer gesamtdeutschen Eisenbahnergewerkschaft, ein Gewinn für Mitglieder und Bahnbeschäftigte, in noch zwei getrennten Eisenbahnverwaltungen.



Die GdE verhandelt mit dem Vorstand der DR v. l. n. r. Dieter Grau, Peter Rothe, Franz Kling, Dietrich Hermerschmidt

Hier wurde in ganz massiver Form das durch die Verfassung garantierte Recht der Koalitionen, also der Tarifvertragsparteien berührt, Arbeitsbedingungen kollektiv und autonom regeln zu können.

Weiterer Schwerpunkt war, die mit dem Tarifvertrag Nummer 1 gemeinsam mit dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn und GdE vereinbarten Zielvorstellungen termingerecht zum 1. Januar 1991 zu realisieren.

Die innenpolitischen Ereignisse in der DDR überschlugen sich

Die sich im Spätherbst 1989 überschlagenden innenpolitischen Ereignisse in der DDR hatten unmittelbare Auswirkungen auf die Arbeit des FDGB und die Gewerkschaften. Keiner wusste, wohin die Richtung geht. Der Bundesvorstand des FDGB, die Bezirks- und Zentralvorstände hatten praktisch ihre Arbeit gegenüber den nachgeordneten Vorständen eingestellt.

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

KAPITEL 9 1990 - 2010



Außerordentlicher Gewerkschaftstag am 25. 10. 1990 in Kassel, die Delegierten beschließen „auf gleicher Augenhöhe“

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 Gewerkschaftsvorständen in der Bundesrepublik angeknüpft wurden. Trotz katastrophaler Telefonverbindungen in den Westen funktionierte der Meinungs- und Informationsaustausch.

Die sich überschlagenden politischen Ereignisse in der DDR, wie zum Beispiel die Ergebnisse der Volkskammerwahl am 18. März 1990, beeinflussten die Gewerkschaftsneuordnung. Überraschend ging hierbei das konservative Lager „Allianz für Deutschland“ aus CDU, DSU und dem Demokratischen Aufbruch (DA), mit 48 % als Sieger 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 vorgese-

hene 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 Mark der DDR zum Kurs 1:1 umgetauscht werden konnten.

9.2.1 GDBA Ost und West vereinigen sich

Frischer Wind und neue Ideen

Am 28. April 1990, wurde in Berlin die GDBA-Ost gegründet – die zweite autonome und basisdemokratische Gewerkschaftsgründung von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern in der DDR.

Viel Beifall erntete der Redner für seine Worte. „Unsere noch junge Demokratie kann nicht nur auf den politischen Raum beschränkt bleiben. Auch im Arbeitsleben müssen in der DDR demokratische Struk-



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

KAPITEL 9
1990 - 2010

**WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES,
DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN**

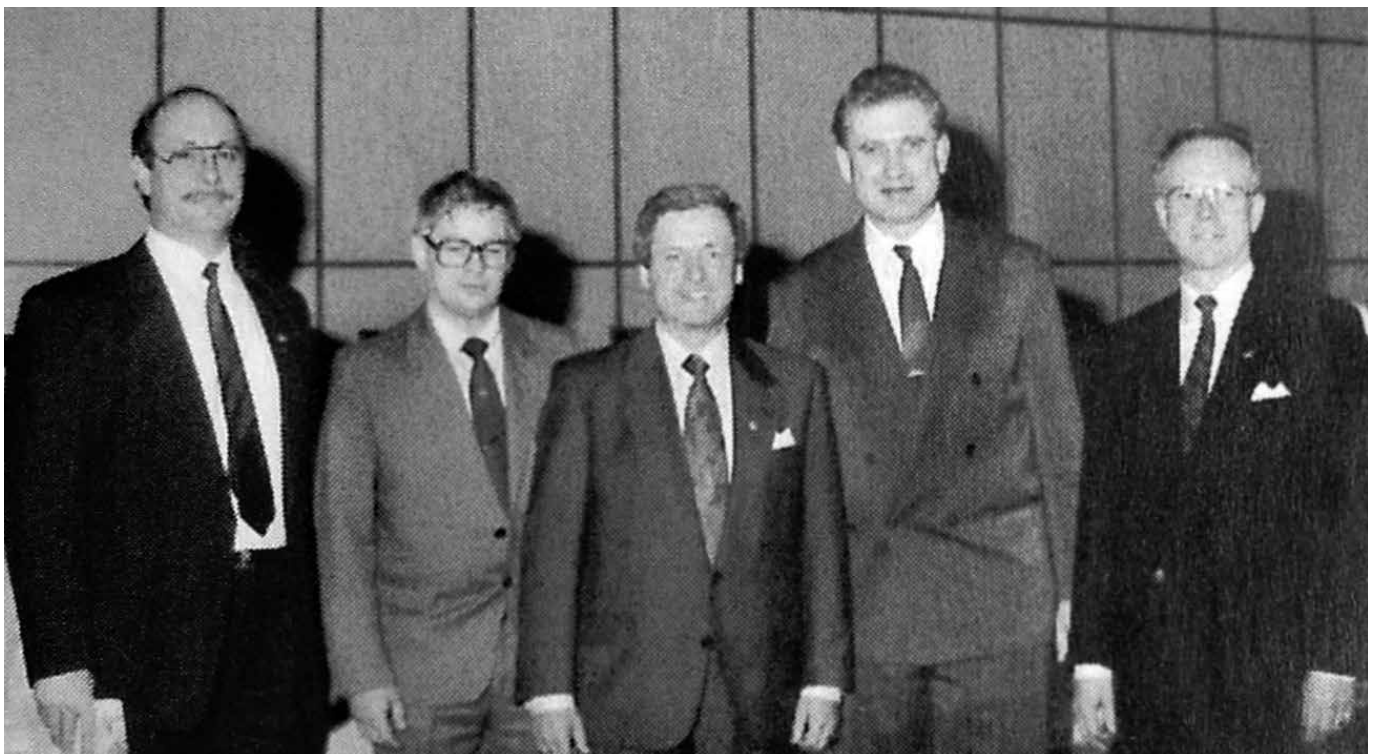
turen verwirklicht werden“, so ein Delegierter. Und weiter: „Wir Eisenbahner brauchen in unseren Dienststellen einen echten demokratischen Neuanfang mit frischem Wind und dem Willen, neue Ideen umzusetzen.“ Er brachte damit die Meinung der Anwesenden auf den Punkt: Die IG TuN (Transport und Nachrichtenwesen) hatte abgewirtschaftet, ein Weiter-so kam nicht in Frage. Oder, wie es ein anderer Redner, Klaus-Dieter Hommel, formulierte: man wisse, „dass es eine wirkliche Interessenvertretung der Arbeitnehmer in unserem Land durch den FDGB niemals gegeben hat.“

Etwas Neues musste her. Rund 220 Eisenbahner waren am 28. April 1990 ins Rote Rathaus nach Berlin gekommen. „Demokratisch, von unten nach oben, ist die Gründung der Gewerkschaft Deutscher Bahnbeamten, Arbeiter und Angestellten in der DDR in den vergangenen Wochen vorangeschritten“, kommentierte die „Eisenbahner-Rundschau“, die Zeitung der GDBA (West).

Die Anlehnung an die GDBA wurde bewusst gewählt. Die Teilnehmer der Gründungskonferenz fühlten sich dem Beamtenbund nahe und unterstütz-

ten dessen Aufbauarbeit in den gerade gegründeten neuen Ländern auf dem Gebiet der DDR. Gewählt wurde ein neunköpfiger Vorstand um Klaus-Dieter Hommel, der eine Menge Themen vorbereitet hatte. Der bereits absehbare Umbau der Deutschen Reichsbahn zu einem marktwirtschaftlichen Unternehmen musste im Sinne der Beschäftigten gestaltet werden. Auch galt es, die Verkehrspolitik gesamtdeutsch auszurichten und dabei die Rolle der Schiene zu sichern und auszubauen. Daneben ging es natürlich auch um den weiteren Aufbau der gewerkschaftlichen Organisation und die Verzahnung mit der GDBA-West. Im Oktober 1990, kurz nach der staatlichen Deutschen Einheit, wurde die Vereinigung beider Gewerkschaften vollzogen.

„Die Gründung der GDBA in der DDR war nicht nur ein bewegendes Ereignis, sondern auch ein wichtiges Signal für die Schaffung einer wirklichen gewerkschaftlichen Vertretung der Beschäftigten bei der Deutschen Reichsbahn“, sagt Klaus-Dieter Hommel heute. „Überall wurden Ortsgruppen gegründet und die neue gewerkschaftliche Arbeit organisiert. Die



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

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

KAPITEL 9 1990 - 2010

Unterstützung vieler Kolleginnen und Kollegen aus dem Bereich der Bundesbahn war dabei willkommen. Die dadurch entstandene Zusammenarbeit machte den Zusammenschluss mit der GDBA (West) im gleichen Jahr sehr viel leichter. Schon 1990 war vielen Kolleginnen und Kollegen im Osten nicht klar, warum es in einem Unternehmen mehrere Gewerkschaften geben muss. Es hat bis 2010 gedauert, diesen Zustand zumindest für zwei Gewerkschaften zu beenden. Die Entwicklung der EVG zeigt heute die Richtigkeit dieses Weges.“

Dokumente der GDBA bleiben für Forschung und Nachwelt erhalten

So wie zuvor für die GdED/TRANSNET, wurden die wichtigsten Protokolle, Bild- und Schriftdokumente, Zeitschriften usw. der GDBA dem Archiv der Friedrich-Ebert-Stiftung zugeführt. Somit bleiben die Leistungen der GDBA für ihre Mitglieder der Nachwelt erhalten. Das Archiv der FES wendet modernste Methoden der Archivierung an, so dass auch unwiederbringliche Zeitdokumente in vielen Jahren noch lesbar und verwendbar sind. Interessierte Geschichtsforscher und Gewerkschafter können nun auch die Geschichte der GDBA nachvollziehen.

Das Archiv der FES hat alle Dokumente in so genannten „Findbüchern“ aufgelistet. Altdokumente können somit, wenn benötigt, wieder zur Verfügung gestellt werden.



Der Leiter des Referats „Organisationsbestände“ der FES übergibt dem ehemaligen Vorsitzenden der GDBA und heutigem Stellvertretenden Vorsitzenden der EVG die Findbücher.
V.l.n.r.: Michael Oberstadt, Archiv FES, Klaus-Dieter Hommel, Stellv. Vorsitzender der EVG, Alexander Kirchner, Vorsitzender der EVG, Friedrich Rewinkel, Sprecher der EVG Geschichte
Bild :Tobias Golla, EVG

KAPITEL 9
1990 - 2010

9.3 Erfolgreiche Streiks der Reichsbahner und der Bundesbahner

■ **Alle Räder standen still – Reichsbahnerstreik 1990**

Forderung und Ziel der 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,

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

sondern er forderte am 6. September 1990 sogar den Abbau von 125.000 Reichsbahnern, rund die Hälfte des gesamten Personalbestandes. Die GdED erklärte die Verhandlungen für gescheitert, um nach positiver Urabstimmung ihre Forderungen auf Beschäftigungssicherung 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.“ Und die vereinte GdED sagte stolz, dass die kämpferische GdED weniger auf dem Vereinigungskongress in Kassel, sondern im landesweiten erfolgreichen Streik fast aller Reichsbahner gegründet worden sei.

■ **Bundesbahner erstreikten 1992 die 38 ½ -Stundenwoche**

In der Tarifrunde bei der DB 1992 forderte die GdED Einkommenserhöhungen, eine weitere Arbeitszeitverkürzung und lehnte die Gegenforderung des Bahnvorstandes unbezahlte Karenztage bei Krankheit einzuführen ab. Selbst nach einem Schlichterspruch war die DB nicht bereit, den Forderungen der GdED entgegen zu kommen, den Schlichterspruch anzuerkennen und auf seine Gegenforderungen zu verzichten.

In einer Urabstimmung entschieden sich im April 1992 96,6% der GdED-Mitglieder für einen Erzwingungsstreik. Nach zwei Wochen Punktstreiks vor allem im Personenfern- und ICE-Verkehr, der in der zweiten Streikwoche komplett zusammengebrochen war, konnte der Einstieg in die 38 ½-Stundenwoche vereinbart werden.



Der Deutsche Eisenbahner berichtet über die mächtigen Streikaktionen bei der Deutschen Reichsbahn

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

KAPITEL 9 1990 - 2010

9.4 Die Bahnreform 1994 – Zusammenführung von DB und DR

Mitte der 1980er Jahre wurde in der BRD den politischen Entscheidungsträger klar, dass ein weiteres „Laborieren wie bisher“ die Bahn in den Abgrund fahren würde. 1990 kam hinzu, dass die Reichsbahn vor vergleichbaren Problemen stand. So wurde im Westen unter Bundesverkehrsminister Warnke die Idee einer neuen Regierungskommission geboren, deren Aufgabe es sein sollte, der Regierung Vorschläge zu unterbreiten, wie man tatsächlich aus dem Dilemma kommen könne. Unter dem Druck der Verhältnisse wollte man „Nägel mit Köpfen“ machen. Bundesverkehrsminister Zimmermann realisierte schließlich durch Beschluss der Bundesregierung 1989 diese Idee. Die GdED war in der Kommission vertreten. Auf ihren Vorschlag hin wurde der ehemalige Vorsitzende

der IG Metall, Hans Mayr berufen, während der ehemalige Vorsitzende der GdED, Ernst Haar, als Vertreter der SPD, Kommissions-Mitglied wurde.

Die Meinung über die Kommission und ihre Arbeit und schließlich über die Ergebnisse dieser Arbeit war unter den Funktionären der GdED wie der GDBA sehr geteilt und so gesehen auch unter den Mitgliedern. Nicht wenige waren der Meinung, man müsse die Kommission und ihre gemutmaßten Vorschläge pauschal ablehnen. Das wurde verstärkt nach dem ersten Zwischenbericht und dem Abschlussbericht, der jetzt nicht nur die Bundesbahn, sondern auch die Reichsbahn betraf. In der GdED wurde eine der engagiertesten Debatten seit ihrer Gründung geführt. Die Diskussionen beim Gewerkschaftstag in Köln im Oktober 1992 widerspiegelten die unterschiedlichen Auffassungen.



Beginnende Verhandlungsrunden zur Bahnreform Anfang 1990 zwischen der GdED und dem Verkehrsminister. Von rechts: Rudi Schäfer, GdED-Vorsitzender, Dr. Friedrich Zimmermann, Verkehrsminister, Hans Möllmann und Rolf Hofmann, stellv. GdED-Vorsitzende.

KAPITEL 9
1990 - 2010

**WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES,
DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN**

Ganz sicher wäre für die Führung der Gewerkschaft eine ablehnende Haltung zur Bahnreform, also eine Fundamentalopposition der leichteste Weg gewesen, selbst im Wissen darum, dass letztlich die politischen Entscheidungen gegen die Gewerkschaft getroffen würden. Eine solche Haltung hätte sich den Funktionären und den Mitgliedern am einfachsten vermitteln lassen. Bestimmt wäre das aber längerfristig erfolglos gewesen. Bei einem Nein hätte sich die GdED jegliche Gestaltungs-Möglichkeiten genommen. Ob dann zum Beispiel die Grundgesetzänderung oder die 16 Sicherungs-Tarifverträge im Interesse der Mitglieder möglich geworden wären, mögen die Kritiker beantworten.

Niemand bezweifelte zwar, dass sich die beiden deutschen Bahnen in einer Existenzkrise befanden. Offen wurde – insbesondere auf politischer Ebene – von einem existentiellen Haushaltsrisiko gesprochen. Nicht nur die führenden Politiker der Regierungsparteien sondern auch die der Opposition und der Bundesländer waren entschlossen, notfalls auch gegen

den Willen der Eisenbahner, mit einer Bahnreform einen Schlusstrich zu ziehen. Dies hatten sie der GdED-Führung unmissverständlich deutlich gemacht.

**9.4.1 GdED wird initiativ unter
Einbeziehung der GDBA**

In dieser Situation sich auf schlichtes Nein-Sagen zu beschränken, wäre mit dem Verlust jeder Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeit verbunden gewesen. Die GdED hätte die Interessen der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner nicht in den Reformprozess einbringen können. Hauptvorstand und Beirat der GdED entschieden sich für den schwereren Weg, den Weg mit Chancen auf Erfolg. Sie akzeptierten, dass einschneidende Veränderungen nicht verhindert werden könnten und wollten deshalb versuchen, diese Veränderungen mitzugestalten, ihnen den „gewerkschaftlichen Stempel“ aufzudrücken. Diesen Überlegungen folgten schließlich auch die Delegierten des GdED-Gewerkschaftstages 1992.



Sie demonstrieren für den Erhalt der Bahn und der Sozialleistungen

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

KAPITEL 9 1990 - 2010

Dabei ging es nicht nur um die Regelung grundsätzlicher Fragen, wie z.B. die Verankerung der Bahn im Grundgesetz. Es ging auch um zahlreiche Details, die für die Eisenbahner bei der Überleitung zur Bahn AG von besonderer Wichtigkeit waren. Da war zunächst die Verankerung im Grundgesetz. In die Formulierung „wird als Sondervermögen des Bundes geführt“, war viel hineininterpretiert worden. Es war die Sorge der Eisenbahner, die Bahn könne aus dem Grundgesetz verschwinden. Die GdED forderte und erreichte gegen den ursprünglichen Willen der Parlamentarier eine Festschreibung der Verpflichtungen des Bundes in Artikel 87 des Grundgesetzes, die Infrastruktur müsse mehrheitlich in Bundesbesitz bleiben:

„Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhal-

tung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. ... die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund.“ (Artikel 87 e (3) des Grundgesetzes)

Eine weitere zentrale Forderung der GdED war der finanzielle Neubeginn der Bahn. Er wurde erreicht über eine Verringerung der Bilanzansätze im Anlagevermögen auf die tatsächlichen Buchwerte, eine Übernahme der aufgelaufenen Verschuldung von Bundesbahn und Reichsbahn durch den Bund und eine Finanzierung aller durch den technologischen und organisatorischen Rückstand bei der Reichsbahn entstehenden Altlasten durch den Bund.

Der Regionalisierung des Nahverkehrs und dessen auf die Länder verteilten Bundesfinanzierung wurde deshalb zugestimmt, um Bus-, Lkw- und Schienenverkehr integriert im Konzern erhalten zu können.



Bonn 1993: Besiegelung der Kompromisse zu den Gesetzesänderungen für die Bahnreform.
 Vl. Rudi Schäfer, GdED-Vorsitzender, Günther Krause, Verkehrsminister, Hans Möllmann, Rolf Hofmann, stellv. GdED-Vorsitzende

KAPITEL 9 1990 - 2010

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

9.4.2 Kein Bahnbeschäftigter verlor seinen Arbeitsplatz

Durch die Bahnreform verlor keiner der am 31. Dezember 1993 bei der Bundesbahn oder der Reichsbahn beschäftigten 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 Gewerkschaften hatten die volle Besitzstandswahrung und den Erhalt der Sozialleistungen durchgesetzt. Außerdem hatten sie mit der Bahn AG vereinbart, dass diese bis Mitte 1995 auf betriebsbedingte Kündigungen verzichte. Diese Vereinbarung wurde später verlängert.

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.

9.4.3 16 Tarifverträge sicherten die Einkommen der Bahnbeschäftigten

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. Indem sie sich mit ihrer Forderung durchsetzte, Angestellte und Arbeiter im Tarifvertrag gleichzustellen, übernahm sie eine Vorreiterfunktion für andere Branchen. Erstmals gelang es, Frauenförderung tarifvertraglich festzuschreiben.

9.4.4 Bahnreform und soziale Sicherung

Die Delegierten des 14. ordentlichen Gewerkschaftstages der GdED hatten im 1992 den Gewerkschaftsvorstand verpflichtet, die bei DB und DR bestehenden Sozialeinrichtungen und für die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner erreichten betrieblichen Sozialleistungen für den Fall der Änderung der Rechtsform der Bahnen umfassend abzusichern. 1999, rund sechs Jahre nach der Bahnreform konnte festgestellt werden, dass sich die von der GdED im Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) und mit dem Sozialtarifvertrag (STV) erreichte soziale Absicherung bisher 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 wie folgt im Eisenbahnneuordnungsgesetz aufgeführt und damit für die Zukunft in ihrem Status grundsätzlich 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 Eisenbahner Sportvereine 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

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

KAPITEL 9 1990 - 2010

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 von uns 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.

9.4.5 Beamtenrechte verankert

In die neuen gesetzlichen Bestimmungen der Bahnreform von 1994 haben sowohl die Parlamentarier des Deutschen Bundestages als auch die Vertreter der GdED und der GDBA ihre Interessen eingebracht. Anders als bei Arbeitern und Angestellten mussten

bei der Gestaltung der beamtenrechtlichen Bestimmungen verfassungsrechtliche Vorgaben eingehalten werden, vom Alimentations- über das Laufbahn- bis zum Fürsorge- und Leistungsprinzip. Diese Prinzipien fanden sich in den Änderungen des Grundgesetzes Artikel 143 a wieder:

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



Beamte, Arbeiter und Angestellte fordern eine Bahn mit Zukunft und sicheren Arbeitsplätzen

KAPITEL 9
1990 - 2010

**WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES,
DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN**

Die auf Drängen der GdED und GDBA 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 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 sie ohne diese gesetzliche Bestimmung nicht hätten erreichen können. Dies, obwohl der Staat im öffentlichen Dienst Personal- und Versorgungskosten hatte einsparen wollen.

**Solidarische Hebelwirkung
einer Einheitsgewerkschaft**

Es bleibt bei der Erfahrung der Geschichte, dass nur volle Verhandlungsrechte aller abhängig arbeitenden Erwerbstätigen in einer Demokratie 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 auch das volle Koalitionsrecht (Artikel 9 Grundgesetz) zugestanden werden. Immerhin konnte in einer Einheitsgewerkschaft aller Status-



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

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

KAPITEL 9 1990 - 2010



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

gruppen das von den Tarifkräften erreichte Ergebnis bisher fast immer inhaltsgleich auf die Beamten übertragen werden, wie umgekehrt gute Beamtenregelungen oft auf die Tarifkräfte. Dies bleibt ein Akt gewerkschaftlicher Solidarität.

9.5 Tarifgemeinschaft - Einigkeit macht stark

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

Nachdem über drei Jahre eine erfolgreiche Arbeit auf dem Gebiet der Tarifpolitik zwischen den Gewerkschaften TRANSNET und GDBA im Rahmen der Verhandlungsgemeinschaft praktiziert wurde, war es möglich, diese weiter zu festigen. Aus der Verhandlungsgemeinschaft (VG) wurde 2005 eine Tarifgemeinschaft (TG). Es wurden die Verträge zur Gründung einer „Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA“ (TG) unterzeichnet.

Die Tarifgemeinschaft TRANSNET/GDBA (TG) nahm am 1. August 2005 ihre Arbeit auf. Im September 2005 wurde das gemeinsame Büro in Frankfurt am Main bezogen. Von dieser Schaltzentrale wird die Tarifpolitik der beiden Gewerkschaften bis zu ihrem Zusammenschluss 2010 gesteuert.

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

KAPITEL 9 1990 - 2010

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

beheimatet. Organe der Tarifgemeinschaft sind der Vorstand, der Entscheiderkreis sowie die Verbands- und Unternehmenstarifkommissionen und deren Ausschüsse. Dem Vorstand gehören die für Tarifpolitik zuständigen Mitglieder der geschäftsführenden Vorstände von TRANSNET und GDBA an. Der Entscheiderkreis, ein wesentliches Element der Tarifgemeinschaft, setzt sich aus sechs ehrenamtlichen Mitgliedern des Hauptvorstandes der TRANSNET sowie drei ehrenamtlichen Mitgliedern des Bundesvorstandes der GDBA zusammen. Die Formulierung und Empfehlung von Grundsätzen der Tarifpolitik gegenüber Vorstand und Entscheiderkreis der Tarifgemeinschaft übernimmt die Große Tarifkommission.

9.6 Neue Gewerkschaftsstrukturen notwendig

„Wir haben aus unserer Geschichte gelernt!“

Bei der anstehenden „Verlobung“ der ehemaligen Gewerkschaften TRANSNET/GdED und GDBA bekräftigten deren Vorsitzende Kirchner und Hommel:

„Wir haben aus unserer Geschichte gelernt!“ – „Organisations-Egoismen ade!“

Über einhundert Jahre seit Ende des Ersten Weltkriegs hatten sich die konkurrierenden Eisenbahner-Verbände und -Gewerkschaften bekämpft, auch gespalten und dabei die Interessensvertretung der Mitglieder nicht gerade optimal gefördert.

Schon in den „Wirtschaftswunder-Jahren“ im Westen wurden die Arbeitsmärkte im Ganzen wie auch die der Eisenbahner und Verkehrs-Beschäftigten durch Entzug kollektiver Sicherheiten geschwächt. Stichworte waren Wettbewerb, Liberalisierung, Privatisierung, freie Märkte, Schattenflaggen, Steuerflucht, Billiglöhne und vieles mehr. Unter dem Deckmantel der Brüsseler Kommission obendrein.

Es bedurfte der mit der Staatsvereinigung verbundenen Bahnreform von 1994, bis mit neuen Bahn- und Beschäftigten-Strukturen auch national der Prozess einer einheitlichen Interessenvertretung wieder einsichtig und neu belebt werden konnte. Die ausgeflaggten Kapital- und Arbeitsmärkte in der aufblühen-

den globalen Wirtschaftswelt wie einer spekulativen Finanzwirtschaft kamen gravierend hinzu.

Auch viele, gerade jüngere Gewerkschaftsmitglieder auf beiden Seiten verstanden nicht länger die Mär ihrer Vorfahren, wieso verschiedene Zugehörigkeiten zu Kirchen, Parteien, Berufen ... nicht eine einheitliche Interessenvertretung gegenüber dem stets stärkeren Unternehmer und Arbeitgeber erforderten.

Und nachdem sich die Kooperationen und Kommissionen beider Gewerkschaften bewährt hatten, gerade bei weiter verstärkter Liberalisierung der Verkehrs- und Eisenbahnmärkte und der zweiten Weltfinanzkrise ab 2007 mit gravierenden negativen Rückwirkungen auf die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten, beschlossen die Organe beider Gewerkschaften, den Mitgliedern die längst überfällige Vereinigung auf gleicher Augenhöhe vorzuschlagen. Die neuen Verhältnisse in der globalen Welt erforderten dringlich neue Gewerkschafts-Strukturen, erforderten mehr Einheit zu erhöhter Stärke und Kampfkraft. Nicht war vergessen, dass sich bereits national DGB und DAG vereint hatten und weltweit die freigewerkschaftlichen, christlichen und (ex-)kommunistischen Dachverbände zum neuen weltumfassenden Internationalen Gewerkschaftsbund.

GDBA und TRANSNET-GdED wollten 2010 die notwendige wie echte Reform nach 175 Jahren Eisenbahn-Geschichte, nach 114 Jahren Gewerkschafts-Geschichte endlich verwirklichen: Einheit in Einigkeit und Solidarität!

9.6.1 Flexible Gewerkschaft

Die Bahnreform 1994 beinhaltete neue, ungewohnte Strukturveränderungen bei den Bahnen. Schon alleine die Rechtsform als Aktiengesellschaft brachte für die Beschäftigten enorme Veränderungen. Die seit Jahrzehnten gewohnten Strukturen der deutschen Bundesbahn und der Reichsbahn galten von heute auf morgen nicht mehr. Dies bedeutete für die Beschäftigten ein völliges Umdenken und Neuorientierung. Diese seit Jahrzehnten bewährten Arbeitsabläufe und Kontakte fehlten schlichtweg.

WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES, DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN

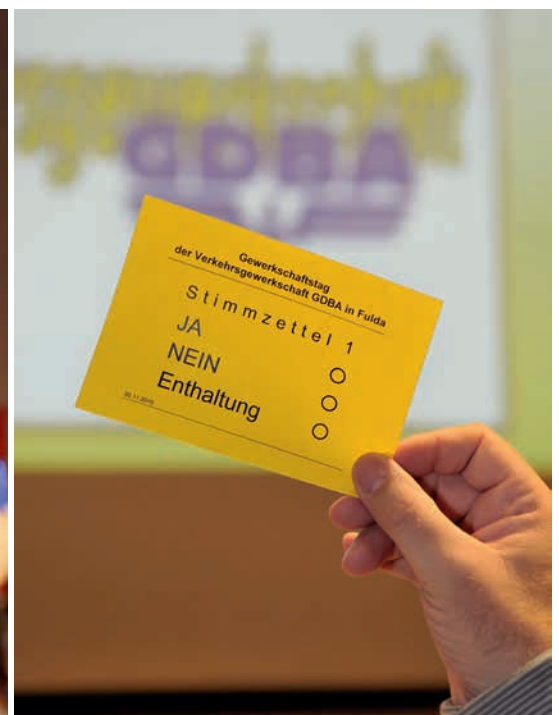
KAPITEL 9 1990 - 2010

Den Bahnbeschäftigten ist hohes Lob zu zollen, da sie diese Umstellungen, wenn auch unter sehr schwierigen Bedingungen, vollzogen haben. Das heißt, die auf dem Papier ausgedachten Strukturveränderungen mussten Eisenbahnerinnen und Eisenbahner realisieren. Wobei es Ihnen die Konzernleitung nicht immer leicht gemacht hat.

Die EVG mit ihren Vorläuferorganisationen hatte sich mit ihren eigenen Strukturen den Struktursystemen von BRD und DDR sowie DB und DR angepasst. Das hatte sich auch Jahrzehnte bewährt. Nun waren die Voraussetzungen von damals nicht mehr gegeben. Das hieß, neue Gewerkschaftsstrukturen mussten geschaffen werden. Das war nicht so einfach. An bewährtem hält man sehr gerne fest. Und einer Änderung der Gewerkschaftsstrukturen bedurfte eines Diskussionsprozesses mit den Mitgliedern und Funktionären. Dieser war nicht einfach, da die Mitglieder und Funktionäre keine direkten Erfahrungswerte im Umgang mit Aktiengesellschaften hatten. Kein Wunder, dass die Bahnreform, die ja schon konträr diskutiert wurde, auch unterschiedliche Standpunkte zu einer Änderung der Gewerkschaftsstruktur bestanden.

Gewerkschaftliches Ziel war, eine möglichst vom Unternehmen unabhängige Gewerkschaftsstruktur zu erarbeiten. Dies wurde über Satzungsänderungen beschlossen und zügig verwirklicht. Dazu der GdED-Geschäftsbericht 1992 – 1996:

Nach Auflösung der dreistufigen Unternehmenshierarchien, der bisher die dreistufige Gewerkschaftsstruktur entsprach, begann die GdED mit Anpassungen der innerorganisatorischen Abläufe. Basis war das Prinzip, nicht die Organisation den veränderten Aufgaben, sondern die veränderten Aufgaben den bewährten Organisationsstrukturen anzupassen: Eine Verflechtung und Verzahnung der Gewerkschaftssekretäre von Ortsverwaltungen und Bezirksleitungen – auch bezirksübergreifend – ist die inhaltliche Antwort auf das stufenlose Modell der Interessensvertretung. Dabei arbeiten die Gewerkschaftssekretäre stärker OV-übergreifend, und die ehrenamtlichen Gewerkschaftsfunktionäre weithin ortsverwaltungsbetont. Die GdED strebt auch eine stärkere dezentrale Struktur an, - auch wegen der zunehmend regionalisierten Möglichkeiten und Notwendigkeiten betrieblicher Vorgaben. Die betriebliche Mitbestimmung ist dafür als Kontrollinstrument ideal geschaffen.



Demokratie: Mitglieder entscheiden über die Politik ihrer Gewerkschaft

KAPITEL 9
1990 - 2010

**WIEDERVEREINIGUNG DES LANDES,
DER GEWERKSCHAFTEN, DER BAHNEN**

Übertragen auf die Organisations-Diskussion im DGB: Nicht die Millionen zählende anonym gewordene Großgewerkschaft, sondern den kleineren Einheiten wird die Zukunft gehören. So haben die GdED-Bezirke ab 1994 ihre Innenorganisation so geändert, daß die betriebliche Betreuung der Räte bezirksumfassend, ausnahmsweise auch bezirksübergreifende von je einem Funktionär geleistet werden kann. Und ebenso hat der Hauptvorstand die Aufgaben des Geschäftsführenden Vorstands so geändert, daß diese neben der klassischen Querschnittsfunktion ebenfalls die differenzierte Linienfunktion je Vorstand ermöglicht.

9.6.2 Pakt der Generationen

TRANSNET- Senioren und TRANSNET-Jugend haben 2004 einen „Generationenpakt“ beschlossen. Die

Gewerkschaftsjugend und die Senioren wollten gemeinsam zusammenarbeiten unter dem Motto: „Miteinander statt gegeneinander“. Keine Generation, so die These, kann für sich alleine glücklich werden, sondern alle sind miteinander durch ein unsichtbares Band aus Ansprüchen und Verpflichtungen gebunden. Ohne diese Verpflichtung wäre unsere Gesellschaft heute nicht zukunftsfähig.

Initiator des Paktes war der Kollege Heinz Lahmann, Senioren-Vertreter der EVG und der leider zu früh verstorbene Kollege Walter Nieke sowie viele weitere Jugendliche und Senioren unserer Gewerkschaft. Auch die EVG Geschichte hat diesen Pakt unterstützt. Der Pakt war sehr erfolgreich und hat Maßstäbe für die zukünftige Zusammenarbeit von Jung und Alt in unserer Gewerkschaft gesetzt. Wir rufen Jugendliche und Senioren auf, diesen Pakt wieder neu zu beleben.



Jugend und Senioren wollen für eine gemeinsame Zukunft kämpfen

EINIGKEIT MACHT STARK

- 10.1 Historischer Zusammenschluss von TRANSNET/GdED und Verkehrsgewerkschaft GDBA
- 10.2 Die Ziele der vereinten EVG
 - 10.2.1 Alexander Kirchner: Gemeinsam haben wir Gewerkschaftsgeschichte geschrieben
 - 10.2.2 8. Dezember 2016: Vor 120 Jahren wurde die erste Vorläuferorganisation der EVG gegründet
- 10.3 Erfolgreiche Tarifpolitik trotz schwieriger Zeiten
- 10.4 Beamte und Versorgungsempfänger erhalten mehr Geld
- 10.5 EVG-Sozialpolitik für ein besseres Leben
 - 10.5.1 Annegret Pawlitz: Wir setzen uns für Seniorinnen und Senioren ein
 - 10.5.2 Die Rente muss zum Leben reichen
 - 10.5.3 Zusatz- und Betriebsrenten sichern Einkommen im Alter
 - 10.5.4 EVG: Wir brauchen mehr bezahlbaren Wohnraum
- 10.6 Frauen der EVG kämpfen um Gerechtigkeit und Anerkennung
- 10.7 Betriebsräte und EVG kämpfen gemeinsam für Mitbestimmungsrechte
- 10.8 Nationale und internationale Zusammenarbeit
- 10.9 Moderne Kommunikation, wichtiges Bindeglied zu den Mitgliedern
- 10.10 Der ständige Kampf geht weiter
- 10.11 Die EVG ist eine demokratische „Mitmach-Gewerkschaft“

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

10.1 Historischer Zusammenschluss von TRANSNET/GdED und Verkehrsgewerkschaft GDBA

Der Vereinigungs-Prozess, 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 gegen viele Widerstände umgesetzt.

HINWEIS: !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Hinweis: Die Chronologie des Vereinigungsprozesses ist in Kapitel 7 des EVG-Geschichtsbuchs „EINIGKEIT“ ausführlich dokumentiert.

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. 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).

Die Beschlussabläufe waren für beide Organisationen recht kompliziert: Zunächst mussten die TRANSNET-Delegierten über eine neue Satzung entscheiden, die unabdingbare Voraussetzung für den geplanten Zusammenschluss war. In dieser Satzung ging es in der Hauptsache um den Verschmelzungsprozess, aber auch um die künftige Struktur der neuen Gewerkschaft. Erst dann konnten die Delegierten der GDBA entscheiden, ob sie dem Verschmelzungsvertrag zustimmen. Nach Zustimmung der GDBA war nun die Entscheidung der TRANSNET-Delegierten gefordert.

Auf dem Wege zur EVG war erforderlich, dass die künftige Organisation auf der Grundlage des Vereinsrechts gebildet wird. Der Verschmelzungsprozess war nur auf diesem Wege zweckmäßig, so auch das Verschmelzungsgesetz. Die künftige Gewerkschaft musste folglich ein eingetragener Verein (e. V.) werden.

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.

Nach § 52 der neuen Satzung war nun ein Geschäftsführender Vorstand des Übergangs-Bundesvorstandes zu benennen, der nach § 52 der Satzung 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.

EINIGKEIT MACHT STARK

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 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 großartigem 91,1 Prozent gegeben, so der GDBA-Vorsitzende Klaus-Dieter Hommel. TRANSNET Vorsitzender Alexander Kirchner gibt das Abstimmungsergebnis seiner Delegierten bekannt: Die TRANSNET habe mit 96,9 Prozent der Verschmelzung zugestimmt.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist gegründet.



Michael Sommer, ehemaliger DGB-Vorsitzender

■ **Michael Sommer, Vorsitzender des Deutschen Gewerkschaftsbundes:**

Ein historisch wichtiger Tag für die deutsche Gewerkschaftsbewegung

„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 stolz sein auf das, wo man herkommt.“

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

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 Organisation. 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 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, der Beamten, Angestellten und Arbeiter in euren Betrieben beeinträchtigt war.“



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

EINIGKEIT MACHT STARK

10.2 Die Ziele der vereinten EVG

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

Die EVG wollte das auf dem ersten ordentlichen Gewerkschaftstag 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.

Gewerkschaftspolitische Zielsetzungen der EVG

Mit der Verschmelzung der Gewerkschaft TRANSNET als Mitgliedsgewerkschaft des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) und der Verkehrsgewerkschaft

GDBA als Mitgliedsgewerkschaft des Deutschen Beamtenbundes (dbb) 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.



Mitglieder entscheiden demokratisch. Hier auf dem Gewerkschaftstag 2012

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Diskussionsprozess

Der EVG Vorstand hat ein Diskussionspapier entwickelt, welches die zentralen Themen der ökonomischen und ökologischen Krisen sowie der damit einhergehenden Arbeitskrise widerspiegelt. Diese Positionen wurden in der Mitgliedschaft und in den gewerkschaftlichen Gremien zur Diskussion gestellt, damit der ordentliche Gewerkschaftstag 2012 klare Antworten formulieren und im Interesse der Mitglieder beschließen konnte.

Die Würde der 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 Chance, 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**
- **Eine 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**
- **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 hatte sodann das von den Mitgliedern ausgestaltete Grundsatzprogramm der EVG beschlossen.

Mit optimierten Strukturen zukunftssicher ins nächste Jahrzehnt:

Das hatte sich die vereinte EVG bei der Schaffung und Umsetzung mitgliedernaher Strukturen zum Ziel gesetzt. Gewerkschaftliche Arbeit muss vor Ort, muss in den Betrieben und Dienststellen durch Mitglieder

EINIGKEIT MACHT STARK



Zukunft ist Jugend

und Funktionäre gestaltet werden. Dieser demokratische Aufbau ist für Mitglieder von grundsätzlicher Bedeutung. Sie wollen eine EVG "zum Anfassen" haben. Mitglieder wollen und erwarten dass ihnen jemand zuhört, der ihre Sorgen und Nöte nachvollziehen kann. Ansprechpartner vor Ort, die der EVG ein Gesicht geben, sind für die Mitgliederbetreuung unverzichtbar.

Unter diesen Prämissen hat die dann vereinte EVG neue Strukturen geschaffen. Kernelement dieser ehrenamtlichen Strukturen sind die **Ortsverbände** nebst ihren örtlichen Frauen-, Jugend- und Seniorenleitungen. Sie sollen die gewerkschaftliche Arbeit in der Fläche steuern. Insgesamt wurden 146 Ortsverbände gebildet.

Darüber hinaus gliedert sich die EVG in 16 **Landesverbände**. Für eine effektive Betreuung der rat- und rechtsschutzsuchenden Mitglieder, der ehrenamtlichen EVG-Funktionären in den verschiedenen Gremien und Organen der EVG auf Orts- und Landesebene, sowie der betrieblichen und behördlichen Interessenvertretungen hat der Bundesvorstand 32 **Geschäftsstellen** eingerichtet.

Mit den neu gebildeten Dienststellengruppen bzw. **Betriebsgruppen** ist die EVG direkt im Betrieb bzw. in der Dienststelle präsent. Bis Ende Juni 2012 konnten bereits in insgesamt 331 Betrieben/Dienststellen Betriebs-/Dienststellengruppenvorstände gewählt werden.

Weiter wurden die Serviceleistungen für Mitglieder sowie die Kommunikationsmöglichkeiten verbessert.

Nur eine starke Gewerkschaft ist auch eine durchsetzungsfähige Gewerkschaft. Stärke resultiert zwar nicht ausschließlich aus der Anzahl der Mitglieder, aber zur Durchsetzung von Zielen ist es unabdingbar, dass Forderungen, Ansprüche und Positionen von vielen Mitgliedern gemeinsam getragen und von ihnen unterstützt bzw. erkämpft werden. Somit gilt: die Mitgliederwerbung hat absolute Priorität. Über Mitglieder-Werbeprojekte war die Effektivität der EVG-Werbung weiter gesteigert worden in Zeiten und Strukturen, die für die Mitglieder-Werbung schwieriger als im früheren Behördenbetrieb geworden waren. (Vergleiche auch weiter unten Kapitel 11.7.)

10.2.1 Alexander Kirchner: Gemeinsam haben wir Gewerkschaftsgeschichte geschrieben

Wer noch im Jahre 2007, dem Jahr des letzten Ordentlichen Gewerkschaftstages der Quellgewerkschaft GDBA oder im Jahr 2008, beim letzten Gewerkschaftstag der TRANSNET davon ausgegangen ist, dass die beiden Gewerkschaftsorganisationen in der vor ihnen liegenden Legislaturperiode routinemäßig weiter arbeiten würden, hat sich trefflich geirrt. Der Geschäftsbericht, vorgelegt zum ersten Ordentlichen Gewerkschaftstag der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft 2012 in Berlin, dokumentiert dies eindrucksvoll.

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK



Alexander Kirchner

Hinter uns liegen Jahre harter Arbeit. In dieser zurückliegenden Zeit können wir aber mit Recht sagen, dass beide Gewerkschaften und ihre Funktionsträger, also Vorstände, Betriebsräte in den Betrieben, Personalräte in den Bundesverwaltungen, gewerkschaftliche Mitstreiter in den verschiedensten gewerkschaftlichen Gremien sehr konzentriert und ohne Aufgeregtheit ein Stück Gewerkschaftsgeschichte in Deutschland geschrieben haben.

Der Zusammenschluss der GDBA und der TRANSNET geschah aus der politischen Notwendigkeit und Erkenntnis heraus, dass das Zusammen-Gehen und damit das Zusammen-Stehen, das Zusammen-Streiten für die Interessen der abhängig Beschäftigten der Verkehrswirtschaft, der beste und klügste Weg ist. Nach intensivster zweijähriger Vorbereitung war es im Dezember 2010 soweit: Beide Gewerkschaften haben auf jeweils getrennten Kongressen ihren politischen Willen zum Zusammenschluss bekundet und mit einem gemeinsamen Kongress die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG gegründet. Mit sehr großer Mehrheit entschieden die Delegierten, die noch von beiden Quellgewerkschaften GDBA und TRANSNET für diesen Gründungskongress entsandt wurden, dass die neue Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Mitgliedsgewerkschaft des Deutschen Gewerkschaftsbundes werden solle. Der DGB-Vorsitzende, Kollege Michael Sommer, würdigte diesen Beschluss in seiner eindrucksvollen Rede gegenüber den nahezu 500

Delegierten als ein richtiges und wegweisendes Signal. Im Laufe der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland hat sich gezeigt, dass es nur der Zusammenhalt der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und ihrer gewerkschaftlichen Vertretung ist, der im täglichen Kampf um Gerechtigkeit, Arbeit und gesellschaftlicher Einflussnahme zum Erfolg führt. An dieser Stelle gilt deshalb allen, die sich in konstruktiver Weise an diesem Prozess beteiligt haben, Dank zu sagen für die geleistete Arbeit.

Über 60 Jahre lang haben sich TRANSNET und GDBA auf unterschiedlichen Pfaden bewegt. Dass nach dieser langen Zeit das Projekt Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft gelingen würde, war keineswegs selbstverständlich. Nun sind zwei Jahre vergangen und vieles ist schon innerhalb der EVG zur Selbstverständlichkeit geworden.



Klaus-Dieter Hommel

Kollege Klaus-Dieter Hommel, Bundesvorsitzender der GDBA bis 2010 und jetziger Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, und auch ich sowie alle Kolleginnen und Kollegen im Geschäftsführenden Bundesvorstand sind davon überzeugt, dass dieser erste gemeinsame Geschäftsbericht in dieser vorliegenden Form am besten zum Ausdruck bringt, dass die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft im Deutschen Gewerkschaftsbund sehr schnell und

EINIGKEIT MACHT STARK

kompetent die Interessen der abhängig Beschäftigten bei den Bahnen und Behörden sowie Verkehrsunternehmen wahrgenommen und auch durch politisches Handeln umgesetzt hat. Besser kann das Zusammenwachsen zweier Gewerkschaften nicht dokumentiert werden.

Aber nicht nur der Zusammenschluss und das Entstehen der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zeichnet die zurückliegende Zeit aus. 2009 wurde eine neue Bundesregierung gewählt. Die Beteiligung der Sozialdemokraten an der Bundesregierung ging nach 11 Jahren zu Ende. Die Wählerinnen und Wähler haben sich für eine Regierung des konservativ-liberalen Lagers entschieden. Für uns als Gewerkschafter galt es, sich nunmehr mit den politischen Vorhaben der neuen konservativ-liberalen Politik auseinanderzusetzen. Dabei ging es beispielsweise um Fragen, was wird mit dem integrierten Konzern, wie werden sich die Wettbewerbsbedingungen im Schienenverkehr entwickeln? Aber auch: In welche Richtung geht die Gesundheits- und generell die Sozialpolitik und was müssen wir als EVG tun, um die erreichten und erkämpften sozialpolitischen Standards zu sichern? Und, was uns alle in diesen vier Jahren umtrieb: Welche Konzepte werden vorgelegt, um die größte und schärfste Krise in Europa und weltweit zu bewältigen?

Es vergeht wohl kaum ein Tag, an dem nicht Meldungen über die Euro-Krise, über in Schieflage geratenen Staaten der Europäischen Union, die Nachrichten beherrschen. Die Krise ist auch an Deutschland nicht spurlos vorübergegangen. Zur Erinnerung: Erstmals in der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens befanden sich zig-tausende von Kolleginnen und Kollegen besonders im Bereich des Güterverkehrs in Kurzarbeit. Dies war und ist eine neue Erfahrung für uns Eisenbahngewerkschafter. Bis zur Stunde hat Deutschland die Krise gut bewältigt. Allerdings muss kritisch angemerkt werden, dass die von der Bundesregierung vorgelegten Konzepte und die immer wieder immens hohen europäischen Verpflichtungen zur Stützung von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union die Haushaltslage des Bundes und der Länder überaus stark belasten, ohne erkennbare Erfolge der europäischen Finanz- und Wirtschaftskrise. Deutschland selbst profitiert sogar durch niedrige Zinsen und den

geschwächten Euro in der Exportwirtschaft. Die Krise hat die Frage hervorgehoben: Wie stark muss die Europäische Union sein? Oder müssen wir doch eher wieder mehr zu nationalstaatlicher Verantwortung kommen?

Die jüngste Debatte um den Fiskalpakt zeigt dies überdeutlich. Zu Recht ist damit die Frage der Finanzierung der Daseinsvorsorge auch im öffentlichen Verkehr kritisch zu stellen. Ein Paradigmenwechsel ist noch nicht in Sicht, aber viele politische Kräfte diskutieren eine neue Rolle des Staates. Dazu gehört auch seine Verpflichtung gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern, aber auch gegenüber der Industrie, ein neues Mobilitätskonzept vorzulegen und auch umzusetzen. Die EVG hat deshalb gegenüber der Bundesregierung in der zurückliegenden Zeit immer wieder gefordert, dass wir eine neue Verkehrspolitik brauchen. Bislang ist an dieser Stelle von den Regierenden nicht viel zu erwarten. Dennoch stecken wir in einer grundlegenden Debatte. Überdeutlich wird dies an der Diskussion über den Klimawandel und über die Energiewende. Die EVG hat sich schon sehr früh unter anderem dafür ausgesprochen, dass die Bundesrepublik Deutschland aus der Atomenergie aussteigt. Sie hat immer wieder deutlich gemacht, dass es jetzt mehr denn je erforderlich ist, eine Energiewende, und damit verbunden eine ökologische Verkehrswende einzuleiten. Diese Forderungen sind kein Selbstzweck, sondern drücken die Sorge um und die Verantwortung für unsere zukünftigen Generationen aus.

Zugleich haben wir, damit eine ökologische Verkehrswende eintritt, dafür gesorgt, dass die Arbeitsbedingungen stimmen und wir endlich den Sozial- und Lohndumpingentwicklungen entgegenwirken. Es ist erstmalig tarifpolitisch gelungen, unternehmensübergreifend einen Branchentarifvertrag zu entwickeln und abzuschließen. Damit wird innerhalb des Wettbewerbs der Schienenpersonennahverkehre der Boden für Niedriglohnentwicklungen entzogen. Einher ging damit eine Politik des immer wieder neuen Anstoßes an die Bundesländer, ihre Vergabepolitik so zu gestalten, dass sie selbst nicht als öffentliche Hand für Lohn- und Sozialdumping sorgen. Nunmehr ist es uns in den zurückliegenden Jahren gelungen, in den meisten Bundesländern Vergabegesetze zu installie-

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

ren, die vorschreiben, dass bei der Vergabe Tariftreue anzuwenden ist. Aber auch das muss in der Rückschau gesagt werden: Dabei könnten noch viele einzelne Dinge im Detail besser geregelt werden.

Um dies alles, besonders die Politik in den Bundesländern und das direkte Mitwirken unserer Mitglieder in den Betrieben und öffentlichen Verwaltungen effizienter und aktiver zu gestalten, hat sich diese EVG eine völlig neue Struktur gegeben. Diese Struktur setzt für die Zukunft auf eine direkte gewerkschaftliche Arbeit in den Betrieben und Verwaltungen. Und wir haben einen neuen Zuschnitt der Gewerkschaft auf Bundesländerebene erreicht, so dass die EVG direkt und nicht nur über die Zentrale auf Bundesebene in die Politik der einzelnen Länder eingreifen kann. Der Aufbau der neuen Struktur wird mit dem Gewerkschaftstag abgeschlossen sein. Doch bereits im Vorfeld zeichnen sich erste Erfolge ab. Die Kollegin-

nen und Kollegen in den Betrieben engagieren sich stärker und beteiligen sich an der gewerkschaftspolitischen Meinungsbildung. Damit ist die EVG vielfältiger geworden und schlagkräftiger. Unser diesjähriges Gewerkschaftstags-Motto „Gemeinsam für Menschen, Arbeit, Umwelt“ lässt deutlich werden, was uns in den vergangenen Jahren umgetrieben hat und markiert zugleich den Anspruch an unsere künftige Politik. Beides soll der Geschäftsbericht deutlich machen. Unsere Gewerkschaft geht die Themen der Zeit an und kümmert sich um die Sorgen, die wir täglich neu haben. Wir wollen aus der Vergangenheit lernen und zugleich nach vorne schauen, um den anstehenden Herausforderungen in der Gesellschaft, in der Arbeitswelt gerecht zu werden.

Wir müssen das Erreichte würdigen und für die Zukunft gewappnet sein, so der EVG-Vorsitzende Alexander Kirchner.



Unsere Jugend kämpft für bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen

EINIGKEIT MACHT STARK

10.2.2 8. Dezember 2016: Vor 120 Jahren wurde die erste Vorläuferorganisation der EVG gegründet

Vor 120 Jahren, am 08.12.1896, haben in Hamburg entschlossene Eisenbahnerinnen und Eisenbahner den „Verband der Eisenbahner Deutschlands“ gegründet. Ein Grund zu feiern und stolz zu sein. Zu diesem besonderen Anlass haben die Landesverbände Hamburg und Schleswig-Holstein zum einhundertzwanzigsten Jahrestag zu einer Erinnerungsveranstaltung nach Hamburg, nur wenige Meter vom damaligen Gründungsort, eingeladen.



Alexander Kirchner und Friedrich Rewinkel

Einer der Ehrengäste auf der Veranstaltung war der Kollege Walter Sahs aus dem ehemaligen Bezirk Hamburg/Schleswig-Holstein. Er ist am 01.09.1945, also vor 71 Jahren, in die „Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands“ eingetreten und gehört heute dem EVG-Ortsverband Unter-Elbe und der Seniorengruppe Glückstadt an.

Walter Sahs trat in einer Zeit unserer Gewerkschaft bei, in der Deutschland erheblich zerstört, zu weiten Teilen in Schutt und Asche lag und Hunger und Not herrschten. Die zwölf Jahre Unrechtssystem, in dem Gewerkschaften verboten und Gewerkschafter verfolgt und ermordet waren, haben Sahs nicht hindern können, wenige Monate nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges sich gewerkschaftlich zu organisieren. Auch eine Form des Widerstandes gegen das Unrechtssystem.

Weiter war Ortsjugendleiter Sven Wulff eingeladen. Er trägt gemeinsam mit den jugendlichen Kolleginnen und Kollegen dazu bei, dass die Geschichte der EVG weitergeschrieben wird und wir eine zukunftsorientierte Organisation für die Beschäftigten von heute bleiben. Damit war auch der Bogen von der Jugend bis zu den Seniorinnen und Senioren gespannt.

Die Anwesenden waren sich einig, dass wir weiterhin gemeinsam für die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen kämpfen müssen und uns hierbei auch unsere Sozialpartner stets hilfreich zur Seite standen. Die Mehrzahl der geladenen Gäste konnte auf viele Jahre der gewerkschaftlichen Arbeit zurückblicken, in Haupt- wie auch in Ehrenämtern.

Erinnerungen an diese Jahre wurden durch eine spannende Festrede unseres Vorsitzenden Alexander Kirchner und den Sprecher der EVG Geschichte, Friedrich Rewinkel, hervorgerufen. Beide nahmen die Kolleginnen und Kollegen auf eine interessante Reise durch die Geschichte unserer Gewerkschaft mit.

„Es war eine gelungene, dem Anlass gebührende Veranstaltung“, so Alexander Kirchner. „Wir haben eine spannende Geschichte, mit Hochs und Tiefs und können stolz sein, was unsere Vorgänger und auch wir als Gewerkschaft heute leisten.“

EVG Kommunikation, Internet, Uwe Reitz

10.3 Erfolgreiche Tarifpolitik trotz schwieriger Zeiten

Tarifpolitik ist das Herz jeder Gewerkschaft. Hier werden wesentliche Weichen für gerechte Entlohnung und gute Arbeitsbedingungen gestellt. Die EVG hat in den vergangenen Jahren viele Forderungen gestellt und sehr beachtliche Ergebnisse durchgesetzt.

Derzeit gelten im Organisationsgebiet der EVG rund 600 Tarifverträge die von der Fachabteilung Tarifpolitik verhandelt und abgeschlossen wurden. Unsere Tarifvertragspartner sind ca. 160 Unternehmen, Verbände, Konzerne und deren Unternehmensbereiche. Jährlich werden über 100 Tarifverträge für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer neu verhandelt.

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Dabei geht es immer in erster Linie um Einkommenserhöhungen, aber auch um den demografischen und digitalen Wandel, Zulagen, Arbeitsbedingungen, Beschäftigungssicherung, Besitzstandssicherung, betriebliche Altersversorgung oder Strukturen der betrieblichen Interessenvertretung usw..

Ein neuer und erfolgversprechender Weg für die Gestaltung und Weiterentwicklung der Tarifverträge ist einerseits die Befragung der Mitglieder auf breiter Basis, die die EVG seit 2014 realisiert hat, wie auch die Veränderungen der tarifpolitischen Strukturen. Diese Strukturen sind die Satzung der EVG, die Richtlinien für die tarifpolitische Arbeit, sowie die Geschäftsordnung für die Tarifkommissionen in der EVG.

Tarifausschuss des EVG-Bundesvorstandes

Im Jahr 2013 wurde ein Tarifausschuss eingesetzt der die Aufgabe hat, über die Kündigung und den Abschluss von Tarifverträgen nach Empfehlung der jeweiligen Tarifkommissionen zu entscheiden. Die Entscheidung über die tarifpolitische Strategie und der Kündigung sowie den Abschluss von Tarifverträgen von wesentlicher Bedeutung bleibt weiterhin dem EVG-Bundesvorstand vorbehalten.

Zentrale Tarifkommission BranchenTV SPNV

Die Zentrale Tarifkommission BranchenTV SPNV trat im Juli 2010 erstmals zur Vorbereitung der Verhand-



Demo zur Tarifrunde 2014/15

EINIGKEIT MACHT STARK

lungen zum BranchenTV SPNV zusammen. Das Gremium mit Mandaten hat den Prozess seit seiner Entstehung begleitet und ist auch jetzt an der Weiterentwicklung des Tarifvertrages beteiligt. Es sind sowohl Kolleginnen und Kollegen der DB Regio und den Partnerunternehmen des BranchenTV SPNV, als auch von weiteren Unternehmen aus dem Schienenpersonennahverkehr vertreten, so dass diese Branche repräsentativ vertreten ist.

Zentrale Tarifkommission DemografieTV für die DB AG

Für die Weiterentwicklung des DemografieTV ist 2014 eine Zentrale Tarifkommission DemografieTV gebildet worden. Diese begleitet den Evaluationsprozess und gibt eine Empfehlung zu konkreten Weiterentwicklung des Tarifvertrags. Diese Tarifkommission besteht aus je zwei Mandaten aus den Funktionsgruppen der TK FG, je ein Mandat der TKen der Unternehmen im Geltungsbereich, vier Mandate für den Bereich Busse und zwei Mandate für Nachwuchskräfte.

Diese tarifpolitischen Gremien der EVG arbeiten in der Tarifpolitik Hand in Hand.

Mitgliederbefragungen

Nach 2014 hat die EVG im Jahr 2016 eine weitere Meinungsumfrage – diesmal im Sinne eines Stimmungsbarmeters - organisiert. Es beteiligten sich rund 15.000 Mitglieder der EVG. Die Ergebnisse der Auswertung bildeten die Grundlage für den geschäftsführenden Vorstand, den Bundesvorstand der EVG sowie die Tarifkommissionen, tarifpolitisch völlig neue Wege zu beschreiten. Die Mitglieder der EVG sollen einen Rahmen für individuelle Entscheidungsoptionen erhalten. Damit war das EVG-Wahlmodell geboren, welches in der Einkommensrunde DB AG Ende 2016 durchgesetzt werden konnte.

Das EVG-Wahlmodell

Damit wird nicht nur der Wille der Mitglieder umgesetzt, wie er sich aus der Befragung 2016 dargestellt hat. Es wurde auch ein tarifpolitischer Meilenstein gesetzt. Erstmals können Beschäftigte wählen,



Regina Rusch-Ziamba

ob sie eine Tarifierhöhung in Form von Geld oder freier Zeit durch zusätzlichen Erholungsurlaub oder Arbeitszeitverkürzung haben wollen. Eine solche Wahlmöglichkeit hat es in der deutschen Tariflandschaft noch nie gegeben. Sehr positive Rückmeldungen zeigen auf, dass sich die EVG tarifpolitisch auf dem richtigen Weg befindet. Ziel der EVG ist, dieses Wahlmodell auch auf andere Unternehmen zu übertragen.

NachwuchskräfteTV EVG 2016

Die Tarifverhandlungen 2015/2016 zur Weiterentwicklung des am 1. September 2009 erstmalig in Kraft getretenen NachwuchskräfteTV dauerten unglaubliche 21 Monate. Die Arbeitgeberseite hat sich lange Zeit sehr schwer getan, konkret auf die Forderungen der EVG einzugehen und verhandlungsfähige Angebote zu machen. Am 12. Dezember 2016 konnte ein neuer, weiter entwickelter NachwuchskräfteTV EVG 2016 abgeschlossen werden. Erreicht wurde mit diesem Abschluss unter anderem, dass die jungen Kolleginnen und Kollegen in die arbeitgeberfinanzierte betriebliche Altersvorsorge der DB AG aufgenommen

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

werden. Das war den jungen Menschen sehr wichtig. Weiter wurde die Forderung unserer Jugend nach einem Mietkostenzuschuss durchgesetzt. Es ist nun tarifvertraglich geregelt, wann der Arbeitgeber bis zu 350 € als Zuschuss zu den Mietkosten leisten muss. Die EVG-Jugend hat die schwierigen Verhandlungen durch zahlreiche sehr wirksame Aktionen unterstützt und somit aktiv zum Verhandlungserfolg beigetragen.

DemografieTV (DB AG)

Bereits Ende 2012 hatte die EVG das Ziel erreicht, einen DemografieTV mit der DB AG zu vereinbaren. Hier sind die bewährten Elemente der Beschäftigungssicherung ebenso enthalten, wie auch wichtige neue Regelungen, die die Herausforderungen des demografischen Wandels im Sinne der Beschäftigten gestalten.

Wichtige Themen sind: Gestaltung der künftigen Beschäftigungssicherung, Anpassung der Arbeitsbedingungen an die persönlichen Belange des einzelnen 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.

Der demografische Wandel wird auch weiter die Deutsche Bahn AG bewegen und verändern. Entsprechend wird die EVG dies weiter aktiv begleiten und beteiligungsorientiert den Tarifvertrag fortentwickeln.

Tarifvertrag TV Arbeit 4.0 EVG

Die Einführung neuer bzw. die Veränderung digitaler Technologien wird durch eine Reihe von Faktoren im Bahnsektor forciert. Zu nennen wären, staatliche Vorgaben wie etwa die Digitalisierung der Signaltechnik, geänderte Kundeninteressen, starke Konkurrenz der DB AG in Teilssegmenten, Personalreduzierungen durch Automatisierungen usw.

Diese Trends führen in der Praxis zu einer Reihe von strukturellen Veränderungen in den Arbeitsabläufen, Tätigkeitsinhalten, Qualifikationen, Anforderungen und anderem mehr. Dies bedeutet jedoch nicht,

dass es einen klaren digitalen Fahrplan auf der Arbeitgeberseite gibt. Vielmehr sind viele Fragen zur Gestaltung der neuen digitalen Bahnwelt offen. Das gilt insbesondere für die Umsetzungsgeschwindigkeit der technischen Innovationen, die damit einhergehende Personalplanung und Personalentwicklung sowie die Fortentwicklung der Geschäftsfelder.

Bereits 2015 wurde von der EVG der erste Tarifvertrag Arbeit 4.0 abgeschlossen, der vor allem den Prozess beschrieben hat, wie der Dialog über den künftigen digitalen Weg beschritten werden soll, um die oben aufgeführten Wirkungen der Digitalisierung für und nicht gegen die Beschäftigten zu gestalten.

16 paritätisch besetzte Arbeitsgruppen (Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter) über alle Geschäftsfelder der DB AG hinweg arbeiten seit 2015 zusammen. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppen dienen als Grundlage für die erforderlichen künftigen Tarifverhandlungen.

Die Antwort der EVG auf die Digitalisierung lautet: **aktiv gestalten und nicht passiv abwarten.**

Reimund Reinhart, VB Regina Rusch-Ziemba

ANMERKUNG: Weitere Informationen zu den Tarifabschlüssen der EVG von 2007-2016 sind in Anhang 13 dieses Buches dargestellt.

10.4 Beamte¹ und Versorgungsempfänger erhalten mehr Geld

Die zweite Erhöhungsstufe des Bundesbesoldungs- und -versorgungs-Anpassungsgesetzes 2016/2017 erfolgt zum 1. Februar 2017.

Die Besoldung und die Versorgung für Beamte und Versorgungsempfänger des Bundes, einschließlich für zugewiesene Beamte im DB-Konzern, wird unter Berücksichtigung des Tarifabschlusses für die Tarifbeschäftigten des öffentlichen Dienstes des Bundes vom 29. April 2016 in zwei Schritten linear angehoben, um:

- 2,2 % zum 1. März 2016 und um
- 2,35 % zum 1. Februar 2017.

1) Die beamtenpolitischen Ziele der EVG sind in Kapitel 11.4. dargestellt.

EINIGKEIT MACHT STARK

Die Erhöhung für 2016 um 2,2 % ist – wie bisher – um 0,2 Prozentpunkte gegenüber dem tariflichen Erhöhungssatz vermindert. Der Unterschiedsbetrag wird der Versorgungsrücklage zugeführt. Dagegen entfällt für die Erhöhung zum 1. Februar 2017 eine entsprechende Verminderung. EVG und DGB haben die nicht durchgeführte Kürzung zur Versorgungsrücklage anlässlich der 2. Erhöhungsstufe zum 01.02.2017 begrüßt, kritisieren aber die geplante Fortführung der Versorgungsrücklage bis zum Jahr 2024.

Schöneberger Forum: „Wir brauchen endlich eine zukunftsfähige Personalpolitik“

Gerade in den vergangenen Monaten rückte die Bedeutung des öffentlichen Dienstes und der Daseinsvorsorge für den Zusammenhalt unserer Gesellschaft ins Zentrum medialer Aufmerksamkeit. Wer aber von der unverzichtbaren Arbeit der im öffentlichen Dienst Beschäftigten redet, darf über die Arbeitsbedingungen nicht schweigen.



Schöneberger Forum (Foto: EVG-Archiv)

Versorgungsrücklage: Keine Teilprivatisierung

Die Bundesregierung will eine bis Ende 2017 befristete Besoldungs- und Versorgungskürzung für Beamtinnen und Beamte des Bundes noch für viele Jahre fortsetzen. Am 22. September 2016 fand im Bundestag die erste Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Versorgungsrücklagegesetzes

und weiterer dienstrechtlicher Vorschriften statt. Die Fraktionen von SPD, Linken und Grünen haben hier auf weiteren Klärungsbedarf verwiesen und eine öffentliche Anhörung, wie der DGB sie ins Spiel gebracht hat, angekündigt.

Mit einem Abzug von 0,2 Prozentpunkten pro Besoldungsanpassung wird derzeit das Sondervermögen „Versorgungsrücklage“ des Bundes gefüllt. Es wurde zur Haushaltskonsolidierung und Untertunnelung der Höchstlasten bei der Versorgung geschaffen. Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften haben zwar bereits erreicht, dass die Abzüge nicht wie zunächst von der Bundesregierung geplant bis 2031, sondern nur noch bis 2024 fortgesetzt werden sollen. Die Kürzung soll zudem nur noch einmal pro Besoldungsrunde stattfinden. Aber auch für eine Fortsetzung bis 2024 fehlt nach Meinung des DGB eine ausreichende Begründung.

Auch dank der konsequenten Haltung von DGB und EVG ist die Bundesregierung vor Einbringung des Gesetzentwurfs in den Bundestag von einem weiteren Vorhaben abgewichen. Dieses lautete: Wir übertragen die Verwaltung der Mittel des Sondervermögens „Versorgungsrücklage“ nicht mehr nur der Deutschen Bundesbank sondern auch Dritten. Die Folge wäre eine kostenintensive Teilprivatisierung der Vermögensverwaltung gewesen. Das bisherige passive Management des Sondervermögens durch die Deutsche Bundesbank entspricht nach Ansicht von DGB und EVG eher dem Ziel, die Rücklagen mit größtmöglicher Sicherheit anzulegen.

EVG Internet, Uwe Reitz

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

10.5 EVG-Sozialpolitik für ein besseres Leben

Menschenwürdiges Arbeiten und Leben, das ist von jeher das zentrale Anliegen der Gewerkschaften. Seit Ihrem Bestehen kämpfen sie für höhere Einkommen und kürzere Arbeitszeiten, für mehr Mitbestimmung im Betrieb und die Absicherung von Risiken wie Arbeitslosigkeit, Krankheit und Alter. Die Gewerkschaften sind es, die das Modell des demokratischen Sozialstaats mit Leben erfüllt haben. So auch unsere EVG.

Neue Herausforderungen

Doch sozial- und gesellschaftspolitische Errungenschaften sind nicht für alle Zeiten gesichert. Dies lehrte uns schon unsere Vergangenheit. Die aktuellen Herausforderungen angesichts von Globalisierung und Digitalisierung usw. lässt immer wieder von einer bestimmten Klientel die Frage aufkommen, wie viel Sozialstaat wir uns denn leisten könnten? Oft geht es darum, Sozialleistungen für Menschen negativ zu verändern. Hinzu kommt dass die Globalisierung und der zunehmende Einfluss Europas die Handlungsmöglichkeiten der Nationalstaaten einschränken so dass es für Gewerkschaften immer schwieriger wird, den demokratischen Sozialstaat zu gestalten. Dabei wenden sich die Gewerkschaften nicht grundsätzlich dagegen, den Sozialstaat an die neuen Herausforderungen anzupassen. Doch sie lehnen es ab, dass die Belastungen allein auf die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer abgewälzt werden.

Der ständige Kampf, auch der EVG, den demokratischen Sozialstaat zu erhalten wird unvermindert weitergehen.

EVG fordert mehr soziale Gerechtigkeit und nimmt politischen Einfluss unter anderem auf die Rentenpläne der deutschen Parteien. Die große Koalition der Bundesrepublik hat in der Sozialpolitik für etwas mehr soziale Gerechtigkeit gesorgt, auch auf Druck der Gewerkschaften.

Bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Dies ist eine wichtige Frage, der sich die Gewerkschaften, Gesetzgeber und unsere Gesellschaft stellen müssen. Gemeinsam mit den Betriebsräten nimmt

sich die EVG dieses Themas an. Projekte der EVG zeigen in Betrieben erste Erfolge. Jetzt geht es darum diese Projektarbeit in den nächsten Jahren fortzusetzen und zu intensivieren.

Gesetzliche Krankenversicherung: EVG Bundesvorstand fordert gerechte Beitragsfinanzierung

Die derzeitige Beitragsfinanzierung der gesetzlichen Krankenversicherung (GKV) ist sozial unausgewogen und unsolidarisch. Vor diesem Hintergrund hat das höchste Gremium zwischen den Gewerkschaftstagen, der EVG Bundesvorstand, den Gesetzgeber im April 2016 aufgefordert, umgehend eine Regelung zur Wiederherstellung der hälftigen (paritätischen) Beitragsfinanzierung zwischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und den Arbeitgebern zu schaffen.

„Es muss endlich Schluss sein damit, dass der medizinische Fortschritt und die steigenden Kosten im Gesundheitswesen ausschließlich von den Versicherten finanziert werden“, so die für die Gesundheitspolitik zuständige Stellvertretende Vorsitzende Regina Rusch-Ziembra. „Sozialpartnerschaft bedeutet nicht, dass die Einen die fälligen Zusatzbeiträge alleine schultern und die Anderen sich in der kostenneutralen Hängematte wohlfühlen, obwohl auch sie vom medizinischen Fortschritt profitieren.“

„Eine solidarische Krankenversicherung verdient ihren Namen nur, wenn sie auch solidarisch finanziert ist und beide Schultern dieselbe Last tragen. Die gesamte Finanzierung der GKV ist ins Ungleichgewicht geraten! Dabei ist die einseitige Belastung durch den Zusatzbeitrag der Gipfel“.

Die Ausgaben der privaten Haushalte für Gesundheit liegen derzeit bei über 44 Milliarden € ohne Zuzahlungen für Medikamente und Behandlungen. Allein für Medikamentenzuzahlungen mussten die Versicherten im Jahr 2015 rund 2,1 Milliarden € aufwenden.

Anm. der Redaktion: Die sozialpolitische Arbeit der EVG ist vielfältig und umfangreich. Deshalb verweisen wir auf den Geschäftsbericht der EVG für die Zeit von 2012 - 2017 zum Gewerkschaftstag 2017. Weiter ist die EVG-Sozialpolitik in den folgenden Unterkapiteln, im Anhang 9 und 12 sowie die Historie in einigen Kapiteln dieses Buches niedergeschrieben.

EINIGKEIT MACHT STARK

10.5.1 Annegret Pawlik: Wir setzen uns für Seniorinnen und Senioren ein



Seniorinnen und Senioren in der EVG - immer „mittenmank“, wie man bei uns in Norddeutschland sagt.

Anders als in vielen Gewerkschaften sind wir Senioren in allen Gremien der EVG antrags- und stimmbe-rechtigt. Also mittendrin im politischen Leben. Darum beneiden uns viele Senioren in anderen Gewerkschaften. Unter dem Dach der Bundesseniorenleitung werden die Ideen, Vorschläge und Forderungen aus den örtlichen Seniorengremien zusammengeführt, entwickelt und zielgerichtet aktiv in Politik umgesetzt. Ich bin jetzt 3 Jahre Vorsitzende der Bundesseniorenleitung, eine Zeit, in der einige Themen nach langer Arbeit erfolgreich umgesetzt werden konnten. Dennoch gibt es aber noch Punkte, bei denen wir einen langen Atem brauchen.

Als erstes möchte ich hier die positive Gesetzgebung zur Pflege nennen. In den letzten 3 Jahren wurden insgesamt 3 Pflegereformen mit den entsprechenden Pflegestärkungsgesetzen verabschiedet. Durch den Druck der EVG und der DGB-Gewerkschaften wurden die 5 Pflegegrade und damit die Gleich-

stellung der körperlichen, geistigen und psychischen Beeinträchtigungen und das ganzheitliche Begutachtungsverfahren gesetzlich neu geregelt. Damit wird vielen an Demenz erkrankten Menschen geholfen. Wir sind endlich weg von der „Minutenpflege“. Aber auch hier geht die Arbeit weiter. Heute muss eine Pflegekraft 20 Patienten versorgen. Wir fordern weitere Verbesserungen der Pflegerelation, besser bezahlte und gut ausgebildete Fachkräfte. Das Ziel ist eine humane Pflege, in der auch menschliche Zuwendung Raum findet.

Wir haben die unzumutbar langen Erstattungszeiten bei der KVB immer wieder thematisiert. Gemeinsam mit den Vertretern der EVG hat der zuständige Vorstandsbereich hier gute Arbeit in den KVB Gremien geleistet und eine Satzungsänderung, in der eine maximale Erstattungszeit festgeschrieben wurde, über ein Einigungsstellenverfahren erreicht.

Das Problem des kaum noch bezahlbaren Wohnraums in den Ballungszentren wurde durch die Aktivitäten der EVG politisch in den Mittelpunkt gerückt. Heute steht es bei jeder Partei im Wahlkatalog. „Wohnen“ ist jedoch breiter zu betrachten. Bezahlbare Mieten, Barrierefreiheit, neue Wohnformen, so lange wie möglich eigenständig, aber nicht einsam, und die Versorgungssituation im ländlichen Raum stehen in unserem Focus.

In der Rentengesetzgebung hat die große Koalition auf Druck des DGB und seiner Gewerkschaften einen Schritt in die richtige Richtung getan. Mütterrente, Rente mit 63 und 45 Versicherungsjahren und die Verbesserungen der Erwerbsunfähigkeitsrente waren richtig. Diese hätten jedoch aus Steuern und nicht aus der Rentenkasse finanziert werden müssen. Der DGB liegt mit seiner Rentenkampagne genau richtig. Die Menschen haben berechnete Ängste vor der Altersarmut und die Politik muss hier endlich umsteuern. Die

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

gesetzliche Rente und die betriebliche Altersversorgung müssen die zwei Säulen einer menschenwürdigen Rente sein.

Das Rentenniveau darf auf keinen Fall weiter abgesenkt sondern muss stabilisiert und nach und nach wieder angehoben werden. Die Renten dürfen nicht weiter von den realen Löhnen abgehängt werden. Ein weiteres Thema ist die jetzt angedachte Angleichung der Rentenwerte Ost und West. Diese Regierung hat es sich zum Ziel gemacht, die Gleichheit ab 2025 herzustellen. Das ist aus unserer Sicht viel zu spät. Wir werden uns weiterhin für die Angleichung ab 2020 und für die Finanzierung aus Steuergeldern einsetzen, denn schließlich ist das eine Gerechtigkeitsfrage der deutschen Einheit. Und natürlich ist es weiterhin unser Ziel, zur Problematik der Altersversorgung Deutsche Reichsbahn eine politische Lösung zu erreichen. Hierzu hat die BSL auf ihrer letzten Tagung auch einen Beschluss gefasst.

Aber das ist noch lange nicht Alles. Wir fordern die Rückkehr zur paritätisch finanzierten gesetzlichen Krankenversicherung. Die einseitige Belastung der Arbeitnehmerinnen, Arbeitnehmer, Rentnerinnen und Rentner muss endlich ein Ende haben. Die zunehmenden einseitigen Belastungen sind nicht hinnehmbar. Hilfsmittel müssen endlich wieder in den Leistungskatalog aufgenommen werden. Längerfristig müssen Bürgerversicherungen eingeführt werden.

Im DGB und in unserer Gewerkschaft ist weiterhin Engagement gefordert. Unsere Bundesseniorenleitung und der Bundesvorstand fordern die Bildung ähnlicher Seniorenstrukturen wie innerhalb der EVG auch für den DGB. Zurzeit haben Seniorinnen und Senioren dort weder Stimme noch Sitz und damit keine Antragsberechtigung. Auf dem letzten DGB Kongress sind wir mit unserem Ansinnen gescheitert, aber der nächste Kongress steht direkt bevor und wir haben einen langen Atem. Aufgeben gibt's nicht.

In der EVG kämpfen wir um jedes Mitglied. Es muss Schluss sein damit, dass wir die meisten Austritte in der Phase vom Übergang aus dem aktiven Berufsleben in den Ruhestand haben. Immer wieder hören wir:

„Jetzt kann die Gewerkschaft doch sowieso nichts mehr für mich tun“?

Das zu verstehen fällt mir schwer. Solidarität ist für Gewerkschaften DAS Leitmotiv. Dieses bestimmt im Kern unser Handeln und zwar über alle Generationen hinweg. Damit meine ich aber nicht „nur“ die Solidarität zwischen Jung und Alt sondern auch innerhalb der Generation der Seniorinnen und Senioren. Gott sei Dank werden wir alle immer älter. Das führt jedoch auch dazu, dass ein 65-Jähriger ganz andere Interessen hat als ein 80-Jähriger. Hinzu kommt, dass der 65-Jährige, der gerade erst aus dem aktiven Berufsleben ausgeschieden ist, sich oft selbst noch gar nicht als Senior fühlt, weil er sich noch sehr fit fühlt und als Senior allenfalls die über 75-Jährigen sieht. Darauf – und das wäre mein Ziel – müssen wir in unserer EVG Antworten finden. Wir müssen Angebote schaffen, mit denen sich sowohl die „Jungsenioren“ wie auch die „älteren“ Senioren angesprochen fühlen und sich darin wiederfinden. Aus meiner Sicht ist es aber gerade in unserer Organisation eben nicht so, dass für die Seniorinnen und Senioren nichts getan wird. Wir haben als erste Gewerkschaft sogar zwei Tarifverträge geschlossen. Einer davon ist der Betriebsrentenzuschusstarifvertrag, er gilt sogar nur für Seniorinnen und Senioren. Der zweite Tarifvertrag „Fahrvergünstigung“ unterstützt uns in unserer Mobilität.

Wir bilden innerhalb der Organisation nicht nur eine starke Personengruppe sondern gestalten Politik aktiv mit. Und selbstverständlich beteiligen wir uns an Aktionen, wenn z.B. wieder einmal irgendjemand in der Politik Ideen entwickelt, wie man den Bahnkonzern – mit all seinen negativen Auswirkungen für die Beschäftigten – zerschlagen kann. Das ist nur ein Beispiel von gelebter Solidarität über die Generationen hinaus. Zudem setzen wir als Senioren politische Themen. Wir werden es im November wieder erleben. Die Delegierten des Gewerkschaftstags werden wieder ein dickes Antragspaket unserer Seniorinnen und Senioren beraten und unsere 90 Seniorendelegierten werden für die Annahme kämpfen. Und damit wird wieder Politik gemacht.

Natürlich muss unsere Gewerkschaft in den Betrieben stark vertreten sein, durchsetzungsfähig, durchsetzungsstark, streikfähig, eine Institution für Arbeit, eine Institution für Kolleginnen und Kollegen.

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Aber darüber hinaus muss eine Gewerkschaft die Herausforderungen der politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen annehmen, Antworten finden auf die Fragen der Zukunft. Neben der Institution der Arbeit sollte sie eine starke, gesellschaftliche Kraft für alle Generationen sein. Sie trägt Mitverantwortung für den sozialen Frieden einer Gesellschaft. Für die Jugend, die im Berufsleben Stehenden und die Senioren. Und darum gehören alle Generationen in eine Gewerkschaft und in die gewerkschaftlichen Gremien.

Meiner persönlichen Überzeugung nach gilt:
„Vom Eintritt in das Berufsleben bis
zum Austritt aus dem Leben
gehört ein Mensch in die Gewerkschaft“

Gewerkschaften müssen eine starke gesellschaftliche Kraft sein

Seniorinnen und Senioren sind ein starker Bestandteil unserer EVG. Auch die Seniorenarbeit unserer Gewerkschaft kommt bei vielen Kolleginnen und Kollegen gut an. Das hat eine Umfrage der Bundessenorenleitung ergeben. Annegret Pawlitz und Arno Wellmanns stellten die Ergebnisse der Umfrage auf dem Kleinen Gewerkschaftstag 2016 vor.



Annegret Pawlitz, Arno Wellmanns

Befragt wurden die Mitglieder der Bundessenorenleitung sowie die Senioren-Delegierten des Gewerkschaftstages.

- 97 % von ihnen stimmten der Aussage zu, dass die Gewerkschaft nicht nur die Interessen der Beschäftigten, sondern auch die der Seniorinnen und Senioren vertritt.
- 85 % sind mit der Seniorenarbeit zufrieden, 95,5% sogar mit der Seniorenarbeit auf örtlicher Ebene. 94,5 % finden die Publikationen der EVG bzw. der Bundessenorenleitung gut, so z.B. den Flyer zur Mitgliederbindung oder die Ratgeber.
- 70 % sagen aber auch, dass die EVG mehr Angebote für „junge“ Senioren machen sollte.

Eine Gewerkschaft muss in den Betrieben stark sein – aber nicht nur dort, so Annegret Pawlitz. „Gewerkschaften müssen auch eine starke gesellschaftliche Kraft sein und dafür arbeiten wir zusammen.“ Auch nach dem Berufsleben „sollte man Mitglied einer Gewerkschaft sein. Und wenn wir das deutlich machen können, sind wir auf dem richtigen Weg.“ Dafür müssten aber Senioren und aktiv Beschäftigte zusammenwirken. „Wir als Seniorinnen und Senioren kommen nicht in die Betriebe. Wir wollen uns gerne um die „jungen Senioren“ kümmern und auch die abholen, die davor stehen, in Rente und Ruhestand zu wechseln. Dafür brauchen wir die Unterstützung der Betriebsgruppen.“

Auch politisch bearbeitet die EVG offenbar die richtigen Themen, das zeigten in der Umfrage Zustimmungsraten von 90 Prozent und mehr.

Reform der Pflegeversicherung, solidarische Krankenversicherung, bezahlbares Wohnen oder auch Verkürzung der Erstattungszeiten bei der KVB ist die Handschrift der Gewerkschaften im Allgemeinen und der EVG im Besonderen erkennbar.

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Sozialpolitik

10.5.2 Die Rente muss zum Leben reichen

DGB und EVG starteten im November 2016 eine Rentenkampagne. „Die Talfahrt beim Rentenniveau muss gestoppt werden“, so der DGB Vorsitzende Reiner Hoffmann. Der Sinkflug des Rentenniveaus war eine bewusste Entscheidung der Politik.

Anfang der 2000er Jahre hat die Politik beschlossen, den Beitragssatz zur Rentenversicherung niedrig zu halten. Die Folge: Seitdem steigen die Renten langsamer als die Löhne – und das Rentenniveau sinkt. Im Klartext: Rentnerinnen und Rentner erhalten verglichen mit den Durchschnittseinkommen immer weniger Rente.

Dass das Rentenniveau sinkt, war also eine bewusste politische Entscheidung. Bis heute ist das Rentenniveau um etwa zehn Prozent gesunken. Nach Berechnungen der Bundesregierung wird es bis 2030 um weitere acht Prozent fallen – und wenn sich nichts ändert, wird sich der Sinkflug auch nach 2030 weiter fortsetzen.

Vor den Rentenreformen lag das Rentenniveau im Jahr 2000 bei ungefähr 53 Prozent, heute noch bei 47,7 Prozent, im Jahr 2030 werden nur noch 44 Prozent erwartet – es dürfte aber sogar auf 43 Prozent sinken.

Die Altersarmut ist vorprogrammiert: Erheblich weniger Rente trotz langem Arbeitsleben

Das hat erhebliche Folgen für die gesetzliche Rente: Eine Köchin mit 1.943 Euro Monatslohn bekäme, läge das Rentenniveau schon bei 43 Prozent, nach 40 Arbeitsjahren 677 Euro Rente. Würde die Köchin heute nach 40 Beitragsjahren bei einem Rentenniveau von 47,9 Prozent in Rente gehen, wären es immer noch 755 Euro. Bei 53 Prozent Rentenniveau, wie vor den Rentenreformen, wären es noch 832 Euro gewesen. Für immer mehr Menschen ist Altersarmut so vorprogrammiert.

Private Vorsorge kann die Lücke nicht schließen

Um die wachsende Rentenlücke zu schließen, sollten die Menschen in Deutschland nach der Rentenreform 2001 verstärkt privat vorsorgen: Die „Riester-Rente“ wurde eingeführt – eine staatlich geförderte private Altersvorsorge. Doch nur wenige Beschäftigte schaffen es, die geforderten vier Prozent ihres Einkommens in private Vorsorge zu investieren, um die volle staatliche Förderung zu bekommen. Nicht einmal jeder fünfte sozialversicherungspflichtige Beschäftigte erreicht diesen „Mindesteigenbetrag“ von 4 Prozent, nur etwa jeder dritte sozialversicherungspflichtige Beschäftigte hat überhaupt eine „Riester-Rente“.

15 Jahre nach der Reform ist klar: Die Lücken, die die Politik bewusst in die gesetzliche Rente gerissen hat, kann die „Riester-Rente“ nicht stopfen.

Den Sinkflug stoppen – und zwar jetzt!

Da der Sinkflug der gesetzlichen Rente eine politische Entscheidung war, kann die Politik den Sinkflug auch stoppen und umsteuern.

Denn: Gute Rente geht – und zwar so.

Die Ziele unserer Kampagne: Sinkflug stoppen, gesetzliches Rentenniveau stabilisieren

Der Sinkflug in der Rente war eine politische Entscheidung und ist politisch gewollt. Deswegen ist es auch die Politik, die den Sinkflug stoppen kann und muss. Wir fordern mit unserer Kampagne einen Kurswechsel in der Rentenpolitik. Daran werden sich alle Parteien vor und nach der Bundestagswahl 2017 messen lassen müssen.

Für den DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften ist das Ziel dieses Kurswechsels klar: Statt den Sinkflug bei der Rente fortzusetzen, müssen wir das gesetzliche Rentenniveau stabilisieren und das Rentenniveau langfristig wieder deutlich erhöhen.

EINIGKEIT MACHT STARK



Wir wollen zurück zur Solidarität im Rentensystem

Das gesetzliche Rentenniveau zu stabilisieren ist der erste entscheidende Schritt, damit das Rentensystem wieder solidarisch wird: mit Solidarität zwischen den Generationen und Solidarität zwischen den Stärkeren und den Schwächeren in unserer Gesellschaft. Die Rente muss wieder den Löhnen folgen und nicht hinterherhinken. Ein stabiles gesetzliches Rentenniveau ist die notwendige Voraussetzung für eine stabile, solidarische und leistungsfähige Altersversorgung.

Gesetzliche Rente ist die Grundlage für eine sichere Altersversorgung

Auch in einem Drei-Säulen-Modell von gesetzlicher, betrieblicher und privater Altersversorgung ist die gesetzliche Rente für die Beschäftigten und späteren Rentnerinnen und Rentner der wesentliche Teil ihres Einkommens im Alter. Außerdem ist eine gut finanzierte gesetzliche Rente verlässlicher und sicherer als jede private Vorsorge. Auch die betriebliche Altersversorgung mit „Betriebsrenten“ wird für viele Beschäftigte ein wichtiger Teil ihrer Altersversorgung sein. Doch auch die betriebliche Altersversorgung muss auf einer verlässlichen gesetzlichen Rente mit einem stabilen Rentenniveau aufsetzen. Denn sie kann nicht der Lückenbüßer für politisch gerissene Lücken in der gesetzlichen Rente sein – und darf von der Politik nicht dazu gemacht werden.

Gesundheitskosten: Schluss mit unseriöser Finanzierung

Die EVG fordert ein Ende der Pläne zu einer unseriösen Finanzierung der Gesundheitskosten. Hintergrund ist die Absicht von Gesundheitsminister Herrmann Gröhe, den Gesundheitsfonds zukünftig zur Deckung allgemeiner Gesundheitskosten zu nutzen. Die stellvertretende EVG-Vorsitzende Regina Rusch-Ziembra kritisierte, dass damit erneut auf die Rücklagen der Krankenkassen zugegriffen werde. „Die Zeche für allgemeine Gesundheitskosten sollen nun erneut die gesetzlich Krankenversicherten bezahlen. Gröhes Pläne beinhalten, dass die Kosten der medizinischen Versorgung Geflüchteter zulasten der Versichertengemeinschaft gehen sollen. Dies ist aber eine allgemeine Staatsaufgabe, zu der notwendige Steuermittel bereitzustellen sind. Die Absicht des Bundesgesundheitsministers sei daher unseriös und müsse gestoppt werden. Die gesamtgesellschaftlichen Aufgaben seien nicht von den Versicherten zu finanzieren, sondern dafür seien Steuermittel vorzusehen.“

Angleichung Rentenwert Ost: Blockade aufgeben!

Die EVG hat die Koalitionsparteien von CDU/CSU und SPD aufgefordert, die Problematik der Angleichung des Rentenwertes Ost zu lösen. Die Parteispitzen konnten sich im Oktober 2016 abermals nicht auf einen Kompromiss verständigen und haben sich erneut vertagt.

Die stellvertretende EVG Vorsitzende Regina Rusch-Ziembra verlangte von den Regierungsparteien ein klares Bekenntnis zu einer zügigen Angleichung des Rentenwertes Ost. Sie erklärte: „Es kann doch nicht wahr sein, dass dieses Problem von Legislatur zu Legislatur ausgesessen wird, obwohl in Wahlkämpfen und in Koalitionsprogrammen klar andere Versprechen gemacht werden!“ Sie unterstrich: „Dies habe auch etwas mit Glaubwürdigkeit von Politik zu tun!“

Regina Rusch-Ziembra verlangte von CDU und CSU sich in der nächsten Koalitionsrunde klar hinter den Gesetzentwurf von SPD Sozialministerin Nahles zu

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK



Regina Rusch-Ziemba

stellen. "Dieser Gesetzentwurf zeigt den Menschen endlich eine klare Perspektive auf und sorgt dafür, dass dieses Problem spätestens im 30. Jahr nach der deutschen Einheit endlich gelöst ist."

Rusch-Ziemba forderte die Unionsparteien zudem auf, sich den Finanzierungsvorschlägen von CDU Finanzminister Schäuble nicht zu folgen. Dieser hatte verlangt, dass die Rentenkassen und damit die Beitragszahler die Angleichung finanzieren müssten. Nahles hatte in ihrem Gesetzentwurf eine Finanzierung aus Steuermitteln vorgesehen.

"Die Angleichung des Rentenwertes Ost ist der Teil der Überwindung der Teilung Deutschlands und damit eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Diese wurden und müssen immer durch den Staat und nicht durch die Beitragszahler übernommen werden", so Regina Rusch-Ziemba". Die Herstellung

gleicher Lebensverhältnisse – so wie sie das Grundgesetz und der Einigungsvertrag vorsehen – gehen alle Bürgerinnen und Bürger an und nicht nur die Beitragszahlerinnen und Beitragszahler."

Aktuell: Ost-West Rentenangleichung kommt – Finanzierung steht!

Für die Angleichung der Renten in Ost und West gibt es endlich eine Perspektive: Union und SPD haben sich auf eine Finanzierung der Angleichung der Ost-Renten an das Westniveau geeinigt. Langfristig soll der Bund Milliarden pro Jahr zuschießen.

Zieldatum 2025: dann soll die Ost-West-Rentenangleichung erreicht sein. Ab 2018 soll der Rentenwert Ost in Schritten an den Aktuellen Rentenwert angeglichen werden, bis 100 Prozent erreicht sind. Damit wird im Grundsatz die Systematik übernommen, die das Bündnis von Gewerkschaften und Sozialverbänden, dem die EVG als Gründungsmitglied angehört, seit Jahren fordert.

Die Renteneinheit wäre damit geschaffen – reichlich spät: 35 Jahre nach Herstellung der staatlichen Einheit! Immerhin aber gibt es damit nun erstmals eine klare Perspektive statt unverbindlicher Absichtserklärungen.



DGB-Vorstand Annelie Buntenbach und DBG-Vorsitzender Reiner Hoffmann bei der Vorstellung der Renten-Kampagne

EINIGKEIT MACHT STARK

10.5.3 Zusatz- und Betriebsrenten sichern Einkommen im Alter

■ Tarifregelungen zur betrieblichen Altersvorsorge der EVG innerhalb des DB Konzerns

Vorbemerkung:

In Publikationen und auch in Gesetzeswerken wird oft von der so genannten „arbeitgeberfinanzierten“ betrieblichen Altersvorsorge (bAV) gesprochen. Dies suggeriert, dass der Arbeitgeber vermeintlich freiwillig dem Beschäftigten einen Schutz vor Altersarmut bietet. Dies ist ein Trugschluss. Hintergrund: Tarifvertragliche Regelungen zur bAV werden zumeist im Zusammenhang mit Einkommensrunden verhandelt. Selbst wenn dem nicht so sein sollte, rekrutieren sich die finanziellen Mittel aus dem Personalbudget des Arbeitgebers. D.h., da ein Budget nur einmal ausgegeben werden kann, geht die bAV quasi zulasten der Entgelterhöhung. Damit finanzieren also die Beschäftigten auch die Altersvorsorgeleistungen. Von einer „arbeitgeberfinanzierten bAV“ kann folglich nicht die Rede sein.

Leistungen nach dem bAV-Tarifvertrag (Beitragszusage des Arbeitgebers)

Mit dem bAV-TV hat die EVG 2011 eine erneute Verbesserung der Altersvorsorge für die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner erreicht. Nach dem Tarifvertrag führt der Arbeitgeber direkt finanzielle Beiträge zur bAV in den DB Pensionsfond ab. Derzeit sind dies 2 % des monatlichen Entgelts bzw. mindestens 50 €, dazu kommt ein Bonus von 10 % für Beschäftigte bis zur Beitragsbemessungsgrenze. Ein direkter Eigenbeitrag der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ist nicht notwendig.

Als Leistung wird gezahlt:

Altersrente, Erwerbsminderungsrente, Hinterbliebenenrente.

Durch individuelle Zuzahlungen der Beschäftigten können ergänzende Leistungen abgesichert werden.

Leistungen nach Zusatzversorgungstarifvertrag, ZVersTV und Betriebsrentenzuscharifvertrag (Leistungszusage des Arbeitgebers)

Auch bei diesem Tarifvertrag muss der Beschäftigte keine direkten finanziellen Eigenleistungen erbringen.

Dieser Tarifvertrag gilt seit dem 01.01.1995 für aus der Deutschen Reichsbahn in die DB AG übergeleiteten Beschäftigten und die seit Gründung der DB AG neu eingestellten Beschäftigten. Die gezahlte Rente ist abhängig von der Dienstzeit, dem Sockelbetrag und der relativen Entgelthöhe.

Dieser Zusatzversorgungstarifvertrag kennt vier Renten-Varianten:

Renten wegen Alters, Renten wegen verminderter Erwerbsfähigkeit, Vorruhestandsrenten, Renten wegen Todes.

Die maximale monatliche Rente für Durchschnittsverdiener, bei 40 Jahren Beschäftigung, liegt derzeit bei ca. 140 €.

Der **Betriebsrentenzuscharifvertrag** ist eine Ergänzung des Zusatzversorgungstarifvertrags für ehemalige Beschäftigte der Deutschen Reichsbahn. Er erhöht die Leistung aus dem Zusatzversorgungstarifvertrag mit einem Zuschlag auf derzeit monatlich 75 €.

Leistungen aus der Rentenzusatzversicherung der DRV KBS (ehemals BVA Abteilung B)

Anspruchsberechtigt sind Beschäftigte der DB vor Gründung der DB AG, die bei der früheren Bahn-Versicherung-Anstalt (BVA) pflichtversichert waren, Beschäftigte des BEV, der BAHN-BKK, des BSW, des EHW und der DRV KBS.

Im Bereich der Bahn leisten die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eine Eigenbeteiligung in Höhe von 1,41 % des zusatzversorgungsberechtigten Entgelts. Der Beitrag des Arbeitgebers liegt bei 7 %. Der durchschnittliche monatliche Rentenzahlbetrag beträgt derzeit 422 €.

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Der Gesetzgeber hat diese Form der Altersvorsorge mit Gründung der DB AG geschlossen.

Die Rentenzusatzversicherung kennt drei Renten-Varianten:

Altersrenten für Versicherte, Erwerbsminderungsrenten für Versicherte, Hinterbliebenenrenten für Witwer und Waisen der Versicherten.

Altersversorgung durch Entgeltumwandlung

Von der Entgeltumwandlung spricht man, wenn der Anspruch auf Auszahlung von Barlohn in einen Anspruch auf Versorgung durch den Arbeitgeber (Arbeitgeber gibt wertgleiche Versorgungszusage) umgewandelt wird.

Praktisch funktioniert es wie folgt: Der Beschäftigte vereinbart mit seinem Arbeitgeber, dass ein von ihm selbst bestimmter Teil des Brutto-Entgelts (monatlich oder jährlich) als Altersvorsorgebetrag verwendet wird. Der Arbeitgeber behält dann diesen Betrag ein und gibt dem Beschäftigten dafür eine entsprechende Versorgungszusage (zum Beispiel lebenslange Rentenzahlung). Diese Vereinbarung nennt man eine Entgeltumwandlungsvereinbarung.

Bei der DB AG beteiligt sich der Arbeitgeber an der Entgeltumwandlung. Im Basistarifvertrag ist in § 32 geregelt, dass jeder, der monatlich 30 € in den DB-Pensionsfonds einzahlt, vom Arbeitgeber zusätzlich 20 € dazu erhält. Auch in vielen anderen Betrieben in unserem Organisationsgebiet beteiligt sich der Arbeitgeber mit einem eigenen Beitrag an der Entgeltumwandlung.

Altersversorgung Deutsche Reichsbahn

Die Vorgängergewerkschaften unserer Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft haben seit 1991 mit zahlreichen Aktivitäten nichts unversucht gelassen, die Problematik der Altersversorgung Deutsche Reichsbahn im Sinne der ehemaligen Reichsbahnerinnen und Reichsbahner zu lösen.

Auf gerichtlichem Wege versuchte unsere Gewerkschaft eine Lösung zu erreichen. So wurden in Musterprozessen zunächst sämtliche Instanzen der Sozialge-

richtbarkeit angerufen. Als diese Verfahren nicht im Sinne der ehemaligen Reichsbahnerinnen und Reichsbahner ausgingen wurden das Bundesverfassungsgericht und der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte angerufen. Nachdem wir dort unterlegen waren, starteten wir einen neuen Versuch über die Arbeitsgerichte. In mehreren Musterprozessen, die gegen die beiden Rechtsnachfolger DB AG und Bundesbahnvermögen geführt wurden, sollte versucht werden die Rechtsnachfolger zu zwingen, den zu Beginn der 90er Jahre vereinbarten § 36 des AnTV DR, der das Thema Altersversorgung regeln sollte und bis damals offen gehalten wurde: „Wird noch geregelt“, mit uns die Ausgestaltung des Paragraphen zu verhandeln. Diese Musterprozesse wurden bis zum Bundesarbeitsgericht geführt.

Der Dritte Senat des Bundesarbeitsgerichts hat am 17.01.2012 in Erfurt entschieden, dass wegen der bereits 1974 erfolgten Zuordnung der Versorgung der Eisenbahner zur Sozialpflichtversicherung kein Anspruch gegen die Deutsche Reichsbahn bzw. deren Nachfolger auf Altersversorgung geltend gemacht werden kann. Ansprüche aus einer Tätigkeit bei der Deutschen Reichsbahn können sich nur gegen die gesetzliche Rentenversicherung richten, soweit sie an Regelungen aus der Zeit der DDR anknüpfen.

Das Bundesarbeitsgericht knüpft mit seiner Entscheidung an die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts an. U.a. urteilte das Bundesverfassungsgericht, dass die Versorgung AVDR bereits in der DDR nur einen einheitlichen Sozialversicherungsrentenanspruch bewirkte, so ergebe sich schon aus dem Grund der Verhältnismäßigkeit kein Anspruch auf eine Zusatzrente.

Auch auf politischem Weg versuchten Mitglieder unserer Gewerkschaft in unzähligen Gesprächen mit Abgeordneten, Ministerpräsidenten, Bundesverkehrsministern und Zuständigen im Bundeskanzleramt die Problematik zu erläutern und damit zu einer politischen Lösung zu gelangen.

Tarifpolitisch wurde in der Entgelttrunde 2008/2009 versucht, mit dem Arbeitgeber DB AG eine Lösung zu erreichen. Unsere Forderungen bestanden aus zwei Teilen. Zum einen sollte ein sogenannter Nachteilsausgleich (Abfindungslösung) vereinbart werden und

EINIGKEIT MACHT STARK

zum anderen sollten die Leistungen des Zusatzversorgungstarifvertrages (ZVersTV) erhöht werden. Wir versuchten den Sockelbetrag von 3,58 Euro auf 8 Euro und den Mindestbetrag von 51,13 Euro auf 100 Euro anzuheben. In mehreren Verhandlungsrunden weigerte sich der Arbeitgeber vehement, überhaupt über die Forderungen zu verhandeln. Ergebnis war eine Absichtserklärung, unsere Gewerkschaft gegenüber der Politik nach einer gerechten Lösung der Problematik der AVDR politisch zu unterstützen.

Die Forderungen nach Erhöhung der Leistungen aus dem ZVersTV wies der Arbeitgeber mit zwei Argumenten ab:

- Die Kosten seien auf Grund der enorm hohen Rücklagen, die nach Betriebsrentenrecht zu bilden wären, nicht finanzierbar. (Allein für die Anhebung des Sockelbetrages von 3,58 auf 4,58 € hätten über 270 Millionen Euro an Rückstellungen gebildet werden müssen).
- Für Rentnerinnen und Rentner (Leistungsempfänger) gäbe es den dreijährigen Inflationsausgleich. Eine weitere Leistungsanhebung werde es für diesen Personenkreis nicht geben. Zudem habe es in der deutschen Betriebsrentengeschichte noch nie eine Leistungsanhebung für Leistungsempfänger gegeben. Man würde Tarifverträge nur für aktive Beschäftigte abschließen.

In der Entgelttrunde 2010/2011 wurde ein neuer Versuch zur Erhöhung der Leistungen des ZVersTV unternommen. Wir forderten die Anhebung des Mindestbetrages von 51,13 Euro auf 100 Euro. Der Arbeitgeber wiederholte zunächst in mehreren Verhandlungsrunden seine Argumentation aus den Jahren 2008/2009. Im Verbund mit dem Abschluss des Branchentarifvertrages gelang es unserer Gewerkschaft jedoch, ein neues Tarifvertragsmodell zu vereinbaren. Der Betriebsrentenzuschussttarifvertrag (BetrRZ-TV) baut auf den ZVersTV auf und sieht im ersten Jahr seiner Gültigkeit eine individuelle Leistungsanhebung auf 75 Euro vor. Zudem wurde eine jährliche Überprüfung der Verwendung der Mittel vereinbart durch die sichergestellt ist, dass der Betrag für Folgejahre auch weiter angehoben werden kann.

In den Einkommensrunden 2013, 2014/15 und 2016 wurde jeweils der Versuch unternommen, die individuelle Leistungsanhebung von 75 Euro auf 100 Euro zu erhöhen. Dies ist am vehementen Widerstand der Arbeitgeberseite gescheitert.

Erfolgreich wurde jedoch die jeweilige Verlängerung der Laufzeit bis derzeit zum 31.12.2018 verhandelt.

10.5.4 EVG: Wir brauchen mehr bezahlbaren Wohnraum

Kauf und Verkauf von Eisenbahnerwohnungen

Wird meine Wohnung verkauft, kann ich sie kaufen oder wird sie an einen Dritten verkauft? Diese Fragen bewegen die Mieter der Eisenbahnwohnungsgesellschaften.

Die Klarstellungen dienen dazu, auch den betroffenen Mietern eine Hilfestellung für ihre Entscheidung zu geben oder die Rechtmäßigkeit des Verkaufs zu überprüfen. Haben Sie hier Bedenken, so rufen sie uns an und informieren uns.

Vorweg jedoch: Für die zu dem Zeitpunkt in den Wohnungen wohnenden Mieter gilt grundsätzlich: „Kauf bricht nicht Miete“. D.h. für Mieter die nicht ihre Wohnung kaufen möchten oder für Mieter deren Haus als Ganzes verkauft wird, gelten die bisherigen Mietverträge weiter. Für die zum Übertragungstichtag (Januar, Februar 2001) in den Häusern wohnenden Mieter, die zum berechtigten Personenkreis zählen sowie für die Inaktiven aus diesen Bereichen, gelten die einzelvertraglich zugesicherten Ergänzungen zum Mietvertrag und die Schutzrechte, die im Wohnungsfürsorgevertrag vereinbart wurden.

Verkauf von Mehrfamilienhäusern als Ganzes

Der Verkauf von Mehrfamilienhäusern als Ganzes (hierzu gehören auch die sogenannten Schwedenhäuser/Zweifamilienhäuser) darf nur erfolgen, wenn weniger als die Hälfte der Wohnungen von Personen

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

gemietet ist, die zum berechtigten Personenkreis nach § 1 des Wohnungsfürsorgevertrages gehören oder Inaktive sind.

In diesem Falle kann die Wohnungsgesellschaft ein Mehrfamilienhaus veräußern, wenn es für die Wohnungsfürsorge nicht mehr benötigt wird. In Ausnahmefällen kann der gemeinsame Ausschuss eine Ausnahmegenehmigung erteilen, hierzu verlangt er die Zustimmung der Mieter.

Verkauf von Eisenbahnerwohnungen und Einfamilienhäusern

Für die Veräußerung von Eigentumswohnungen bzw. Einfamilienhäusern wurde grundsätzlich festgelegt, dass, wenn sie von einem Wohnungsfürsorgeberechtigten (§ 1 Wohnungsfürsorgevertrag) zum Stichtag der Übertragung gemietet waren und von diesem ununterbrochen bewohnt sind, sie nur an diesen Mieter verkauft werden dürfen (§ 2.2 Wohnungsfürsorgevertrag).

Mit Zustimmung des wohnungsfürsorgeberechtigten Mieters können die Wohnungen auch an dessen Ehegatten, Verwandte oder sonstige vom Mieter benannte Personen veräußert werden (Mieterprivatisierung).

Hier besteht somit ein „Veräußerungsverbot“. Stimmt der Mieter einer Veräußerung an einen Dritten zu, so ist dies Sache des Mieters, er muss nicht zustimmen. Deshalb raten wir zur Vorsicht bei Unterschriftsleistungen. Im Zweifel informieren sie sich vor Abgabe einer Erklärung in ihrer Geschäftsstelle.

Nach § 2.3 des Wohnungsfürsorgevertrages dürfen Eigentumswohnungen in Mehrfamilienhäusern an Dritte verkauft werden, wenn die Objekte von mehr als 50 % mit anderen Personen als Mitglieder des berechtigten Personenkreises oder Inaktiven gemietet sind. In diesem Fall muss allerdings nach § 2.7 des Wohnungsfürsorgevertrages den Mitgliedern des berechtigten Personenkreises oder Inaktiven, die Wohnung vorab zum Erwerb angeboten werden (Vorkaufsrecht).

Kauft der Mieter die Wohnung nicht, so gilt Folgendes:

Die Wohnungsgesellschaft hat nun die Möglichkeit die Wohnung selbst zu behalten. Dann ändert sich

ebenfalls nichts. Die Wohnungsgesellschaft kann allerdings die Wohnung auch an einen anderen Besitzer veräußern.

Auch hier gilt grundsätzlich, dass die Vereinbarungen des Wohnungsfürsorgevertrages auch den neuen Vermieter binden. § 571 BGB, Kauf bricht nicht Miete, gilt grundsätzlich auch hier. Ebenfalls gelten die einzelvertraglichen Ergänzungen zum Mietvertrag auch für den neuen Vermieter weiter. Der Ausschluss der Eigenbedarfs- und Verwertungskündigung („Lebenslanges Wohnrecht“) bleibt auch mit einem neuen Vermieter bestehen.

Die genauen Texte der entsprechenden Vereinbarung bzw. des Wohnungsfürsorgevertrages findet man im BFW Ratgeber 714/2 „Allgemeines Mietrecht - Schutzrechte in Eisenbahnwohnanlagen“, der für Mitglieder des BFW über die EVG-Geschäftsstellen zu beziehen ist.

Wichtig ist eine umfassende Beratung

Wir raten allen Mietern sich vor einer Entscheidung über die Rechte und Pflichten als Eigentümer (insbesondere bei Eigentumswohnungen) zu informieren, einen Kauf –wie auch die Ablehnung eines Kaufes– eingehend zu überlegen. Der Kauf einer eigenen Wohnung oder eines eigenen Hauses bietet Chancen und bietet sich vor allem im Hinblick auf eine zukünftige Altersversorgung an. Der Kauf beinhaltet aber auch Risiken und Verpflichtungen insbesondere bei einer Eigentümergemeinschaft. Deshalb raten wir zu einer umfassenden Beratung um die Chancen und Risiken abwägen zu können und die persönlich richtige Entscheidung treffen zu können.

Bezahlbares Wohnen: EVG bleibt am Ball

Die EVG schmiedet ein Bündnis für bezahlbares Wohnen. Gemeinsam mit der DB AG, betrieblichen Interessenvertretern, BEV und Sozialeinrichtungen machte die EVG in einer Auftakt-Veranstaltung in Frankfurt eine erste Bestandsaufnahme zum Thema. „Wir wollen mit Eisenbahnern für Eisenbahner etwas erreichen“, sagte die Stellvertretende EVG-Vorsitzende Regina Rusch-Ziemba.

EINIGKEIT MACHT STARK



EVG, Auftaktveranstaltung Bündnis für bezahlbares Wohnen in Frankfurt am Main

In vielen deutschen Regionen ist der Wohnungsmarkt derzeit angespannt. Insbesondere in Ballungsräumen steigen die Mieten und die Immobilienkaufpreise rasant an. Auch viele Eisenbahnerinnen und Eisenbahner spüren das im Portmonee. Deswegen ist bezahlbarer Wohnraum auch für die EVG ein Thema. „Bezahlbar heißt für uns: unter 10 Euro pro Quadratmeter“, so Regina Rusch-Ziemba. „Wir müssen und wollen uns vor allem um diejenigen kümmern, die die Wohnkosten sehr deutlich im Haushaltsbudget spüren.“

Vor allem drei Zielgruppen sind es daher, für die im Rahmen des entstehenden Bündnisses Lösungen entwickelt werden sollen: Familien, Alleinerziehende und Nachwuchskräfte. Aber auch die ehemaligen Beschäftigten bleiben im Fokus.

An der Auftakt-Veranstaltung nahmen neben der EVG und der Deutschen Bahn noch hochkarätige Vertreter des Bundeseisenbahnvermögens (BEV), der betrieblichen Sozialeinrichtungen Sparda Bank und DEVK sowie der Arbeitsgemeinschaft der Wohnungsbau-genossenschaften und der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen in der SPD (AfA) teil. Aber auch betriebliche Interessenvertreter saßen am Tisch: der Konzernbetriebsrat der DB AG und der Hauptper-

sonalrat beim BEV. Jetzt wird in Arbeitsgruppen an einzelnen Detailthemen weitergearbeitet. „Es sind aus vielen Blickwinkeln viele Ideen zusammengetragen worden“, resümierte Regina Rusch-Ziemba. „Wichtig ist, dass ein Anfang gemacht ist.“

Bezahlbares Wohnen: Ein großer Schritt nach vorne...

In Deutschland gibt es eine neue Wohnungsnot. Insbesondere in den Ballungsräumen steigen Mieten und Immobilienkaufpreise rasant an. Diese Entwicklung war Anlass für unsere Gewerkschaft, ein Bündnis für bezahlbares Wohnen zu initiieren.

Erste gute Ergebnisse liegen nun vor. Diese wurden am 12.9.2016 in einer Veranstaltung mit dem Titel „Wohnraum für Eisenbahner“ vorgestellt.

Besonders hervorzuheben ist die Schaffung einer Stelle „Referent/in Wohnungswesen“ bei der DB AG mit der Aufgabe der Organisation und Unterstützung zum Thema Wohnraum für DB-Mitarbeiter. Dort laufen künftig alle Fäden zusammen und es kann schneller gehandelt und koordiniert werden.

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Weitere Ergebnisse sind

- Erstes Wohnheim der Stiftung Azubiwerk im Juni 2016 in Hamburg eröffnet (Einzug von sechs Auszubildenden der DB AG mit Ausbildung zum 01.09.2016),
- Angebot von temporären Wohnlösungen im Bereich von Apartment- und Wohnheimplätzen, vorerst Standort München,
- Konzeption eines Informationsflyers zur Eigentumsbildung durch die Sparda-Bank,
- Neue Varianten zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in enger Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnergenossenschaften und DB AG.

Die stellvertretende Vorsitzende der EVG, Regina Rusch-Ziemba, dankt den Mitgliedern der Projektsteuerung sowie allen Verantwortlichen und zeigt sich zufrieden mit den Arbeitsergebnissen. „Wir dürfen jedoch in unserer Initiative für bezahlbaren Wohnraum nicht nachlassen und müssen das nun im Ballungsraum München Erreichte zeitnah auf andere Brennpunkte im Wohnungsmarkt übertragen“.

VB Regina Rusch-Ziemba, EVG Internet

endlich gefunden haben, sorgt für mehr Transparenz bei der Entlohnung und in der Folge nicht ‚nur‘ für mehr Lohngleichheit sondern auch für mehr Lohngerechtigkeit.“

Die EVG Vize Chefin unterstrich: „Ich hoffe sehr, dass damit das Tabu gebrochen wird, dass über Löhne nicht gesprochen wird. Es muss gesprochen werden um damit die Benachteiligung – gerade von Frauen – endlich aufzubrechen.“ Sie stellte klar: „Natürlich hätten wir uns eine verbindliche Regelung bei den betrieblichen Prüfverfahren gewünscht und deshalb ist dieses Gesetz ein wichtiger erster Schritt auf dem Weg zu mehr Lohngerechtigkeit.“ Regina Rusch-Ziemba erklärte weiter: „Mit diesem Gesetz werden wir dennoch ein Ziel erreichen: Die zum Himmel schreiende Ungerechtigkeit, dass Frauen immer noch rund 21 Prozent weniger Entgelt erhalten als ihre männlichen Kollegen, wird endlich verringert.“ Der Koalitionskompromiss sieht die Schaffung eines individuellen Auskunftsanspruchs bereits für alle Arbeitnehmerinnen in Unternehmen mit mehr als 200 Beschäftigten vor. Direkt nach Verabschiedung des Gesetzes werden wir uns mit den Wegen zur Umsetzung der Neuregelungen beschäftigen.

Frauen

10.6 Frauen der EVG kämpfen um Gerechtigkeit und Anerkennung

Anmerkung: Ausführliche Informationen sind im „Geschäftsbericht 2012-2017 – Gleichberechtigung für Frauen in Beruf und Gesellschaft“ im Anhang 12 dieses Buches dargestellt.

Endlich mehr Lohngerechtigkeit

Die EVG hat den Koalitionskompromiss für ein Lohngleichheitsgesetz als „ersten Schritt in die richtige Richtung“ begrüßt. Entsprechend äußerte sich die für die Familien- und Frauenpolitik zuständige stellvertretende EVG Vorsitzende Regina Rusch-Ziemba.

Sie erklärte: „Der Kompromiss, den die Regierungsparteien - nach mehr als einem halben Jahr Streit -

■ Frauen fordern Gesundheit am Arbeitsplatz!

Der Forderungskatalog der Eisenbahnerinnen aus den vier deutschsprachigen Ländern ist umfangreich

Ergonomie – Wir fordern:

1. Weg mit der Annahme, dass alle Menschen 1.85 m lang und 80 kg schwer sind
2. eine Arbeitsplatzgestaltung unter Beachtung der Bedürfnisse von Frauen Arbeitsmittel für Frauen, die von Frauen getestet werden
3. Arbeitsplätze, die Frauen angepasst werden und nicht umgekehrt
4. Trageversuche von Arbeitsbekleidung von Frauen durch Frauen
5. Teilnahme von Frauen an allen Entscheidungen, die sie betreffen

Lohn- gerechtigkeits- gesetz – **jetzt!**

Bewegung - Wir fordern:

1. professionelle Anleitung zur körperschonenden Arbeit
2. Einführung von Gesundheitsmaßnahmen während der Arbeitszeit zum Erhalt, zur Kräftigung und Entspannung

Arbeitsmedizin – Wir fordern:

1. Arbeits- und GesundheitsmedizinerInnen, die speziell in der Gendermedizin ausgebildet sind
2. mehr Frauen in den Arbeitssicherheitsausschüssen
3. ausreichender Einsatz von SozialarbeiterInnen in den Betrieben und Verwaltungen
4. professionelle Anleitung zur körperschonenden Arbeit
5. Einführung von Gesundheitsmaßnahmen während der Arbeitszeit zum Erhalt, zur Kräftigung und Entspannung

Sozialräume - Wir fordern:

1. saubere und gepflegte Sozialräume
2. ausreichende Pausen- und Ruheräume
3. geschlechtergetrennte Sanitäreinrichtungen
4. Entspannungsräume

Umgang – Wir fordern:

1. Schutz vor Gewalt am Arbeitsplatz
2. gegenseitige Achtung und respektvollen Umgang als wichtigen Aspekt in der Unternehmenskultur
3. solidarisches miteinander statt gegeneinander

Ernährung - Wir fordern:

1. ausgewogene, gesunde und bezahlbare Speiseangebote
2. abgestimmte Kantinen/Casino-Öffnungszeiten zu den Arbeits-/Schichtzeiten

Arbeits-Rhythmus - Wir fordern:

1. ein Arbeitspensum, das sich an der durchschnittlich möglichen Arbeitsleistung orientiert
2. eine altersgerechte Beschäftigung
3. familienfreundliche flexible Arbeitszeiten

Reform des Mutterschutzgesetzes

Im Koalitionsvertrag haben sich CDU/CSU und SPD auf eine Reform des Mutterschutzgesetzes verständigt. Ziel ist es, neue Regelungen zu verabschieden, die dem neuesten Stand der Erkenntnisse über die Gefährdung von schwangeren und stillenden Müttern entsprechen.



KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Im Mittelpunkt der geplanten Änderungen steht der Schutz der werdenden und stillenden Mütter vor Überforderung und Gesundheitsschädigung am Arbeitsplatz. Der Schutz vor finanziellen Einbußen sowie der Schutz durch ungerechtfertigte Beschäftigungsverbote.

Die EVG und der DGB-Bundesfrauenausschuss setzten sich gemeinsam dafür ein, dass

- der medizinische sowie arbeits- und sozialrechtliche Schutzanspruch nicht aufgeweicht wird
- Gefährdungsbeurteilungen der Arbeitsplätze so gestaltet werden, dass sie den Anforderungen der Mutterschutzarbeitsverordnung entsprechen
- schwangere und stillende Frauen vor struktureller und individueller Benachteiligung geschützt werden
- die Berechnung des Mutterschutzgeldes nach wie vor nach dem Durchschnittsverdienst erfolgt
- die Gestaltung der Arbeitsplätze unter dem Aspekt des Erhalts der Beschäftigungsfähigkeit erfolgt
- die Gestaltung der Arbeitsplätze unter dem Aspekt der Vereinbarkeit von Familie, Beruf und der Möglichkeit der beruflichen Weiterentwicklung erfolgt



EVG fordert Arbeitgeberinitiative zum Abbau von Belastungen

Die EVG kritisiert erneut die Forderung der Arbeitgeber, die bisherige Begrenzung von Acht-Stunden-Arbeit pro Tag aufzuheben. Laut Positionspapier des DIHK soll damit mehr Flexibilität in Zeiten der zunehmenden Digitalisierung der Arbeitswelt geschaffen werden.

Die für die Sozial-, Familien- und Tarifpolitik zuständige stellvertretende EVG-Vorsitzende Regina Rusch-Ziemba erinnerte die Arbeitgeber an die immer weiter steigende Zahl der Überstunden. „Dass die bisherige Arbeitszeitregelung nicht unflexibel ist, beweist auch die Tatsache, dass die Deutschen innerhalb der EU die meisten Überstunden leisten“, so Regina Rusch-Ziemba. Sie unterstrich: „Mit monatlich rund 12 Überstunden je Beschäftigten sind wir so ‚flexibel‘ wie kein anderes Land innerhalb der EU.“ Zudem verwies sie auf die – in vielen Branchen bereits bestehenden – Tarifregelungen zur flexibleren Gestaltung der Arbeitszeit.

Als weiteres Argument gegen die Arbeitgeberforderung führt die stellvertretende EVG-Vorsitzende die nach wie vor steigende Zahl der psychischen Erkrankungen an. „Es vergeht kein Jahr, in dem die gesetzlichen Krankenkassen nicht neue Negativ-Rekorde verkünden müssen. Mit derzeit 14,6 Prozent stehen die psychischen Erkrankungen auf Platz 3 der Statistik – Tendenz steigend.“ Sie verwies darauf, dass für jeden zweiten Beschäftigten seine Arbeit Stressfaktor Nummer Eins ist.

Regina Rusch-Ziemba betonte: „Die Phantasie, die die Arbeitgeber für ihre Forderung aufgebracht haben, wünschte ich mir auch, wenn es darum geht, die psychischen Belastungen der Arbeit zu reduzieren. Wo sind die Forderungen der Arbeitgeber, um ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vor diesen Belastungen wirksam zu schützen?“ Sie unterstrich: „Gesundheitsfürsorge und Gesundheitsvorsorge im Betrieb ist mehr als der grüne Apfel in der Kaffeeküche!“

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Kurze Wege für Alleinerziehende

In den Eisenbahnbetrieben stehen viele Betroffene aufgrund des Schichtdienstes vor der Herausforderung, ihren Lebensalltag zwischen Kind und Beruf zu meistern.

Viele Personalabteilungen haben nach wie vor Vorbehalte, wenn es darum geht, Alleinerziehende zu beschäftigen. Doch ihre Zahl nimmt zu. **Jeder fünfte Elternteil** ist heute alleinerziehend. 86 Prozent davon sind Frauen. Nahezu 40 Prozent der Alleinerziehenden sind armutsgefährdet. Einer der Gründe dafür ist, dass eine Vollzeitarbeit aufgrund der immer noch fehlenden Betreuungsstrukturen und der oft starren Arbeitszeiten nur schwer gemeistert werden kann.

Schichtdienst als besondere Herausforderung

In den Eisenbahnbetrieben stehen viele Betroffene aufgrund des Schichtdienstes vor der Herausforderung, ihren Lebensalltag zwischen Kind und Beruf zu meistern. Hier stellt sich die Frage, was Betriebe für diese Beschäftigten tun können, um sie ggf. bei einer Ausbildung, Stellenbesetzung und beim Wiedereinstieg nach der Geburt zu unterstützen? Eine entscheidende Rolle dabei haben die Interessenvertretungen. Sie haben die Möglichkeit, die Arbeitsbedingungen in

den Betrieben so zu gestalten, dass es auch für Alleinerziehende möglich ist, ihrer Erwerbstätigkeit nachzugehen.

EVG-Tarifverträge und Programme helfen

Die EVG hat in ihren Tarifverträgen Instrumente verankert, die es den Interessenvertretungen ermöglichen, betriebliche Lösungen zu gestalten, die auf die Bedürfnisse der Beschäftigten zugeschnitten sind. Die Tarifverträge geben daneben auch den Betroffenen die Möglichkeit, ihre Arbeitsbedingungen zu regeln.

Mit unseren Sozialpartnern haben wir darüber hinaus spezielle Programme entwickelt, die das Alltagsleben erleichtern können.

EVG Internet, VB Regina Rusch-Ziemba

10.7 Betriebsräte und EVG kämpfen gemeinsam für Mitbestimmungsrechte

Beispiel: Behinderung von Betriebsratsarbeit

Beifall im Gerichtssaal: DB Sicherheit ist mit dem Versuch gescheitert, einen EVG-Betriebsrat zu kündigen. Das Arbeitsgericht Dortmund hat am 15. März 2017 den Antrag des Arbeitgebers auf ein Zustimmungsersetzungsverfahren gegen den EVG-Kollegen zurückgewiesen.



Praktizierte Solidarität, gemeinsam sind wir stark

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Natürlich lässt die EVG ihre Betriebsräte nicht im Stich: Mehr als 100 Kolleginnen und Kollegen begleiteten die Verhandlung, die EVG hatte eine Versammlung angemeldet. Sie nahmen das Urteil im überfüllten Gerichtssaal mit Jubel auf.

Der Arbeitgeber hatte dem Kollegen Arbeitszeitbetrug vorgeworfen. Der Richter sah aber keinen Anlass für eine Tat- oder Verdachtskündigung.

Ziel war und ist aber, unseren Kollegen unter Druck zu setzen. Ihn einzuschüchtern und zu zermürben und darauf zu hoffen, dass er von selbst das Handtuch wirft. Und dagegen hilft nur eins: Aufstehen und Flagge zeigen – Solidarität und größtmögliche Öffentlichkeit.

In München wird es in der kommenden Woche einen weiteren Gerichtstermin gegen zwei EVG-Betriebsräte geben. Auch hier ruft die EVG dazu auf, die betroffenen Kollegen zu unterstützen.

Union Busting, das gezielte Unter-Druck-Setzen von Arbeitnehmervertretern, darf keine Chance haben! Denn betroffen sind drei – gemeint sind wir alle!

Beispiel: DB Cargo, klare Kante lohnt sich!

Nach dem entschiedenen Nein der EVG-Betriebsräte zu dem vom Arbeitgeber vorgelegten Interessenausgleich bei DB Cargo gibt es nun doch eine Vereinbarung, die für beide Seiten akzeptabel ist.

„Der in der vergangenen Woche in der Einigungsstelle vorgelegte Interessenausgleich ist an Stellen, die unseren Betriebsräten wichtig sind, noch einmal verändert worden, das hat die Grundlage für eine kritische Neubewertung möglich gemacht“, stellt der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates, Jörg Hensel, fest.

So werde in der Gesamtbetriebsvereinbarung nun erstmals ein „gemeinsames Verständnis“ festgeschrieben, zu dessen vorrangigen Schwerpunkten die Themen „Qualität, Wachstum, Produktivität und Beschäftigung“ zählen. Entsprechend seien die von DB Cargo zu erreichenden Ziele benannt worden. Diese seien: den Volumenrückgang der vergangenen Jahre zu stoppen, wirtschaftliche Wachstumspotenti-



Protestaktion in Berlin

EINIGKEIT MACHT STARK

ale zu identifizieren und zusätzlichen Umsatz- und Ergebnisbeitrag zu generieren.

Klaus-Dieter Hommel, Stellvertretender EVG-Vorsitzender: „Es zeichnet unsere Betriebsräte aus, dass sie in der jetzigen Vereinbarung, auch unter schwierigen Umständen, ihren Einfluss gewahrt und damit die Möglichkeiten der Mitbestimmung verteidigt haben.“

In diesem Zusammenhang stellte Klaus-Dieter Hommel fest, dass der Cargo-Vorstand offensichtlich verstanden habe, dass er nicht gegen die Beschäftigten und deren Interessenvertreter arbeiten kann. „Damit war der harte Kurs unserer Betriebsräte erfolgreich“, so Hommel.

Einer der Punkte, die den Betriebsräten besonders wichtig war, führt der GBR-Vorsitzende Jörg Hensel an: „Wir haben unter anderem durchgesetzt, dass Versetzungen mit Arbeitsortwechsel nur mit Zustimmung der Betroffenen stattfinden werden; diese erfolgen im Bereich von Vertrieb und Produktion in den nächsten zwei Jahren allein auf freiwilliger Basis. Gegen den Willen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geht da gar nichts mehr“, stellte er fest.

Und: „Wir haben erreicht, dass im laufenden Jahr nicht mehr als die vorgegebenen 350 Stellen abgebaut werden können. Durch den von der EVG abgeschlossenen Demografie-Tarifvertrag hat jeder Betrof-

fene aber die Chance auf Weiterbeschäftigung im Unternehmen“, so der GBR-Vorsitzende. Zugleich gelte weiterhin, dass der Arbeitgeber seine Pläne nicht so einfach umsetzen könne. Jede Maßnahme müsse sich in der Praxis bewähren. Andernfalls hätten umgehend Gespräche mit dem Betriebsrat über nötige Veränderungen zu erfolgen.

„Mit der Zustimmung zu dem jetzt modifizierten Interessenausgleich ist kein Ja zu den vom Cargo-Vorstand vorgelegten Umstrukturierungsplänen verbunden. Wir als EVG lehnen das Konzept, das den Güterverkehr reduziert und auf Stellenstreichungen setzt, weiterhin entschieden ab“, stellte Klaus-Dieter Hommel abschließend klar. „Die jetzt getroffene Vereinbarung beschreibt nun aber exakt die Prozesse, die angestoßen werden sollen und auf deren Einhaltung unsere Betriebsräte genau achten werden“.

Ausgezeichnete Mitbestimmung: Deutscher Betriebsrätepreis für den EBR der Deutschen Bahn

EVG-Betriebsräte machen ausgezeichnete Arbeit - im Sinne des Wortes: Wieder ist ein EVG-geführtes Gremium beim Deutschen Betriebsrätepreis prämiert worden.



Der Deutsche Betriebsrätepreis für den EBR der Deutschen Bahn (Foto: EVG-Archiv)

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Der Europäische Betriebsrat (EBR) ist mit dem Sonderpreis „Europa mitbestimmen“ ausgezeichnet worden. Der EBR hatte erstmals europaweite soziale Mindest-Standards bei der Verlagerung von Arbeitsplätzen ausgehandelt.

Ausgangspunkt der Vereinbarung war die Zentralisierung der Buchhaltung des DB-Konzerns in Bukarest. Zwei Jahre hat der EBR verhandelt, bis die Vereinbarung stand. Ihre Kernpunkte:

- Vorrang der Weiterbeschäftigung im Konzern
- Ein „Jobboard“, über das alternative Arbeitsplätze vermittelt werden können
- Der Arbeitgeber ist verpflichtet, beim Arbeitsplatzwechsel die Beschäftigten zu unterstützen (z.B. durch Qualifizierung)
- „Mobilitätspakete“ (Der Arbeitgeber übernimmt z.B. Umzugskosten)
- Ein Härtefallfonds
- Individuelle Vereinbarungen über vorgezogenen Ruhestand, Teilzeit oder Aufhebungsverträge mit Abfindungen.

Ulrich Rötzhelm, Bereichsleiter Mitbestimmung der EVG, wertete das Projekt als ein „klares Bekenntnis zur Mitbestimmung in Europa“. Gewerkschaften und Betriebsräte signalisierten damit, „dass wir keine mitbestimmungsfreien Räume in Europa akzeptieren.“ Die Vereinbarung habe im Sinne des Wortes Vorbild-Charakter. „Einer geht voran, und die anderen können damit weiterarbeiten.“ Rötzhelm wies auch darauf hin, dass die Vereinbarung die EVG in ihrer Konzeption bestärke, dass die Betriebsräte die Arbeitsbedingungen in den Unternehmen am besten regeln können.

„Für uns war es erschreckend, zu sehen, wie groß die Unterschiede in Europa in punkto Mitbestimmung und soziale Absicherung sind.“

EVG Internet, VB Klaus-Dieter Hommel

10.8 Nationale und internationale Zusammenarbeit

Unsere Geschichte zeigt auf, dass für eine erfolgreiche Gewerkschaftsarbeit im Interesse der Mitglieder in bestimmten Positionen die Zusammenarbeit und Kooperation unerlässlich ist. Das können Parlamentarier, Politiker, Parteien, Lobbyisten, Verbände, Gewerkschaften oder sonstige Entscheidungsträger auf nationaler und internationaler Ebene sein.

Die EVG im DGB

Die EVG ist Teil des DGB, des Bundes der Gewerkschaften. Er ist der Dachverband seiner acht Mitgliedsgewerkschaften. National und international vertritt dieser die Gewerkschaftsbewegung und ist die politische Stimme der Mitgliedsgewerkschaften mit rund 6 Millionen organisierten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Damit ist der DGB einer der größten Gewerkschaftsbünde der freien Welt. Der Deutsche Gewerkschaftsbund ist dem Prinzip der Einheitsgewerkschaft verpflichtet. Er ist – wie seine Mitgliedsgewerkschaften - pluralistisch und unabhängig, aber keineswegs politisch neutral. Er bezieht klar Position im Interesse der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gegenüber den politischen Entscheidungsträgerinnen und -trägern, Parteien und Verbänden in Bund, Ländern und Kommunen.

Als Dachverband schließt er keine Tarifverträge ab, koordiniert und unterstützt aber als Spitzenorganisation die Beamtenpolitik der Gewerkschaften. Auf internationaler Ebene arbeitet der DGB im Europäischen Gewerkschaftsbund (EGB) und im Internationalen Gewerkschaftsbund (IGB) mit und vertritt die deutsche Gewerkschaftsbewegung bei internationalen Institutionen wie der Europäischen Union und den Vereinten Nationen oder dem Internationalen Arbeitsamt.

Der DGB ist demokratisch von unten nach oben aufgebaut. Die EVG entsendet auf den unterschiedlichen Ebenen - in den Regionen, in den neun Bezirken und im Bund – Vertreterinnen und Vertreter in die Vorstände. 400 Delegierte der DGB-Gewerkschaften, darunter auch eine Delegation der EVG, wählen alle vier

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Jahre beim DGB-Bundeskongress den Geschäftsführenden Bundesvorstand. Dem Bundesvorstand gehören neben dem GBV die Vorsitzenden der acht Mitgliedsgewerkschaften an – also Alexander Kirchner für die EVG.

Der DGB setzt sich zurzeit insbesondere für die Stärkung der Tarifbindung, für einen handlungsfähigen Staat und eine Rente, die zum Leben reicht, ein.

Die EVG macht Lobbyarbeit für die Schiene – in der Allianz pro Schiene

Die EVG vertritt auch auf der politischen Ebene die Interessen der Beschäftigten in der Schienenbranche und ist damit ein wichtiger verkehrspolitischer Akteur. Besser lässt sich ein Gegengewicht zur straßenfixierten Verkehrspolitik, wie sie in Deutschland seit Jahrzehnten gefahren wird, allerdings als ein großes branchenübergreifendes Netzwerk realisieren. Das dachte auch Norbert Hansen und gab vor gut 15 Jahren den Anstoß zur Gründung der „Allianz pro Schiene“, die – neben der politischen Arbeit der EVG – inzwischen der politische Player für die Steigerung des Marktanteils der Schiene (und damit auch für die Sicherung der Arbeitsplätze in der Branche) ist.

Über 2,6 Millionen Einzelmitglieder und 132 fördernde Unternehmen sind inzwischen in der Allianz pro Schiene organisiert. In zahlreichen Gremien werden die gemeinsamen Positionen und Projekte erarbeitet, koordiniert von der Berliner Geschäftsstelle. Forderungen wie die Nichtzulassung von Gigalintern, die Absenkung der Trassenpreise und die Ausnahme von Bahnstrom aus der Stromsteuer werden von hier aus – zum Teil mit groß angelegten politischen Kampagnen – gegenüber Politik, Medien und Öffentlichkeit kommuniziert.

Die Allianz pro Schiene hat zwei Standbeine: Mitglieder sind zivilgesellschaftliche Organisationen, wie auch die EVG, die traditionell den Vorsitzenden stellt (aktuell Alexander Kirchner) und Wirtschaftsunternehmen. Mitglieder sind auf der Seite der Zivilgesellschaft unter anderem auch der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Fahrgastverband Pro Bahn, die Technische Univer-

sität Berlin und die Bahnhofsmission. Wirtschaftsseitige Förderer reichen vom klassischen Eisenbahnverkehrsunternehmen über den Waggonproduzenten, vom Gleisbauunternehmen bis zur Softwareschmiede für Fahrgastinformationssysteme, vom Verkehrsberatungsbüro bis zum bahnnahen Finanzdienstleister. Alle vereint ein Interesse: die Förderung des Schienenverkehrs. Der gegenseitige Austausch bringt alle – und damit die gesamte Schienenbranche – voran. Die politische Durchschlagskraft wird größer – und hoffentlich auch bald eine echte Verkehrswende hin zum ökologischen und sicheren Verkehrsträger Schiene bringen.

Die Allianz pro Schiene trägt außerdem dazu bei, das Bild der Bahnen und der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in der Gesellschaft zu verbessern, potenzielle Fachkräfte anzusprechen und auch auf die wirtschaftliche Bedeutung der Bahnen als Rückgrat unseres Industriestandortes hinzuweisen.

Cosima Ingenschay, VB Vorsitzender

Die EVG und Europa

Die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) ist der paneuropäische Zusammenschluss von über 230 Verkehrsgewerkschaften aus 41 Ländern, und spricht für ca. 3,5 Mio. Beschäftigten aus allen Verkehrsbereichen aus ganz Europas – über die Grenzen der EU hinweg. Die EVG ist hier ein ebenso wichtiges Mitglied wie in der Internationalen Transportarbeiterföderation ITF. Alexander Kirchner ist stellvertretender Vorsitzender der ETF und Vorstandsmitglied der ITF.

Das Engagement in beiden Organisationen ist wichtig für die EVG. Während es bei der ITF oftmals um das Erstreiten weltweiter Mindeststandards im Bereich der Arbeits- und Sozialbedingungen der Verkehrsbeschäftigten geht, geht der Auftrag der ETF eindeutig in Richtung politischer Einflussnahme. Das Brüsseler Büro mit seinen fast 20 Beschäftigten hat die Aufgabe, europäische Gesetzesvorhaben zu beobachten und, wo immer möglich, im Sinne der Verkehrsbeschäftigten zu beeinflussen. Das reicht von Gesprächen mit den europäischen Institutionen über

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Veranstaltungen bis hin zu Demonstrationen, wie jene Anfang 2014 in Straßburg gegen das 4. Eisenbahnpaket. Da rund 80 Prozent der Gesetze, die den Eisenbahnsektor in Deutschland betreffen, in Brüssel entwickelt und entschieden werden, ist es von zentralem Interesse für die EVG, dass direkt vor Ort Einfluss genommen wird.

Die EVG ist aus diesem Grund auch ein sehr aktives Mitglied in der Sektion Eisenbahn der ETF. Hier werden die Forderungen in Bezug auf die Eisenbahnpolitik der Europäischen Kommission formuliert sowie Aktionen vorbereitet und koordiniert. Mittlerweile haben wir zusammen mit anderen Eisenbahnergewerkschaften gegen vier Eisenbahnpakete gekämpft und darüber hinaus zu zentralen Themen eine Reihe von Europäischen Aktionstagen durchgeführt.

Was auf nationaler Ebene die Tarifverhandlungen ist auf europäischer Ebene der Sektorale Soziale Dialog Eisenbahn. Hier treffen VertreterInnen der ETF-Gewerkschaften auf die Arbeitgeberseite. Viele der europäischen Eisenbahnen sind in der CER organisiert. Mehrfach im Jahr treffen ETF und CER in Brüssel zusammen. VertreterInnen der Europäischen Kommission sind ebenfalls anwesend. Zu Ergebnissen zu kommen ist in Anbetracht der Konstellation (sehr viele Gewerkschaften aus vielen verschiedenen Ländern treffen auf Unternehmen aus ebenso vielen Ländern) sehr schwierig und erfolgt - zumindest aus unserer Sicht - oft nur in kleinen Schritten, die viel Geduld abverlangen. In Anbetracht der Tatsache, dass es in 50 Jahren nur zu einem Abkommen der Sozialpartner gekommen ist, welches in eine Europäische Richtlinie überführt wurde (Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie), haben sich ETF und CER darauf verständigt, ihre Zusammenarbeit neu aufzustellen. Klares Ziel dabei ist es, zu mehr verbindlicheren Abkommen zu kommen.

Nach dem Brexit werden ca. 28 Prozent der Mitglieder der ETF außerhalb der EU leben. Ohne den Fokus von der Lobbyarbeit zu nehmen bedarf es ggf. einer Nachjustierung der Aufgabenbereiche der ETF. Aus diesem Grund wird es nach dem 5. ordentlichen Kongress der ETF im Mai 2017 in Barcelona zu einer einjährigen Evaluierungsperiode kommen, an dessen

Ende eine gestärkte und für die Zukunft gerüstete ETF stehen wird.

Sowohl ETF und ITF arbeiten schon heute unter anderem am Thema Digitalisierung und Automation, welche den Verkehrsbereich über alle Grenzen und einschließlich der Eisenbahn nachhaltig verändern werden. Die EVG bringt sich hier mit ihrer fachlichen Kompetenz ein und gestaltet so die Politik beider Organisationen entscheidend mit.

Die EVG in der 4-Länderkooperation

Innerhalb der Europäischen Arbeit hat die Kooperation mit den anderen deutschsprachigen Ländern Luxemburg, Schweiz und Österreich nach wie vor eine herausragende Bedeutung für die EVG. Ohne Sprachbarrieren, aber mit oftmals ähnlichen oder sogar gleichen rechtlichen Vorgaben, ist die Zusammenarbeit besonders wichtig. Die besondere Stellung der deutschsprachigen Gruppe innerhalb der ETF Sektion Eisenbahn wird auch dadurch deutlich, dass nach dem Präsidenten des luxemburgischen Landesverbands FNCTFEL (Guy Greivelding) nun der Präsident des Schweizer SEV, Giggio Tuti, den Vorsitz der Sektion Eisenbahn übernommen hat.

Mittlerweile schon seit einigen Jahrzehnten finden die Vierländertreffen nicht nur zwischen den Vorsitzenden der genannten Eisenbahnergewerkschaften statt. Auch die Frauen sowie verschiedene Berufsgruppen stehen im regelmäßigen fachlichen Austausch.

Das untereinander abgestimmte Vorgehen erleichtert Verhandlungen auf Augenhöhe mit Arbeitgebern im Sozialen Dialog sowie mit den Europäischen Gesetzgebern. Die verschiedenen Vierländergruppen beraten die Reaktionen auf politische Vorhaben sowie die Einbringung eigener Initiativen auf die europäische Ebene. Die gelebte Vierländerkooperation ist ohne Frage ein Motor der gewerkschaftlichen europäischen Eisenbahnpolitik.

Marion Carsten, VB Vorsitzender

EINIGKEIT MACHT STARK

■ Neuer Vorsitzender der ETF-Sektion Eisenbahn

Giorgio Tuti ist neuer Vorsitzender der **ETF-Sektion Eisenbahn**. Der Präsident unserer schweizerischen Schwestergewerkschaft SEV wurde im März 2017 einstimmig gewählt. Er tritt die Nachfolge von Guy Greivelding an, der aus Altersgründen nicht mehr kandidiert hat. Giorgio Tuti, seit 2009 Präsident des SEV, will den sozialen Dialog vorantreiben. „Um zu verhindern, dass der Preis für die Liberalisierung und den Wettbewerb von den Arbeitnehmenden bezahlt wird, sind flankierende Schutzmaßnahmen unabdingbar.“



Giorgio Tuti, Vorsitzender der ETF-Sektion Eisenbahn

Die EVG ist in der Sektion gut vertreten: Marion Carstens wurde als Vorstandsmitglied wiedergewählt, Dirk Schlömer wurde als Stellvertretender Vorsitzender des ETF ÖPNV-Ausschusses bestätigt.

Arbeitsbedingungen: EU-Projekt „mobile Beschäftigte“ gestartet

Wie sind die Arbeitsbedingungen von ZugbegleiterInnen und TriebfahrzeugführerInnen im grenzüberschreitenden Verkehr? Dieser Frage soll in dem EU-Projekt „Mobile Worker /Mobile Beschäftigte“ nachgegangen werden, das von den europäischen Sozialpartnern ETF und CER gestartet wurde. Die EVG arbeitet aktiv an diesem Projekt.

EVG Internet

■ ETF, Europäische Transportarbeiter Föderation

Der Belgier Frank Moreels ist 2017 neu gewählter Präsident der Europäischen Transportarbeiterföderation ETF

„Trends“ als thematischer Schwerpunkt

Das Projekt „Trends“ bildete einen thematischen Schwerpunkt des ETF-Kongresses: Es ist unsere Aufgabe, den demographischen Wandel, ökonomische Entwicklung, Digitalisierung und den Klimawandel aktiv anzugehen und im Interesse der 3,5 Millionen Transportarbeiter in Europa mitzugestalten.

„Wir stehen für Toleranz und Freiheit für alle Menschen in dieser Welt“, sagte der EVG-Vorsitzende Alexander Kirchner. Es sei daher nun an der Zeit, dass Neoliberalismus als falscher Weg erkannt werde, führte Kirchner in Richtung EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc aus. Nur durch die gemeinsame Arbeit der Sozialpartner könnten bessere soziale Standards geschaffen werden. Auf einzelne Gewerkschaften, die eine vermeintliche Arbeitsplatzsicherung durch schlechte Bedingungen erreichen wollten, solle die EU nicht hören. „Die ETF ist das Sprachrohr der Transportarbeiter in Europa!“



Forderungen der europäischen Transportarbeiter-Gewerkschaften

Die Delegierten beschlossen im Arbeitsprogramm der nächsten fünf Jahre, dass die ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit gewährleistet wer-

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

den muss. Damit soll sozialer Ungerechtigkeit z.B. im Zuge des Klimawandels vorgebeugt werden. Ebenfalls werden im Programm die Visionen und Ziele für einen fairen Transport in Europa fortgeschrieben und weiterentwickelt. Darüber hinaus fordern die europäischen Transportarbeiter-Gewerkschaften Arbeitsplatzsicherheit, soziale Absicherung und faire Bezahlung für alle Beschäftigten. Die Infrastruktur soll sich im öffentlichen Besitz befinden und Sozialdumping gestoppt werden. Außerdem müssen die Qualität der Ausbildung gesichert und ein gleichberechtigter Zugang für Frauen zur Beschäftigung in der Transportbranche geschaffen werden.

Jugend- und Frauenkongress im ETF



Anna Tari (vorne links) sitzt für die EVG im ETF-Jugendausschuss

Auf der parallelen Jugendkonferenz wurde Anna Tari für die EVG in den ETF-Jugendausschuss gewählt.



Alexander Kirchner (rechts) auf dem ETF-Frauenkongress 2017 (Alle Bilder: EVG Internet)

VB Vorsitzender, Cosima Ingenschay, Marion Carstens

10.9 Moderne Kommunikation, wichtiges Bindeglied zu den Mitgliedern

Vom „Weckruf“ zum „Deutschen Eisenbahner“ zum „Eisenbahner“ zur „inform“ und von der „Verkehrsrundschau“ zum „GDBA-Magazin“ zur... „imtakt“ – das heutige Mitgliedermagazin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft hat viele Vorgänger. Und viele Vorbilder. Die Macher des Magazins heute stehen auf den Schultern von Riesen. Die allerersten Schriftleiter des „Weckrufs“, Heinrich Bürger und Hermann Jochade, saßen monatelang im Gefängnis. Ihr Verbrechen: Sie hatten, mal kritisch, mal satirisch, über die Zustände in preußischen Eisenbahnbetrieben berichtet. Und im März 1933 wurde der „Deutsche Eisenbahner“ wie alle Blätter der freien Gewerkschaften verboten – auf Grund der „Verordnung des Reichspräsidenten zum Schutz des Deutschen Volkes“.

Wo wir herkommen, sollte man nie vergessen – auch nicht in der digitalen Welt des Jahres 2017.

Unsere Kommunikationsumwelt verändert sich rasend schnell. Für die heute heranwachsenden Generationen ist der Umgang mit mobilen digitalen Geräten eine selbstverständliche Kulturtechnik, so selbstverständlich wie Lesen und Schreiben. Die „sozialen Medien“ (facebook, twitter, Whatsapp, Instagram und Co.) ermöglichen eine Informationsverbreitung in Echtzeit. Sie ermöglichen auch, nicht mehr nur „one way“ zu kommunizieren – vom Sender zum Empfänger – sondern in beide Richtungen. Das ist eine neue Qualität. Die sozialen Medien erreichen damit den Status, den Bertold Brecht bereits vom Rundfunk erhoffte: „Der Rundfunk wäre der denkbar großartigste Kommunikationsapparat des öffentlichen Lebens, ein ungeheures Kanalsystem, das heißt, er wäre es, wenn er es verstünde, nicht nur auszusenden, sondern auch zu empfangen, also den Zuhörer nicht nur hören, sondern auch sprechen zu machen und ihn nicht zu isolieren, sondern ihn auch in Beziehung zu setzen.“

Auf diese Veränderungen reagieren wir, die neuen Möglichkeiten nutzen wir. Unseren Internet-Auftritt haben wir 2016 modernisiert. Er bietet eine Vielzahl von Informationen aktuell und in ansprechender Auf-

EINIGKEIT MACHT STARK

bereitung. Fotogalerien sorgen für eine enge Mitgliederbindung. Rund 60.000 Kolleginnen und Kollegen haben sich bereits als Nutzer des Mitgliederbereichs registriert, in dem weitere spezialisierte Informationen warten; darunter viele Seniorinnen und Senioren. Mit unserem professionell betreuten facebook-Auftritt www.faceboomk.com/DeineEVG erreichen wir mittlerweile über 10.000 Fans, auf twitter folgen mehr als 1.300 Follower, die gleichzeitig Multiplikatoren unserer Botschaften sind. Hier findet eine lebhaftere Interaktion statt. Themen werden diskutiert, Mitgliederfragen beantwortet. Über facebook bereiten wir Themen und Positionen auch in Form von Videos oder Spruchbildern auf. Mit Erfolg: Mit einem Erklär-Video zum EVG-Wahlmodell haben wir über 125.000 Nutzer erreicht.

Braucht man also die Zeitung nicht mehr? Nicht ganz. Denn die digitale Medienwelt ist auch stark fragmentiert. In Blogs und Foren kann jeder alles behaupten, ungeprüft und oft unwidersprochen. Neben viel Wahrem und Aufklärerischem verbreiten sich auch Verschwörungstheorien. Viele vermissen bereits das, was in der guten alten Zeitung die „Redaktion“ leistete, die Einordnung von Informationen, die Abwägung von Argumenten, der Faktencheck. Und manch einer merkt, dass Brecht auch damit weise Vorausschau bewies: „Man hatte plötzlich die Möglichkeit, allen alles zu sagen, aber man hatte, wenn man es sich überlegte, nichts zu sagen.“

Die Hetze von Pegida und Co. gegen die „Lügenpresse“, vor allem aber die Angriffe des US-Präsidenten Trump gegen eine kritische Presse und sein unverhohlenen Agieren mit „alternativen Fakten“ zeigen inzwischen Wirkung – aber nicht nur die, die ihre Urheber wünschen. Die Zahl der Menschen, die „der Presse“ vertrauen, steigt wieder, wie im Frühjahr 2017 eine Umfrage der Universität Würzburg ergeben hat.

Zeitungen, Magazine, das gedruckte Wort schlechthin haben also nicht nur Vergangenheit, sondern auch eine Gegenwart und eine Zukunft. Das gilt auch für die Imtakt. Sicher muss man auch hier von Zeit zu Zeit das Erscheinungsbild überarbeiten. 2016 haben wir neue Elemente eingeführt. Elemente, die zuspitzen und emotionalisieren; Formate, mit denen wir noch

stärker als bisher die Themen und Interessen unserer Mitglieder in den Fokus rücken. Die Imtakt ist kein Verlautbarungsorgan, sondern ein Mitglieder-Magazin im besten Sinne, ein Magazin der Mitglieder. Deswegen gilt auch hier: Unser Mitglieder sind herzlich eingeladen, sich mit Geschichten und Bildern am Magazin zu beteiligen.

„Der deutsche Eisenbahner ist wieder da und wird bleiben, um auszusprechen, was ist“ – so Hans Jahn, erster Vorsitzender der GdED, in der ersten Ausgabe, die nach dem Krieg wieder erschien. 1948 war das. Bei allem Wandel in den Erscheinungsbildern: An diesem Motto hat sich bis heute nichts geändert.

EVG Kommunikation, Oliver Kaufhold, Chefredakteur

10.10 Der ständige Kampf geht weiter

■ Deutschland braucht Gewerkschaften

Die Entwicklung in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg zeigt deutlich, ohne die deutschen Gewerkschaften würde es den Menschen in unserem Land nicht so gut gegangen sein und so gut gehen. In der rückliegenden Zeit hat es unzählige Versuche aus den verschiedensten Richtungen gegeben, „die Macht der Gewerkschaften“ zu brechen. Sei es durch Gesetzesänderungen, Spaltung der Belegschaften, Egoismen, Geldgier, die Tariffähigkeit infrage zu stellen oder sie abzuschwächen oder auch nur um die „eigene“ Macht auszubauen und zu festigen.

Es war und ist ein ständiger Kampf der Gewerkschaften, solchen Bestrebungen Einhalt zu gebieten. Dieser Kampf hat den Gewerkschaften viel Kraft abverlangt und es hat auch den Mitgliederbestand der Gewerkschaften geschwächt. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts war es besonders ausgeprägt Gewerkschaften zu verteufeln. Ja selbst Spitzenvertreter konservativer, **demokratischer** Parteien, auch deren Vorsitzende, tönnten wie in einem Chor: „Brecht die Macht der Gewerkschaften“ oder „Gewerkschaften sind so überflüssig wie ein Kropf“. Dass diese Menschen dabei unsere Demokratie gefährdet haben, scheint ihnen nicht in den Sinn gekommen zu sein. Und die

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Medien bliesen in das gleiche Horn. Deutsche Gewerkschaften haben in diesen Situationen Weitsicht gezeigt und damit der Demokratie Vorrang gegeben.

Welche Macht es sollte denn da eigentlich gebrochen werden? Das demokratische und solidarische Handeln der deutschen Gewerkschaften? Diese waren und sind mit denen beispielsweise in Großbritannien in der Ära Thatcher nicht zu vergleichen. Deutsche Gewerkschaften haben dann gestreikt, wenn es zwingend erforderlich war. Die von den Gewerkschaften erkämpften Lohnzuwächse waren gesamtwirtschaftlich vertretbar und die Gewerkschaften Deutschlands haben sich stets als Hüter unserer Demokratie und Freiheit gesehen.

Sind also die deutschen Gewerkschaften die eigentlich Schuldigen mit denen man wie oben beschrieben umgehen muss? Ist es nicht die vorherr-

schende neoliberale Wirtschaftspolitik die uns häufig in wirtschaftliche Enge bringt? Wenn die Aktionäre sich ähnlich vernünftig verhalten würden wie die Gewerkschaften, dann hätte Deutschland die Schwierigkeiten nicht. Geld zum Investieren ist ausreichend da. Stattdessen wird lieber spekuliert. Woher kommt der Vormarsch der Hedgefonds bis zu den Ausplünderern?

Was Deutschland dringend benötigt wird ist Massenkaufkraft, dazu sind Gewerkschaften nötig, diese ausbalanciert zu ermöglichen, dazu ist die Tarifautonomie da.

Damals, um 1950, hat die CDU mit den Gewerkschaften einen historischen Kompromiss ausgemacht, der uns den Wohlstand brachte. Der rheinische Kapitalismus mit Adenauer hatte auch soziale, menschliche Züge, der neoliberalistische unter Merkel ist eiskalt.



Wir sind bereit zu kämpfen.

EINIGKEIT MACHT STARK

Allen, die die Meinung vertreten, dass die deutschen Gewerkschaften Schuld an allem Übel seien mögen sich ins Stammbuch schreiben lassen, dass diese Auffassung bereits am Ende des 19. Jahrhunderts sich nicht durchsetzen konnte.

Sie sollten wissen, dass die deutschen Gewerkschaften jederzeit kampfbereit sind und sie sollten auch nicht die Aussage des Alt-Bundespräsidenten Richard von Weizsäcker vergessen, der da formulierte:

„Wenn bei uns sich Gewerkschaften mit der jeweiligen Regierung kritisch auseinandersetzen, so ist das ihr allerbestes Recht.

Zur Freiheit der Gewerkschaften gehört, dass sie unbequem sind.

Die Gewerkschaften haben schon für die Demokratie gekämpft, als es noch wie ein Anschlag auf den Staat wirkte, ein Demokrat zu sein.

Die Gewerkschaftsbewegung ist – neben der kommunalen Selbstverwaltung – die älteste und mächtigste Lebenswurzel der Demokratie in Deutschland.

Ihre Geschichte ist ein großes, sie ist ein gutes Kapital der deutschen Geschichte.“

In diesem Buch ist der ständige Kampf der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner um bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen dargestellt und unter welchen jeweilig unterschiedlichen Bedingungen Gewerkschaften für ihre Mitglieder gekämpft haben. Dies soll ein Vermächtnis sein gegen die ewig Gestrigen.

Unser ständiger Kampf wird weitergehen!

Autoren, DGB Internetportal

10.11 Die EVG ist eine demokratische Mitmach-Gewerkschaft

Die EVG ist auch eine „Mitmach-Gewerkschaft“. Entscheidungen werden nicht von oben nach unten getroffen. Basisbeteiligung ist für uns eine Selbstverständlichkeit. Das gilt auch für den **zweiten ordentlichen Gewerkschaftstag**.

Er wird vom **12. bis 16. November 2017** in Berlin stattfinden. Eine der Aufgaben der Delegierten wird die Weiterentwicklung des Programms der EVG sein. Das Programm hält in sieben Bausteinen fest, wofür die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft stehen soll, wofür wir kämpfen und welche Ziele wir gemeinsam erreichen wollen.

■ **Alle Mitglieder können sich an der Fortschreibung des Programms für die nächsten fünf Jahre beteiligen:**

1. für eine neue Wirtschaftsordnung
2. für gute und wertschätzende Arbeit
3. für eine ökologische Verkehrswende
4. für Demokratie und Frieden in Wirtschaft und Gesellschaft
5. für soziale Gerechtigkeit
6. für junge Menschen und ihre Zukunft
7. für starke Gewerkschaften

Im ersten Baustein fordert die EVG eine neue Wirtschaftsordnung. Der „gesetzlichen Mindestlohn in existenzsichernder Höhe“, den wir 2012 konkret gefordert haben, steht inzwischen im Gesetz. Schutz der Beschäftigten, mehr Verteilungsgerechtigkeit und ein klares Nein zu einer weiteren Liberalisierung oder Privatisierung im Bereich der Daseinsvorsorge sind weitere Ziele.

KAPITEL 10

EINIGKEIT MACHT STARK

Den Kampf gegen den Missbrauch von Leiharbeit und Werkverträgen hat sich die EVG im Baustein „Für eine gute und wertschätzende Arbeit“ auf die Fahnen geschrieben. Ein weiteres großes Ziel ist die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Hier konnten wir wesentliche Verbesserungen erreichen: z.B. durch Elterngeld-Plus, Familienpflegezeit oder den weiteren Ausbau der Kindertagesstätten. Wertschätzung der Arbeit ist auch ein Thema des Demografie-Tarifvertrages. Hier haben wir die besondere Teilzeit im Alter weiter ausgebaut. Auch sind wir in einem intensiven Dialog zur Zukunft der Verkehrsberufe und damit verknüpft der Gestaltung guter digitaler Beschäftigungsbedingungen (Arbeit 4.0). So können wir aktiv Veränderungen mitgestalten. Die erfolgreiche Durchsetzung unserer Entgeltforderungen gehört selbstverständlich auch zur Wertschätzung von Arbeit. Lärmschutz, gerechtere Wettbewerbs- und Regulierungspolitik sowie der Ausbau des Schienenverkehrs sind Inhalte des dritten Bausteins; starke Bildung, der Ausbau der gesetzlichen betrieblichen Interessenvertretung sowie eine deutliche Positionierung gegen Rassismus finden sich in Baustein vier.

Wesentliche Bestandteile des Bausteins „für soziale Gerechtigkeit“ sind eine existenzsichernde und gerechte Renten- und Versorgungspolitik, Inklusion (die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung) sowie die Forderung, das Solidarprinzip zu stärken, statt vermehrt auf Privatvorsorge zu setzen. Der Baustein „Für junge Menschen und ihre Zukunft“ beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit der Übernahme von Auszubildenden und einer gerechten Ausbildungsvergütung.

Baustein 7 steht unter der Überschrift „Für starke Gewerkschaften“. Hier geht es darum, in einer sich ständig verändernden Arbeitswelt gewerkschaftliche und solidarische Mitgliederinteressenvertretung zu realisieren. Das gilt auch für unsere Mitglieder, die das Arbeitsleben bereits vollendet haben.

EVG Kommunikation, Uwe Reitz, Pressesprecher



Demonstration für mehr Sicherheit in Zügen, Bussen und Verkehrsstationen

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

- 11.1 Wege in die Zukunft - mit der EVG
- 11.2 Alexander Kirchner:
Die Politik muss die Eisenbahn
zum klimafreundlichen Verkehrssystem entwickeln
- 11.3 Zukunftsorientierte EVG Tarifpolitik:
Das EVG-Wahlmodell
- 11.4 Für eine gerechte Teilhabe in Wirtschaft
und Arbeitswelt
- 11.5 Innovatives und modernes Beamtenrecht
- 11.6 Fach- und Berufsgruppen,
unverzichtbarer Teil unserer Arbeit
- 11.7 Wir brauchen dich für eine starke EVG!
- 11.8 Die Zukunft beginnt heute, EVG-Projekt
„Weichenstellung 2030“
- 11.9 Alexander Kirchner:
Gemeinsam gestalten wir die Zukunft der EVG

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

11.1 Wege in die Zukunft – mit der EVG

So wie die Eisenbahnen weltweit eine neue Epoche der Wirtschafts- und Sozialgeschichte angestoßen hatten, so wird auch eine digitalisierte Welt alle Lebens- und Arbeitsbedingungen erneut verändern, gar auf den Kopf stellen.

Damals schoben Dampfmaschine, Elektro- und Ottomotor, später Nuklear-Energie und Automation alle alten Fertigungsmethoden an den Rand der Geschichte, heute und in schon naher Zukunft wird die digitale Welt alles bisher analog Erledigte, Geschaffene ersetzt haben. Es wird weiter Produktion, Dienstleistung und Verkehr geben. Es wird immer eine Welt mit Menschen geben. Aber die zu hinterfragende Entwicklung wird jetzt lauten:

- Welche neuen digitalisierten Technologien werden die bisherigen verdrängen;
- Wie müssen fast zwangsläufig die dann notwendigen wie möglichen Verwertungsbedingungen menschlicher Arbeit gestaltet sein;
- Wie muss sich bisherige Gewerkschaft neu aufstellen, um ungeschütztes Arbeits- und Sozialleben abzusichern;
- Wieviel erneuerte Solidarität oder Caritas muss die neue Gesellschaft einfordern, welche „Neues Grundgesetz“ des Staates schaffen;
- mit einem gestärkten Sozialstaat, oder dem liberalistischen Finanzkapitalismus!

Diese Alternativen können in Demokratien von den betroffenen Menschen entschieden werden. Sie haben im Bereich des Verkehrs die Wahl, ob ein integriertes System mit Vorrang der Schiene, oder die digitalisierte Welt gegen die Schiene Vorfahrt behält und erlangt.

Erwägen wir hier zuerst die negativste Hypothese gegen die öffentlichen Bahnen und ihre Beschäftigten: Die Schienen-Güterverkehre könnten auf schwin-

dende Massengüter schrumpfen. „Schenker“ und Speditionen würden im Fernverkehr digital und ohne Fahrer betrieben, später auch im Nahbereich. Schienen-Personenverkehre würden statt ICE mit Bussen und vor allem im Individual-Fahrzeug mit heute schon bekannter „Daimler-/BMW-/VW-/Google-/Facebook-Technik“ gesteuert. Auf den großstädtischen Schienenverkehr wird in Europa kaum zu verzichten sein, aber auch er könnte digitalisiert ablaufen. Vorhaltungen der Infrastruktur und des rollenden Materials würden wahrscheinlich in die produzierenden, ihrerseits digitalisierten Konzerne und Unternehmen eingegliedert. Service-Leistungen würden bei aller elektronischen Hilfe menschlicher Arbeitskraft bedürfen, – aber welcher?

In der voll digitalisierten Welt würden Automobilindustrien und Dritte wie z.B. Google in einen Verdrängungs-Wettbewerb um ihre Zukunft eintreten und die DB als Mobilitäts-Dienstleister zusätzlich bedrängen können.

In der globalen Wirtschaft könnten mehr Arbeitsplätze verloren gehen als neue geschaffen würden. Statt dann arbeitsfreie oder gar arbeitslose Menschen zu „alimentieren“, könnte ein nationales oder regionales Grundeinkommen sich durchsetzen. „Linke Spinner“? Nein - die diese digitale Welt produzierenden Werke z.B. in Silicon Valley propagieren das bedingungslose Grundeinkommen als Bestlösung! Früher wurden Riesenheere, später Beamtschaften so entgolten. Sollten 50% arbeitslose oder 90% arbeitsfreie Menschen denn „billiger“ sein als 100% Grundeinkommen? Die Ideologie einer Leistungs-Gesellschaft hat bereits heute abgedankt.

Wer soll das Grundeinkommen erwirtschaften? Der produzierende Kapitalstock leistete eine so bezeichnete Maschinen-Steuer, die die heutigen Personen-Steuern ablösen würde. Literatur dazu blättern wir täglich auf; und der DGB fordert die Maschinensteuer seit langem.

Und da digitale Welten eine andere, eine durchlässigere Kommunikation ermöglichen bis erzwingen, würden überflüssige Führungs- und Leitungskräfte einen neuen Sachstatus erhalten können, müssen.

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Gewerkschaften waren im Lauf ihrer Geschichte immer Spiegelbild ihres Organisationsgebietes: ob handwerklich, industriell, konzern- oder weltweit. Deshalb werden sie künftig organisatorisch ebenfalls die neuen wirtschaftlichen Wertschöpfungs-Ketten spiegeln. Wenn Verkehr statt Eisenbahn künftig Metall- oder andere Rohstoff-Vehikel in digitaler Steuerung benutzen würde, so werden sich dann die verbleibenden und benötigten Menschen entsprechend organisieren. Gerade dies belegen die im Buch „Der Ständige Kampf“ aufgezeigten organisatorischen Entwicklungen wie die ständigen Kämpfe dazu.

Wie immer die grundlegenden politischen und staatlichen Weichen gestellt werden: dreierlei wird bereits heute diesen Prozess aus Gewerkschaftsicht insgesamt steuern müssen.

Der demokratische soziale Rechtsstaat BRD wird statt des derzeit praktizierten Neoliberalismus mit seinen nachteiligen Folgen für die Vielen das Modell europäischer, auch christlicher Daseinsvorsorge durchsetzen müssen.

Die Gewerkschaften werden neben der betrieblichen und der Unternehmens-Mitbestimmung die notwendiger gewordene gesamtwirtschaftliche Mitbestimmung wieder einfordern und beleben müssen. Dies lehren uns die Weichen von 1919/1920 und die DGB-Forderungen von 1949 zudem.

Und die Gewerkschaft wird in einer Doppelstrategie sowohl weit mehr Bildung für die neue digitale Arbeits- und Sozialwelt einfordern, als auch Schutzfunktion wahrnehmen für die bisher und künftig noch analog arbeitenden Menschen. Die sogenannte Mensch-Maschine-Schnittstelle wird vom Geschäftsschutz zum Personenschutz verschoben.

Ansporn aus den Lehren unserer Geschichte bleibt das Sprichwort: **Wenn alles so bleiben soll wie es ist, muss vieles grundlegend geändert werden.**



Vorsitzender der EVG, Alexander Kirchner

11.2 Alexander Kirchner: Die Politik muss die Eisenbahn zum klimafreundlichen Verkehrssystem entwickeln

Die Bundesregierung wird die Weichen dafür stellen müssen, dass der Schienengüterverkehr in Deutschland wieder eine Chance erhält. Nicht nur um den Klimaschutzziele entsprechen zu können, ist eine stärkere Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene unverzichtbar. **Bis 2030 muss sich der Anteil der Schiene verdoppeln.** Nachdem in der laufenden Legislaturperiode die Entwicklung des Schienengüterverkehrs durch eine Reihe von Maßnahmen ausgebremst wurde, muss hier dringend gegengesteuert werden.

In diesem Zusammenhang fordert die EVG den „Deutschland-Takt“ als Bestandteil eines „Masterplans Verkehr“. Um die festgelegten Klimaziele zu erreichen, bedarf es zwingend lenkender Maßnahmen durch Auswahl und Einsatz geeigneter Instrumente durch die Politik.

Weiterhin macht die EVG deutlich, dass die Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur beendet werden

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT



müsse, wenn Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit wieder die Markenzeichen der Eisenbahn werden sollen. Um die Eisenbahn im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern attraktiver zu gestalten fordert die EVG eine „Halbierung der Schienenmaut“, die aber an Bedingungen geknüpft sein muss. Insgesamt soll der Bund seiner Verantwortung für das Schienennetz stärker als bisher gerecht werden. Eine Bahnbeauftragte oder ein Bahnbeauftragter der Bundesregierung ist in diesem Zusammenhang längst überfällig.

Die EVG fordert von der Bundesregierung ein **Mehr an Innovationsförderung**. Analog der Mittel, die auf der Straße zur Förderung der Elektromobilität investiert werden, müssen Gelder in vergleichbarer Höhe für Forschungsvorhaben im Bereich der Eisenbahn bereit gestellt werden, damit auch die Schiene noch innovativer werden kann.

Deutschland muss wieder verstärkt in eine wettbewerbsfähige, innovative Wirtschaft investieren und für ein soziales und nachhaltiges Gemeinwesen sorgen. Gute Arbeit ist im digitalen Zeitalter eine große Herausforderung. Dass dies gelingen kann, zeigt der innovative Tarifvertrag „Arbeit 4.0“, den die EVG in der jüngsten Tarifrunde mit der DB AG abgeschlossen hat.

Wir brauchen dringend eine sozial-ökologische Verkehrswende, ohne diese wird Deutschland seine Zusagen zur CO₂-Reduktion nicht einhalten können.

Nach Maßgabe der EVG muss alles dafür getan werden, dass die Eisenbahn weiterhin das Rückgrat des wirtschaftlichen Erfolgs und Motor für gute Arbeit im Deutschland ist. Erklärtes Ziel muss sein, den Verkehrsträger Schiene zum Vorreiter eines weltweit klimafreundlichen Verkehrssystems zu entwickeln. Schließlich geht es um die Sicherung der rund 650.000 Arbeitsplätze der Beschäftigten in der Bahnbranche. Dazu müssen aber die Prioritäten in der Verkehrspolitik neu gesetzt werden; wir brauchen dringend einen Masterplan Verkehr, mit einer deutlich stärkeren Ausrichtung auf die Schiene.

Die EVG kritisiert, dass sich Wettbewerb derzeit immer an möglichst günstigen Preisen orientiert. Aspekten wie Umweltschutz, Stauvermeidung, Unfallverhütung, aber auch Flächenverbrauch, spielen bei der Abwägung, welchem Verkehrsmittel Vorrang eingeräumt werden muss, bislang keine Rolle. Das gilt auch für alle externen Kosten, die in der Regel der Allgemeinheit aufgebürdet werden.

Damit muss endlich Schluss sein. Wenn wir wirklich etwas für unser Klima tun wollen, muss letztlich politisch entschieden werden, welchem Verkehrsträger sinnvollerweise welche Aufgabe zukommt.

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Wir als EVG fordern in diesem Zusammenhang **eine deutliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene** und **einen zielgerichteten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur**. Dazu gehört letztlich auch, die Voraussetzungen für den Betrieb von 740 Meter-Zügen zu schaffen.

Unser Dilemma ist, dass es bislang keine Regierung geschafft hat, ein tragfähiges verkehrspolitisches Gesamtkonzept vorzulegen. Damit fehlt es an einem klaren Auftrag für die Deutsche Bahn, aber auch für den gesamten Schienenverkehr in Deutschland. Wir brauchen dringend einen Masterplan Verkehr, welcher die Aufgabe und Rolle aller Verkehrsträger beschreibt und damit die Richtung auch für den Schienenverkehr und die Bahn vorgibt sowie verbindliche Ziele definiert.

Wie notwendig dies ist, macht die augenblickliche Auseinandersetzung bei DB Cargo deutlich. Auf der einen Seite prognostiziert der Bundesverkehrsminister riesige Wachstumsraten für den Güterverkehr auf der Schiene, auf der anderen Seite sieht der Bund als Eigentümer aber tatenlos zu, wenn die Deutsche Bahn ihre Leistungen im Schienengüterverkehr drastisch herunterfährt.

Ohne klaren Auftrag läuft der Verkehrsträger Eisenbahn – und damit auch das Unternehmen Deutsche Bahn – Gefahr, seine Zukunftschancen zu verspielen. Dass es bislang versäumt wurde, die Auswirkungen der Bahnreform zu evaluieren, rächt sich jetzt. Es gibt keine objektiven Antworten auf die Frage, was seither gut und was schlecht gelaufen ist. Zudem arbeitet die DB AG auch heute noch weitgehend in den Strukturen, die Anfang der Neunzigerjahre festgelegt wurden. Da muss der Eigentümer dringend Orientierung geben, denn die Welt verändert sich ständig.

Nach Maßgabe der EVG muss der Vorstandsvorsitzende der DB AG vor allem drei Ziele verfolgen: **Die Bahn muss noch pünktlicher, sicherer und serviceorientierter werden**. Dies ist wichtiger als hohe Renditen, das erwarten die Kunden. Das die Deutsche Bahn diese berechtigten Wünsche ihrer Reisenden noch immer nicht zufriedenstellend erfüllt, liege nicht an den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die nach wie vor ihr Bestes geben.

Zudem muss das wichtige Zukunftsthema der Auswirkung von Digitalisierung auf die Mobilität entschlossen angegangen und dafür gesorgt werden, dass das System Schiene nicht von den anderen Verkehrsträgern abgehängt wird. Hier ist wieder die Politik gefordert, die mit einer **Halbierung der Schienenmaut**, beispielsweise den Schienengütertransport wieder attraktiver gestalten kann.

Stellungnahmen der Parteienvertreter zu den Forderungen der EVG

Die EVG hat zum Auftakt des Bundestags-Wahljahres 2017 einen **Investitionspakt für die Schiene** gefordert. Der Bund, die Eisenbahnunternehmen und die Bahnindustrie müssten sich gemeinsam engagieren, um die Schiene für die Herausforderungen der Zukunft fit zu machen, forderte die EVG auf dem Parlamentarischen Neujahrsfrühstück der EVG 2017.



Es ist schon gute Tradition, dass sich interessierte Bundestagsabgeordnete auf Einladung der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zum Parlamentarischen Neujahrsfrühstück der EVG versammeln.

Auch in diesem Jahr legten die verkehrspolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen ihre Positionen in kurzen Statements dar. Dirk Fischer (CDU) legte den Schwerpunkt auf die Dekarbonisierung, also die allmähliche Umstellung auf Energieträger mit wenig oder gar keinen CO²-Emissionen. „Die Schiene ist hier in einer Traumsituation. Sie ist der ökologischste Verkehrsträger und Klimapolitik geht nicht ohne Schienenpolitik.“ Für die prognostizierten Verkehrszuwächse müssten aber verkehrsträgerübergreifende Lösungen gefunden werden „und letztendlich entscheidet der Markt, welche Lösung sich durchsetzt.“

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Für Kirsten Lühmann (SPD) ist ein Deutschlandtakt sinnvoll, seine Umsetzung brauche aber Zeit. Der Deutschlandtakt werde auch den Schienenfernverkehr grundlegend verändern, „denn er kann dann nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden. Wenn die Politik den Takt vorgibt, wird es auch Strecken geben, die sich nicht mehr rechnen.“ „Umverteilung und Demokratisierung“ fordert Sabine Leidig von der LINKEN. Rund 28 Milliarden Euro Subventionen im Verkehrsbereich (z.B. für Dieselmotoren, Dienstwagen, Flugbenzin, grenzüberschreitende Flugtickets) setzten falsche Anreize. „Hier können wir durch Umverteilung viel erreichen.“

Matthias Gastel von Bündnis90/Die Grünen kritisiert, dass der aktuelle Bundesverkehrswegeplan die Schiefelage zwischen Straße und Schiene noch weiter zementiert habe. Er forderte eine „Bahnreform 2.0“, die aber nicht von oben verordnet, sondern im Dialog mit der Branche entwickelt werden müsse.

VB Vorsitzender



Stellvertretende Vorsitzende der EVG,
Regina Rusch-Ziamba

11.3 Zukunftsorientierte EVG Tarifpolitik: Das EVG-Wahlmodell

Die Einkommensrunde 2016 ist aus zwei Gründen zukunftsorientiert gewesen. Zum einen haben in einer Mitgliederbefragung rund 15.000 Mitglieder die Möglichkeit genutzt ihrer EVG mitzuteilen, welche Erwartungshaltung sie an die Einkommensrunde mit der Deutschen Bahn AG und den anderen Unternehmen in unserem Organisationsbereich haben. Zum anderen wurde, entsprechend dem Ergebnis der Auswertung der Befragung, zusätzlich zu einer linearen Tabellenentgelterhöhung, ein völlig neues Modell – das EVG-Wahlmodell – gefordert, verhandelt und durchgesetzt.

Damit haben wir Geschichte geschrieben.

Nach dem EVG-Wahlmodell können erstmals die Mitglieder selbst entscheiden, ob sie weitere 2,6 % mehr Geld oder 6 Tage mehr Urlaub oder eine Stunde Arbeitszeitverkürzung wollen.

Dies ist bereits die zweite Wahlmöglichkeit die wir durchsetzen konnten. In der Einkommensrunde 2014/2015 mit der Deutschen Bahn AG und anderen

Unternehmen, haben wir vereinbart, dass jedes Mitglied selbst über die Auszahlung seines Jahrestabellenentgeltes nach einem 12, 12,5 oder 13er Auszahlungsmodell entscheiden kann.

Das Instrument der Mitgliederbefragung wird in Vorbereitung der künftig anstehenden Einkommensrunden Standard und nicht mehr wegzudenken sein.

Arbeit 4.0 und Demografie – zwei Zukunftsfragen

Die künftigen Tarifverhandlungen werden die Umbrüche im Kontext des digitalen und demografischen Wandels in der DB AG und den Verkehrsunternehmen insgesamt widerspiegeln. Für die DB AG wird sich dies auch in der Weiterentwicklung des TV Arbeit 4.0 und des DemografieTV niederschlagen. Diese Entwicklungen begleiten künftig unsere tarifpolitischen Gremien durch intensive Dialoge. Wir verfolgen zudem einen kritischen Dialog mit der Arbeitgeberseite.

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Zentrale Themen sind hierbei die Bewertung neuer Aufgabenprofile in verschiedenen Berufsgruppen und neuer Arbeitsformen in „agiler Arbeit“ bzw. projektformiger Arbeit. Hinzu kommt die Frage der Beschäftigungsfähigkeit, also bleiben die Beschäftigten trotz neuer Anforderungen und ggf. neuer Belastungen beschäftigungsfähig? Und wie muss Qualifizierung und Gesundheitsförderung bzw. präventive Belastungsreduzierung aussehen?

Neben den Herausforderungen einer veränderten digitalen Arbeitswelt und unserer beteiligungsorientierten Herangehensweise an die tariflichen Weiterentwicklungen sehen wir es als bedeutsam an, verstärkt mit externen Partnerinnen und Partnern, Hans-Böckler-Stiftung, Universitäten und Beratungseinrichtungen zusammen zu arbeiten und so neue Impulse zu erhalten, die die Fortentwicklung des Tarifsystems unterstützen.

Regina Rusch-Ziemba Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

Anm. der Redaktion:

Die erfolgreichen Tarifabschlüsse der EVG von 2007-2016 sind in Anhang 13 dieses Buches in Charts dargestellt. Weiter ist in Kapitel 10.3 die Tarifpolitik der EVG beschrieben.

11.4 Für eine gerechte Teilhabe in Wirtschaft und Arbeitswelt

■ Klaus-Dieter Hommel: „Mitbestimmen – Mitgestalten – Mit Uns“

Diese übergreifende „Dachkampagne“ dient der nachhaltigen Verbesserung der gesamten Beschäftigungsbedingungen der Mitglieder in den Betrieben, führt damit zur Qualifizierung der gewerkschaftlichen Arbeit vor Ort und ist wesentliche Grundlage für eine substantielle Erhöhung des Organisationsgrades der EVG. Denn eine gute Vertretung der Interessen in den zentralen Beschäftigungsbedingungen ist - neben der Entgeltgestaltung (Tarif) – das beste Argument für die Werbung neuer und die Bindung der bisherigen Mitglieder. Mit gesteigertem Organisationsgrad und einer



Stellvertretender Vorsitzender der EVG, Klaus-Dieter Hommel

fundierten inhaltlichen Arbeit werden wir auch die nächsten Betriebsratswahlen 2018 gewinnen, d.h., im Vergleich zu 2014 an Stimmanteilen und BR-Mandaten zulegen.

Unter Beschäftigungsbedingungen spielen aus Sicht des Mitarbeiters eine ganze Reihe verschiedener Themen eine Rolle. Die jeweilige Lebens- und Berufssituation der KollegInnen führt zu unterschiedlichen Schwerpunkten.

Wichtig ist, dass die Themen unmittelbar und erfahrbar sind, wie z.B. Dienst- und Schichtplanung, Mehrleistungen, Personalsituation etc.; bis hin zu spezifisch örtlichen Themen: Gestaltung von Arbeitsplätzen und Ruheräumen, Jobticket, Inhalte von Ausbildung und Qualifizierung etc..

Für die Gruppen im mittleren Alter (30 – 50 Jahre) gewinnen spezifische Arbeitsbedingungen immer mehr an Bedeutung: Familienfreundliche Arbeitszeiten, Förderung der Mobilität, Betriebliche Teilzeitmodelle, Angebote zur Qualifizierung und Weiterbildung etc.

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Die gesamte Dachkampagne wird genau wie die einzelnen Projekte / Kampagnen vom VB Mitbestimmung zentral gesteuert unter Berücksichtigung der Themen aus den Diskussionen mit den Betriebsräten und Betriebsgruppen sowie den Gewerkschaftssekretären/innen.

Die Laufzeit geht bis Juli 2018, umfasst also die derzeitige Wahlperiode der Betriebsräte, die Vorbereitung der BR-Wahlen 2018 sowie die Konstituierung der neuen Gremien.

„Arbeitszeitgestaltung in den Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen“

Der Ausschreibungswettbewerb und der Druck auf Löhne, Gehälter und somit auf die gesamten Arbeitsbedingungen ist ein Dauerthema bei den Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen. Arbeitgeber geben diesen Druck an die betrieblichen Funktionäre weiter. Als Folge beobachten wir zunehmend, dass sich Betriebsräte für ihre betriebsverfassungsrechtlichen Pflichten und Rechte nicht mehr freistellen lassen. Ehrenamtliche Funktionäre finden immer weniger nötige Freiräume für die Arbeit in der betrieblichen Interessenvertretung.

Zu den wichtigsten Bedürfnissen der Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben gehören jedoch nachvollziehbare und verlässliche Arbeitszeitregelungen. Zur Gewährleistung der Vereinbarkeit des Privatlebens, Familie und Beruf müssen planbare Arbeitszeiten, die Einhaltung der Ruhetage und die Gewährung des Erholungsurlaubs geregelt und eingehalten werden.

Deshalb geht die EVG bei der Gestaltung von Arbeitszeit neue Wege. Wir wollen weg von starren tariflichen Regelungen - hin zu betrieblichen Vereinbarungen, die den Interessen der Beschäftigten Rechnung tragen. Wir wollen Arbeitszeitsouveränität für Beschäftigten bei gleichzeitiger Reduktion von Belastung und verlässlicher Planung von Arbeitszeiten.

Mit diversen Publikationen und Veranstaltungen (z.B. Arbeitszeitkonferenzen) werden wir nicht nur auf das Thema aufmerksam machen, sondern wollen mit

den Beschäftigten und unseren Interessenvertretern in den Dialog treten, um deren Ansichten und Wünsche einfließen zu lassen und auch umsetzen zu können.

Eine gute Arbeitszeitgestaltung hat aus unserer Sicht drei zentrale Ziele: 1. Arbeitszeitsouveränität für die Beschäftigten, 2. Belastungsreduzierung in Abhängigkeit von den Tätigkeiten sowie von regionalen Besonderheiten, 3. Planungssicherheit/Verlässlichkeit der Arbeitszeitplanung durch entsprechende Personalausstattung.

Unser Weg ist das Zusammenspiel einer starken Gewerkschaft und starker Betriebsräte: Die EVG schafft den Rahmen. In Tarifverträgen regeln wir das Volumen der Arbeitszeit, Urlaub, Öffnungsklauseln und Arbeitszeitanrechnungen. Doch die konkrete Gestaltung der Arbeitszeit kann nur im Betrieb erfolgen. Denn nur die Betriebsräte vor Ort kennen die individuellen Ansprüche und Probleme ihrer Beschäftigten.

Wir sehen die Betriebsräte nicht nur als Kontrolleure des Arbeitgebers. Sondern wir sehen sie in einer aktiven Rolle als Verfechter der sozialen Interessen der Beschäftigten. Daher wollen wir einen größeren Fokus auf das Mitbestimmungsrecht des § 87 BetrVG legen. Das Betriebsverfassungsrecht bietet genügend Möglichkeiten, um die örtlichen bzw. betrieblichen Besonderheiten zur Erreichung der genannten drei Ziele zu berücksichtigen. Die entsprechende Qualifizierung von Betriebsräten ist hierfür eine unabdingbare Voraussetzung.

Im Ergebnis erreichen wir damit eine noch größere Mitgliederzufriedenheit und leisten einen großen Beitrag zur Mitgliedergewinnung und -bindung.

„Arbeit 4.0 – Für Gute Arbeit“

Ein Thema wird in den kommenden Jahren weiterhin im Mittelpunkt der tarif- und mitbestimmungspolitischen Aktivitäten der EVG stehen: die Digitalisierung der Arbeitswelt. Digitalisierung, elektronische Vernetzung und die technologischen Innovationen verändern die Arbeitswelt unaufhaltsam und dauerhaft. Beides ist bereits heute Teil unseres Alltags – zu

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Hause ebenso wie am Arbeitsplatz. Auch in allen Bereichen der Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen hat die „digitale Transformation“ längst begonnen.

Schon jetzt fahren beispielsweise E-Loks mit Sensortechniken, die Daten über Zustand der Loks senden und Rückmeldung geben, wann Teile ausgetauscht werden müssen. Egal ob in den Werkstätten, am und auf dem Gleis, oder in den Dienstleistungs-, Produktions- und Vertriebsbereichen, Digitalisierung ist kein Fremdwort mehr. In der Folge wird zu einer massiven Umschichtung und Umstrukturierungen von Tätigkeiten kommen, Arbeitsplätze werden wegfallen, in anderen Bereichen werden neue entstehen. Unabhängig davon müssen alle Beschäftigte von den Vorteilen, die die Arbeitgeber damit erwirtschaften, partizipieren.

Als erstes Ergebnis haben EVG, Konzernbetriebsrat und DB AG Ende Mai 2016 gemeinsam eine Vereinbarung unterschrieben („Digitale Roadmap“), um Rahmenbedingungen für die Auswirkungen der Digitalisierung der Arbeitswelt auf die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen aktiver durch die Interessenvertretungen und durch den Arbeitgeber begleiten zu können.

Mit dem Abschluss des Tarifvertrages „Arbeit 4.0“ im Rahmen der Tarifrunde 2016 mit der DB AG hat die EVG wegweisende tarifliche Rahmenbedingungen geschaffen, um den Wandel in der Arbeitswelt im Sinne unserer Kolleginnen und Kollegen zu gestalten.

Der Tarifvertrag hat die Inhalte der zuvor getroffenen „Digitalen Roadmap“ übernommen und darüber hinaus wichtige Regelungen zur Neubewertung veränderter Tätigkeiten und zu den verschiedenen Erscheinungsformen mobiler Arbeit getroffen.

Im Kern enthält der Tarifvertrag Kriterien, die die Interessensvertretungen bei der Arbeit vor Ort unterstützen, indem sie den Arbeitgeber verpflichten, die jeweiligen Interessenvertretungen bei der Planung, Entwicklung und Einführung digitaler Innovationen frühzeitig einzubinden. Das beginnt bereits bei der Pilotierung von digitalen Innovationen. Der Arbeitgeber muss dann der zuständigen Interessenvertretung

bereits eine Einschätzung zu den Auswirkungen vorlegen. Wichtig ist, dass die Betriebsräte diese Beteiligung ggf. auch einfordern.

Arbeitgeber und Interessenvertretung haben dann gemeinsam zu bewerten, welche Auswirkungen die geplante digitale Innovation haben wird.

Dafür sind vier Kriterien vereinbart worden:

- Personelle Auswirkungen (z.B. verändertes Aufgabenprofil/Verantwortung, Qualifizierung/Einweisung, Arbeitszeitmodelle, Wertigkeit der Tätigkeit)
- Wirtschaftliche Auswirkungen (z.B. Produktivitätsentwicklung/-gewinne, Personalkapazitäten)
- Strukturelle Auswirkungen (z.B. Arbeitsprozesse, Arbeitsplatzgestaltung, Mobilität)
- Auswirkungen auf den Schutz der Beschäftigten (z.B. Arbeitsschutz/Ergonomie, Datenschutz, Umgang mit technischen Möglichkeiten der Leistungs- oder Verhaltenskontrolle).

Ein weiterer Baustein für „gute Arbeit“ ist der im zweiten Halbjahr 2017 geplante Abschluss der KBV Zukunft der Arbeit, da tarifliche Regelungen allein nicht ausreichen, um unsere Mitglieder zu schützen.

Die Gestaltung von Arbeitsbedingungen, die Verhinderung von Arbeitsplatzabbau, die Regelung geänderter Arbeitsmethoden etc. lassen sich wirkungsvoll nur in einem geordneten Zusammenspiel von Interessenvertretung und Arbeitgeber umsetzen.

„Gegen den Missbrauch von Leiharbeit und Werkverträgen“

Leiharbeit und Werkverträge werden immer häufiger genutzt, um verfehlte Personalplanungen auszugleichen und Personalkosten zu drücken. In den Betrieben, an denen Leiharbeit bereits zurückgedrängt wurde, werden stattdessen Werkverträge geschlossen. Gemeinsam mit der EVG kämpfen unsere Betriebsräte gegen den Missbrauch solcher Geschäftspraktiken.

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Die Anzahl der betriebsfremden Personale in den Unternehmen hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Auch nach der neuesten Änderung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes ab 1.04.2017 fehlt es an einer strikten gesetzlichen Regulierung der Leiharbeit sowie wirkungsvollen gesetzlichen Informations- und Beteiligungsrechte der Betriebsräte gegen den Missbrauch von Werkverträgen.

Daher hat sich der Bundesvorstand der EVG bereits im September 2015 intensiv mit diesem Thema auseinandergesetzt und die bestehende Situation analysiert. Im Juli 2016 hat der Bundesvorstand der EVG folgende Positionen und Forderungen zum Thema Leiharbeit und Werkverträge beschlossen:

Der Missbrauch von Leiharbeit und Werkverträgen muss gestoppt werden! Scheinwerkverträge müssen verboten werden!

Durch Leiharbeit und Werkverträge darf es nicht zur Verdrängung von Regelarbeitsplätzen kommen! Keine Reduzierung von Ausbildungsplätzen und Sicherung der Übernahme von Auszubildenden in den Unternehmen!

Die Unternehmen müssen Strategien entwickeln, die eine Einschränkung bzw. die Vermeidung von Leiharbeit und Werkverträgen beinhalten.

Die Mitbestimmungsrechte für den Einsatz von Leiharbeit müssen weiterentwickelt bzw. beim Einsatz von Subunternehmen und Werkverträgen eingeführt werden.

„Gleiche Arbeit - gleicher Lohn“: Leiharbeiter müssen dieselben Tarif- und Beschäftigungsbedingungen haben wie Stammbeschäftigte (Equal Pay und Equal Treatment).

Entsprechend dieser Beschlusslage stehen wir zur Zeit mit dem Vorstand der DB AG in Verhandlungen zu einer „Qualitätsvereinbarung Subunternehmen/Werkverträge“. Nach deren Abschluss sollen nach diesem Muster ähnliche Regelungen in den anderen Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen verhandelt werden.

„Strategie Dienstleistung 2030“

Im Rahmen des Programms „Zukunft Bahn“ verfolgt der Vorstand DB AG u.a. eine Neuordnung der internen Dienstleistungsunternehmen.

Hierzu wurde in der Sitzung des Aufsichtsrates am 16.12.2015 beschlossen, eine langfristige Strategie bis 2030 auszuarbeiten. Aufgrund unserer Forderungen auf Arbeitnehmerseite enthält dieser Beschluss folgende Maßgaben:

- Verbleib im DB Konzern
- Geltung Kontrahierungsgebot gemäß KBV Konzernarbeitsmarkt
- keine Aufspaltung der Unternehmen
- weiterhin Betreiben externen Geschäfts

Diese Grundsätze haben wir in den im November 2016 begonnenen Gesprächen mit dem Bahnvorstand immer wieder postuliert. Unser gemeinsames Ziel mit den Betriebsräten ist, so viel Arbeit wie möglich mit eigenem Personal zu erbringen!

Einbezogen in das „Projekt Dienstleister 2030“ sind derzeit

- DB Services,
- DB Sicherheit und
- DB Kommunikationstechnik.

Bei den anderen Gesellschaften des ehemaligen Geschäftsfeldes Dienstleistungen laufen eigene Strategieprojekte (Werkestrategie, Value IT etc.).

Die Gespräche zu diesem Strategieprojekt laufen derzeit noch. Ein genauer Zeitpunkt für den Abschluss des Projekts steht derzeit ebenso wenig fest wie dessen mögliche Inhalte und Auswirkungen.

„Sicher unterwegs!“ – Sicherheit der Beschäftigten und Kunden in Zügen, Bussen und Bahnhöfen

Die Sicherheit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Reisenden im öffentlichen Raum, hier insbesondere im Personenverkehr und an Bahnhöfen,

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

hat nach den über Jahren gestiegenen Zahlen zu den bundesweit gemeldeten Vorfällen im Sommer 2016 durch mehrere aktuellen Ereignisse eine zusätzliche Dramatik erhalten. Im öffentlichen Fokus steht derzeit vornehmlich die Deutsche Bahn, nach Maßgabe der EVG gibt es aber dringenden Handlungsbedarf in allen Verkehrsunternehmen. Unsere Mitglieder berichten schon seit längerem von zunehmenden Übergriffen und einer wachsenden Aggressivität in allen Bereichen der Branche.

Trotz sinkender Zahlen von Gewaltdelikten in Bahnhöfen und Zügen nehmen die Delikte gegen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen bei den Bahnen zu. So registrierte die Deutsche Bahn AG im vergangenen Jahr 2016 insgesamt 2300 Gewaltdelikte gegen ihre eigenen Mitarbeiter. Daneben existieren eine zahlreiche Überfälle, die nicht erfasst sind.

Arbeitgeber sieht die EVG da genauso in der Pflicht, wie die Aufgabenträger ihrer Verantwortung stärker als bisher gerecht werden müssen. Gewerkschaften, Interessenverbände und Sozialpartner haben in der Vergangenheit bereits mehrfach, entsprechend ihrer Verantwortung, Vorschläge gemacht, wie Beschäftigte und Reisende besser vor Übergriffen geschützt werden können.

Hervor zu heben ist hier die bereits im Juni 2010 beschlossene Vereinbarung „Sicher unterwegs!“, in der die beiden Quellgewerkschaften der EVG ein breites Bündnis von Unternehmen und Verbänden eingebunden haben.

Nach den neuerlichen dramatischen Übergriffen und angesichts der andauernden Gefährdungslage in Deutschland hat die EVG neuerlich die Initiative ergriffen und alle Beteiligten aus Politik, Aufgabenträger, Unternehmen, Verbänden und anderen Gewerkschaften im September 2016 zu einem „Runden Tisch“ und weiteren gemeinsamen Veranstaltungen zusammen gebracht.

Um die Sicherheit der Kolleginnen und Kollegen zu erhöhen haben wir dann am 30. März 2017 zusammen mit dem KBR mit der DB AG die sog. Trilaterale Vereinbarung abgeschlossen. Darin bekennt sie sich

u.a. zur Nulltoleranzstrategie gegenüber Straftätern, bessere Präventivmaßnahmen, wie z.B. Videoüberwachung, Schulungen etc. und bessere Nachsorge nach erfolgten Angriffen auf Mitarbeiter.

Begleitend haben wir mit den Sozialpartnern ein EVG Sicherheitspaket ins Leben gerufen, dass den betroffenen Kolleginnen und Kollegen Hilfe und Unterstützung bietet.

Nun gilt es, das bisher erreichte umzusetzen, mit Leben zu füllen und weiter voran zu treiben und dort, wo es notwendig ist, weiter zu entwickeln.

Zeitgleich werden wir auch die Umsetzung in den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen fordern und umsetzen.

Wichtig ist der EVG dabei, dass der notwendige Einsatz von technischen Hilfsmitteln in den Sicherheits- und Verkehrsunternehmen nicht zur Reduzierung von Personal führen darf, sondern im Gegenteil zur Erhöhung der Sicherheit für die Beschäftigten und des Sicherheitsgefühls für die Fahrgäste Personal aufgebaut wird.

„Personalentwicklung in den betrieblichen Interessenvertretungen“

Für den Erhalt und Ausbau der Vertretungsmacht in den betrieblichen Interessenvertretungen ist die ausreichende Besetzung mit fachlich und politisch geschulten KollegInnen erforderlich.

In Zeiten demografisch bedingt starker Abgänge in den Belegschaften sind rechtzeitig engagierte jüngere KollegInnen in die Gremien einzubinden. Damit wird die Übertragung von Fachwissen sichergestellt (Know-how Transfer) sowie die notwendige Erfahrung in der Gremienarbeit vermittelt. Eine Zäsur in einer hochwertigen qualitativen Gremienarbeit wird dadurch verhindert.

Für den Erfolg sind aber nicht nur jüngere KollegInnen zur Mitarbeit zu motivieren, sondern auch den älteren KollegInnen faire und wertschätzende Lösungen für eine evtl. Übergangszeit bis zum Ruhestand anzubieten.

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Nur durch geordnete und strukturierte Übergänge in und aus den Gremien sichern wir gleichzeitig die Durchsetzungsfähigkeit unserer EVG und setzen maßgebliche Akzente für die Mitgliederwerbung und -bindung.

Im Hinblick auf den anstehenden Generationenwechsel bei den BR-Wahlen 2018 und 2022 ist in Zusammenarbeit mit unserer Bildungsgesellschaft eine gemeinsame Strategie für die Nachwuchsgewinnung und den zukünftigen Bildungsbedarf für Interessenvertreter/innen zu entwickeln.

Den jeweiligen Gremien sind im Zusammenarbeit mit unserer Bildungseinrichtung entsprechende Angebote zur Unterstützung anzubieten, nicht nur um sich rund um das Thema Personalplanung in Interessenvertretung zu informieren, sondern auch bei der tatsächlichen Umsetzung.

Die nachrückende Generation wird nur dann erfolgreich die Aufgaben in den Interessenvertretungen übernehmen können, wenn ihr bereits jetzt der Einstieg ermöglicht wird.

Dann kann diese Generation die nötige Erfahrung sammeln, um mittelfristig die Verantwortung, sprich auch Vorsitze, zu übernehmen.

VB Klaus-Dieter Hommel

11.5 Innovatives und modernes Beamtenrecht

Die EVG setzt sich für ein innovatives und modernes Beamtenrecht ein.

1. Ein an den tatsächlichen Anforderungen orientiertes Dienstrecht entwickeln.

§ 26 Bundesbesoldungsgesetz (BBesG) bestimmt die Obergrenzen (Prozentsätze) für die einzelnen Beförderungssämter in den jeweiligen Laufbahnen. Die Anforderungen welche an die Arbeitsplätze der Beamtinnen und Beamten gestellt werden, sind in den letzten Jahren stetig gestiegen. Neue, komplexe Arbeitsmethoden und Verfahren fordern jeden von uns in erheblichem Maße. Dem gegenüber konnten die



Vorstandsmitglied der EVG, Martin Burkert

Obergrenzen des § 26 BBesG nicht in allen Bereichen verbessert werden. Erklärtes Ziel muss es sein, die Beförderungsmöglichkeiten der Beamten bei der DB AG, dem BEV, dem EBA und den anderen Behörden auch an den ansteigenden Anforderungen der Tätigkeiten zu orientieren.

2. Laufbahnrecht verbessern

Darüber hinaus, setzt sich die EVG für Verbesserungen bei der Anzahl der Zulassungszahlen beim Laufbahnwechsel in eine höhere Laufbahn ein.

Insbesondere das Zulassungskontingent, welches beim Laufbahnwechsel nach § 20 Eisenbahnlaufbahnverordnung (ELV) bei der DB AG zur Anwendung kommt, entspricht bei weitem nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. So verrichten - im Konzern DB AG - rund 10% der Beamtinnen und Beamten Dienst auf Arbeitsplätzen die bereits der nächsthöheren Laufbahn zuzuordnen sind. Dieser Gegebenheit muss mit einer ausreichenden Zahl an Zulassungen zum Laufbahnwechsel Rechnung getragen werden.

Die Möglichkeit nach vollzogenem Laufbahnwechsel das Endamt zu erreichen, ist weiter zu entwickeln.

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

§ 27 Absatz 4 der Bundeslaufbahnverordnung (BLV) bestimmt, dass Beamte, die einen Laufbahnwechsel nach § 27 BLV vollzogen haben, maximal das übernächste Beförderungsniveau erreichen können. Insbesondere für leistungsstarke Beamte des BEV und der anderen Behörden selbst ist diese Einschränkung nicht akzeptabel. Vielmehr sollten auch besonders leistungsstarke Beamten die Möglichkeit erhalten bis ins Endamt ihrer Laufbahn aufzusteigen. Nur so ist gewährleistet, dass den sich permanent steigenden Anforderungen an die Tätigkeiten Rechnung getragen wird.

Außerdem muss die bestehende Altersgrenze (58 Jahre) in § 36 BLV und in den Regelungen zu § 20 ELV aufgehoben werden.

3. Arbeitszeit – Anpassungen unerlässlich

Nach den Bestimmungen der Arbeitszeitverordnung (AZV) beträgt die regelmäßige wöchentlich zu leistende Arbeitszeit für die Beamtinnen und Beamten des Bundes 41 Stunden. Hiervon sind im Zuständigkeitsbereich unserer Gewerkschaft neben den Beamten der DB AG auch die beim BEV, dem EBA und anderen Behörden betroffen.

Vorrangiges Ziel muss es sein, die AZV den arbeitszeitrechtlichen tariflichen Normen im öffentlichen Dienst (TVöD), also z.Z. 39 Stunden/Woche, anzupassen.

Auch der außergewöhnlichen Belastung von Beamtinnen und Beamten im Schicht- und Wechseldienst ist in Form von Verkürzungen der wöchentlichen Arbeitszeit Rechnung zu tragen. Denkbar wäre hier z. B., dass Beamte, die im Schicht- und Wechseldienst beschäftigt sind, eine Arbeitszeitverkürzung (bei gleichbleibender Besoldung) zu gewähren ist.

4. Altersteilzeit verbessern

Die zwar im Jahr 2016 verlängerte Altersteilzeitregelung (§ 93 Bundesbeamtengesetz) für die Beamtinnen und Beamten des Bundes führt indes dazu, dass diese Möglichkeit lediglich für einen kleinen Personenkreis eine tatsächliche Alternative darstellt. Die EVG sieht daher Handlungsbedarf nicht nur in Sachen „Laufzeit“, sondern auch in Bezug auf das dahinter

stehende Konzept. Z.B. soll daher eine Altersteilzeitregelung ab Vollendung des 55. Lebensjahres angestrebt werden.

5. Altersgrenzen, Versorgungsabschläge bei Dienstunfähigkeit und langjährigem Schichtdienst

Die Einbeziehen der Schicht- und Wechseldienstleistenden in die besondere Altersgrenze (für Beamte § 51 Abs. 3 BBG und vergleichbar bei den Tarifkräften) ist anzustreben.

In Punkto Versorgungsabschläge bei Dienstunfähigkeit müssen tätigkeitsbezogene Besonderheiten Berücksichtigung finden. Erklärtes Ziel unserer Gewerkschaft ist es, auf versorgungsrechtliche Regelungen hinzu wirken, nach denen eine Beamtin oder ein Beamter, die/ der über viele Jahre hinweg den außergewöhnlichen Belastungen des Schicht- und Wechseldienstes ausgesetzt war, ohne Versorgungsabschlag in den Ruhestand treten kann.

6. Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten (KVB) – zukunftsfähig gestalten

Die EVG setzt sich weiter dafür ein, dass die Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten (KVB) als eigenständige betriebliche Sozialeinrichtung erhalten bleibt. Hierfür sind die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen. Es muss der KVB auch ermöglicht werden, geeignetes Personal von extern einstellen zu dürfen. Derzeit ist eine Nachführung von Personal nur aus dem geschlossenen Bestand der Beamtinnen und Beamten des BEV bzw. der DB AG möglich. Die Personalgewinnung ausschließlich über diesen Weg wird sich in den nächsten Jahren allein durch die demografische Entwicklung zunehmend verschlechtern. Die Möglichkeit auch extern Personal einstellen zu dürfen, ist daher unerlässlich.

7. (Digitale) Veränderungen von Berufsbildern/Tätigkeiten

Die Förderung und der Ausbau von Telearbeit und mobiler Arbeit im Bereich der Behörden (BEV, EBA und andere) muss im Zuge der Digitalisierung weiter entwickelt werden.

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Beamtenpolitik und Behörden

Im Organisationsbereich der EVG sind noch rund 35.000 Beamtinnen und Beamte im aktiven Dienst beschäftigt. Die Beamtinnen und Beamten im DB Konzern, des BEV, des EBA und in den anderen Behörden haben auf ihren Arbeitsplätzen ganz spezielle Anforderungen zu erfüllen.

Im Mittelpunkt der beamtenpolitischen Arbeit und den Bereichen der zu betreuenden Behörden BEV und EBA stehen unter anderem diese Schwerpunkte an:

- **Allgemein**
 - ♦ Begleitung von Änderungsentwürfen/Änderungen des Beamtenrechts in Beteiligungsverfahren
- **Zugewiesene Beamtinnen und Beamte im DB Konzern**
 - ♦ Möglichkeiten des Übergangs bei Betreiberwechsel zu Dritten
 - ♦ Fortschreibung der Anrechnungsrichtlinie, Teilhabe und Weiterentwicklung der Anwendungsvoraussetzungen
 - ♦ Gestaltung der Arbeitszeit im Gleichklang mit den Tarifbeschäftigten
- **Behörden**
 - ♦ Arbeitszeit attraktiv ausgestalten, u.a. Bildung von Langzeitkonten, den beschäftigtenfreundlicheren Ausgleich von Mehrarbeit sowie Berücksichtigung individueller Lösungen und Flexibilisierungsmaßnahmen
 - ♦ Begleitung des Demografischen Wandels im Umsetzungsprozess „Demografie-Strategie der Bundesregierung“
 - ♦ Digitalisierung 4.0 im Bereich BEV, EBA und anderen Behörden
 - ♦ Sicherstellen der Interessen der Mitarbeiter/innen bei Änderungen von Behördenstrukturen.
- **Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten (KVB)**
 - ♦ Sicherstellen, dass die KVB als eigenständige betriebliche Sozialeinrichtung im BEV erhalten bleibt.
 - ♦ Begleitung des Umbaus etwaiger Personal- und Organisationsstrukturänderungen auf dem Weg zu „Eine KVB“
 - ♦ Sicherstellen von zeitnahen Erstattungszeiten gemäß den Vorgaben der Einigungsstelle
 - ♦ Auswirkungen der Pflegestärkungsgesetze (PSG I bis III) und Umsetzung im Bereich der KVB

▪ Personalrats- und Gremienarbeit

- ♦ Betreuung der zentralen Personalratsgremien (BesHPR, HPR-BEV, GPR-EBA) und der Personalratsgremien vor Ort
- ♦ Betreuung der Betriebs- und Dienststellengruppen in beamtenpolitischen Themen

Beamtenpolitische Themen in der BG- & DG-Arbeit und Verbesserung der Kommunikation und des Informationsflusses

Die Betriebsgruppenarbeit im Bereich der zugewiesenen Beamtinnen und Beamten sowie die Dienststellengruppenarbeit bei den Behörden und bei den Sozialversicherungsträgern wollen wir weiter intensivieren und ausbauen.

Durch den Ausbau der BG- und DG-Arbeit verbessern wir die Kommunikation zwischen FB BuB und den Ansprechpartnern für Beamtenpolitik in den BG und DG. Gleichzeitig erreichen wir so auch eine bessere und umfangreiche Information der Mitglieder.

Gesetzliche Neuerungen und Änderungen sowie die notwendigen Informationen über die geleistete Arbeit im Sinne der zugewiesenen Beamtinnen und Beamten bei der DB AG und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Behörden, unterscheiden sich stark. Spezialschulungen und Seminare für „Betriebliche Funktionäre“ und die „Beamtenpolitischen Ansprechpartner in den Betriebs- und Dienststellengruppen“ sind vorbereitet und werden durchgeführt. Die verschiedenen Interessenslagen müssen deshalb gezielt und themenbezogen behandelt und auf die verschiedenen Empfängerkreise verteilt werden.

Eine Stärkung der EVG erreichen wir durch Ausrichtung an den Interessen und Bedürfnissen der Mitglieder in den BG-/DG-Vorständen. Unsere betrieblichen Funktionäre erhalten notwendiges Wissen für kontinuierliche und gute gewerkschaftliche Arbeit in den Betrieben und Dienststellen und die EVG-Mitglieder können so kompetent und umfassend informiert werden.

VB Martin Burkert

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

11.6 Fach- und Berufsgruppen, unverzichtbarer Teil unserer Arbeit

Die gewerkschaftliche Fachgruppenarbeit ist auch und gerade zukünftig ein wesentlicher Bestandteil unserer EVG und trägt entscheidend zur Stärkung der gewerkschaftspolitischen Interessenvertretung der Mitglieder bei. Ziel ist es, interessierte Mitglieder für eine aktive Arbeit in den Fachgruppen zu gewinnen.

Zu den Grundsätzen einer Einheitsgewerkschaft gehört unabdingbar die berufliche und fachliche Interessenvertretung. Menschen definieren sich über ihren Beruf. Sie sind stolz, dass sie ihr Fach beherrschen und möchten, dass ihre Fachlichkeit und Beruflichkeit in ihrer Gewerkschaft gebührenden Niederschlag findet.

Gerade im Zeitalter des demographischen Wandels und der gesellschaftlichen Veränderungen durch die Digitalisierung, muss sich die Gewerkschaft besonders um die Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen kümmern.

Wesentliche Faktoren der Fachgruppenarbeit sind dabei: Erfahrungsaustausch auf der fachlichen Ebene, die breite Diskussion um relevante Themen im Bereich der Tarifpolitik sowie die Mitgliederbetreuung und Mitgliederwerbung.

Durch den kleinen Gewerkschaftstag 2015 wurde eine Flexibilisierung in die Fachgruppenarbeit aufgenommen. Es ist nun möglich, zu den dauerhaften Fachgruppen auch themenbezogene und zeitlich befristete Fachgruppen zu bilden. Mit dem Beschluss des Bundesvorstandes vom Januar 2017 erfolgte eine Änderung der Richtlinie. Dadurch wird eine flexiblere Zusammensetzung der Fachgruppen möglich, um eine funktionierende Arbeit der Fachgruppen in Zukunft sicherzustellen.

Wichtigstes Ziel ist es, die Arbeit der Fachgruppen zu beleben und die stärkere Einbindung der Mitglieder in ihr Arbeitsumfeld zu erreichen. Dadurch kann eine stärkere Ausrichtung der Gewerkschaftsarbeit auf die konkreten Bedürfnisse unserer Mitglieder einerseits und eine bessere Verankerung der Gewerkschaftsarbeit vor Ort andererseits erfolgen.

Gerade eine gut funktionierende Fachgruppenarbeit bündelt die fachlich-betrieblichen Interessen der Mitglieder. Bei der Lösung von Problemen „an der Basis“ können die Mitglieder diskutieren und gemeinsam an der Umsetzung mitwirken. So wird Solidarität

erlebbar wie der Gründungskongress der EVG es schon formulierte „Wir gestalten die Zukunft gemeinsam“ – die EVG ist eine Mitmachgewerkschaft. Ebenso wird dadurch erreicht, dass die Arbeit der Betriebsgruppen/Dienststellengruppen sowie der Betriebsräte/Personalräte Unterstützung erfahren.

Bei der Einbeziehung von jüngeren Mitgliedern kann auch der stattfindende Generationswechsel gemeistert werden.

Die aktive Fachgruppenarbeit – insbesondere wenn sie auch effektiv ist – stellt eine notwendige Form der Mitgliederbetreuung im Betrieb/der Dienststelle dar. Ein Klima im Betrieb mit dem Motto „Wir leben Gemeinschaft“ muss erst erzeugt und gelebt werden; dann gibt es auch weniger Austritte, gerade bei älteren Mitgliedern.

Eine lebendige Fachgruppenarbeit ist Gewerkschaftsarbeit an der Basis. Gelebte Gewerkschaftsarbeit überzeugt besser als Flyer und Hochglanzbroschüren und ermöglicht erst die Gewinnung und Bindung von neuen Kolleginnen und Kollegen für die Gewerkschaftsarbeit.

VB Martin Burkert

11.7 Wir brauchen Dich für eine starke EVG!



Bundesgeschäftsführer der EVG, Torsten Westphal

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

■ Mit zukunftssicheren Strukturen ins nächste Jahrzehnt

Für die Erhöhung der Organisationsgrade in unseren Betrieben und Dienststellen haben wir unsere Anstrengungen und Aktivitäten in der Mitgliederwerbung - verbunden mit Mitgliederbindung sowie Mitgliederrückgewinnung - weiter entwickelt und ausgebaut. Durch erfolgreiche Mitgliederwerbung erhöhen sich der Organisationsgrad in den Betrieben und Dienststellen und damit unsere Durchsetzungskraft. Wesentliche Bestandteile zum Ausbau und zur Verstärkung einer erfolgreichen Mitgliederentwicklung sind gezielte Maßnahmen zur Mitgliederwerbung, Mitgliederbindung, Mitgliederrückgewinnung, die Durchführung von mitgliedernahen Kampagnen und die Unterstützung sowie Aktivierung von Werbeteams.

Dual Studierende

Eine wichtige Zielgruppe im Organisationsbereich der EVG bilden die Dual Studierenden. Neben ihrem Studium absolvieren diese praxisorientierte Abschnitte in den Betrieben. Von ihrer Betreuung her gehören sie sowohl in der betrieblichen Interessenvertretung als auch innerhalb der EVG zum Bereich Jugend / Nachwuchskräfte. Gleichwohl war festzustellen, dass diese Zielgruppe in beiden Bereichen eher mitläuft denn aktiv angesprochen wird. Gleichzeitig gingen aber von der Zielgruppe fast keine Aktivitäten aus, sich in den bestehenden Strukturen zu verankern und ihre Interessen zu vertreten. Hintergrund waren hier unterschiedliche Ansichten über die Fragen, welches die relevanten Themen, die beste Vorgehensweise und die richtigen Ansprechpartner sind.

Es gab vereinzelt sehr positive Beispiele. Hier sind insbesondere die im Wesentlichen von unseren ehrenamtlichen Mitgliedern initiierten und organisierten „After Work Treffen“ zu nennen. Diese dienten nicht nur der Gewinnung neuer Mitglieder sondern auch dem Austausch und der Bildung erster Netzwerke.

Ziel des im Jahr 2015 gestarteten Projektes war es, den Auftakt für einen möglichst stetigen Prozess vor Ort zu geben, ohne jedoch die bestehenden Aktionen dort außer Acht zu lassen.

In zahlreichen Workshops und Seminaren wurden gemeinsam mit dem Bereich Jugend und aktiven Mit-

gliedern aus der Gruppe der Dual Studierenden die Themen und Fragestellungen der Dual Studierenden herausgearbeitet. Hierbei zeigte sich sehr schnell, dass die Fragen, Sorgen und Nöte dieser Zielgruppe nicht wesentlich von denen der anderen Nachwuchskräfte abweichen. Schnell wurde auch klar, dass die bei uns organisierten Dual Studierenden keine höheren oder spezielleren Ansprüche an ihre Gewerkschaft stellen als unsere anderen Mitglieder.

Höhepunkt des Projektes war dann im August 2016 eine Konferenz mit und von Dual Studierenden mit rund 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus dem gesamten Bundesgebiet. Die Themen der angebotenen Workshops orientierten sich an den in den Arbeitsgruppen festgestellten Bedarfen. Neben den Themen Arbeit 4.0, tarifvertragliche Regelungen für Dual Studierende gab es noch einen Workshop zu der Frage: „Fach- oder Führungskarriere?“. Das Rahmenprogramm ließ auch genügend Zeit, um Netzwerke unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern zu bilden. Spontan fanden sich aus fünf Standorten Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu Gruppen zusammen, die nun die Arbeit für und mit dieser Zielgruppe vor Ort voranbringen wollen.

Die Herausforderung wird darin bestehen, die gewonnenen Erkenntnisse in das Tagesgeschäft der Gewerkschaftsarbeit zu integrieren. Hier werden wir nur erfolgreich sein, wenn auch die jungen Kolleginnen und Kollegen selber bereit sind, sich einzubringen und Verantwortung zu übernehmen.

Unabhängig davon ist es mit dem Projekt bereits jetzt gelungen, eine Sensibilisierung der EVG für diese Zielgruppe zu erreichen. Gleichzeitig konnten im Bereich der Zielgruppe einige zusätzliche Aktive gewonnen werden.

Nachwachskräfte

Hierzu zählen wir nicht nur die Auszubildenden sondern auch Dual Studierende sowie Teilnehmer/innen am Programm „Chance plus“.

Mit rund 3.500 Neueinstellungen jährlich in den Betrieben unseres Organisationsgebietes bilden die Nachwuchskräfte eine auf keinen Fall zu vernachlässigende Zielgruppe. Dies auch vor dem Hintergrund der bekannten demographischen Herausforderungen für unsere EVG.

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Schon vor Beginn des Projektes gab es in vielen Bereichen unserer Organisation Aktionen mit dem Ziel, möglichst viele der „Neuen“ als Mitglieder der EVG zu gewinnen. Um die möglichen Potenziale hier noch besser ausschöpfen zu können, bedurfte es einer noch besseren Koordinierung.

Festgelegt ist jetzt, dass bis Ende März eines jeden Jahres durch die zuständigen Gewerkschaftssekretärinnen und Gewerkschaftssekretäre die geplanten Einstellungszahlen je Wahlbetrieb in der Mitgliederdatenbank hinterlegt werden. Diese Zahlen bilden dann die Grundlage für die zu bestellenden Begrüßungsgeschenke, die zentral zu erstellenden Publikationen, Begrüßungsmappen und Handreichungen für die Aktionen vor Ort. Die Auslieferung all dieser Materialien wird so rechtzeitig sichergestellt, dass der Monat August genutzt werden kann, um die Begrüßungsmappen – in Zusammenarbeit mit den örtlichen Jugendgremien – in den Geschäftsstellen zusammenzustellen.

Ebenso wurde im Rahmen dieses Prozesses festgelegt, dass die ersten zwei Septemberwochen innerhalb der Organisation von allen Tagungen und Terminen freigehalten werden, um der Thematik der Werbung der Nachwuchskräfte den entsprechenden Stellenwert zu geben. Alle ehren- und hauptamtlichen Kolleginnen und Kollegen setzen sich dafür ein, die neuen Nachwuchskräfte mit entsprechenden Aktionen und Veranstaltungen willkommen zu heißen.

Es hat sich gezeigt, dass anhand eines konkreten Maßnahmenplanes die Ergebnisse in der Mitgliederwerbung verbessert werden können. So konnten Ende des Jahres 2016 bereits rund 80 % der Nachwuchskräfte des 1. Ausbildungsjahres als Mitglieder in der EVG begrüßt werden. Darüber hinaus ließ sich die Zahl der Aktionen vor Ort auf eine breitere Basis stellen und die Verlässlichkeit der Zuarbeit aus zentraler Ebene verbessern, um dadurch die Unterstützung für die Geschäftsstellen zu optimieren.

Projekt Regensburg:

Wichtiger Bestandteil des Prozesses der Nachwuchskräftewerbung ist unser Projekt am Trainingszentrum Regensburg der DB AG. Alle Auszubildenden des ersten Lehrjahres nehmen im Trainingszentrum der DB Training an einem Seminar „Soziale Methodenkompetenz“ teil.

Ziel dieses Projektes war es, die dort stattfindenden Seminare zu nutzen, um entweder mit diesem Erstkontakt möglichst viele neue Mitglieder zu gewinnen oder bereits von uns überzeugte Auszubildende zu betreuen und in ihrer Entscheidung zu bestärken.

Nach Vorabsprachen mit der Standortleitung Regensburg durch den Bereich Mitgliederentwicklung/Organisation beim Bundesgeschäftsführer galt es, eine regelmäßige Betreuung zu organisieren.

Beginnend mit dem Jahr 2014 werden nun regelmäßig - an jedem Dienstag - EVG-Abende für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Seminare durchgeführt. Der EVG-Abend findet in einer nahe gelegenen Gaststätte in der Zeit von 18.00 bis 21.30 Uhr statt. Nach einem kurzweiligen Spiel werden die Fragen der Teilnehmer/innen geklärt und Informationen, z.B. zu den neuen tariflichen Entwicklungen, gegeben. Aber auch rechtliche Fragen zur Ausbildung, zu den Leistungen des Fonds soziale Sicherung oder tariflichen Fragen werden behandelt.

Durch den hohen Einsatz des betreuenden Gewerkschaftssekretärs, Kollegen Matthias Birkmann, sind diese Abende feste Bestandteile des Seminarprogramms geworden. In der Zwischenzeit konnte ein Stamm von ehrenamtlichen Kollegen gewonnen werden, die zum Teil auch selbstständig diese Abende durchführen. Die Rückmeldungen zu unseren Veranstaltungen sind durchweg positiv.

Der gute Kontakt zu den Ausbilderinnen und Ausbildern wird durch regelmäßige Treffen zum Austausch gesichert.

Der Standort Regensburg wird mit Beginn des Ausbildungsjahres 2017/2018 von der DB AG aufgegeben. Die Seminare finden dann an drei neuen Standorten statt. Derzeit laufen die Vorbereitungen, die nachhaltige Betreuung der Nachwuchskräfte weiterhin sicher zu stellen.

**Mitglieder gewinnen und halten:
Werbe-Paten**

Am 27. Juni 2013 war die Geburtsstunde unserer Werbe-Paten. Zunächst gestartet als „Bundeswerberausschuss“ gaben sich unsere ehrenamtlichen Kolleginnen und Kollegen später selber den Namen „Werbe-Paten“.

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Grundlage war die Idee, aus verschiedenen Bereichen Erfahrungen, Bedarfe und Ideen für die Gewerkschaftsarbeit - insbesondere für die Mitgliederwerbung - zu sammeln, zu bündeln und zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig sollte es die Möglichkeit geben, zentrale Projekte auf ihre Alltagstauglichkeit „abzuklopfen“.

Seit dieser Zeit trifft sich dieses ehrenamtliche Gremium in wechselnder Zusammensetzung und unter Betreuung durch den Bereich Mitgliederentwicklung / Organisation.

In den Workshops wurden zahlreiche Ideen, Publikationen und Aktionen beraten und begleitet. Exemplarisch sollen an dieser Stelle drei der umgesetzten Projekte kurz erwähnt sein.

Werber Wiki

Innerhalb der EVG fanden schon immer vor Ort zahlreiche gute Aktionen zur Mitgliederwerbung statt. Auch gibt es einen riesigen Fundus von Publikationen für die verschiedensten Zielgruppe und zu den unterschiedlichsten Anlässen. Diese, genauso wie das Wissen um das „richtige Gespräch“ oder die besten Argumente, sind auf ganz viele Orte und Mitglieder in unserer Organisation verteilt.

Ziel dieses ersten Projektes war es, mithilfe einer Onlineplattform das Wissen der EVG-Werber/innen (ehrenamtliche Funktionärinnen und Funktionäre, Mitglieder und hauptamtliche Mitarbeiter) zu vernetzen, zu sichern und so Unterstützung für die Werbetätigkeit vor Ort zu bieten. Gleichzeitig wurde und wird die Nachhaltigkeit und ein Qualitätsstandard vorgebracht, um zu verhindern, dass das Rad jedes Mal von jedem neu erfunden werden muss.

Das „Wiki“ ermöglicht, dass jede und jeder ihre/seine Artikel selber einstellen kann. Es ist gewollt, dass das Wissen nach und nach wächst - auch durch Ergänzung von bereits vorhandenen Artikeln.

Seit der Einführung des Werber-Wiki hat dessen Inhalt kontinuierlich zugenommen. Die Anzahl der Nutzer stieg erfreulicherweise an, ebenso die Anzahl derer, die gerne ihr Wissen teilen möchten.

Das Werber-Wiki befindet sich im mitgliedergeschützten Bereich unserer Homepage und kann nach erfolgter Anmeldung von der Profilseite aus eingesehen werden.

Paten-Mappe

Mit der Patenmappe wurde auf Initiative der Werbe-Paten unseren aktiven Werberinnen und Werbern ein attraktives und wertiges Hilfsmittel zur Verfügung gestellt. Ganz an der betrieblichen Praxis orientiert bietet diese Mappe die Möglichkeit, sowohl die Materialien zur Weitergabe als auch die Hintergrundinformation für das Werbegespräch in einer kompakten Mappe stets bei sich zu tragen.

Die Patenmappe wurde unseren aktiven Werberinnen und Werbern als „Dankeschön“ und Wertschätzung für ihre Arbeit direkt überreicht.

Werbe-Mappe

Die Werbe-Mappe wurde für die Übergabe von Materialien an die Noch-Nicht-Mitglieder konzipiert, entwickelt und umgesetzt. Auch hier flossen die ganz praktischen Erfahrungen aus der täglichen Arbeit der Werbe-Paten mit ein. Durch das Format DIN A5 bleibt die Mappe auch noch handlich, wenn die Werber/innen eigene Informationen mit einlegt. Damit die Beitrittserklärung niemals fehlt, wurde diese als Abriss-Postkarte in die Mappe integriert.

Bundeswerbertag

Die engagierte Arbeit unserer Mitglieder ist die Basis unseres erfolgreichen Handelns. Das gilt insbesondere auch für das Thema Mitgliedergewinnung. So haben sich z.B. im Jahr 2016 erstaunliche 2.500 ehrenamtliche Kolleginnen und Kollegen dieser, nicht immer ganz einfachen, Aufgabe gestellt und damit unsere Gemeinschaft vergrößert.

Dafür einmal Danke zu sagen, war das Ziel des ersten zentralen Bundeswerbertages im Jahr 2014. Im Namen des Geschäftsführenden Vorstandes dankte Kollege Wolfgang Zell den Werber/innen für ihren aktiven Einsatz. Gleichzeitig bot die Zusammenkunft von über 40 aktiven Werberinnen und Werbern natürlich die Chance, diese Fachleute einmal zu fragen, welche Hinweise und Wünsche sie an ihre EVG haben. Um einmal den Blick über den Tellerrand und auf neue Ideen zu ermöglichen, fanden an einem der drei Tage in Fulda auch Workshops statt, u.a. zu folgenden Themen: Wie erzielt man mit vertretbarem Aufwand

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

eine gute Öffentlichkeitsarbeit? Welche Argumente sind eigentlich die besten für ein erfolgreiches Werbegespräch? Welche Tipps und Hinweise gibt es für dieses Gespräch?

Für neu hinzugewonnene Werber/innen fand in 2016 wieder ein Bundeswerbertag nach dem bewährten Format statt. Hier wurden die Themen Öffentlichkeitsarbeit, im speziellen der Umgang mit den sogenannten Social Media wie Facebook, Twitter und Co. ebenso behandelt wie die Frage, was bei einem Gespräch mit Kolleginnen und Kollegen zu beachten ist, die aus anderen Kulturkreisen stammen.

Für beide Veranstaltungen kann zusammenfassend gesagt werden, dass damit die Wertschätzung der Organisation gegenüber unseren aktiven Werberinnen und Werbern gut zum Ausdruck gebracht werden konnte. Aus den Rückmeldungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmern geht hervor, dass sie in den Workshops nicht nur interessante neue Aspekte für ihre Werbeaktivitäten gewinnen konnten, sondern sie sich gleichzeitig untereinander weiter vernetzt haben. Die Gelegenheit, die ehrenamtlichen Fachleute zum Thema Mitgliedergewinnung zu befragen, kann in der Organisation genutzt werden, um die Unterstützungsangebote noch zielgerichteter an den Bedarfen der Werberinnen und Werber auszurichten.

Image-Film

Das Lexikon weiß dazu: Ein **Imagefilm** (von engl. Image) ist ein kurzer Film, der in werbender Absicht ein Unternehmen, eine Institution, eine Marke oder ein Produkt porträtiert.

Diese Idee steckte auch hinter dem Projekt, einen Imagefilm der EVG zu fertigen. Mit der „Uraufführung“ anlässlich des kleinen Gewerkschaftstages 2014 in Fulda konnte das Projekt nach fast einem Jahr intensiver Arbeit erfolgreich abgeschlossen werden. Der Film erfreut sich großer Beliebtheit, wird auf vielen Informationsveranstaltungen genutzt und als unterstützendes Material bei der Mitgliederwerbung eingesetzt.

Besonders hervorzuheben ist, dass alle Akteure in dem Film ausschließlich aktive Mitglieder aus unserem Organisationsbereich sind. Auf Schauspieler, um Lücken zu schließen, konnte verzichtet werden. Die Beiträge der Mitwirkenden sind keine bestellten Aus-

sagen bzw. wurden im Nachhinein nicht ergänzt. Die insgesamt positive Stimmung der Mitwirkenden gegenüber unserer Gewerkschaft, deren Begeisterung, ihre große Überzeugung hat uns sehr beeindruckt. Noch während der Dreharbeiten wurden von den beteiligten Mitgliedern weitere Ideen für gute Filmpassagen beigesteuert.

Mit der Erstellung unseres Films hat sich gezeigt, dass oft schon das Projekt selber für eine positive Grundstimmung und Aufmerksamkeit innerhalb und außerhalb der EVG sorgt.

Kampagne Busbetriebe

Zu Beginn des Berichtszeitraumes zeichnete sich mit der Ausdehnung des Geltungsbereiches des Sozialsicherungstarifvertrages, Grundlage für die Inanspruchnahme der Angebote des Fonds soziale Sicherung, auf die sogenannten Bahn-Bus-Betriebe eine gute Chance zur Mitgliedergewinnung ab.

Um die Arbeit vor Ort zu unterstützen, fanden zunächst zwei Seminare mit allen Beteiligten statt. Hierzu zählten neben den betreuenden Gewerkschaftssekretären der Geschäftsstellen auch unsere Kolleginnen und Kollegen des Außendienstes vom Fonds soziale Sicherung sowie der GUV/FAKULTA. Gemeinsam wurde ein Aktionsplan erarbeitet sowie die geeigneten Themen und Termine herausgefiltert.

Im Ergebnis dieser Workshops wurde u.a. eine „Sonder-IMTAKT Bus“ sowie kampagnenbezogene Werbemittel zur Verfügung gestellt. Die Absprachen zwischen uns und unseren Partnern FsS und GUV/FAKULTA funktionierten hervorragend und haben einen nicht unerheblichen Anteil am erfolgreichen Verlauf dieses Projektes. An dieser Stelle gilt es auch noch einmal Dank zu sagen für die tatkräftige Unterstützung unserer Partner vor Ort bei den zahlreichen Aktionen in den Betrieben.

Um die Grundlagen erfolgreicher Kampagnenarbeit noch einmal aufzufrischen, wurden außerdem zwei 1-Tages-Schulungen für unsere Kolleginnen und Kollegen in den Aktionsteams angeboten. Es wurde deutlich, dass nur Aktionen, die gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben geplant, vorbereitet und durchgeführt werden, den gewünsch-

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

ten Erfolg und die notwendige Nachhaltigkeit bringen werden.

Eine Herausforderung in Vorbereitung unserer Kampagne stellte die Tatsache dar, dass auch in den Bus-Betrieben zunehmend Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den verschiedensten Kulturkreisen angegriffen werden. Oft treffen hier unterschiedlichste Normen und Werte aufeinander, die eine Verständigung jenseits von Sprachbarrieren schwieriger gestalten. Um auf diese Situation optimal und wertschätzend für den anderen vorbereitet zu sein, wurde allen aktiven Hauptamtlichen ein Seminar zur interkulturellen Kompetenz angeboten.

Auch wurden einige Informationsmaterialien der EVG sowie des Fonds soziale Sicherung und der GUV/FAKULTA in Polnisch, Russisch, Türkisch sowie Englisch übersetzt und den Aktionsteams zur Verfügung gestellt.

Der fast eineinhalbjährige Aktionszeitraum konnte Ende Dezember 2015 mit einem gemeinsamen Workshop aller Beteiligten positiv abgeschlossen werden.

Und der Einsatz hat sich ausgezahlt. Im Bereich der Busse erzielen wir sehr gute Ergebnisse in der Mitgliederentwicklung. Darüber hinaus hat diese Kampagne noch einmal das Bewusstsein dafür geschärft, dass, wenn wir uns fokussieren und planvoll vorgehen - auch in nicht ganz einfachen Bereichen - gute Erfolge zu erzielen sind. Der Ansatz, die Themen der Mitglieder zu Themen der Gewerkschaftsarbeit zu machen, ist ein erfolgreicher und kann hier noch einmal unterstrichen werden.

Im Rahmen der Kampagne konnten weitere interessante Themen für den Bereich „Busse“ identifiziert werden, die zum Teil auch schon Eingang in folgende Projekte oder das Tagesgeschäft gefunden haben. Z.B. die viel zu geringe Wertschätzung für den Beruf des Busfahrers durch die Öffentlichkeit.

Zusätzliche finanzielle Mittel zur Durchführung von Mitgliederwerbeprojekten vor Ort

Die Möglichkeit, regionale und örtliche Mitgliederwerbeprojekte durch Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel zu unterstützen, wurde auch im zurückliegenden Berichtszeitraum weitergeführt. Grundlagen bilden Beschlüsse des Bundesvorstandes, wonach die

Mittel aus der Abführungspflicht gemäß Satzung der EVG (Paragraf 8 Abs. 9) zu 50 % zweckgebunden für die Mitgliederwerbung und Mitgliederbindung einzusetzen sind.

Durch den Bereich Mitgliederentwicklung / Organisation im VB Bundesgeschäftsführer wurde zur Erfüllung dieser Zielsetzung ein Prozess entwickelt, um möglichst vielen Mitgliedsgruppen die Chance einzuräumen, davon Gebrauch zu machen.

Das Antragsverfahren wurde übersichtlich und unkompliziert gestaltet. In Abstimmung mit den jeweils betreuenden Gewerkschaftssekretär/innen konnten die Mitgliedsgruppen (BG/DG, OV, Personengruppen) Anträge stellen. Es galt hierbei, die wesentlichen Eckpunkte des geplanten Projektes zu beschreiben, z.B. den Zeitraum, das angestrebte Ziel oder auch geplante Aktionen und benötigte Publikationen. Ansprechpartner/innen und Verantwortlichkeiten waren genauso zu benennen wie die voraussichtlich benötigte Summe zur Durchführung des Projektes.

Nach Bestätigung durch die Abteilung Mitgliederentwicklung/Organisationen konnte dann über die genehmigte Summe verfügt werden. Die Antragsteller wurden aufgefordert, nach Abschluss des Projektes einen Abschlussbericht vorzulegen.

Grundlagen für die Genehmigung waren jeweils die Eindeutigkeit und Plausibilität des eingereichten Projektplanes. Die beantragten finanziellen Mittel sollten in einem vernünftigen Verhältnis zum angestrebten Ziel stehen.

Die Ideen für Mitgliederwerbeprojekte vor Ort waren dabei so vielfältig, dass es den Rahmen dieses Berichtes sprengen würde, sie alle benennen zu wollen.

So wurden Mittel für die Durchführung von Mitgliederveranstaltungen verschiedenster Art oder zum Organisieren und Verteilen von kleinen Aufmerksamkeiten zu Feiertagen wie Ostern oder Weihnachten beantragt. Wo notwendig, wurden aber auch Seminare zur Mitgliederwerbung oder zur Vorbereitung von Kampagnen und Betriebsgruppen beim dem Kauf von Werbemitteln unterstützt, um die Grundlagen für einen Mitgliederzuwachs legen zu können. Es wurden sowohl betriebliche, regionale aber auch bundesweite Projekte, z.B. die After-Work-Treffen für die Dual Studierende, unterstützt.

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Seit Mitte 2016 haben die Bereichsleiter/innen Region die Mittelverwendung in ihre Zuständigkeit übernommen. Hintergrund der Entscheidung war, dass durch die größere räumliche Nähe ein noch zielgerichteter Einsatz der Mittel möglich ist.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mithilfe der Projektmittel zahlreiche kleinere und größere Aktionen zur Mitgliedergewinnung und Mitgliederbindung durchgeführt werden konnten. Auch der Effekt der Öffentlichkeitsarbeit durch das Stattfinden der verschiedenen Aktionen sollte nicht unterschätzt werden.

Übersicht Anzahl der Projekte:

Jahr	Anzahl Projekte
bis einschl. 2013	207
2014	45
2015	70
1. Halbjahr 2016	34

**Betriebs- und Dienststellengruppen-
vorstände – die gewerkschaftlichen Kräfte
in den Betrieben und Dienststellen**

Im EVG Programm 2012 ist zu lesen:

„Um die betriebliche Interessenvertretung in den Betrieben insgesamt zu stärken, wird die EVG in ihrem Organisationsgebiet die gewerkschaftliche Präsenz, Begleitung, Betreuung und Information erhöhen.“

Diese überaus wichtige Aufgabe haben unsere Kolleginnen und Kollegen in den insgesamt ca. 450 Betriebs- und Dienststellengruppenvorständen vor Ort übernommen. Sie bilden im Betrieb die kleinste gewerkschaftliche Einheit und sind sowohl Betroffene, aber als aktive Veränderer unmittelbar an den Wünschen, Themen und täglichen Sorgen unserer Mitglieder und derer, die es noch werden wollen, dran. Sie sind Gesicht, Ohr und Mund der EVG in dem Bereich des Lebens, in dem mittlerweile ein großer Anteil der Zeit verbracht wird.

So vielfältig wie die Themen vor Ort sind, so vielfältig war auch die Herangehensweise unserer Kolleginnen und Kollegen in den Betriebs- und Dienststel-

lengruppen bei der Lösung der Herausforderungen und Unterstützung unserer Mitglieder vor Ort.

Die zurückliegende Zeit hat deutlich gemacht, dass die Entscheidung, die Gewerkschaftsarbeit in den Betrieben zu verankern, richtig war. Wissen und Lösungen vor Ort sind immer passgenauer, als solche, die für viele oder einen großen Bereich passen müssen.

Während es in dem einen Betrieb richtig ist, die Gewerkschaftsarbeit mit einem geselligen Beisammensein zu starten, ist es in einem anderen sinnvoller, mit Sachinformationen über die Gewerkschaftsarbeit zu beginnen. Die engagierte Arbeit unserer Funktionärinnen und Funktionäre bildet die Vielfaltigkeit unserer Organisation eindrucksvoll ab.

Im Hinblick auf die unterschiedlichen Strukturen unserer Betriebe - Flächenbetriebe mit vielen kleinen Einsatzstellen, Betriebe mit einem hohen Anteil an Fahrpersonalen, Werke mit einer festdefinierten Abgrenzung - ergeben sich verschiedenste Möglichkeiten zur Gestaltung der gewerkschaftlichen Arbeit. Dennoch sind die Kolleginnen und Kollegen in den Betriebs- und Dienststellengruppenvorständen die Fachleute in der Lösung ihrer Fragestellungen für ihren Betrieb vor Ort. Während es in dem einen Betrieb die regelmäßig stattfindende Sprechstunde oder Versammlung ist, kann es andernorts sinnvoll sein, kleinere regionale Treffen durchzuführen. Aber auch die Organisation der Betriebsgruppenarbeit mithilfe von WhatsApp-Gruppen kann der richtige Weg sein.

Nachdem nunmehr die Neuwahlen der Betriebs- und Dienststellengruppenvorstände abgeschlossen sind, hat das Tagesgeschäft bereits wieder begonnen. Es gilt jetzt, die neu gewählten Kolleginnen und Kollegen in den Betriebs- und Dienststellengruppenvorständen in der neuen Aufgabe willkommen zu heißen und die Erfolgsgeschichte der letzten fünf Jahre fortzusetzen.

Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf die regionalen Betriebs- und Dienststellengruppenausschüsse und den Bundesbetriebs- und -dienststellengruppenausschusses (BuBA) liegen. Insbesondere der BuBA hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Kompetenzen und Verantwortungen, die die Satzung den Gremien einräumt, deutlicher herauszuarbeiten und

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

alle betroffenen ehren- und hauptamtlichen Akteure in diesem Bereich zusammen zu bringen.

Ziel ist es, gemeinsam die Betriebs- und Dienststellengruppenarbeit weiter zu professionalisieren und den Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben unterstützend zur Seite zu stehen, die hiervon Gebrauch machen wollen.

In einem ersten Schritt wird der BuBA dafür die Sprecher/innen aller regionalen Betriebs- und Dienststellengruppenausschüsse sowie die vor Ort jeweils betreuenden Gewerkschaftssekretäre zusammen holen, um gemeinsam eine Strategie für die Erreichung dieses Ziel zu entwickeln. Dies wird auch der Startschuss für ein Netzwerk der Ausschüsse und daraus folgend der Betriebs- und Dienststellengruppenvorstände untereinander sein.

Die gewerkschaftliche Arbeit in den Betrieben und Dienststellen erfordert von allen Mitgliedern die Bereitschaft, sich zu engagieren und sich an der Erreichung unserer Ziele zu beteiligen. Für unsere Mitglieder in den Betriebsgruppenvorständen werden die im nächsten Jahr stattfindenden Betriebsratswahlen von besonderer Bedeutung sein. Denn laut unserer Satzung liegt die Kompetenz für die Vorbereitung und gewerkschaftliche Begleitung dieser Wahlen ganz alleine bei den Betriebs- und Dienststellengruppen der EVG.

Vorstandsbereich Bundesgeschäftsführer



Kristian Lorch, Projektleiter „Weichenstellung 2030“

11.8 Die Zukunft beginnt heute, EVG-Projekt „Weichenstellung 2030“

In dem Projekt Weichenstellung 2030 macht sich die EVG fit für die Herausforderungen, die sich in den kommenden zehn Jahren aus den Veränderungen der Arbeitswelt und insbesondere aus den Veränderungen unseres eigenen Organisationsgebietes ergeben werden.

Der Bundesvorstand hat dafür eine Kommission aus ehrenamtlichen Kolleginnen und Kollegen berufen.

„Wir sind heute stark und erfolgreich und wollen jetzt die Weichen dafür stellen, dass auch 2030 unsere Gewerkschaft stark und erfolgreich sein kann.“ So umriss der EVG Vorsitzende Alexander Kirchner die Zielstellung. Der Projektleiter Kristian Lorch ergänzte: „Niemand muss sich vor der Zukunft Sorgen machen alle, die an dem Gestaltungsprozess teilnehmen wollen, werden ihren Platz und ihre Aufgabe in der EVG haben.“

Worum geht es im Prozess Weichenstellung 2030?

Die fortschreitende Digitalisierung hat massive Auswirkungen auf viele Arbeitsplätze. Auch im Verkehrssektor machen sich neue Geschäftsmodelle breit. Vor diesem Hintergrund geht es um die Frage, wie müssen wir uns selbst als Organisation verändern, um auch 2030 eine starke und erfolgreiche Interessenvertretung zu sein?

Alle Verkehrsunternehmen fahren einen zügigen Innovationskurs. So auch die DB AG. Sie arbeitet insgesamt an mehr als 250 Digitalisierungsprojekten, ist an 22 Start-ups beteiligt. Gleich sieben Entwicklungszentren, so genannte Labs, arbeiten unter anderem an elektronischen Mobilitätsangeboten, an kreativen Ideen für mehr Kundenerlebnis im Personenverkehr oder untersuchen die Zukunft der Arbeit.

Wesentliche Herausforderungen sind:

- Über Jahre gewachsene Wertschöpfungsketten werden aufgebrochen,
- Debatte um Grundwerte, Freiheit, Gerechtigkeit, Solidarität und demokratische Teilhabe,
- Unterwanderung sozialer und arbeitsrechtlicher Standards,

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

- Arbeitsschutz und soziale Sicherungssysteme nähern sich frühindustrieller Zeiten an,
- Profite gehen an Beschäftigten und denjenigen vorbei, die den Großteil des unternehmerischen Risikos tragen,
- neue Arbeitsmodelle fallen langfristig der Gesellschaft zur Last weil sie für die sozialen Kosten der vielen prekär Beschäftigten aufkommen muss.

Die EVG arbeitet intensiv daran, saubere Beschäftigungsbedingungen im Bahn- und Busbereich durchzusetzen. Für Plattformbetreiber wollen wir gesetzliche Standards erreichen, mit denen sie Arbeitgeberpflichten gegenüber den Dienstleistungserbringern zu übernehmen haben.

**Kristian Loroach, Projektleiter
„Weichenstellung 2030“:**

„Mit diesem Prozess machen wir die EVG fit für die Herausforderungen der Zukunft. Dafür brauchen wir auch Eure Ideen.“

Typisch EVG:

Die EVG entscheidet so etwas nicht in kleinen Zirkeln, sondern bindet so weit wie möglich ihre Mitglieder ein. Niemand von uns kann in die Zukunft schauen, aber wir können den Sachverstand unserer Mitglieder nutzen um die aktuellen Entwicklungslinien zu erkennen um daraus mögliche Szenarien für die Zukunft zu gewinnen. Szenarien sind mögliche künftige Entwicklungen. Wer sie kennt, kann sich auf sie vorbereiten und Handlungsstrategien entwickeln.

Die EVG hat gezeigt, dass sie die Beschäftigungsbedingungen der Mitglieder entscheidend verbessern kann, wie beispielsweise das EVG-Wahlmodell oder der Tarifvertrag Arbeit 4.0.

Unser Ziel:

Auch 2030 wollen wir eine starke und erfolgreiche Interessenvertretung und die gestaltende Kraft für unsere Mitglieder sein.

Vorstandsbereich Vorsitzender, imtakt, 6/2018



Vorsitzender der EVG, Alexander Kirchner

11.9 Alexander Kirchner: Gemeinsam gestalten wir die Zukunft

Die EVG stellt die Weichen für das Jahr 2030. Die spannende Frage lautet dabei: wessen Interessen werden wir in Zukunft vertreten können – oder wollen? Wie verändert sich die Mitgliederstruktur vor dem Hintergrund eines sich stetig wandelnden Verkehrsmarktes.

Um für alle Eventualitäten gewappnet zu sein, haben wir vier Szenarien entwickelt – natürlich nicht im Alleingang sondern in enger Rückkopplung mit unseren Mitgliedern. Wir haben viele Online-Befragungen, Interviews und Workshops durchgeführt und während der EVG-Sommertour unsere Kolleginnen und Kollegen einbezogen.

Die Antworten, Anliegen und Zukunftserwartungen waren so vielfältig, wie unsere EVG es ist. Und doch haben sich im Verlauf des Projekts vier unterschiedliche Szenarien herauskristallisiert, die deutlich machen, wie sich die Welt um uns herum in den kommenden zehn bis fünfzehn Jahren verändern kann und möglicherweise auch wird.

KAPITEL 11

GEMEINSAM GESTALTEN WIR DIE ZUKUNFT

Da wäre zunächst das Szenario, das wir „Smart Service“ genannt haben. Durch die rasante Digitalisierung und einen tiefgreifenden Strukturwandel kommt der Wettbewerb so richtig in Fahrt. Vor allem neue, zum Großteil branchenfremde Unternehmen drängen mit innovativen Angeboten in den Markt und sorgen für eine stetig steigende Nachfrage. Die etablierten Bahnunternehmen sehen da schnell alt aus und verlieren an Bedeutung. Im Kernbereich der Eisenbahn kommt es in der Folge zu Beschäftigungsrückgang, die bahnnahen Dienstleister aber boomen. Allerdings lassen sich deren Beschäftigte nur schwer gewerkschaftlich von uns organisieren – zumindest, wenn die organisationspolitischen Zuständigkeiten bleiben, wie sie sind. Mehr Eisenbahn heißt da am Ende möglicherweise weniger gewerkschaftlich organisierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Auch im Szenario „Bahncard 100“ wird die Eisenbahn – sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr – immer attraktiver. Nach der Energiewende steht die Verkehrswende auf der politischen Agenda. Das Auto verliert an Bedeutung, es wird massiv in die Schiene investiert. Ein engmaschiges und effektives Angebot des Öffentlichen Verkehrs gilt nunmehr als wichtiger Aspekt der Daseinsvorsorge sowie als Voraussetzung für umweltverträgliche Mobilität. Dabei wird Deutsche Bahn zu einem wichtigen Akteur, aber auch die NE-Bahnen profitieren vom Bedeutungszuwachs der Schiene. Von uns als Gewerkschaft wird in diesem Zusammenhang mehr politisches Engagement erwartet. Wir sollen uns einmischen und eine der treibenden Kräfte sein. Denn die Menschen wollen bei Entscheidungen über neue Strecken oder Bahnhöfe mitreden. Mehr Eisenbahn und Öffentlicher Verkehr bedeuten hier auch einen deutlichen Mitgliederzuwachs für die EVG und damit die Möglichkeit einer stärkeren Interessenvertretung.

Szenario III, das den Titel „Schienenersatzverkehr“ trägt, handelt von den Konsequenzen und Handlungsmöglichkeiten in einer Zukunft, in der die Arbeitsbedingungen im Bahnsektor rauer und unsicherer werden. Der Verkehr nimmt weiter deutlich zu – nur nicht auf der Schiene. Der Investitionsrückstau in der Schieneninfrastruktur und beim rollenden Material führt zu massiven Störungen im Bahnbetrieb. Kaum noch ein

Eisenbahnverkehrsunternehmen macht Gewinne; Kostendruck und Wettbewerb verschärfen sich. Die DB AG trennt sich vom Netz, sie kann die Aufgabe nicht mehr stemmen. Leiharbeit und Crowd Working nehmen zu. Prekäre Arbeitsbedingungen breiten sich aus. Der Trend geht zu Kurz- und Funktionsausbildungen – viele klassische Berufsbilder verschwinden. Auch in anderen Branchen verschlechtern sich die Arbeitsbedingungen. Angesichts dieser Entwicklung wächst der Druck auf die DGB-Gewerkschaften eine Strukturreform einzuleiten. Die Mitgliederzahlen steigen, weil die Beschäftigten vor allem jetzt gewerkschaftlichen Schutz brauchen.

Bleibt noch die „Stammstrecke“, unser viertes Szenario. Auch hier investiert die Politik in den Erhalt der Schieneninfrastruktur, aber bei weitem nicht so viel, wie eigentlich nötig wäre. In der Folge konsolidiert sich der Bahnverkehr: bei unrentablen Strecken und in den Tagesrandlagen wird das Angebot verringert, auf den hochfrequentierten Strecken hingegen ausgebaut. Einige NE-Bahnen ziehen sich aus dem Markt zurück, die DB AG festigt ihre Position im Inland und veräußert Geschäftsbereiche, die nicht zum Kerngeschäft gehören. Bei den Beschäftigtenzahlen ist ein Rückgang zu verzeichnen, der aber im wesentlichen über den demografischen Wandel aufgefangen werden kann. Für die EVG bedeutet das: eine Erhöhung des Organisationsgrades in den verbleibenden Bereichen und eine Verschlinkung der Organisation sichern die Handlungsfähigkeit.

Wohin uns der Weg führen wird, bleibt offen. Er wird keinesfalls geradlinig sein. Aber nur wenn wir uns schon jetzt intensiv mit den Optionen für die Zukunft auseinandersetzen, haben wir gemeinsam eine Chance, auf neue Herausforderungen in unserem Sinne einzuwirken. Gemeinsam wollen wir jetzt Handlungsoptionen erarbeiten, um für alle Eventualitäten gewappnet zu sein. Und wir wollen den Blick für wahrscheinliche Entwicklungen schärfen. Damit klar wird, wessen Interessen wir in Zukunft vertreten und wie wir das am besten machen. Denn ganz gleich, wie sich die Welt um uns herum verändert: die EVG wird als starke und schlagkräftige Interessenvertretung ihrer Mitglieder auch über das Jahr 2030 hinaus Bestand haben.

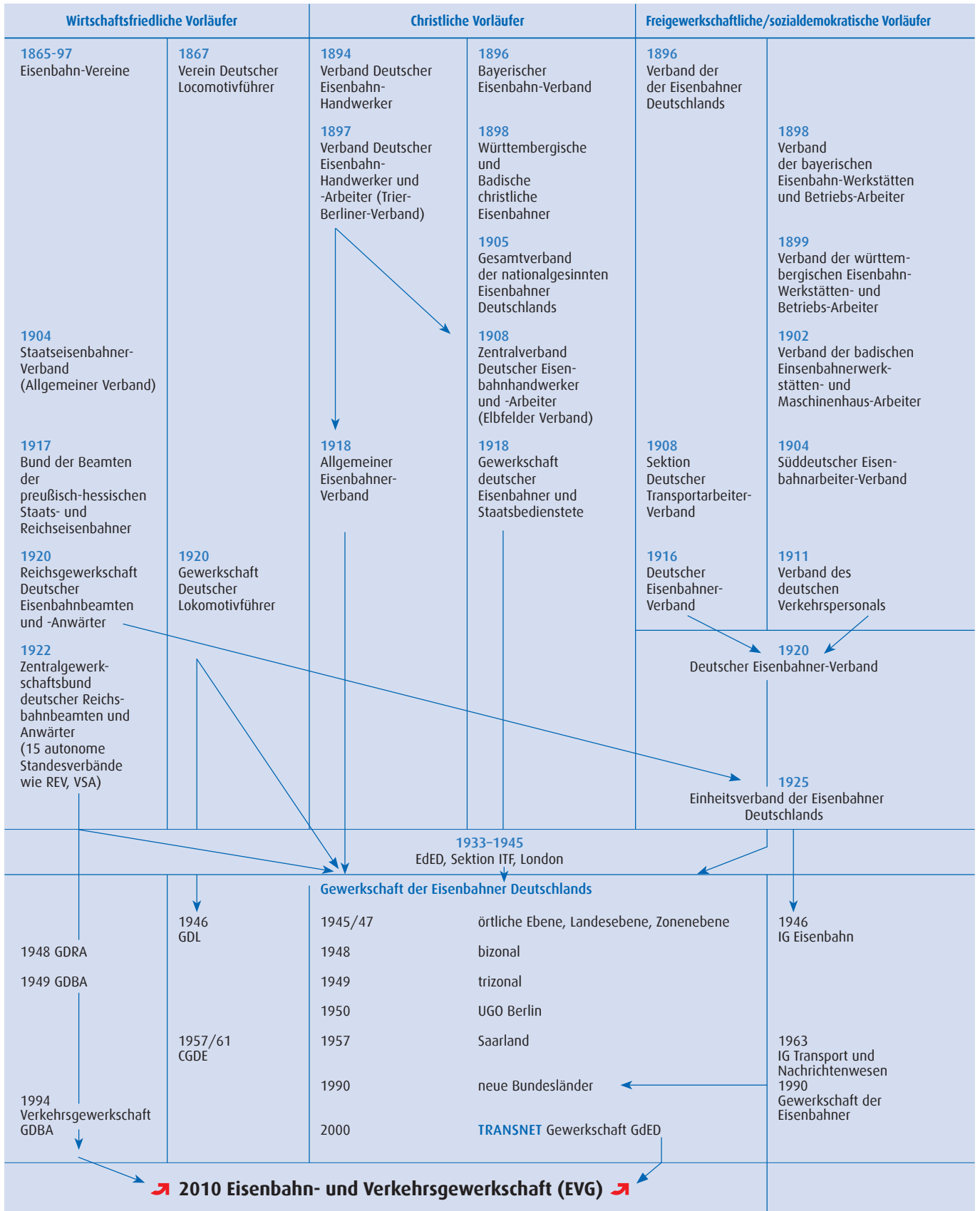
ANHÄNGE

- 1 Wie wir wurden was wir sind
- 1.1 Mitgliederstärke 1916 - 2017
- 2 180 Jahre Einkommen – Kaufkraft – Arbeitszeiten bei den Bahnen oder in der Gesamtwirtschaft Deutschlands
- 3 Kurzgeschichte der Arbeiterbewegung in Deutschland
- 4 Deutsche Reichsbahn, Organisationsformen, Personalzahlen
- 5 Chronologische Kurzdarstellung über die Zerschlagung der Gewerkschaften 1933
- 6 Biografien

Hans Jahn, GdED	Oskar Rümmele, GdE
Edo Fimmen, ITF	Otto Scharfschwerdt, RG
Roman Chwalek, IG Eisenbahn	Louis Brunner, DEV
Theodor Kotzur, IG Eisenbahn	Hermann Jochade, VdED
Franz Scheffel, DEV, EdED	Heinrich Bürger, VdED
Lorenz Breuning, DEV, EdED	Carl Rudolf Legien, ADGB
- 7 Kontrollratsgesetze 1945/46
- 8 Entnazifizierungsgesetz 1946
- 9 Gewerkschaften und Sozialstaat
- 10 Chronologie der Gewerkschaftsarbeit des FDGB
- 11 Leistungen der EVG für ihre Mitglieder
 - EVG Pluspunkte
 - Fonds für soziale Sicherung
 - Mitgliedernahe Strukturen
- 12 Geschäftsberichte 2012 – 2017
 - EVG Jugend
 - EVG Frauen
 - EVG Seniorinnen und Senioren
- 13 Tarifverträge
 - Der historische Tarifabschluss der EVG zur Einkommensrunde 2016/17, DB AG
- 14 Wir über uns: Die EVG-Geschichtsarbeit
 - Mehr Geschichte wagen
 - Mitglieder und Kontakte
- 15 Literatur-Hinweise
 - Copyright
- 16 Bundesvorstand

ANHANG 1

WIE WIR WURDEN WAS WIR SIND



ANHANG 1.1

MITGLIEDERSTÄRKE(1) 1916-2017

Mitgliederstärke (1) 1916 - 2017

■ DEV/EdED/GdED/TRANSNET/EVG

Jahr	Mitgliederstärke	Jahr	Mitgliederstärke	Jahr	Mitgliederstärke
1.7.1916	841	1961	438 525	1991	475 100 (3)
1916	1 470	1962	434 431	1992	473 450
1917	37 000	1963	434 296	1993	451 002
1918	102 000	1964	435 693	1994	443 320 (4)
1919	344 000	1965	433 743		424 195 (5)
1920	429 000	1966	424 214	1995	400 163
1921	442 000	1967	411 172	1996	384 180
1922	444 000	1968	401 581	1997	367 734
1923	318 000	1969	402 470	1998	352 161
1924	186 000	1970	413 524	1999	338 106
1925	197 000	1971	425 693	2000	320 264
1926	210 000	1972	434 889	2001	306 002
1927	235 000	1973	444 229	2002	297 371
1928	242 000	1974	455 380 (2)	2003	283 332
1929	249 000	1975	447 914	2004	270 221
1930	249 000	1976	436 193	2005	259 955
1931	247 000	1977	424 740	2006	248 983
1932	240 000	1978	414 195	2007	239 468
1949	434 415	1979	407 934	2008	227 690
1950	426 059	1980	406 588	2009	219 247
1951	428 951	1981	408 400	2010	232 485 (6)
1952	430 200	1982	399 095	2011	220 704
1953	423 914	1983	386 565	2012	213 566
1954	414 281	1984	371 295	2013	209 036
1955	420 913	1985	361 971	2014	203 875
1956	430 313	1986	351 408	2015	197 094
1957	448 459	1987	340 095	2016	192.807
1958	454 428	1988	329 904	2017	189.975
1959	444 216	1989	319 641		
1960	439 097	1990	306 098		

(1) Jeweils Jahresende

(2) Saarland

(3) Vereinigung GdE/GdED

(4) Vor Abfindungsaktion DB 1994 Bahnreform

(5) Nach Abfindungsaktion DB 1994 Bahnreform

(6) EVG ab 01.12.2010

ANHANG 2

180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS

180 Jahre Einkommen - Kaufkraft - Arbeitszeiten bei den Bahnen oder in der Gesamtwirtschaft Deutschlands

■ Wann galt welche Münze

Bei der 2002 eingeführten Währung EURO/Cent entsprach 1 Euro 1,95583 DM. Vor den fast vergleichbaren Währungen um die vorausgegangene Mark, Rentenmark, Reichsmark, D-Mark, Mark waren vor 1871 Thaler (à 30 Groschen à 300 Heller) und Gulden (à 60 Kreuzer) die Währungen in den deutschen Ländern.

Mit der Reichsgründung 1871 waren aus 1 Thaler oder 1 Gulden später 3 Mark und aus 1 Groschen 10 Pfennige geworden.



2 Vereinstaler 1867



1 Silbergroschen 1834



3 1/2 Gulden = 2 Thaler



Freie Stadt Frankfurt

1 Gulden war 60 Kreuzer, 1 Kreuzer war 12 Heller.

Zwei Hyperinflationen nach zwei begonnenen wie verlorenen Weltkriegen entwerteten die Einkommen und eventuellen Ersparnisse fast vollkommen. Die Umstellung von Reichsmark (RM) auf Deutsche Mark

(DM) 1948 erfolgte im Schnitt von 100 zu 6,5 bei den Sparern, nicht so bei den Sachwerten.

Die laufenden Preissteigerungen und leichteren Inflationen schmälerten die Kaufkraft ständig. Und für eine Lohneinheit mussten 80, 60, oder dann endlich 40 Wochenstunden gearbeitet werden.

Die überlieferten Zahlen weisen früher Jahres-Einkommen aus, später Schicht- oder Tages- oder Stundenlöhne, in unserer Zeit wieder Monats- und auch Jahreseinkommen.

Alles in allem kommt es letztlich aber auf die Kaufkraft des Einkommens an, auf den sogenannten Reallohn.

Dabei sind in der Geschichte krass verschiedene Zeitphasen festzustellen: Im Frühkapitalismus sank die Kaufkraft bei noch steigender Arbeitszeit um ca. ein Viertel. Bei aufkommenden ersten Gewerkschaften und im beginnenden Hochkapitalismus stiegen die Einkommen leicht und überschritten den Stand um 1820/1830. Zwei Kriegs- und erst recht Nachkriegszeiten führten zu einer starken Verschlechterung der Lebensbedingungen der arbeitenden Menschen, nach dem ersten Weltkrieg um ca. 40%, nach der Weltwirtschaftskrise und mit dem zweiten Weltkrieg ebenso um 30 bis 40. Nach 1948 gab es in Frieden und mit starken Einheits-Gewerkschaften erstmalig eine Erfolgssträhne der Einkommensentwicklung. Die Reallöhne stiegen von 1950 bis 1990 um über das dreifache in der BRD, in der DDR stark.

In den Zeiten der Globalisierung, des Wirtschafts-Liberalismus und der Bankenkrise im 21. Jahrhundert und der innerdeutschen Angleichung, stagnierten die Reallöhne in den westlichen Bundesländern, während sie in den neuen Ländern langsam das Westniveau erreichten.

Ausgewiesene Frauenlöhne zeigen bei allen Verbesserungen nach wie vor eine Diskriminierung, auch bei der Qualifikation.

Unter diesen Kriterien sind die jeweiligen Einkommens-Zahlen von 1846 bis in die Jetztzeit zu lesen.

180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS

ANHANG 2

■ Vom Stunden-, Tages-, Schicht-, Wochen-, Monats-Lohn zum variablen Jahres-Einkommen

A

Nach der einseitig von den Eisenbahnverwaltungen festgesetzten „Besoldung“ bei der Preußischen Bahn von 1846 erhielten jährlich

■ in der Stationsverwaltung

Bahnhofs-Aufseher 250-400, Unterbeamte des Bahnhofs 120-180 Bahnhofswärter, Weichenwärter, Lokomotiv-Putzer, Schmierer 120-144 Reichsthaler jährlich,

■ in der Transportbegleitung

Zugführer 240-350, Kondukteure 120-250, Kondukteur-Gehilfe 100-180, Güter-Expedient 144-300, Wiegemeister 144-180 Reichstaler jährlich,

■ technisches Personal

Lokomotivführer 300-500, Lokführer-Lehrling 150-250, Feuermann (Heizer) 180-240, Wagenmeister, Vorarbeiter 240-400, Arbeiter 120-144 Reichstaler jährlich.

■ Vergleichszahlen:

Nach 1800 verdienten jährlich:

J. W. Goethe als Geheimer Legationsrat in Weimar 1200 Thaler,

Fr. Schiller als Hofrat in Weimar 800 Thaler,

Immanuel Kant als Prof. in Königsberg 700 Thaler,

kurmärkischer Volksschullehrer 120 Thaler,

Wollkammer in Berlin 70 Thaler.

Quelle: Bruno Preisendörfer, Als Deutschland noch nicht Deutschland war, Berlin 6. Aufl. 2015

B

Bezahlung 1860-1890 bei der preußischen Bahn in Taler/Mark jährlich

Um 1860 erhielten Arbeiter der Bahnverwaltung 114 Taler jährlich und Arbeiter im Transport 184 Taler jährlich.

Um 1870 erhielt ein Arbeiter der Bahnverwaltung 140 Taler jährlich.

Um 1880 erhielt ein Beschäftigter im Verkehrsdienst 1089 Mark jährlich.

Um 1890 erhielt ein Beschäftigter im Verkehrsdienst 1196 Mark jährlich

Bezahlung **1899-1914** in Mark und Tageslohn,

1899 verdienten nach der Statistik der Bahnkrankenkasse (BKK) die Mitglieder im Durchschnitt 888 Mark jährlich, gleich 74 Mark monatlich, folglich knapp drei Mark täglich.

Um 1900 verdiente ein Hilfswagenwärter 1,93 Mark Tageslohn, in der Fahrkartenausgabe 2,40, als Weichensteller 2,43, als Bahn- Arbeiter 2,44, als Lokheizer 2,46, im Abfertigungsdienst 2,85, im Bahnhofs-dienst 2,96 Mark Tageslohn.

Um 1905 verdiente ein Eisenbahnarbeiter 2,96 Mark Tageslohn.

Um 1910 verdiente ein Eisenbahnarbeiter 3,30 Mark Tageslohn.

Um 1913 verdiente ein Handwerker im Ausbesserungswerk 5,17 Mark Tageslohn.

Um 1914 erhielt der Eisenbahnarbeiter 4,00 Mark Tageslohn.

ANHANG 2

180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS

C

Löhne im Transportgewerbe/Eisenbahn 1895-1904

Löhne im Transportgewerbe 1895 bis 1904

Jahr	Berlin Transportarbeiter ²⁾	Breslau	Hamburg	Leipzig	München	Berlin Kutscher ¹⁾	Nürnberg	Preußen ³⁾ Eisenbahn	Reich ⁴⁾	Reich ⁵⁾ Seeschiff- fahrt
1895	—	—	—	—	—	21,50	15,— ⁵⁾	2,39	—	51,47
1896	—	—	—	—	—	22,—	15,—	2,41	—	51,74
1897	—	—	—	—	—	22,—	16,—	2,48	—	54,03
1897-1898	19,20	—	19,86	18,40	—	21,50	16,—	2,52	—	55,28
1898	—	—	—	—	—	21,—	16,—	2,55	864	56,52
1899	—	—	—	—	—	21,50	19,—	2,63	901	57,70
1899-1900	21,25	15,—	21,33	19,17	19,43	21,75	19,—	2,68	914	59,42
1900	—	—	—	—	—	22,—	19,—	2,72	926	61,13
1901	—	—	—	—	—	24,—	19,—	2,74	932	61,89
1901-1902	21,75	15,80	22,66	19,29	17,36	24,—	19,—	2,75	936	61,93
1902	—	—	—	—	—	24,—	19,—	2,76	939	61,96
1903	—	—	—	—	—	23,—	—	2,78	950	61,93
1903-1904	21,83	16,04	22,73	19,69	19,52	24,—	—	2,80	958	61,83
1904	—	—	—	—	—	25,—	—	2,82	966	61,74

¹⁾ Wochenlöhne ²⁾ Monatslöhne ³⁾ Jahreslöhne
⁴⁾ Tageslöhne ⁵⁾ Zahlen für 1893 und 1894 sind 15,— Mark.

(Quelle: Rudolf Herbig, *Aus der Sozial, Wirtschafts- und Gewerkschaftsgeschichte*, Aufl. Frankfurt 1980, 257)

D

Entlohnung von Eisenbahn-Beamten pro Tag in Preußen um 1900

(Quelle: Deutscher Reichstag, 12.03.1901)

Stationsgehilfe Bahnhof	2,96 Mark täglich
Stationsgehilfe Abfertigung	2,85
Fahrkartenausgeber	2,40
Telegraph	2,60
Hilfswochensteller	2,48
Hilfsnachtwächter	2,36
Hilfswagenwärter	1,93
Hilfslokomotivheizer	2,46
Bahnhofsarbeiter	2,44 Mark

Dies bei einer täglichen Arbeitszeit von
 Bahnwärter 14 – 16 Std.
 Zugbegleitpersonal 11 – 16 Std.

E

Löhne preußischer Staatsbahnarbeiter vor 1914 pro Tagewerk in Mark

Löhne preußischer Staatsbahnarbeiter vor 1914 pro Tagewerk (in Mark)

	Bahnunter- haltungs- arbeiter	Betriebs- arbeiter	Werkstättenarbeiter			
			Handwerker im Tagelohn	Stücklohn	Ungelernte im Tagelohn	Stücklohn
1903	2,32	2,71	3,57	4,17	2,77	3,48
1905	2,41	2,84	3,79	4,23	2,88	3,52
1907	2,66	3,15	4,12	4,60	3,17	3,82
1909	2,75	3,26	4,24	4,74	3,28	3,92
1911	2,92	3,49	4,52	5,11	3,46	4,22
1913	3,18	3,78	5,17	5,70	4,04	4,66

(Quelle: Buß, *Dreimal Stunde Null*, 179)

F

Stundenlohnsätze samt Lohn-Ortsgruppen vom 1.12.1918 bei den preußischen Staatsbahnen

Die ab 1. Dezember 1918 gültigen „Lohnstaffeln“ sahen folgendermaßen aus*):

In den Dienst- orten der Lohn- orts- gruppe	Handwerker im Lebensalter				Handarbeiter im Lebensalter				Weibliche Arbeitskräfte im Lebensalter				Lehrlinge u. Zöglinge im							
	bis zum 21. einschl.		vom 21. Jahre einschl.		bis zum 16. einschl.		vom 16. Jahre einschl.		bis zum 18. einschl.		vom 18. Jahre einschl.		1.		2.		3.		4.	
	Stundenlohnsätze in Pfennigen												Lehrjahre							
I	200	220	230	250	140	160	175	190	205	220	120	130	145	160	50	60	80	100		
II	190	210	220	240	130	150	165	180	195	210	110	120	135	150	40	50	65	80		
III	180	200	210	230	120	140	155	170	185	200	100	110	125	140	35	40	55	70		
IV	170	190	200	220	110	130	145	160	175	190	90	100	115	130	35	40	55	70		
V	160	180	190	210	100	120	135	150	165	180	80	90	100	120	30	35	45	60		
VI	150	170	180	200	90	110	125	140	155	170	70	80	95	110	30	35	45	60		
VII	140	160	170	190	80	100	115	130	145	160	60	70	85	100	25	30	40	50		
VIII	130	150	160	180	70	90	105	120	135	150	50	60	75	90	25	30	40	50		
IX	120	140	150	170	60	80	95	110	125	140	40	50	65	80	—	—	—	—		
X	110	130	140	160	50	70	85	100	115	130	30	40	55	70	—	—	—	—		

(Quelle: DEV, *Der Lohn im Eisenbahnbetriebe in der Zeit vom 1. April 1918 bis 1. April 1922*, Berlin 1922, 26)

180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN
ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS

ANHANG 2

G

Tarfmäßige Stunden-Löhne und Teuerungs-Zuschläge der Reichs-Eisenbahnarbeiter 1920-1922, sowie Steigerung der Jahreslöhne 1913-1922

H

Inflationierung der Mark von 1919 bis 1923

Inflationierung der Mark 1919/1923: Ein US-Dollar hatte den Wert von
19134,20 Mark
1919 Februar.....8,50 Mark
1919 Mai..... 13,50 Mark
1920 Januar..... 49,80 Mark
1921 Juli..... 88,00 Mark
1921 November..... 209,00 Mark
1922 April..... 1298,37 Mark
1922 Dezember 7500,00 Mark
1923 April..... 21.000,00 Mark
1923 Mai..... 78.250,00 Mark
1923 August..... 1.100.000,00 Mark
1923 Oktober..... 2.000.000.000,00 = 2 Billionen Mark
1923 November..... 4.210.500.000,00 Mark
1923 Währungsreform: 1 Billion Mark = 1 Renten-Mark

I

Jährliche Besoldung der Reichsbahn-Beamten 1927

Jährliche (Reichsmark-)Grundgehälter der planmäßigen Reichsbahnbeamten nach der seit 1. Okt. 1927 gültigen Besoldungsordnung
Table with columns: Besoldungsgruppen, Tarifklasse der Wechsungsstellen, Anfangsgrundgehalt, and monthly salaries from 1st year to 20th year.

306 IX B. Löhne und Gehälter

2. Löhne der Reichsbetriebs- (Eisenbahn-)arbeiter

a. Tarfmäßige Stundenlöhne und Teuerungszuschläge der über 24jährigen ledigen Arbeiter

Table with columns: Tarifklasse, Stand ab 1.6.1920, Stand ab 1.1.1921, Stand ab 1.10.1921, Stand ab 1.1.1922, Stand ab 1.4.1922, and Lohnsteigerung seit 1.6.1920 (=100). Rows include various wage groups I through VII.

b. Steigerung der Jahreslöhne dreier Hauptgruppen 1913-1922 in Ortsklasse C

Table with columns: Arbeitergruppe, 1913, 1. Juni 1920, 1. April 1922, and Lohnsteigerung seit 1913 (=100) bis 1. Juni 1920 | 1. April 1922.

1) Samstages der Lohngruppe III. - 2) Mit 2 Kindern bis zu 14 Jahren, für die im Juni 1920 ein Zuschlag von je 20 Pf. und im April 1922 ein Zuschlag von je 1 Pf. (aufgehoben 1.4.22) aufzuschlagen für die Arbeitsleute gewährt wurde. - 3) Arbeiter der 2. b. angelernte Sonntagsarbeiter der Lohngruppe V, die den Staatsbahnarbeitern der Privatbahnen entsprechen. - 4) Lohngruppe VII. - 5) Auf Grund der Lohnbefreiung der früheren preussisch-belgischen Staatsbahn.

(Quelle: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich - 1921/22 - Berlin 1922, 306)

(Quelle: Buß, a. a. O, 181)

ANHANG 2

180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS

J

Stundenlöhne Reichsbahnarbeiter 1931

Stundenlöhne (Grundlöhne) ab 1. April 1931

in Lohngruppe im Lohngebiet	Reichspfennig																										
	I			II			III			IV			V			VI			VII			VIII					
nach vollend. Lebensj.	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Ortssklasse A																											
16																											
17	63	65	70	58	59	64	41	43	46	38	39	41	26	26	27	25	26	27	25	25	26	18	18	20			
18	68	70	75	63	64	69	58	60	64	54	54	57	51	52	54	50	51	54	49	49	52	37	37	39	40		
19	70	72	77	65	66	71	60	62	66	55	56	59	53	54	55	52	53	55	51	51	54	38	38	40			
20	73	75	80	67	68	74	62	65	68	57	58	61	55	56	57	54	55	57	53	53	56	39	39	42			
21	75	77	83	70	71	76	64	67	71	59	60	63	56	57	59	55	56	59	55	55	57	40	40	43			
22	78	80	85	72	73	79	66	69	73	61	62	65	58	59	61	57	58	61	56	56	59	42	42	45			
23	80	82	88	74	75	81	68	71	75	63	64	67	60	61	63	59	60	63	58	58	61	43	43	46			
24																											
Ortssklasse B																											
16																											
17	62	64	69	57	58	63	53	55	58	49	50	52	46	47	49	46	46	49	45	45	47	33	33	35			
18	67	69	74	62	63	68	57	59	63	53	53	56	50	51	53	49	50	53	48	48	51	36	36	38			
19	69	71	76	64	65	70	59	61	65	54	55	58	52	53	54	51	52	54	50	50	53	37	37	39			
20	72	74	79	66	67	73	61	64	67	56	57	60	54	55	56	53	54	56	52	52	55	38	38	41			
21	74	76	82	69	70	75	63	66	70	58	59	62	55	56	58	54	55	58	54	54	56	39	39	42			
22	77	79	84	71	72	78	65	68	72	60	61	64	57	58	60	56	57	60	55	55	58	41	41	44			
23	79	81	87	73	74	80	67	70	74	62	63	66	59	60	62	58	59	62	57	57	60	42	42	45			
24																											
Ortssklasse C																											
16																											
17	61	63	68	56	57	62	52	54	57	48	49	51	45	46	48	45	45	48	44	44	46	32	32	34			
18	66	68	73	61	62	67	56	58	62	52	52	55	49	50	52	48	49	52	47	47	50	35	35	37			
19	68	70	75	63	64	69	58	60	64	53	54	57	51	52	53	50	51	53	49	49	52	36	36	38			
20	71	73	78	65	66	72	60	63	66	55	56	59	53	54	55	52	53	55	51	51	54	37	37	40			
21	73	75	81	68	69	74	62	65	69	57	58	61	54	55	57	53	54	57	53	53	55	38	38	41			
22	76	78	83	70	71	77	64	67	71	59	60	63	56	57	59	55	56	59	54	54	57	40	40	43			
23	78	80	86	72	73	79	66	69	73	61	62	65	58	59	61	57	58	61	56	56	59	41	41	44			
24																											
Ortssklasse D																											
16																											
17	60	62	67	55	56	61	51	53	56	47	48	50	44	45	47	44	44	47	43	43	45	31	31	33			
18	65	67	72	60	61	66	55	57	61	51	51	54	48	49	51	47	48	51	46	46	49	34	34	36			
19	67	69	74	62	63	68	57	59	63	52	53	56	50	51	52	49	50	52	48	48	51	35	35	37			
20	70	72	77	64	65	71	59	62	65	54	55	58	52	53	54	51	52	54	50	50	53	36	36	39			
21	72	74	80	67	68	73	61	64	68	56	57	60	53	54	56	52	53	56	52	52	54	37	37	40			
22	75	77	82	69	70	76	63	66	70	58	59	62	55	56	58	54	55	58	53	53	56	39	39	42			
23	77	79	85	71	72	78	65	68	72	60	61	64	57	58	60	56	57	60	55	55	58	40	40	43			
24																											
Ortssklasse E																											
16																											
17	59	61	66	54	55	60	50	52	55	46	47	49	43	44	46	43	43	46	42	42	44	30	30	32			
18	64	66	71	59	60	65	54	56	60	50	50	53	47	48	50	46	47	50	45	45	48	33	33	35			
19	66	68	73	61	62	67	56	58	62	51	52	55	49	50	51	48	49	51	47	47	50	34	34	36			
20	69	71	76	63	64	70	58	61	64	53	54	57	51	52	53	50	51	53	49	49	52	35	35	38			
21	71	73	79	66	67	72	60	63	67	55	56	59	52	53	55	51	52	55	51	51	53	36	36	39			
22	74	76	81	68	69	75	62	65	69	57	58	61	54	55	57	53	54	57	52	52	54	37	37	40			
23	76	78	84	70	71	77	64	67	71	59	60	63	56	57	59	55	56	59	54	54	57	39	39	42			
24																											

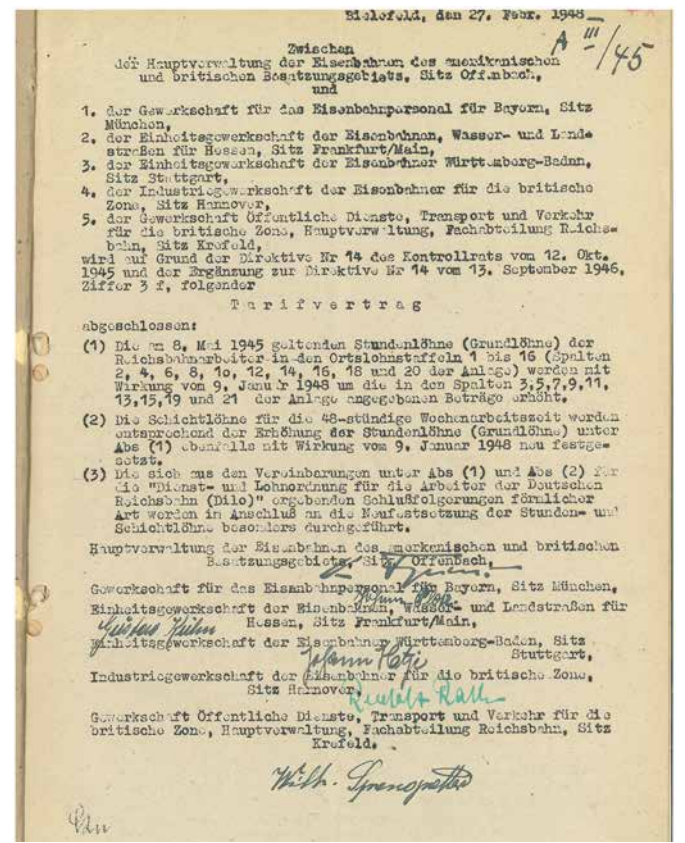
(Quelle: Buß, a.a.O., 180)

K

Tarifvertrag vom 30.10.1947 zur Neufassung der Dilo („Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der DR“) vom 01.04.1938, (weitgehende Aufhebung der Dilo)

L

Tarifvertrag vom 27. Februar 1948 zur Erhöhung der am 08. Mai 1945 geltenden Stundenlöhne der Reichsbahn-Arbeiter



in Lohngruppe im Lohngebiet	Stundenlöhne																								
	A + 20% C			A + 20% C			A + 10% C			A			B + 15% C			B + 10% C			B + 5% C			C			
1a	1b	1c	1d	1e	1f	1g	1h	1i	1j	1k	1l	1m	1n	1o	1p	1q	1r	1s	1t	1u	1v	1w	1x	1y	1z
1a	123	7	116	7	108	7	100	7	97	7	92	7	89	8	85	10	81	10	77	10					
1b	121	7	113	7	105	7	98	7	94	7	90	7	86	8	81	10	79	10	75	10					
1c	118	7	111	7	104	7	95	7	91	7	87	7	83	7	79	10	76	10	72	10					
1d	116	7	108	7	101	7	94	7	90	7	86	7	83	8	79	10	76	10	72	10					
1e	112	7	105	7	98	7	91	7	87	7	84	7	81	8	77	10	74	10	70	10					
1f	108	7	102	7	95	7	88	7	84	7	81	7	78	8	75	10	71	10	68	10					
1g	105	7	99	7	92	7	85	7	81	7	78	7	75	8	71	10	69	10	66	10					
1h	102	7	96	7	90	7	83	7	79	7	76	7	73	8	69	10	67	10	64	10					
1i	100	7	94	7	87	7	81	7	77	7	74	7	71	8	68	10	65	10	62	10					
1j	96	7	90	7	84	7	77	7	73	7	70	7	67	8	63	10	61	10	58	10					
1k	92	7	87	7	81	7	75	7	71	7	68	7	65	8	61	10	59	10	56	10					
1l	90	7	84	7	78	7	73																		

180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS

ANHANG 2

M Tarifvertrag vom 31. Mai 1949 (gültig ab 1. Juni 1949) zur Erhöhung der Stunden- und Schichtlöhne

Anlage 2

Anlage 2 (§ 11)

Stunden- und Schichtlöhne Die Stunden- und Schichtlöhne betragen vom 21. Juni 1948 ab

Table with columns for Dienstzeitstufe, Lohngruppe, and Lohn (Voll-, 90%, 80%, 70% des Volllohns). It lists 10 Ortslohnstaffeln (1-10) with corresponding wage values for each category.

Table with columns for Dienstzeitstufe, Lohngruppe, and Lohn (Voll-, 90%, 80%, 70% des Volllohns). It lists 10 Ortslohnstaffeln (1-10) with corresponding wage values for each category, including a 'Volllohn' column.

ANHANG 2

180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS

N

Monatliche Beamtenbezüge DB 1950/1957/1964/1972

Entwicklung der Beamtenbezüge 1950 — 1957 — 1964 — 1972											
BesGr ab 1.4.57	bis 31.3.57	1.1.50		1.4.57		1.10.64		1.7.72		Mehrbetrag gegenüber 1950	
		DM	%	DM	%	DM	%	DM	%	DM	%
A 1	17	272,00	456,00	640,00	1046,94	774,94	284,9	590,94	129,6	406,94	63,6
A 2	15	284,50	476,00	682,00	1135,92	851,42	299,3	659,92	138,6	453,92	66,6
A 3	13	297,00	486,00	710,00	1196,01	899,01	302,7	710,01	146,1	486,01	68,5
A 4	12	297,00	496,00	738,00	1256,10	959,10	322,9	760,10	153,2	518,10	70,2
A 5	11	305,34	526,00	781,00	1314,30	1008,96	330,4	788,30	149,9	533,30	68,3
A 6	9/9 a	363,67	591,00	851,00	1402,00	1038,33	285,5	811,00	137,2	551,00	64,7
A 7	8	446,00	715,00	961,00	1531,86	1085,86	243,5	816,86	114,2	570,86	59,4
A 8	7 b	479,34	770,00	1033,00	1661,61	1182,27	246,6	891,61	115,8	628,61	60,9
A 9	7	512,67	835,00	1119,00	1846,48	1333,81	260,1	1011,48	121,1	727,48	65,0
A 10	6	579,34	935,00	1305,00	2065,14	1485,80	256,5	1130,14	120,9	760,14	58,2
A 11	5	715,34	1131,00	1532,00	2294,71	1579,37	220,8	1163,71	102,9	762,71	49,8
A 12	4	782,00	1241,00	1664,00	2524,29	1742,29	222,8	1283,29	103,4	860,29	51,7
A 13	3	832,00	1321,00	1771,00	2808,97	1976,97	237,6	1487,97	112,6	1037,97	58,6
A 14	2	940,34	1501,00	2014,00	3001,07	2060,73	219,1	1500,07	99,9	987,07	49,0
A 15	1 a	1015,34	1692,00	2269,00	3390,44	2375,10	233,9	1698,44	100,4	1121,44	49,4
A 16	1	1218,00	1937,00	2599,00	3778,59	2560,59	210,2	1841,59	95,1	1179,59	45,4

Berechnung: Endgrundgehalt + Ortszuschlag (verheiratet, 0 Kinder, Ortsklasse S) + Amtszulage (A 2 — A 4) + Zulage für „sonstige Dienste“.

Für die Beamten der Laufbahnen des technischen Dienstes (A 5 — A 9 bzw. A 9 — A 13) ergeben sich infolge Gewährung der Technikerzulage höhere Mehrbeträge.

Zusätzlich erhöhen sich die genannten Mehrbeträge für alle Beamten um die Sonderzuwendung (66%, %) und um die vermögenswirksamen Leistungen (13,— DM/Monat).

(Tabelle und Anmerkungen sind dem 1972 erschienenen Geschäftsbericht des Hauptvorstandes der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands für die Zeit vom 1. April 1968 bis 31. Dezember 1971 entnommen.)

(Quelle: Buß, Dreimal Stunde Null, 175)

O

Stundenlohn DB-Arbeiter 1956-1972

Durchschnittsstundenlohn (steuerpflichtig) der Bundesbahnarbeiter 1956 bis 1972 (in DM)

	1956	1958	1960	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Jänner	1,89	2,06	2,41	3,02	3,23	3,50	4,16	4,21	4,68	4,85	5,14	6,24	7,23	8,17
Februar	1,88	2,05	2,43	3,04	3,26	3,54	4,21	4,16	4,73	4,90	5,60	6,40	7,29	8,15
März	1,91	2,06	2,78	3,05	3,26	3,52	4,16	4,22	4,69	4,88	5,47	6,28	7,34	8,22
April	1,98	2,07	2,88	3,07	3,27	3,69	4,17	4,22	4,79	4,88	5,43	6,48	7,32	8,15
Mai	1,91	2,40	2,64	3,05	3,47	3,69	4,17	4,22	4,68	4,86	5,48	6,56	7,42	8,23
Juni	1,92	2,34	2,64	3,08	3,62	3,69	4,17	4,30	4,71	4,91	5,62	6,44	7,46	7,97
Juli	1,92	2,33	2,68	3,51	3,46	3,68	4,17	5,53	4,73	4,90	5,50	6,45	7,50	8,32
August	1,91	2,34	2,67	3,25	3,45	3,71	4,18	4,76	4,69	4,92	5,55	6,50	7,46	8,36
September	1,93	2,34	2,67	3,27	3,47	3,71	4,18	4,63	4,73	4,96	5,58	6,44	7,47	8,33
Oktober	1,91	2,39	2,67	3,25	3,51	3,76	4,18	4,70	4,72	4,93	6,82	6,64	7,70	8,59
November	1,93	2,41	2,68	3,37	4,11	4,40	4,23	4,71	4,74	4,98	5,81	6,56	7,71	
Dezember	2,78	2,39	3,08	3,73	3,55	4,52	4,18	4,68	4,73	4,96	5,67	6,60	7,74	

(Quelle: Buß, Dreimal Stunde Null, 176)

P

Monatliche Angestellten-Gehälter DB 1948 - 1968

(Quelle: Buß, Dreimal Stunde Null, 177)

Durchschnittsvergütungen der Angestellten für den DB-Bereich*)

Verg.-Gr.	1968		1971	
	Pro Monat des Geschäftsjahres		Pro Monat des Geschäftsjahres	
I a	2.325,—		3.331,—	
I b	2.422,—		3.142,—	
II a	2.160,—		2.432,—	
II b	2.021,—		2.659,—	
III	1.963,—		2.564,—	
IV a	1.812,—		2.441,—	
IV b	1.570,—		2.092,—	
V a	1.341,—		1.851,—	
V b	1.340,—		1.819,—	
V c	1.274,—		1.676,—	
VI a	1.285,—		1.664,—	
VI b	1.156,—		1.557,—	
VII	984,—		1.358,—	
VIII	934,—		1.257,—	
IX a	917,—		1.255,—	
IX b	872,—		1.143,—	
X	948,—		1.390,—	

*) Einschließlich der einmalig gezahlten jährlichen Sonderzuwendung (Weihnachtzulage). (Alles jeweils in DM-Beträgen).

Beispiele zur Entwicklung der Tarifgehälter der Angestellten der Deutschen Bundesbahn 1948-1968*

Jeweiliges Datum der Erhöhung	Vergütungsgruppe VII		Vergütungsgruppe Vb	
	a)	b)	a)	b)
1. 4. 1948	154,91	352,32	250,88	484,36
1. 4. 1951	208,80	432,—	308,—	596,—
1. 4. 1953	248,18	510,50	403,96	700,—
1. 10. 1954	264,14	528,20	423,84	725,20
1. 1. 1956	272,—	566,—	443,—	773,—
1. 4. 1957	302,50	621,—	494,—	836,—
1. 4. 1958	320,—	647,—	524,—	881,—
1. 1. 1960	340,72	688,08	553,40	932,04
1. 4. 1961	383,—	768,—	644,—	1.022,—
1. 6. 1962	422,—	803,—	677,—	1.072,—
1. 4. 1963	446,—	834,—	703,—	1.098,—
1. 4. 1964	464,50	873,—	721,—	1.135,—
1. 10. 1964	476,—	893,—	735,—	1.157,—
1. 1. 1965	513,—	941,—	772,—	1.213,—
1. 7. 1965	513,—	949,—	799,—	1.248,—
1. 1. 1966	518,—	958,—	805,—	1.258,—
1. 4. 1966	614,50	1.001,—	855,—	1.317,—
1. 10. 1966	629,—	1.026,—	875,—	1.349,—
1. 1. 1968	646,50	1.053,—	900,—	1.386,—

*) Bei den aufgeführten Tarifgehältern handelt es sich jeweils unter a) um die Anfangsgrundvergütung eines ledigen Angestellten, unter b) um die Endgrundvergütung eines verheirateten Angestellten über 40 Jahre mit einem kinderzuschlagsberechtigten Kind. In allen Fällen ist von der Ortsklasse A ausgegangen.

180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS

ANHANG 2

Q

Monatliche Dienstbezüge der Bundesbeamten 1960 – 1995:

Monatliche Dienstbezüge der Bundesbeamten¹⁾ **5.6**

Gültig ab	Besoldungsgruppe				
	A 3 (Hauptamts- gehilfe)	A 6 (Sekretär)	A 9 (Inspektor)	A 12 (Amtsrat)	A 15 (Direktor)
	DM				
Früheres Bundesgebiet					
01.06.1960	592	704	950	1384	1866
01.01.1965	793	934	1193	1738	2343
01.01.1970	1051	1238	1608	2217	3085
01.01.1971	1149	1349	1744	2396	3325
01.01.1972	1242	1464	1908	2569	3485
01.01.1973	1368	1616	2085	2803	3727
01.01.1974	1544	1791	2297	3095	4132
01.01.1975	1603	1863	2398	3243	4349
01.02.1976	1689	1950	2512	3400	4550
01.02.1977	1776	2050	2640	3575	4791
01.03.1978	1848	2133	2748	3725	5000
01.03.1979	1927	2222	2861	3876	5207
01.03.1980	2046	2358	3035	4114	5535
01.05.1981	2132	2457	3161	4287	5773
01.07.1982	2208	2543	3271	4438	5981
01.07.1983	2251	2592	3334	4524	6101
01.01.1985	2322	2673	3438	4666	6296
01.01.1986	2429	2764	3555	4826	6516
01.01.1987	2509	2856	3672	4987	6738
01.03.1988	2568	2923	3758	5104	6899
01.01.1989	2603	2963	3809	5174	6996
01.01.1990	2706	3095	3932	5320	7175
01.03.1991	2868	3281	4168	5639	7605
01.05.1992	3065	3479	4393	5944	8016 ²⁾
01.05.1993	3167	3584	4525	6122	8257
01.10.1994	3220	3655			
01.01.1995			4604	6245	8422

Neue Länder³⁾

1) Grundgehalt (höchste Dienstaltersstufe) plus Orts- und (bis 1974) Kinderzuschlag (Verheirateter mit 1 Kind; bis 1972 in der (höchsten) Ortsklasse S) plus (vom 1.5.1971 bis 31.12.1989 bis A 13; ab 1.1.1990 bis B 11) Allgemeine Zulage; auf volle DM gerundet. Nicht berücksichtigt ist die jährliche Sonderzuwendung (Weihnachtsgeld) von: ab 1964: 1/3 (+ 20 DM je Kind), 1968: 40 % (+ 20 DM je Kind), ab 1969: 50 % (+ 25 DM je Kind), ab 1971: 2/3 (+ 30 DM je Kind) und ab 1973: 100 % der Dezemberbezüge (+ 50 DM je Kind) sowie das jährliche Urlaubsgeld von: ab 1977 : 150 DM, ab 1979: 300 DM, ab 1986 bis A 8: 450 DM, ab 1992: 500 DM, bis A 8: 650 DM, jeweils Bruttobeträge
 2) Ab 1.6.1992
 3) Bis 30.4.1992 = 60 %, ab 1.5.1992 = 70 %, ab 1.12.1992 = 74 %, ab 1.7.1993 = 80 %, ab 1.10.94 = 82 %, ab 1.10.95=84 % der für die alten Bundesländer geltenden Beträge

(Quelle: BMAS, Statistisches Taschenbuch 1996, 5.6)

R

Monatliche Beamtenbesoldung BRD 2017

€	1	2	3	4	5	6	7	8
A 2	2065.59	2111.60	2158.86	2194.27	2230.88	2267.48	2304.07	2340.67
A 3	2144.69	2193.09	2241.49	2280.46	2319.42	2358.37	2397.35	2436.30
A 4	2189.57	2247.40	2305.25	2351.30	2397.35	2443.39	2489.43	2531.94
A 5	2206.07	2278.09	2335.93	2392.63	2449.31	2507.17	2563.82	2619.31
A 6	2253.30	2337.15	2422.13	2487.07	2554.37	2619.31	2691.33	2753.91
A 7	2365.47	2439.86	2537.88	2638.20	2736.20	2835.38	2909.77	2984.14
A 8	2502.43	2592.17	2718.49	2846.02	2973.51	3062.06	3151.80	3240.35
A 9	2700.77	2789.33	2928.66	3070.34	3209.63	3304.33	3402.85	3498.92
A 10	2890.86	3012.47	3188.41	3365.12	3545.12	3670.40	3795.64	3920.94
A 11	3304.33	3490.40	3675.26	3861.33	3989.02	4116.72	4244.42	4372.14
A 12	3542.71	3762.83	3984.17	4204.28	4357.53	4508.32	4660.35	4814.81
A 13	4154.43	4361.18	4566.70	4773.45	4915.75	5059.26	5201.53	5341.39
A 14	4272.40	4538.72	4806.29	5072.62	5256.25	5441.13	5624.76	5809.63
A 15	5222.21	5463.03	5646.65	5830.30	6013.95	6196.37	6378.79	6559.99
A 16	5760.97	6040.71	6252.31	6463.92	6674.33	6887.16	7098.77	7307.95

Gültigkeit der Tabelle: 01.02.2017 - 28.02.2018

(Quelle: Statistisches Jahrbuch 2015, 374)

ANHANG 2

180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS

S

Einkommen Verkehrs- und Eisenbahnwesen der DDR 1989

Das Brutto-Monatseinkommen im gesamten Verkehrswesen der DDR betrug 1989 1.436,00 Mark

(Quelle: Der Große Ploetz, 34. Aufl. Freiburg 2005)

Laut Bundesministerium für Arbeit (BMAS) waren im Verkehrswesen der DDR von 1955 bis 1989 nachstehende Monatseinkommen bezahlt:

10.7 Durchschnittliches monatliches Bruttoarbeitsentgelt der vollbeschäftigten Arbeiter u. Angestellten in volkseigenen Betrieben nach Wirtschaftsbereichen¹⁾

Jahr	Insgesamt		Industrie	Bauindustrie	Land- u. Forstwirtschaft	Verkehr	Post- u. Fernmeldewesen	Handel
	Mark	%						
1955	439	.	460	440	324	444	345	380
1960	558	+ 4,9	571	600	475	587	468	487
1961	581	+ 4,1	592	619	496	622	536	503
1962	589	+ 1,4	603	627	501	624	546	499
1963	598	+ 1,5	613	639	509	629	558	506
1964	616	+ 3,0	633	652	530	651	565	516
1965	640	+ 3,9	656	686	573	672	574	536
1966	653	+ 2,0	669	703	603	689	587	544
1967	669	+ 2,5	680	724	627	710	601	574
1968	700	+ 4,6	710	766	679	737	600	606
1969	730	+ 4,3	736	805	686	773	638	642
1970	762	+ 4,4	770	833	710	806	653	668
1971	792	+ 3,9	798	852	765	840	695	685
1972	818	+ 3,3	825	874	795	896	747	709
1973	843	+ 3,1	847	901	830	906	761	745
1974 ²⁾	867	.	865	922	869	954	801	767
1975	897	+ 3,5	895	949	886	990	818	798
1976	927	+ 3,3	926	978	917	1011	841	824
1977	954	+ 2,9	955	996	939	1049	862	843
1978	985	+ 3,2	990	1022	954	1086	883	860
1979	1014	+ 2,9	1022	1037	979	1127	904	887
1980	1030	+ 1,6	1039	1041	1000	1127	928	905
1981	1055	+ 2,4	1066	1067	1010	1153	953	927
1982	1075	+ 1,9	1087	1083	1029	1175	963	943
1983	1089	+ 1,3	1099	1101	1040	1189	992	959
1984	1111	+ 2,0	1121	1123	1062	1208	1035	984
1985	1140	+ 2,6	1147	1158	1076	1241	1075	1021
1986	1179	+ 3,4	1187	1197	1107	1290	1098	1059
1987	1243	+ 5,4	1253	1255	1156	1378	1136	1104
1988	1280	+ 3,0	1292	1287	1197	1405	1185	1134
1989	1311	+ 2,4	1324	1310	1242	1436	1206	1168

1) Ohne sonstige produzierende Zweige und nichtproduzierende Bereiche
2) Mit den Vorjahren nicht voll vergleichbar, da ab 1974 einschließlich neugebildeter volkseigener Betriebe

(Quelle: BMAS, statistisches Taschenbuch 1996)

S1

Zum zeitlichen Vergleich zu „S“: In der BRD waren 1990 bei der Deutschen Bundesbahn diese Monatseinkommen bezahlt worden

Besoldungsgruppe 3	2706 DM
Besoldungsgruppe 6	3095 DM
Besoldungsgruppe 9	3932 DM
Besoldungsgruppe 12	5320 DM

(Quelle: BMAS)

Bis 2015 konnten sie wie folgt, in neuer Euro-Währung, gesteigert werden:

Besoldungsgruppe 3	2355 Euro
Besoldungsgruppe 6	2504 Euro
Besoldungsgruppe 9	3159 Euro
Besoldungsgruppe 12	4310 Euro

(Quelle: BMAS)

S2

Im vereinten Deutschland waren 2014 im gesamten Verkehrswesen - mit einem niedrigeren Durchschnitt als bei der DBAG - bei durchschnittlich 40,7 Wochenstunden bezahlt worden als

Stundenlohn	17,71 Euro
Monatsverdienst	3130 Euro
Jahresverdienst	37.559 Euro

(Quelle: BMAS)

T

Preise und Kaufkraft um 1900

1900 verdiente ein Eisenbahner im Reichsdurchschnitt	77 Mark monatlich;
ein Hafenarbeiter in Hamburg	61 Mark monatlich;
ein Chemiarbeiter in Hoechst	120 Mark monatlich.

ANHANG 2

180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS

Davon sollte und musste für eine damals mehr als 4-köpfige Durchschnitts-Familie das Überleben zu diesen Preisen 1900 bestritten werden:

1 kg Schweinefleisch	1,50 Mark
1 kg Pferdefleisch	0,50 Mark
1 kg Butter	1,86 Mark
1 kg Roggenbrot	0,23 Mark
1 kg Kaffee	4,15 Mark
15 Eier	0,73 Mark
1 Zentner Kartoffel	2,63 Mark
1 Liter Bier	0,24 Mark
1 Zentner Kohle	1,20 Mark
1 Damenstrickweste	1 bis 6,00 Mark
1 Herrenanzug	10 bis 75,00 Mark

(Quelle: Hugo Ott & Herman Schäfer)



Preise und Werbung für Mittagstisch in Berlin, Unter den Linden 21, um 1900

U

Arbeitszeiten: Die 40-Stunden-Woche - 1871 als 8-Studentag gefordert - ab den 1970er Jahren erreicht!

Arbeitszeiten Preußische Bahnen 1850-1919		
Jahr/ Jahrzehnt	tägliche Arbeitszeit/Std.	wöchentliche Arbeitszeit/Std.
1850	14-16	84-96
1860	12-14	78
1870	12	72
1880	11	66
1890	10,5	61-65
1900	10-10,5	58-60
1913		55,5
1915/1918		60-85
1919	8	48

(Quelle: 175 Jahre, S. 11)

ANHANG 2

 180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN
 ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS

V

 Entwicklung der Regel-
 und Höchstarbeitszeit bei der DB

(Tabelle Spalte 6)

Niveau und Entwicklung wichtiger ausgewählter Leistungsdaten der Deutschen Bundesbahn

	1		2		3		4	5	6		7	8		9	
	Bilanz- verlust DB ¹⁾	Zuwendun- gen des Bundes an DB ¹⁾	Leistungen der Eisenbahnen ²⁾		Tarifindex Wagen- ladungs- verkehr DB ³⁾	Tariflicher Stunden- lohnindex DB	Regel- mäßige	Höchst- Arbeitszeit ⁴⁾	Personal- entwicklung DB ⁵⁾	Bruttoanlage- investitionen DB ²⁾		Investitions- quoten ²⁾			
			Mill. DM	Mill. DM	Mrd. tkm	Ändg. vH	1962 = 100	1962 = 100		Wochen Std.	Jahresdurch- schnitt o. Nachw.	Mill. DM	1962 = 100	Eisen- bahnen vH	Straßen- Wasser straßen vH
1950	362	35	39,4		66	(48)	48	96	517 218	690	1 170	33	22		
1951	+ 72	37	46,5	18,0	77	(51)			510 866	640	925	27	28		
1952	141	158	46,3	— 0,4	86	(54)			509 973	720	935	25	28		
1953	487	357	42,3	— 8,7	87	(56)			502 357	1 050	1 355	27	25		
1954	503	650	43,6	3,1	86	(57)		72	483 972	990	1 310	25	28		
1955	201	784	48,8	11,9	88	(57)			482 081	1 470	1 895	28	31		
1956	515	1 049	52,3	7,1	87	(63)			492 697	1 910	2 370	32	33		
1957	678	1 402	52,6	0,5	88	(66)			512 159	1 850	2 195	31	35		
1958	577	984	46,6	— 11,4	99	(74)	46	60	511 897	1 960	2 260	30	37		
1959	357	851	48,8	4,7	100	(78)	45		494 835	1 910	2 155	25	43		
1960	14	882	53,1	8,8	103	(85)		56	483 225	2 090	2 275	25	45		
1961	30	791	53,9	1,5	101	(94)			477 960	2 580	2 710	26	44		
1962	110	1 119	55,6	3,1	100	100			471 085	2 860	2 860	25	49		
1963	409	1 197	60,5	8,8	97	107		54	463 299	2 910	2 840	23	52		
1964	970	1 498	59,9	— 1,0	96	112	44		459 306	3 090	2 950	23	54		
1965	1 278	2 878	58,2	— 2,8	93	124			448 280	2 240	2 100	17	55		
1966	1 106	2 868	56,9	— 2,2	97	132			429 003	1 820	1 680	14	57		
1967	1 565	3 220	54,8	— 3,7	95	136			409 603	2 120	1 970	15	54		
1968	1 227	3 421	59,0	7,7	96	141			392 564	1 920	1 715	13	57		
1969	1 001	3 778	67,6	14,6	95	156	43	52	383 720	2 190	1 885	13	56		
1970	1 251	3 908	71,5	5,8	100	194			392 680	2 910	2 245	13	54		
1971	2 497	4 981	65,2	— 8,8	116	235	42	51	402 809	3 350	2 350	14	52		
1972	2 466	7 623	64,8	— 0,6	124	268			402 992	3 350	2 210	14	53		
1973	2 511	8 935	67,4	4,0	129	(305)			404 715	3 560	2 290	15	54		
1974	2 776	9 457	69,5	3,1	139	(345)	40	50	405 713	3 950	2 385	16	54		
1975	4 362	9 341	55,2	— 20,6	147	(379)			397 680	4 200	.	16	53		
1976 ⁶⁾	3 875	9 482	59,3	7,5	...	(398)			379 850	4 200	.	17	53		

¹⁾ Nach Angaben der Deutschen Bundesbahn. — ²⁾ Nach Angaben des Bundesministers für Verkehr. — ³⁾ Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (ein-
 gewerkte Eisenbahner Deutschlands). — ⁴⁾ Bis 1960 jeweilige Rechnungsjahre. — ⁵⁾ Binnengüterverkehr ohne Straßennah- und Luftverkehr. — ⁶⁾ Z

ANHANG 2

180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS

W

Entwicklung der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit in der deutschen Industrie von 1800 bis 1918

4. Entwicklung der Arbeitszeit

a) Entwicklung der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit in der Industrie von 1800 bis 1918

Jahr	Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit in Stunden	Durchschnittliche Arbeitszeit in R. Meinert	wöchentliche Stunden nach W. H. Schröder
um 1800	10—12	ca. 60—72	
um 1820	11—14	ca. 66—80	
um 1830—1860	14—16	80—85	
um 1861—1870	12—14	78	
1871	12	72	72
1872			69,25
1873			68
1874			68,25
1875			68,25
1876			68,5
1877			68,75
1878			68,75
1879			69
1880			68,75
1881	11	66	68,75
1882			68,75
1883			68,5
1884			68,75
1885			68,75
1886			68,5
1887			68,5
1888			68,25
1889			67,75
1890			66,25
1891	10,5—11	63—65	66
1892			66
1893			65,75
1894			65,75
1895			65

Jahr	Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit in Stunden	Durchschnittliche Arbeitszeit in R. Meinert	wöchentliche Stunden nach W. H. Schröder
1896	10,5	61—63	63,5
1897			62,5
1898			62,25
1899			61,75
1900			60,75
1901	10—10,5	59—61	60,75
1902			60,5
1903			60,25
1904			60
1905			59,5
1906	10—10,5	58—60	58,5
1907			57,75
1908			57,75
1909			57,5
1910			57,25
1911	10—10,5	58—60	56,75
1912			56
1913			55,5
1914			55,5
1915—1918		ca. 60—85	

Quelle: Zahlen nach Ruth Meinert, Die Entwicklung der Arbeitszeit in der deutschen Industrie 1820—1956, wirtschaftswiss. Diss. Münster 1958, S. 5, 10, 12, 21 u. 23; Wilhelm Heinz Schröder, Die Entwicklung der Arbeitszeit im sekundären Sektor in Deutschland 1871 bis 1913, in: Technikgeschichte, Bd. 47, 1980, Nr. 3, S. 252—302, hier S. 287. Die Angaben über die wöchentliche Arbeitszeit um 1800, um 1820 und für die Jahre von 1915—1918 sind entnommen: Martin Wolfsteller, Vom Vierzeinstundentag zur Vierzigstundenwoche. Zur Geschichte und Problematik der Arbeitszeit in Deutschland, Wiesbaden 1963 (MS), S. 115 f.

ANHANG 2
**180 JAHRE EINKOMMEN - KAUFKRAFT - ARBEITSZEITEN BEI DEN BAHNEN
ODER IN DER GESAMTWIRTSCHAFT DEUTSCHLANDS**

X

**Entwicklung der wöchentlichen Arbeitszeit
in der deutschen Industrie von 1919 bis 1983**
*b) Entwicklung der wöchentlichen Arbeitszeit in der Industrie
von 1919 bis 1983*

Jahr	Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit in Stunden	Jahr	Durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit in Stunden
1919	48	1950	48,1
1920	48	1951	47,5
1921	48	1952	47,6
1922	48	1953	47,8
1923	48	1954	48,4
1924	50,4	1955	48,6
1925	—	1956	47,9
1926	—	1957	46,2
1927	49,9	1958	45,4
1928	48,9	1959	45,3
1929	46,0	1960	45,3
1930	44,2	1961	45,2
1931	42,5	1962	44,6
1932	41,5	1963	44,4
1933	43,0	1964	44,1
1934	44,6	1965	44,3
1935	44,5	1966	43,9
1936	46,7	1967	42,3
1937	47,6	1968	43,3
1938	47,9	1969	44,0
1939	48,6	1970	44,0
1940	50,1	1971	43,2
1941	50,1	1972	42,8
1942	49,2	1973	42,8
1943	48,0	1974	41,9
1944	48,3	1975	40,5
1945	—	1976	41,6
1946	39,5	1977	41,7
1947	39,1	1978	41,6
1948	42,4	1979	41,9
1949	46,5	1980	41,6
		1981	41,2
		1982	40,7
		1983	40,5

*Quelle: Bis 1949 nach R. Meinert, S. 44 f.; dann nach Günter Scharf,
Geschichte der Arbeitszeitverkürzung, Köln 1987, S. 458.*

KURZGESCHICHTE DER ARBEITERBEWEGUNG IN DEUTSCHLAND

ANHANG 3

Kurzgeschichte der Arbeiterbewegung in Deutschland

Chronologie zur Geschichte von Demokratie und Gewerkschaften

Der Ursprung der deutschen Arbeiterbewegung wird von der Geschichtsschreibung meist in die Periode der ersten Organisationsgründungen in den 1830er Jahren gelegt, als sich im Ausland erste Geheimgesellschaften, wandernde Handwerker wie etwa der Bund der Gerechten bildeten. Oft aber auch erst im Revolutionsjahr 1848, als mit der allgemeinen Arbeiterverbrüderung erstmals auch in Deutschland selbst Arbeiterorganisationen aktiv waren. Proteste von Arbeitenden sind jedoch durchaus älter und reichen zurück in die frühe Neuzeit, etwa die Beteiligung der Bergarbeiter an den Bauernkriegen der Jahre 1524 und 1525.

An die Frage des Ursprungs der Arbeiterbewegung knüpft sich auch die Frage nach dem Wesen. Bezeichnet sie allein die organisierte Bewegung im Form fester Vereinigungen oder auch unorganisierte Proteste, wie etwa wilde Streiks der Maschinenstürmer? Historiker wie Karl-Heinz Roth bejahen dies entschieden, die Mehrheit der historischen Darstellungen konzentriert sich auf die Organisationsgeschichte.

Am Anfang der organisierten Arbeiterbewegung standen zumeist Arbeiterbildungsvereine, die Bildungsarbeit mit kulturellen Angeboten und politischen Zielen verbanden. In Deutschland war es maßgeblich Ferdinand Lassalle der immer wieder demokratische und sozialökonomische Reformen zum Wohl der Arbeiterklasse forderte, die sich mehrheitlich aus Lohnabhängigen und zumeist ungelerten Arbeitern, Tagelöhnern und verarmten Handwerkern zusammensetzte. Lassalle gründete als ersten zentralen Verein 1863 in Leipzig den Allgemeinen Deutschen Arbeiterverein (ADAV), der von dem Grundsatz ausging, dass die Durchsetzung des gleichen und allgemeinen Wahlrechts eine parlamentarische Vertretung der sozialen Interessen der Arbeiter und die Beseitigung der Klassengegensätze ermöglichen würde. Demgegenüber vertrat die 1869 unter Führung von August Bebel und Wilhelm Liebknecht in

Eisenach gegründete sozialdemokratische Arbeiterpartei strenger die an Marx orientierten revolutionären Grundsätze.

Die darstellende Kunst bildete mit Gemälden wie „Der Sozialist“ eine Bühne zur Formung des Selbstverständnisses der sozialdemokratischen Bewegung nach der Reichseinigung 1871. Neben dem Leipziger Vorwärts und dem Hamburg - Altonaer Volksblatt gehörte die ab 1876 erscheinende Berliner Freie Presse zu den drei größten sozialdemokratischen Tageszeitungen im Deutschen Reich. Die Titelbegriffe Freiheit und Gerechtigkeit standen allerdings in krassem Widerspruch zu Lebenswirklichkeit politisch engagierter Arbeiter: Hausdurchsuchungen, Verbote, Beschlagnahmungen und Verhaftungen waren auch schon vor Erlass des Sozialistengesetzes 1878 an der Tagesordnung. Sie steigerten die Unzufriedenheit und den Hass vieler Arbeiter und anderer Menschen auf den konservativen Staat und seine Gesellschaftsordnung.

Unter dem Eindruck gemeinsamer politischer Verfolgung durch den Reichskanzler Otto von Bismarck hatten sich der ADAV und die sozialdemokratische Arbeiterpartei 1875 in Gotha trotz programmatischer Differenzen zur sozialistischen Arbeiterpartei (SAP) zusammengeschlossen. Aufgrund des Sozialistengesetzes wurde die SAP 1878 verboten, gründete sich aber nach dessen Aufhebung 1890 als sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) neu. Noch immer bestand ein deutlicher Widerspruch zwischen den bei vielen Arbeitern auf Sympathie stoßen den revolutionären Theorien von Marx und den realen Möglichkeiten ihrer Umsetzung. Innerhalb der SPD Führung setzte sich in den 1890er Jahren die Überzeugung durch, eine revolutionäre nicht aber Revolutionen machende Partei zu sein.

Innerhalb der Arbeiterschaft sah sich die SPD einem starken Gegner in Gestalt der christlichen Gewerkschaften gegenüber. Viele Arbeiter fühlten sich von sozialistischen Ideen angezogen und hatten sich von der Kirche abgewandt. Die Kirchen unternahmen daher Anstrengungen, diesen Tendenzen entgegenzuwirken: mit Wanderarbeiterstätten, Arbeiterkolonien und karitative Unterstützung versuchte sie, Arbeiter an sich zu binden. Sozialpolitische Aktivitäten

ANHANG 3

KURZGESCHICHTE DER ARBEITERBEWEGUNG IN DEUTSCHLAND

ließen den deutschen Katholizismus nach der Sozialdemokratie zur zweiten großen Kraft innerhalb der Arbeiterbewegung werden. Die ab 1894 gegründeten christlichen Gewerkschaften besaßen annähernd 350.000 Mitglieder. Ihre Hochburgen lagen in den Industriezentren an Rhein, Ruhr und Saar sowie in Schlesien. Aufgrund der starken konfessionellen Bindungen an die katholische Kirche waren viele dort ansässige Arbeiter auch Mitglied in einem der christlichen Arbeitervereine.

Die Forderungen der Arbeiterbewegung galten vor allem sozialen Maßnahmen, denen häufig auch durch Streiks Nachdruck verliehen wurde. Gegenüber Krankheit, Unfall oder Arbeitslosigkeit waren Arbeiter nicht abgesichert. Sie raubten den Menschen ihre Existenzgrundlage und konnten Familien schnell in den Ruin treiben. Als die Forderungen nach Schutz vor dem Abstieg in die Armut immer lauter wurden, reagierte Bismarck ab 1883 mit der Einführung von Sozialgesetzen. Bismarck hatte erkannt, dass die unübersehbare soziale Not in Deutschland ein staatliches Eingreifen erfordere. Zugleich wollte er mit der Sozialgesetzgebung die Arbeiter der Sozialdemokratie entfremden und an den Staat binden. Ein Hauptziel der Arbeiterschaft war die Einführung des Achtstundentages. Diese Forderung wurde allerdings erst im Zuge der Revolution von 1918/19 verwirklicht.

■ Gewerkschaften und Arbeiterbewegung

Neben den Arbeiterparteien bildeten sich schon seit 1848 Gewerkschaften heraus, die ihre Ursprünge zunächst in den Handwerkervereinen des ausgehenden Mittelalters hatten, in ihrer moderneren Form jedoch als Anhang der verschiedenen Parteien neu entstanden. So gab es in den 1860er Jahren lasalleanische, marxistische aber auch der liberale Hirsch-Dunckerschen Gewerkvereine. Seit den 1890er Jahren kamen die christlichen Gewerkschaften hinzu. Die freien Gewerkschaften waren bis zum Ende 1933 die mit Abstand stärkste Gewerkschaftsausrichtung. Während die Parteien auf politischer und parlamentarischer Ebene aktiv waren, sahen sich die Gewerkschaften vor allem als ökonomische Interessenvertretung der arbeitenden Menschen und führten Streiks und

Lohnkämpfe durch. In Deutschland war diese Trennung von Politik und Ökonomie besonders stark, während in Frankreich die Tradition des Syndikats dominierte, in der auch die Gewerkschaften durch politische Streiks und ähnliche Maßnahmen gesellschaftliche Gegenentwürfe einforderten.

Zu den wichtigsten Forderungen der frühen Arbeiterbewegung gehörten neben freien Wahlen sowie Presse- und Meinungsfreiheit soziale Forderungen: ein menschenwürdiges Dasein, also Mindestlöhne, der Achtstundentag, der Arbeitsschutz, der Kündigungsschutz und die Sicherung bei Krankheit, Invalidität und Arbeitslosigkeit. Daneben spielte die Arbeiterbildung eine wichtige Rolle. Diese Errungenschaften wurden mit Streiks Stück für Stück erkämpft, blieben jedoch immer umstritten: Der in der Novemberrevolution erstmals errungene Achtstundentag wurde Mitte der 1920er Jahre von Unternehmerseite wieder aufgekündigt, ebenso die 1927 eingerichtete Arbeitslosenversicherung, die schon 1930 von Regierungsseite nicht mehr unterstützt wurde. Dieser Wechsel von Erfolgen und Rückschlägen führte dazu, dass sich neben der Sozialreform die Idee einer sozialistischen Umgestaltung der Gesellschaft lange hielt und heute wieder neu diskutiert wird.

■ Chronologie zur Geschichte von Demokratie und Gewerkschaften

- 1789: Französische Revolution – Freiheit Gleichheit Brüderlichkeit – Aufhebung des Feudalsystems
- 1793: Mainzer Republik
Zweite Teilung Polens
- 1806: Gründung des Rheinbundes
- 1807: Edikt zur Bauernbefreiung in Preußen
- 1808: Städteordnung des Freiherrn von Stein
- 1813: Völkerschlacht bei Leipzig
„Befreiungskriege“
- 1814/1818: Verfassungen in Nassau; Sachsen-Weimar; Baden
- 1815: Wiener Kongress – Neuordnung Europas
- 1830: Pariser Juli-Revolution
- 1832: Hambacher Fest – mit 30.000 Republikanern
- 1844: Weberaufstand in Schlesien – Deutschland, wir weben dein Leichentuch

KURZGESCHICHTE DER ARBEITERSBEWEGUNG IN DEUTSCHLAND

ANHANG 3

1848:

- Februar: Kommunistisches Manifest
- Revolution in Frankreich: Ausrufung der Republik
- Märzrevolutionen: Wien, Berlin, Bayern
- April: Vorparlament in Frankfurt am Main
- April: Erster republikanischer Aufstand in Baden
- Hecker ruft in Konstanz die Republik aus
- Mai: Frankfurter Nationalversammlung, „Paulskirchen – Parlament“
- August: Allgemeine Deutsche Arbeiterverbrüderung (Born)
- September: Aufstand in Frankfurt
- September: Zweiter republikanischer Aufstand in Baden
- Dezember: Verabschiedung der Grundrechte

1849:

- März: Verabschiedung der Reichsverfassung
- Mai: Dritter republikanischer Aufstand in Baden
- Mai/Juni: Auflösung des Paulskirchen-Parlaments – Rumpfparlament in Stuttgart
- 18. Juni: Württembergische Truppen sprengen das Parlament in Stuttgart
- Erbitterter Widerstand der demokratischen Truppen in Baden gegen die preußisch geführten Truppen
- 23. Juli: Rastatt ergibt sich den preußischen Truppen
- Verfolgung, Verhaftungen und Verurteilung der Demokraten, Emigration und Flucht
- Dezember: Die Jahre nach der Revolution werden als „Reaktionszeit“ bezeichnet, in der an den alten politischen und gesellschaftlichen Verhältnissen festgehalten wurde. Baden galt auch zu dieser Zeit als „liberales Musterland“.
- Die Demokratieggeschichte Deutschlands endete nicht mit dem Scheitern der Revolution von 1848/49

1863: Gründung des „Allgemeinen deutschen Arbeitervereins“ (Lasalle) 1864: In London Gründung der Internationalen Arbeiterassoziation (IAA), Vorgänger der Sozialistischen Internationale

1869: Gründung der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei (Bebel/Liebknecht)

1870/1871: Deutsch-Französischer Krieg

1875: Sozialistische Arbeiterpartei Deutschlands (SAP), seit 1890 SPD benannt

1878-1890: Sozialistengesetz „wider die gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie“.

1883 -1892: Sozialgesetze Bismarcks – als erstes Gesetz 1883 die Krankenversicherung der Arbeiter, 1884 Unfall-Versicherung, 1889 Alters- und Invaliden-Versicherung, u. a.

1889: Deutscher Bergarbeiter Verband

1890: Gründung der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands

1991: Deutscher Metallarbeiter Verband

1896: Hafendarbeiter-Streik
Gründung der Internationalen Transportarbeiter Föderation, Verband der Eisenbahner Deutschlands

1908: Angliederung des VdED an den Deutschen Transportarbeiter-Verband

1914: Erster Weltkrieg

1916: Wiedergründung des VdED als Deutscher Eisenbahner-Verband

1917: SPD-Spaltung in MSPD und USPD – bis 1922

1917: Oktober-Revolution in Rußland

1918: Im Oktober Matrosenaufstände

1918: Am 9. November: Ausrufung der Republik - Abdankung des Kaisers

ANHANG 3

 KURZGESCHICHTE DER ARBEITERBEWEGUNG
IN DEUTSCHLAND

- 1919: Im Januar Wahlen zur Nationalversammlung – Frauenwahlrecht
6. – 15. Januar Spartakus-Aufstand
15. Januar: Ermordung Luxemburgs und Liebknechts
- 1919: Im August – Die Weimarer Verfassung tritt in Kraft
- 1919: Versailler Vertrag
- 1920: 13.-17. März: Erfolgreicher General-Streik gegen den „Kapp-Putsch“
- 1921: 132 Milliarden Mark Kriegs-Reparationen
- 1922: Eisenbahner-Streik der Reichsgewerkschaft
- 1923: Rheinland-Besetzung, Ruhrkampf
- 1925: Vereinigung Reichsgewerkschaft und Deutscher Eisenbahner-Verband zu Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands
- 1929: Beginn der ersten Weltwirtschaftskrise
- 1932: Absetzung der preußischen Landesregierung; Reichskommissar NS-Göring
- 1933: Januar: NSDAP-Reichskanzler Hitler
- März: Ermächtigungsgesetz
 - 4. April: Abbruch der Betriebsrätewahlen, weil bei Auszählung ADGB 73%, NSBO 11%, Christen 7%, RGO 4%, Sonstige.
 - 2. Mai: Zerschlagung und Verbot der freien Gewerkschaften
 - Juni: Verbot der SPD
- 1935: Nürnberger Gesetze – Entrechtung der jüdischen Bevölkerung
- 1939: Überfall auf Polen – Beginn des Zweiten Weltkriegs
- 1945: Am 8. Mai Kapitulation der deutschen Wehrmacht
- 1945: SBZ: FDGB; IG Eisenbahn Westzonen: lokale und Landes-Gewerkschaften der Eisenbahner
- 1948: Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) Bizone, 1949 Trizone/BRD Gewerkschaft der Reichsbahnbeamten und Anwärter (GDRA), NRW- Britische Zone
- 1949: 21. Mai – 27. Juni: Streik der Westberliner Reichsbahner für DM-Bezahlung (SBZ-Verständnis: „UGO-Putsch“
- 23. Mai: Gründung der Bundesrepublik Deutschland
 - 24. Mai: Verkündung des Grundgesetzes
 - August: Wahlen zum 1. Deutschen Bundestag
 - 7. Oktober: Gründung der DDR
 - 12. Oktober: Gründung Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
- 1953: 17. Juni: Aufstand in der DDR
- 1961: 13. August: Bau der Berliner Mauer
- 1989: 9. November: Mauerfall
- 1990: 3. Oktober: Vereinigung BRD/DDR
- 1990: 14. Februar: Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE-DDR),
- 1990: 3. Oktober: Vereinigung Deutschlands
24. Oktober: Vereinigung GdE-DDR und GdED-BRD zu GdED-D
November: Reichsbahner-Streik verhindert Massenentlassungen
- 1992: Bundesbahner-Streik erzwingt Arbeitszeit-Verkürzung
- 2002: 19. September: Verhandlungsgemeinschaft Tarifpolitik, TRANSNET - GDBA
- 2005: 01. August: Tarifgemeinschaft TRANSNET-GDBA
- 2010: Vereinigung TRANSNET/GdED und Verkehrsgewerkschaft GDBA zur Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

DEUTSCHE REICHSBAHN, ORGANISATIONSFORMEN, PERSONALZAHLEN

ANHANG 4

Deutsche Reichsbahn, Organisationsformen, Personalzahlen

Die Niederlage im Ersten Weltkrieg löste in Deutschland eine politische Revolution aus. Dem Ende der Monarchie folgte das Ende der alten Eisenbahnordnung. Bisher hatten die Länder ihre Staatsbahnen selbst verwaltet, nun sollte eine nationale Eisenbahn entstehen. Die Weimarer Verfassung bildete hierfür den rechtlichen Ausgangspunkt. 1920 erfolgte die in der Verfassung vorgesehene „Verreichlichung“ der Länderbahnen zur „Deutschen Reichsbahn“. Bei den schwierigen politischen und wirtschaftlichen Nachkriegsbedingungen besaß die Reichsbahn bis 1924 nur einen geringen Handlungsspielraum.

Die Überführung der Länderbahnen auf das Reich war kaum abgeschlossen, als 1924 die Reichsbahn in eine an privatwirtschaftlichen Vorgaben orientierte Gesellschaft umgewandelt wurde. Die Reform hatten die Siegermächte mit der Reichsregierung ausgehandelt. Mit Hilfe der Eisenbahn sollte ein Großteil der vom Reich zu zahlenden Kriegsschadigungen erwirtschaftet werden, Grundlage hierfür war der Versailler Friedensvertrag, in dem die Eisenbahn als Sicherheit für die später zu leistenden Reparationen vorgesehen war. Ein Großteil der Geld-Reparationen war von der erhöhten Arbeitsleistung der Eisenbahner mittels der neuen Dienstdauer-Vorschriften (DDV) aufzubringen: „Unrechts-Milliarden“ auf dem Rücken der Eisenbahner laut einer Kampfschrift der GdED.



Der Fliegende Hamburger 1932

■ Daten zur Vor-, Haupt- und Nachgeschichte der Deutschen Reichsbahn

Organisationsformen

- 1835 ff. Dominanz von Privatbahnen
- 1846 Verband der Preußischen Eisenbahnen
- 1871 Einheitliches Betriebsreglement für alle deutschen Bahnen
- 1873 Reichseisenbahnamt
- 1876-1887 Preußen verstaatlicht 35 Privatbahnen; die siegreiche Kriegs-Logistik war ursächlich
- 1889-1912 Preußen verstaatlicht weitere 22 Privatbahnen
- 1896 Gründung der Eisenbahngemeinschaft Preußen-Hessen; später -Baden
- 1919 Art. 89 der Weimarer Verfassung: „Verreichlichung“ der Länderbahnen zur Reichseisenbahn
- 1920 ... bestehend aus 7 bisherigen Staatsbahnen: Preußen-Hessen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg, Oldenburg
- 1924 Deutsche Reichsbahn, rechtlich herausgelöst aus Reichshaushalt, mit selbständiger Wirtschaftsführung
- 1924 Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, wegen Reparationslast von 11 Milliarden Goldmark Schuldverschreibungen als 1. Hypothek
- 1930 Änderungsgesetz: statt Schuldverschreibung feste Reparationssteuer von 600 Millionen RM jährlich, 37 Jahre lang
- 1933 Aufkündigung letztlich des Versailler Vertrags mit Reparationslast der DR

ANHANG 4

 DEUTSCHE REICHSBAHN, ORGANISATIONSFORMEN,
PERSONALZAHLEN

1937/ 1939	DR erneut Sondervermögen des Deutschen Reichs	1949	Deutsche Bundesbahn in der BRD, DR in der DDR und Groß-Berlin
1938	Eingliederung der Österreichischen Bahn	1951	Bundesbahn-Gesetz
1939/ 1945	Vgl. auch Kap. 6.3 oben	1994	Verschmelzung der Sondervermögen DB und DR zur Deutsche Bahn AG; mit GG-Änderungen – Art. 87 e (3), das die Infrastruktur in Bundeseigentum festschreibt.
1945	Jalta: 4 Besatzungszonen mit 4 Reichsbahn- Verwaltungen in Frankfurt, Bielefeld, Speyer, Berlin		

■ Die Personalzahlen der Beschäftigten bei der Deutschen Reichsbahn
und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1920 bis 1945¹

Jahr	Personalzahlen	
1913	740.000	
1919	1.211.700	
1920	1.093.961	Gründung der Deutschen Reichsbahn
1921	1.048.442	
1922	1.023.390	
1923	1.009.420	
1924	771.193	
1925	732.961	Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
1926	707.570	
1927	704.016	
1928	700.663	
1929	713.119	
1930	681.871	
1931	643.750	
1932	600.595	
1933	593.433	
1934	630.905	
1935	656.223	
1936	659.943	
1937	703.546	
1938	778.374	
1939	958.000	
1940	1.145.600	
1941	1.253.100	
1942 ²	1.386.000	
1943	1.529.000	
1944	1.581.000	

1) Quelle: Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
(Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG, Sign. HB-04-GB)

2) EVG-Bemerkung zu 1941/1945: Die Personalzahlen für die reichsdeutsche DR und die Ostbahnen sind
in den bekannten Quellen unklar, oft vermischt: bei den Ostbahnen seien in den Kriegsjahren ab 1942
ca. 540.000 Ausländer und 100.000 Reichsbahner beschäftigt gewesen. Bei der reichsdeutschen DR
bei ca. 180.000 zum Kriegsdienst Eingezogenen 182.000 einheimische Frauen und 160.000 ausländische
Arbeitskräfte, weithin Zwangsarbeiter.

DEUTSCHE REICHSBAHN, ORGANISATIONSFORMEN,
PERSONALZAHLEN

ANHANG 4

■ Die Personalzahlen der Beschäftigten bei der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn 1949 bis 1991

Jahr	Personalzahlen Bundesbahn	Personalzahlen Reichsbahn
1949	457.286	
1952	505.121	260.000
1955	483.965	
1958	551.382	280.000
1960	480.328	
1965	464.602	280.098
1970	401.250	
1972	421.023	250.000
1975	417.817	250.317
1980	343.000	242.000
1981	342.000	243.000
1982	332.719	248.000
1983	323.000	252.000
1984	310.000	253.000
1985	297.000	251.000
1986	288.000	249.000
1987	279.000	253.000
1988	268.000	256.000
1989	257.000	256.000
1990	249.000	224.000
1991	243.000	196.000

Bemerkung: Exakte Zahlen der Beschäftigten bei der Reichsbahn zu ermitteln ist kaum möglich, da die Reichsbahn keine öffentlich zugängliche Statistik führte. Die Zahlen bis 1980 sind den zeitgenössischen DDR Lexika entnommen.

Bei den Angaben zur Bundesbahn handelt es sich um die Zahl der Beschäftigten und Auszubildenden. Eine Differenzierung für die Reichsbahn war nicht möglich.

3) Bundesbahn und Reichsbahn 1980-1990: Verkehr in Zahlen, Berlin 1992. Hrsg. vom Bundesminister für Verkehr, verantwortlich für den Inhalt Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung.
Bundesbahn 1949-1975: Statistische Angaben über die Bundesbahn im Geschäftsjahr 1949 ff. (Historische Sammlung der DB AG).

ANHANG 5
CHRONOLOGISCHE KURZDARSTELLUNG ÜBER DIE ZERSCHLAGUNG DER GEWERKSCHAFTEN 1933
Chronologische Kurzdarstellung über die Zerschlagung der Gewerkschaften 1933
**■ 30.01.1933
Machtübernahme der Nationalsozialisten**

Reichspräsident Paul von Hindenburg ernennt Adolf Hitler zum Reichskanzler. Die neue Regierung braucht nur wenige Monate, um mit Terror und pseudo-legalen Maßnahmen die Macht auf allen Ebenen des Staates an sich zu reißen und die Demokratie zu zerschlagen.

■ 01.02.1933 Auflösung des Reichstags

Auf Bitten Hitlers löst Reichspräsident Hindenburg den Reichstag auf, die Neuwahl des Reichstages wird für den 5. März angesetzt. Vom Regierungsbonus begünstigt, beginnt die NSDAP unter der Parole „Kampf dem Marxismus“ einen rücksichtslosen Wahlkampf.

■ 03.02.1933 Streik gegen die Verhaftung von Julius Leber

Als Reaktion auf die Verhaftung des Reichstagsabgeordneten Julius Leber (SPD) organisieren Arbeiterinnen und Arbeiter in Lübeck einen Proteststreik. Durch diesen Druck wird Leber zunächst freigelassen. Im Januar 1945 wird er durch die Nationalsozialisten in Berlin-Plötzensee hingerichtet.

■ 04.02.1933 „Verordnung zum Schutze des deutschen Volkes“

Die neue Regierung schränkt die Versammlungs- und Pressefreiheit im Deutschen Reich ein. Versammlungen und Druckschriften können durch die neuen Machthaber verboten werden.

Das zentrale nationalsozialistische Presseorgan, der „Völkische Beobachter“, verurteilt die Gewerkschaftsführer und droht ihnen unverhohlen: „Ihr steht abseits, wie schon so oft, wenn es ums deutsche Volk ging ... ihr hattet so lange Gelegenheit zu beweisen, dass euer Wollen gut und euer Wille stark sei; die Zeit ist verstrichen und ihr habt nichts an Leistung aufzuweisen, wenn man nicht Zerstörung der Wirtschaft,

Verluderung des Volkes und Herabsetzung unserer Weltgeltung auch als Leistungen gelten lassen soll. Vor Monaten haben wir euch eine letzte Chance gegeben! Ihr solltet den Trennungsstrich ziehen zwischen den Parteien alter Ordnung und euren Verbänden, in denen auch wir stehen. Ihr habt nicht gewollt. ... Wer sich jetzt noch stemmt gegen den längst offenbaren Willen des bewusst deutschen Volkes, wird zum Volksverbrecher! ... Erkennt eure Stunde!“

■ 04.02.1933 Pressefreiheit und Versammlungsfreiheit werden eingeschränkt

Reichspräsident Hindenburg erlässt die „Verordnung zum Schutz des deutschen Volkes“. Sie schränkt die Presse- sowie die Versammlungsfreiheit ein. Die NS-Regierung kann damit den Handlungsspielraum ihrer Kritiker massiv begrenzen.

■ 11.02.1933 Gewerkschaften zwischen Anpassung und Widerstand

Gegner eines Anpassungskurses der Gewerkschaften wie der Reichstagsabgeordnete und Gewerkschaftsfunktionär Anton Reißner (SPD) erkennen den Ernst der Lage: „Im Verlauf einer Woche hat sich die innenpolitische Lage Deutschlands geradezu überspitzt. Wir sehen der Reaktion ins Weiße des Auges.“ In ähnlicher Weise äußern sich viele örtliche Gremien und Funktionäre.

Die dem ADB angehörende „Reichsgewerkschaft Deutscher Kommunalbeamten“ in einem Aufruf zur bevorstehenden Reichstagswahl: „In dem großen Ring, das jetzt angehoben hat, kämpfen wir gegen die faschistisch-kapitalistische Versklavung des deutschen Proletariats. Keiner darf zurückbleiben!“

■ 15.02.1933 Wahlaufufruf der freien Gewerkschaften

Die Dachverbände der freien Arbeiter- und Angestelltengewerkschaften, ADGB und AfA-Bund, rufen ihre Mitglieder dazu auf, bei der Reichstagswahl am 5. März ihre Stimme „für Volksherrschaft gegen Diktatur, für ein freies, sozialistisches Deutschland“ abzugeben.

CHRONOLOGISCHE KURZDARSTELLUNG ÜBER DIE ZERSCHLAGUNG DER GEWERKSCHAFTEN 1933

ANHANG 5

■ Mitte Februar 1933 Die Säuberung des Beamtenapparates beginnt

Hohe Beamte werden entlassen oder zwangsbeurlaubt. Das betrifft insbesondere die preußischen Regierungs- und Polizeipräsidenten, die der SPD, der Deutschen Staatspartei oder dem Zentrum angehören. Die neu ernannten Spitzenbeamten verlauteten, nur noch „nationalsozialistisch gesinnte“ Untergebene zu tolerieren. Der Allgemeine Deutsche Beamtenbund protestiert vergeblich bei Reichspräsident Hindenburg gegen die Maßnahmen.

■ 17.02.1933 Göring-Erlass zur „Förderung der nationalen Bewegung“

Als Kommissar für das Preußische Innenministerium fordert Hermann Göring von der Polizei, dass sie SA, SS und Stahlhelm unterstützen, hingegen „staatsfeindlichen Organisationen“ rücksichtslos auch unter Einsatz von Schusswaffen entgegenzutreten.

■ 18.02.1933 Die „Gewerkschaft“ wird verboten

Die Mitgliederzeitung „Gewerkschaft“ wird bis zum 18. März verboten. Grund dafür ist ein Leserbrief vom 11. Februar, indem zur Bildung einer Einheitsfront aus ADGB, SPD und KPD gegen die „faschistische Reaktion“ aufgerufen wurde.

■ 05.03.1933 Reichstagswahl

Mit zweiundfünfzig Prozent der Stimmen erhält die Hitler-Koalition eine klare Mehrheit. Bei den Gewerkschaften überwiegt gefasste Ratlosigkeit, gemischt mit dem fatalistischen Willen, das Wählervotum zu respektieren.

■ 07.03.1933 Terror nach der Reichstagswahl

Erste Überfälle von SA und SS auf Gewerkschaftshäuser. In den kommenden Wochen werden in mehr als 200 Orten des Reiches Gebäude der Gewerkschaften überfallen, gewerkschaftliche Vertrauensleute in „Schutzhaft“ genommen und brutal misshandelt.

■ 10.03.1933 Appell an Reichspräsidenten Hindenburg

Die Gewerkschaften appellieren an Hindenburg, als „Hüter und Bürge der in der Verfassung verankerten Volksrechte“ dem Terror gegen die Gewerkschaften Einhalt zu gebieten.

■ März 1933 Die Gewalt gegen Gewerkschafter nimmt zu. Gewerkschaftshäuser werden besetzt.

Nach den Reichstagswahlen erreichte der Terror gegen Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter einen ersten Höhepunkt. Allein am 13. März erreichten den ADGB-Vorstand aus über 20 Orten Meldungen von Überfällen und Besetzungen von Gewerkschaftshäusern. Das Gewerkschaftshaus in Greifswald wird von der Polizei geschlossen. Im Volkshaus Dresden werden fast 20 Tonnen Akten und Bücher geraubt. Im Volkshaus Leipzig bricht die SA Geldschränke auf, Akten werden im Hof verbrannt.

In Bochum stürmt die SA die Zentrale des Bergarbeiterverbandes und benennt das Gebäude in „Hermann-Göring-Haus“ um. Bei diesen Übergriffen werden mehrere Gewerkschaftsfunktionäre ermordet, unter ihnen Matthias Theissen vom Baugewerkschaftsbund, oder in den Tod getrieben, wie Otto Geiselhart vom Zentralverband der Angestellten (ZdA), der in der Haft Selbstmord begeht.

■ 14. März 1933

Öffentliche Verbreitung einer Kundgebung des Deutschen Beamtenbundes, in der es, unter Bezug auf die Wahl vom 5. März 1933 unter anderem heißt: „... Wie das Berufsbeamtentum in der Vergangenheit an Deutschlands Größe uneigennützig mitgearbeitet hat, so will es auch an dem Wiederaufstieg der Nation tätigen Anteil haben. Der deutsche Beamtenbund als die überparteiliche Berufsorganisation der deutschen Beamten wird bei dem staatlichen und wirtschaftlichen Neubau des Reiches tatkräftig mitarbeiten, getreu seinem Programmsatz, dass das Allgemeinwohl den Einzelinteressen voranzugehen hat. Der Deutsche Beamtenbund stand der Reichsregierung

ANHANG 5
CHRONOLOGISCHE KURZDARSTELLUNG ÜBER DIE ZERSCHLAGUNG DER GEWERKSCHAFTEN 1933

dafür, dass sie unmissverständlich alle eigenmächtigen und ungesetzlichen Eingriffe in den Gang der öffentlichen Verwaltung unterdrückt hat und damit Recht und Ordnung zu sichern. Für den deutschen Berufsbeamten kann es nichts anderes geben, als dass er sich willig und mit voller Hingabe zur Verfügung stellt und die Regierung durch Treue und Pflichterfüllung unterstützt.“

■ 15.03.1933 Der Deutsche Beamtenbund (DDB) und nationaler Wiederaufbau

Der Deutsche Beamtenbund bietet der NSDAP „bereitwilligst“ seine Mitarbeit am „nationalen Wiederaufbau“ an. Die Nazis übernehmen den Spitzenverband und nutzen seine Organisationsstruktur zur Gleichschaltung der in ihm vereinten Verbände.

■ 17. März 1933

Christliche Gewerkschaften erklären sich für unpolitisch. Ihre Vertreter, zusammen mit denen der Hirsch-Dunckerschen Gewerkschaften, suchen Goebbels zwecks Verhandlungen über die Teilnahme ihrer Anhänger am neuen Staat auf.

■ 21. März 1933

Theodor Leibbrand, Vorsitzender des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes, erklärt in einem Schreiben an Hitler: „Die Gewerkschaften beanspruchen nicht, auf die Politik des Staates unmittelbar einzuwirken. Ihre Aufgabe in dieser Hinsicht kann nur sein, die berechtigten Wünsche der Arbeiterschaft in Bezug auf Sozial- und wirtschaftspolitische Maßnahmen der Regierung und Gesetzgebung zuzuleiten, sowie der Regierung und dem Parlament mit ihren Kenntnissen und Erfahrungen auf diesen Gebieten dienlich zu sein.“

■ 24. März 1933

Wilhelm Flügel, langjähriger erster Vorsitzender des Deutschen Beamtenbundes, tritt freiwillig von seinem Amt zurück, nachdem er zuvor auf eigenen Wunsch bereits von den Amtsgeschäften entbunden worden war. Flügel wird aus den Reihen der Beam-

tenschaft zum Vorwurf gemacht, dass er die Beziehungen zu den „Parteien der nationalen Konzentration“ ungenügend gepflegt habe.

■ 28. März 1933

Siegfried Aufhäuser, der Vorsitzende des AfA-Bundes, der Dachorganisation der freigewerkschaftlichen Angestelltenorganisationen, legt als Gegner des Anpassungskurses, wie ihn Leipart und Graßmann vertreten, sein Amt nieder. Die freien Angestellten-Gewerkschaften treffen die aufschlussreiche Entscheidung, keinen neuen Vorsitzenden zu wählen.

■ 29. März 1933

Weiteres Schreiben des ADGB-Vorsitzenden Leipart an Hitler, indem völlige Trennung von der SPD, Kompromissbereitschaft der freien Gewerkschaften und Zusammenarbeit mit den Unternehmern zur Lösung sozialer Fragen offeriert wird.

■ 3. April 1933

Der Bundesausschuss des Allgemeinen Deutschen Beamtenbundes beschließt die Auflösung des ADB, nachdem einige der angeschlossenen Verbände ihren Austritt erklärt haben. Dazu gehörte auch der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands.

■ 4. April 1933 Zerschlagung der betrieblichen Mitbestimmung

Mit dem Gesetz über Betriebsvertretungen und wirtschaftliche Vereinigungen können unliebsame Betriebsräte ihres Amtes enthoben und durch „zuverlässige Personen“ ersetzt werden. Damit verlieren die Gewerkschaften ihre betriebliche Macht und Einflusssebene.

■ 9. April 1933

Auf einer Ausschusssitzung in Zürich beschließt der Vorstand des Internationalen Gewerkschaft-Bundes (IGB), seinen Sitz von Berlin nach Paris zu verlegen. (Reaktion auf die Kapitulation der Deutschen Gewerkschaften.)

CHRONOLOGISCHE KURZDARSTELLUNG ÜBER DIE ZERSCHLAGUNG DER GEWERKSCHAFTEN 1933

ANHANG 5

■ 9. April 1933

Erklärung des Bundesvorstandes des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes (ADGB) empfiehlt von sich aus die Einsetzung eines Reichskommissars für die Gewerkschaften (nachdem der Bundesvorstand gerüchtwaise erfahren hat, dass die Regierung Sympathien für die Pläne der nationalsozialistischen Angestelltengewerkschaften hege, einen Reichskommissar für die Gewerkschaften zur Überführung in eine einheitliche Zwangsorganisation einzusetzen). Der nationalsozialistische Staat wird verschlüsselt bejaht und volle Mitarbeit angeboten.

■ 10. April 1933

Verkündung des „Gesetzes über die Einführung eines Feiertages der nationalen Arbeit“ (Schachzug gegen die Arbeiterbewegung). Das Gesetz macht den 1. Mai in ganz Deutschland zu einem arbeitsfreien Tag, der offiziell zu feiern ist. Der 1. Mai ist von nun an für die Zwecke des dritten Reiches umfunktioniert.

■ 11. April 1933

Vertreter der Christlichen Gewerkschaften suchen erneut Goebbels auf und bieten für Rücksichtnahme auf ihre Organisationen die Beteiligung an den Feiern des 1. Mai an. Der Hirsch-Duncker'sche „Gewerkschaftsbund der Angestellten“ (GDA) überreicht Hitler einen Plan zur Vereinheitlichung der deutschen Gewerkschaftsbewegung.

■ 13. April 1933

Der ADGB-Vorsitzende Theodor Leipart, der zweite Vorsitzende Peter Graßmann, Wilhelm Leuschner und Eggert verhandeln erfolglos im Hause des Reichsverbandes der deutschen Ortskrankenkassen mit Vertretern des linken NSBO-Flügels.

■ 15. April 1933

Aufruf des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes zum 1. Mai und begrüßt, dass die Reichsregierung diesen unseren Tag zum Volksfeiertag erklärt. Den Mitgliedern wird Entscheidung über die Teilnahme freigestellt.

■ 16. April 1933 Beschluss zur Gleichschaltung der freien Gewerkschaften

Auf einer Führerkonferenz der NSDAP wird beschlossen, dass am 2. Mai die Gewerkschaften gewaltsam „übernommen“ und die Gewerkschaftshäuser besetzt werden sollen, um die Arbeiter von der, so der Nazi-Jargon, „parasitären Führung“ zu befreien.

■ 19. April 1933

Revidierender Aufruf des ADGB: Der Bundesausschuss des ABGB begrüßt den 1. Mai als gesetzlichen Feiertag der nationalen Arbeit und fordert die Mitglieder der Gewerkschaften auf, im vollen Bewusstsein ihrer Pionierdienste für den Maigedanken, für die Ehrung der schaffenden Arbeit und für die vollberechtigte Eingliederung der Arbeiterschaft in den Staat, sich allerorts an der von der Regierung veranlassten Feier festlich zu beteiligen.

■ 22. April 1933

Der Gesamtverband der Deutschen Angestellten-Gewerkschaften und der DHV treten aus dem christlich-nationalen DGB aus.

■ 22. April 1933

Bruch zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund (IGB) und dem Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbund.

■ 29. April 1933

Gleichschaltung des DHV. Der Hirsch-Dunckersche Gewerkschaftsbund der Angestellten hat sich bereits früher durch Wahl eines NS-Vorstandes gleichgeschaltet.

■ 30. April 1933

Die freigewerkschaftlichen Angestelltenverbände beschließen die Auflösung des Afa-Bundes als Dachorganisation.

ANHANG 5**CHRONOLOGISCHE KURZDARSTELLUNG ÜBER DIE ZERSCHLAGUNG
DER GEWERKSCHAFTEN 1933**

Noch am Abend des 1. Mai notierte Goebbels in sein Tagebuch: „Morgen werden wir nun die Gewerkschaftshäuser besetzen. Widerstand ist nirgends zu erwarten“.

**■ 02. Mai 1933 Besetzung
der Gewerkschaftshäuser**

Um 10 Uhr besetzen, wie geplant, SS und SA reichsweit alle Häuser des ADGB, des AfA-Bundes und ihrer Mitgliedsgewerkschaften. Führende Funktionäre der freien Gewerkschaften werden in „Schutzhaft“ genommen, das Vermögen wird eingezogen.

**■ 02. Mai 1933 Das Ende
der freien Gewerkschaftsbewegung**

Die freie Gewerkschaftsbewegung ist zerschlagen. Die Organisationen sind dem „Aktionskomitee zum Schutze der deutschen Arbeit“ unter Leitung von Robert Ley unterstellt. Am 2. Mai 1933 wurden Häuser, Zahlstellen, Redaktionsbüros und dergleichen mehr schlagartig besetzt. Die Besetzungen bezogen sich auf dem Bereich der freien Gewerkschaften.

**■ 10. Mai 1933 Gründung
der Deutschen Arbeitsfront DAF**

Die Deutsche Arbeitsfront wird auf einem „Arbeiterkongress“ konstituiert. Sie setzt sich aus einem „Gesamtverband der Arbeiter“ und dem „Gesamtverband der Angestellten“ zusammen. Leitungsfunktion übernimmt das dem „Aktionskomitee zum Schutze der Deutschen Arbeit“ nachfolgende Zentralbüro. Die bisherigen gewerkschaftlichen Verbände sollen in die neue Organisation überführt werden. Die Organisation basiert auf dem Führerprinzip.

**■ 12. Mai 1933 Beschlagnahmung
des gewerkschaftlichen
Vermögens**

Die Staatsanwaltschaft beschließt formal die Beschlagnahmung des Vermögens der Gewerkschaften und deren Enteignung. Die vormals freien Gewerkschaften sind nun gleichgeschaltet oder aufgelöst.

■ 19. Mai 1933 Ende der Tarifautonomie

Das „Gesetz über die Reichstreuhand der Arbeit“ wird erlassen. Die Tarifautonomie ist beseitigt, die Arbeitsbedingungen werden künftig von Staatsbeamten und Betriebsleitungen festgesetzt.

■ Anmerkung:

ADGB, ADBB, AfA-Bund, IGB, sind die Bünde bzw. Internationale der „freigewerkschaftlichen“ Verbände; DGB der „christlichen“ Verbände, DBB der „Beamten“-Verbände; der Hirsch-Dunckersche Bund der „liberalen“ Verbände.

Zur Selbstauflösung der Beamten-Verbände wie „ZG“ im Sommer 1933 und der „GDL“ 1937 vgl. weiter oben Kapitel 6.

*Quelle: DGB-Internetseiten 2017,
Zerschlagung der Gewerkschaften 1933*

BIOGRAPHIEN

Hans Jahn, GdED

Edo Fimmen, ITF

Roman Chwalek, IG Eisenbahn

Theodor Kotzur, IG Eisenbahn

Franz Scheffel, DEV, EdED

Lorenz Breuning, DEV, EdED

Oskar Rümmele, GdE

Otto Scharfschwerdt, RG

Louis Brunner, DEV

Hermann Jochade , VdED

Heinrich Bürger, VdED

Carl Rudolf Legien, ADGB

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

Hans Jahn, GdED



**Gewerkschafter, Widerstandskämpfer,
Politiker**

**Vorsitzender:
Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands**

■ Sein Leben und Kampf

* 29. August 1885 in Hartha (Sachsen),
Beruf: Schmied, 1932 verheiratet mit Friedel Jahn,
Überlebende im KZ Ravensbrück

1903: Eintritt in den Deutschen Schmiedeverband

1903: SPD

1904: Bevollmächtigter des Deutschen Schmiedeverbandes und nach Fusion des Deutschen Metallarbeiter Verbands DMV in Bremen

1909-1912: Wehrdienst

1914: Heizer

1917: Lokführer

1919: Angestellter, 1920 Sekretär der Betriebsräteabteilung des Deutschen Eisenbahnverbandes (Vorstand Lorenz Breunig)

1924-1925: Studium an der Akademie der Arbeit, Frankfurt am Main

1927-1933: Mitglied des Vorstandes des Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, Abt. Organisation Mitglied der Leitung des Allgemeinen Deutschen Beamtenbundes (ADB)

1928: Mitglied des Vorläufigen Reichswirtschaftsrats

1932: Vorbereitung auf die illegale gewerkschaftliche und politische Arbeit; Aufbau eines geheimen Kontaktnetzes von Eisenbahnern.

1933: Sicherstellung von 17.000 EdED-Mitglieder-Karteikarten; Verhaftung; nach Freilassung Versicherungsvertreter, er nutzte diese Tätigkeit, um – mit der Unterstützung von Edo Fimmen, Generalsekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation – ein Widerstandsnetz aufzubauen, welches er auch zur Herstellung und Verteilung von anti-faschistischen Publikationen nutzte.

1935: Erneute Verhaftung; nach Freilassung Flucht über Prag nach Amsterdam.

1936: Ausweisung nach Antwerpen; erneuter Aufbau eines Kontaktnetzes von Eisenbahnern, zu dem 1937 1.300 Personen zählten; Kontakt zu Widerstandsgruppen von „Neu Beginnen“ und dem Internationalem Sozialistischem Kampfbund (ISK).

1936-1938: Mit-Herausgeber von 3 Jahrgängen „Fahrt Frei für den Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands – Sektion der I.T.F.“ London

1938: Übersiedlung nach Luxemburg

1940: Nach der Besetzung Luxemburgs durch die deutsche Wehrmacht Flucht über Frankreich und Portugal nach England.
ITF-Aufgaben; Beteiligung an Programmberatungen der dortigen Gewerkschafter für eine neue deutsche

EINIGKEIT MACHT STARK

Gewerkschaftsbewegung; Zusammenarbeit mit Informationsdiensten der West-Alliierten.

1944: Kooperation mit OSS, dem Office of Strategic Services, bei antifaschistischen Sabotageakten in Italien; bei der Neugründung nicht-kommunistischer Gewerkschaften in Italien und Frankreich.

1945: Rückkehr nach Deutschland, zunächst nach Leipzig, dann in die britische Zone; Aufbau einer deutschen Eisenbahnergewerkschaft: erfolgreicher Widerstand gegen deren Einvernahme in die ÖTV; deshalb Ausschluss der „GdED“ der britischen Zone aus dem dortigen DGB.

1948: Gründung der bizonalen Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), 1949 der trizonalen GdED.

1949: Bei Gründung des DGB auf Ebene der Bundesrepublik Wiederaufnahme der selbständigen GdED in den DGB.

1948-1959: Vorsitzender der GdED

1949-1960: Mitglied des Deutschen Bundestags, Wahlkreis Hannover-Land.

1955-1958: Präsident der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, London

10. Juli 1960: gestorben in Frankfurt/M.

Literatur:

Helmut Esders/ Hans Pelger, Gewerkschafter im Widerstand, Hannover 1967; Alfred Gottwaldt, Eisenbahner gegen Hitler. Widerstand und Verfolgung bei der Reichsbahn 1933-1945, Wiesbaden 2009; Dieter Nelles, Widerstand und internationale Solidarität. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) im Widerstand gegen den Nationalsozialismus unter besonderer Berücksichtigung der Seeleute, Essen 200; Wikimedia 07.02.2015; Siegfried Mielke und Stefan Heinz, Eisenbahngewerkschafter im NS-Staat: Verfolgung – Widerstand – Emigration (1933-1945), Berlin 2017

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

Edo Fimmen, ITF



**Generalsekretär der ITF 1919 – 1942,
Funktionär des Untergrund-EdED**

Edo Fimmen, eigentlich Eduard Carl Fimmen
(* 18. Juni 1882 in Nieuwer-Amstel;
† 14. Dezember 1942 in Cuernavaca/Mexiko)

Er war niederländischer und internationaler
Gewerkschaftsfunktionär.

Edo Fimmen war ein Sohn des deutschen Kaufmanns Eduard Hermann Johann Fimmen. Von 1894 bis 1899 besuchte er in Amsterdam die Openbare Handelsschool. Neben Niederländisch beherrschte Fimmen auch Deutsch, Englisch und Französisch und hatte außerdem ein besonderes Talent für Zahlen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts organisierte er zusammen mit Lodewijk van Mierop, Menno Huizinga und Felix Ort eine christlich-sozialanarchistische Jugendbewegung und schrieb für die Zeitschrift Vrede (Frieden). Unter Verwendung des Pseudonyms Nel Jaccard gehörte Fimmen 1904 zu den Gründungsmitgliedern der Internationalen Anti-Militaristischen Vereinigung (IAMV). Als Büroangestellter der American Petroleum Company wurde er während des Streiks in der Petroleumindustrie 1903 Vorsitzender der Amsterdamer Ortsgruppe der Gewerkschaft der Handels- und Büroan-

gestellten. Am 22. Oktober 1905 gehörte er zu den Mitbegründern des Algemeene Nederlandsche Bond van Handels- en Kantoorbedienden. Von 1905 bis 1907 war er Kassenwart (penningmeester) und danach der erste freigestellte Sekretär dieser Gewerkschaft. 1910 wurde er zum Mitglied des Internationalen Handlungsgehilfen-Sekretariat (IHS), aus dem später die Fédération Internationale des Employés et Techniciens (FIET) wurde.

1915 wurde er Sekretär des holländischen Gewerkschaftsbundes (NVV), den er bis zum April 1919 zusammen mit Jan Oudegeest (1870–1950) leitete. Wegen der Notstandssituation während des Ersten Weltkrieges übernahm er 1917 auch das bis 1949 niederländische Regierung des Ministerpräsidenten Pieter Cort van der Linden und wurde Berater des Landwirtschaftsministers Folkert Posthuma (1874–1973). Bereits 1917 war Fimmen Delegierter beim Internationalen Gewerkschaftskongress in Bern. Auf dem Amsterdamer Kongress im August 1919 wurde Fimmen dann zum Nachfolger von Carl Legien und amtierte bis 1923 als Generalsekretär des Internationalen Gewerkschaftsbundes (IGB).

Auf dem ersten Nachkriegs-Kongress der **Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF)** im April 1919 in Amsterdam wurde Edo Fimmen zum Generalsekretär gewählt, was er bis zu seinem Tod 1942 blieb. Bei der Unterstützung des antifaschistischen Widerstandskampfs in Deutschland ab 1933 leistete Edo Fimmen umfangreiche Hilfen, ebenso nach Beginn des Zweiten Weltkriegs bei der Übermittlung von militärisch relevanten Nachrichten an die Staaten der Anti-Hitler-Koalition. Er half beim Aufbau und der Finanzierung der Untergrundorganisationen der deutschen Eisenbahner und war faktisch von 1933 bis 1942 auch der „Erste Funktionär“ des Untergrund-Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands. Die starke Nachkriegs-Orientierung und finanzielle Unterstützung der GdED an die ITF konnte als langjähriger Dank verstanden werden für Fimmens herausragende Hilfe in den Jahren 1933 bis 1942 und der ITF-Nachfolger bis 1949 bis zur Wiedereingliederung des jungen GdED in die westliche Welt der Eisenbahner und Transportarbeiter.

EINIGKEIT MACHT STARK

Fimmen war Mitglied der Internationalen Arbeiter Hilfe (IAH) und durch seine Freundschaft mit Willi Münzenberg auch ein wichtiger Unterstützer der Internationalen Roten Hilfe (IRH) und der Liga gegen Imperialismus und koloniale Unterdrückung. Nach dem falangistischen Putsch 1936 in Spanien setzte er

sich für die Unterstützung der republikanischen Regierung ein und half bei der Organisation von Waffenlieferungen. Im August 1939 übersiedelte er kriegsbedingt dem ITF-Büro nach London. Wegen einer schweren Erkrankung zog er sich 1941 nach Mexiko zurück, wo er Ende 1942 starb.

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

Roman Chwalek, IG Eisenbahn



Gewerkschafter, Politiker

Vorsitzender: IG Eisenbahn

Roman Chwalek

* 24. Juli 1898 in Weihendorf
(heute Woinowitz, bei Ratibor);
gelernter Schlosser,
† 27. November 1974 in Berlin.

Er war Minister für Arbeit
und Minister für Eisenbahnwesen der DDR.

Roman Chwalek hatte folgende Funktionen vor 1933:
ab 1919 Kassierer und ab 1926 Vorsitzender des DEV/
EdED Oppeln; 1926-1930 Vorsitzender des Betriebsrates
im Reichsbahnausbesserungswerk Oppeln; 1927-
1930 Vorsitzender des Betriebsrates der Reichsbahn-
direktion Oppeln; 1927-1930 Mitglied des
Hauptbetriebsrates der deutschen Reichsbahn-Gesell-
schaft; 1928 Delegierter der zweiten ordentlichen Ge-
neralversammlung des EdED; Mitglied im Ortskartell
ADGB Oppeln; ab 1929 bis November 1932 Reichslei-
ter der Industriegruppe Eisenbahn der RGO; im An-
schluss Organisationsleiter des Reichskomitees der
RGO; 15. Januar 1933 Delegierte des " Rhein-Uhr-Kon-
gresses der Eisenbahner Westdeutschlands" der RGO
in Düsseldorf; 1924-1930 Stadtverordneter Oppeln;

1930-1933 Mitglied des Reichstages; Mitglied der Par-
teizellen-, Ortsgruppen- und Bezirksleitung der KPD
Schlesien; zeitweise Mitarbeiter der Gewerkschaft Ab-
teilung des ZK der KPD; Vorstandsmitglied der Be-
triebskrankenkasse der Reichsbahndirektion Oppeln.
Verfolgung-Widerstand-Emigration: der Deckname
von Roman Chwalek war "Reinhard Weigelt" ; er
machte eine umfangreiche Widerstandsarbeit für die
illegale RGO und wurde am 1. September 1933 in Ber-
lin verhaftet. Im Anschluss an seine Untersuchungs-
haft in Berlin-Moabit und -Plötzensee, folgten Verhöre
im „Hausgefängnis“ der Gestapo in der Prinz-Albrecht-
Str., im Columbia-Haus und im Polizeipräsidium am
Alex. Er wurde am 21. August 1934 wegen „Vorberei-
tung zum Hochverrat“ zu drei Jahren Zuchthausstrafe
(abzüglich vier Monate angerechnet der Untersu-
chungshaftzeit) verurteilt. Vom 21. August 1934 bis
21. April 1937 wurde er im Zuchthaus Luckau inhaf-
tiert. Ab 21. Mai 1937 bis Mai 1939 wurde Chwalek in
„Schutzhaft“ im KZ Sachsenhausen (Häftlingsnummer
559, Blog 12, später Block 11, in das Elektriker-Kom-
mando übernommen. Er musste im September 1939
erneut eine achttägige Haft, gemeinsam mit seiner
Ehefrau Martha) über sich ergehen lassen. Ab 25. Ja-
nuar 1945 war er wieder kurzzeitig in Untersuchungs-
haft. Die Anklage fand am 25. Februar 1945 statt. Die
Verhandlung wurde aufgrund des Kriegsendes nicht
mehr durchgeführt.

Die Funktionen von Roman Chwalek ab 1945:

Er war im Mai 1945 Mitunterzeichner des Aufrufs des
vorbereitenden Gewerkschaftsausschusses für Groß-
Berlin und Mitglied des Ausschusses selbst. Ab 1946
übernahm er zahlreiche Funktionen in der SED. So
wurde er von 1946-1955 Mitglied des FDGB-Bundes-
vorstandes, war von 1946-1949 Vorsitzender des
FDGB-Landesvorstandes Groß-Berlin und 1949/1950
Vorsitzender der IG Eisenbahn. Chwalek war ab 1949
Mitglied des deutschen Volksrates und von 1949-1954
Mitglied der (provisorischen) Volkskammer und von
1950-1953 Minister für Arbeit und 1953/1954 Minis-
ter für Eisenbahnwesen.

*Quelle: Mielke/Heinz, Eisenbahngewerkschafter/innen
im NS-Staat, Verfolgung-Widerstand-Emigration,
biografischer Anhang*

EINIGKEIT MACHT STARK

Theodor Kotzur, IG Eisenbahn



Gewerkschafter, Politiker

**Vorsitzender:
IG Eisenbahn 1946 – 1949, DEV, EdED**

Theodor Kotzur

* 20. Januar 1883 in Cottbus;

† 1953 in Berlin,

war Gewerkschafter und Politiker.

Kotzur arbeitete bis 1909 als Textilarbeiter. Im Jahr 1900 trat er der SPD und den freien Gewerkschaften bei. Zwischen 1909 und 1916 war er hauptamtlicher Geschäftsführer des Textilarbeiterverbandes in Neumünster. In den Jahren 1911 und 1912 war er dort auch Vorsitzender der SPD. Zwischen 1916 und 1917 war Kotzur bei der preußisch-hessischen Staatseisenbahn beschäftigt.

Er gehörte 1917 zu den Mitbegründern des Deutschen Eisenbahnerverbandes. Zunächst war er Sekretär und kurze Zeit später auch dritter Vorsitzender im Hauptvorstand der Gewerkschaft. Außerdem war er der verantwortliche Redakteur der Zeitschrift Weckruf/Deutscher Eisenbahner.

1922 war er kurzfristig Vorsitzender der Beamtenzentrale des ADGB und des AfA-Bundes. Danach war er bis 1933 geschäftsführendes Mitglied und seit 1925 stellvertretender Vorsitzender des Allgemeinen Deutschen Beamtenbundes. Außerdem gehörte er zeitweise dem erweiterten SPD-Bezirksvorstand von Berlin an. Kotzur war Mitglied der Weimarer Nationalversammlung und 1920 und 1921 des Deutschen Reichstages.

Zu Beginn der Zeit des Nationalsozialismus hat er seine politischen und gewerkschaftlichen Ämter verloren. Immerhin war er noch an der Rettung des Vermögens des ADGB, vor dem Zugriff durch das Regime, durch die Übertragung auf die „Beamtenhilfe“ Verlags-GmbH beteiligt.

Nach der Befreiung trat Kotzur erneut der SPD bei und machte 1946 die Zwangsvereinigung zur SED mit. Seit 1945 war er Vorstandsmitglied des Verbandes für Eisenbahn, Post und Fernmeldewesen von Groß-Berlin. Seit 1946 gehörte er dem Vorstand des FDGB von Groß-Berlin an. Zwischen 1946 und 1949 war er Vorsitzender im Zentralvorstand der IG Eisenbahn im Bundesvorstand des FDGB. Außerdem war er 1948/49 als Abgeordneter des FDGB Mitglied des Deutschen Volksrates. Dort gehörte er dem Verfassungsausschuss an.

Literatur

Martin Broszat, Hermann Weber (Hrsg.): SBZ-Handbuch. Staatliche Verwaltungen, Parteien, gesellschaftliche Organisationen und ihre Führungskräfte in der Sowjetischen Besatzungszone Deutschlands 1945–1949. 2. Auflage, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, München 1993, ISBN 3-486-55262-7 (Digitalisat)
Martin Schumacher (Hrsg.): M.d.R. Die Reichstagsabgeordneten der Weimarer Republik in der Zeit des Nationalsozialismus. Politische Verfolgung, Emigration und Ausbürgerung, 1933–1945. Eine biographische Dokumentation. 3., erheblich erweiterte und überarbeitete Auflage. Droste, Düsseldorf 1994, ISBN 3-7700-5183-1.

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

Franz Scheffel, DEV, EdED



Gewerkschafter, Politiker, Widerstandskämpfer

Vorsitzender des DEV und des EdED

* 10. September 1873 in Niederböhmersdorf;
† 15. März 1967 in Ost-Berlin,
war ein deutscher Politiker (SPD),
Widerstandskämpfer und Gewerkschafter

Leben und Wirken

Nach dem Besuch der Volksschule absolvierte Scheffel von 1887 bis 1890 eine Schlosserlehre in Gera. Ergänzend dazu wurde er an mehreren Berufsschulen unterrichtet. Anschließend verdiente er seinen Lebensunterhalt als Maschinist. In den 1880er Jahren schloss er sich der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) an. Außerdem wurde er Mitglied der Gewerkschaft, in der er bald zahlreiche Funktionärstätigkeiten übernahm. In den Jahren 1906 bis 1918 amtierte er als Vorsitzender des Zentralverbandes der Maschinisten und Heizer.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde Scheffel 1920 Vorsitzender des Deutschen Eisenbahner-Verbandes. Nach der Vereinigung der Eisenbahnergewerkschaften DEV und RG 1925 übernahm Scheffel den Vorsitz des Einheitsverbands der Eisenbahner Deutschlands.

Nachdem Scheffel bereits seit 1918 der Stadtverordnetenversammlung in Lichtenberg angehört hatte zog er im Mai 1928 auf Reichswahlvorschlag der SPD in den Reichstag der Weimarer Republik ein. Da sein Mandat bei den folgenden vier Reichstagswahlen bestätigt wurde, gehörte er dem deutschen Parlament insgesamt knapp fünf Jahre an, bevor er im Juni 1933 zusammen mit den übrigen SPD-Abgeordneten im Parlament auf Anordnung der nationalsozialistischen Regierung aus dem Reichstag ausgeschlossen wurde. Zu den bedeutenden parlamentarischen Ereignissen an denen Scheffel während seiner Abgeordnetenzeit beteiligt war zählte unter anderem die Abstimmung über das Ermächtigungsgesetz im März 1933: Scheffel war dabei einer von 94 Abgeordneten, die gegen die Annahme des Gesetzes stimmte, das die juristische Grundlage für die Errichtung der nationalsozialistischen Diktatur war, und das mit 444 zu 94 Stimmen angenommen wurde.



Grabstätte

EINIGKEIT MACHT STARK

Von seinem Amt als Vorsitzender der Eisenbahnergewerkschaft trat Scheffel im März 1933 unter Zwang „freiwillig“ zurück, „um dem Wirken unseres Verbandes auf neuer Grundlage in keiner Weise hinderlich zu sein.“

In den folgenden Jahren wurde er mehrmals kurzzeitig in Schutzhaft genommen und unter Polizeiaufsicht gestellt. Nach 1945 lebte Scheffel in Berlin. 1946 trat er der SED bei und war bis 1961 Vorsitzender des Arbeitskreises Verdienter Gewerkschaftsveteranen beim Zentralvorstand der IG Eisenbahn und Mitglied des zentralen Arbeitskreises beim FDGB-Bundesvorstand. Er starb 1967. Seine Urne wurde in der Grabanlage Pergolenweg der Gedenkstätte der Sozialisten auf dem Berliner Zentralfriedhof Friedrichsfelde beigesetzt.

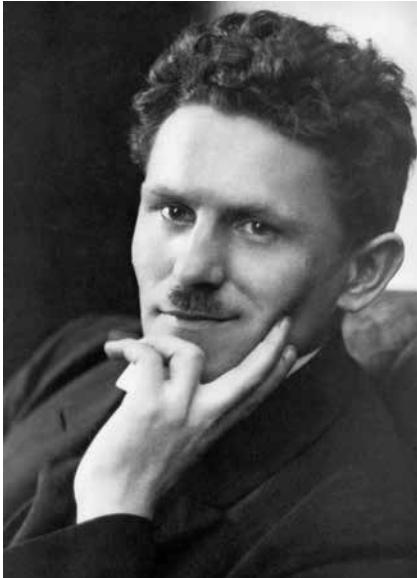
Schriften - Literatur

- Ist die Sabotage ein gewerkschaftliches Kampfmittel? In: Sozialistische Monatshefte, 1912, 16 = 18(1912), Heft 4, S. 239-241. Digitalisat
- Die Geschichte der deutschen Eisenbahnerbewegung, s.l.e.a. (Manuskript; verwahrt in SAPMO Barch; DY-40-26/90/7164)
- Deutsche Gewerkschaftseinheit. Hrsg. von August Reitz, Franz Scheffel. Mitbegründet von Josef Orlopp und Theodor Brylla. Verlag Tribüne, Berlin 1. Mai 1959–1962.
- Willkommen in Köln am Rhein. In: Der Deutsche Eisenbahner 9 (1925), Heft 25, S. 116.
- Scheffel, Franz: In: Handbuch des öffentlichen Lebens. Staat, Politik, Wirtschaft, Verkehr, Kirche, Presse, Bildungswesen, Gemeinwesen, Verbände, Ausland, Statistik. Koehler, Leipzig 1930, S. 954.
- Hermann Jochade: Scheffel, Franz: In: Internationales Handwörterbuch des Gewerkschaftswesens. Hrsg. von Ludwig Heyde. Band 2. Verlag Werk und Wirtschaft, Berlin 1932, S. 1392. Digitalisat
- Martin Schumacher (Hrsg.): M.d.R. Die Reichstagsabgeordneten der Weimarer Republik in der Zeit des Nationalsozialismus. Politische Verfolgung, Emigration und Ausbürgerung, 1933–1945. Eine biographische Dokumentation. 3., erheblich erweiterte und überarbeitete Auflage. Droste, Düsseldorf 1994, ISBN 3-7700-5183-1.

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

Lorenz Breunig, DEV, EdED



**Gewerkschafter, Politiker,
Widerstandskämpfer**

Lorenz Breunig

* 11. August 1882 in Weilbach;
† 15. Februar 1945 im KZ Sachsenhausen,
war Verfolgter unter dem Regime
der Nationalsozialisten.

Als USPD/SPD-Abgeordneter im Reichstag und
Gewerkschafter galt er als Feind der NSDAP.

Die Wurzeln des Widerstandskämpfers befinden sich in Weilbach (Unterfranken). 1882 erblickte er im Haus Nr. 73, in der jetzigen Brunnengasse, als Sohn von Wendelin Breunig (1854–1924) und seiner Frau Maria, geborene Rippberger (1860–1900), das Licht der Welt. Über die Kindheit und Schulzeit Lorenz Breunigs ist so gut wie nichts bekannt, auch nichts über die Hintergründe des Umzugs der Familie ins badische Aglasterhausen. Breunig hat nach der Schule von 1895 bis 1899 eine Lehre als Dreher absolviert und etwa bis 1917 den Beruf in verschiedenen Gegenden Deutschlands, in Österreich und auch in der Schweiz ausgeübt. Unterbrochen wurde die Tätigkeit durch die Einberufung zum Militär während des Ersten Weltkriegs. 1905 heiratete Breunig die aus Mannheim stammende

Anna Theresia Schmider. Sechs Kinder gingen aus der Ehe hervor. Die Tochter Franziska wurde 1909 in Weilbach geboren.

1917 kam Breunig als Angestellter zur preußischen Staatseisenbahn nach Frankfurt am Main. Dort knüpfte er Kontakte zu Gewerkschaft und den dort starken Räten. Er zog 1919 nach Berlin, und war dort als Sekretär im Hauptvorstand des „Deutschen Eisenbahnverbandes“ tätig. Von 1920 bis 1924 gehörte er dem Deutschen Reichstag an. Gewählt wurde er über die Liste der USPD, 1922 wechselte er zur SPD und widmete sich 1924 an exponierter Vorstands-Stelle ausschließlich der Gewerkschaftsarbeit im DEV und EdED. Im Reichstag versuchte Breunig den Spagat zwischen dem linken Rätekonzept und den mittigen Betriebs- und Beamten-Räten. Viele Reichstagsreden legen Zeugnis davon ab, wie Breunig auch das in mehreren Auflagen erschienene Räte-Handbuch als damaliges Standardwerk verfasst hatte.

Nach der nationalsozialistischen „Machtergreifung“ trat Breunig im März 1933 mit Scheffel und Jochade als Hauptvorstand des Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands „freiwillig“ zurück. Gegen Breunig, der dann als Gelegenheitsarbeiter eine Beschäftigung fand, wurde im September 1937 ein Ermittlungsverfahren wegen Vorbereitung zum Hochverrat eingeleitet. Einem Schreiben des Generalstaatsanwaltes beim Landgericht in Berlin zufolge traf sich Breunig mit anderen ehemaligen SPD-Mitgliedern privat, wobei „Moskauer Sender“ gehört und „Hetzschriften“ ausgetauscht würden. Breunig unterhielt Verbindungen zum Internationalen Transportarbeiterverband (ITF) in Amsterdam; im Frühjahr 1939 wurde er bei der Rückreise von Brüssel in Aachen festgenommen und verhört. Am 1. September 1939, als der Zweite Weltkrieg ausbrach, wurde er im Zuge der Kriegs-Sonderaktion zusammen mit 73 weiteren ehemaligen Gewerkschaftsfunktionären verhaftet und ins Konzentrationslager Sachsenhausen deportiert, in das er nach kurzen Zwischenaufhalten in den Gefängnissen Plötzensee und Moabit wieder zurückkam. Wegen einer schweren Asthmaerkrankung war Breunig lange im Krankenbau inhaftiert. Zusammen mit über 3900 anderen Häftlingen, darunter mehr als 700 aus dem Krankenbau, wurde Lorenz Breunig im Industriehof

EINIGKEIT MACHT STARK

des KZ Sachsenhausen am 15. Februar 1945 vergast. Seit 1992 erinnert in Berlin in der Nähe des Reichstags eine der 96 Gedenktafeln für von den Nationalsozialisten ermordete Reichstagsabgeordnete an Breunig. In Berlin-Pankow befindet sich eine weitere Gedenktafel im Miltenberger Weg. Vor dem Haus im Miltenberger Weg erinnert seit dem 27. April 2012 auch ein von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft initiiertes Stolperstein an Breunig. Im KZ Orani-

enburg war ebenfalls eine Stele Breunig gewidmet. Die Gedenkstätte Oranienburg publizierte eine ausführliche Broschur zum Leben Breunigs, wie auch die DDR frühzeitig eine Briefmarke dem Antifaschisten gedenkend herausgab. Der SPD-Ortsverein Weillbach-Weckbach weihte am 11. Juni 2005 einen Gedenkstein für Lorenz Breunig ein. Zudem benannte die Marktgemeinde eine Straße nach ihm.

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

Oskar Rümmele, GdE



**Vorsitzender der Gewerkschaft
der Eisenbahner GdE;**

**Bezirksleiter der GdED; MdB und
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
des Deutschen Bundestages**

* 6. Mai 1890 in Hausen im Wiesental;
† 29. Juni 1975 in Waldkirch,
war ein Gewerkschafter und Politiker (CDU).

Leben und Beruf

Nach dem Schulbesuch arbeitete Rümmele seit 1912 als Verbandssekretär bei den Evangelischen Arbeiter- und Volksvereinen in Baden. Von 1914 bis 1918 nahm er als Soldat am Ersten Weltkrieg teil. Er war 1919/20 Geschäftsführer der Christlichen Gewerkschaften in Ulm, von 1920 bis 1924 Vorsitzender des Badischen Eisenbahner-Verbandes und von 1924 bis 1933 Vorsitzender der christlichen Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner (GDE) sowie des Gesamtverbandes Deutscher Verkehrs- und Staatsbediensteter in Berlin. Nach seiner Entlassung 1935 arbeitete er als selbständiger Kaufmann im Beherbergungsgewerbe.

Nach 1945 Mitbegründer der Vorformen der Einheits-Gewerkschaft GdED, mit Jahn ideologischer Wegbereiter der Synthese christlicher und sozialistischer Ethik und Prinzipien in der neuen Einheits-Gewerkschaft. Ab 1948 in der bizonalen und 1949 in der trizonalen GdED Bezirksleiter des Bezirkes Karlsruhe der GdED. Politiker

Nach dem Zweiten Weltkrieg war Rümmele Mitbegründer der CDU in Hinterzarten. Rümmele gehörte dem Deutschen Bundestag seit dessen erster Wahl von 1949 bis 1957 an. Er vertrat als direkt gewählter Abgeordneter den Wahlkreis Offenburg im Parlament. Nachdem er in der ersten Legislaturperiode als stellvertretender Vorsitzender des Bundestagsausschusses für Verkehrswesen amtiert hatte, übernahm er von 1953 bis 1957 dessen Vorsitz. In dieser Funktion setzte er 1957 gegen heftigen politischen Widerstand die innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h durch, wonach, zumindest kurzfristig, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten sank.

Trotz der nachweisbaren Leistungen Rümmeles in Bezug auf die Verkehrssicherheit geriet er nach seiner politischen Laufbahn zu sehr in Vergessenheit. Nicht so in der GdED als Haupt der christlich-sozialen Kollegenschaft.

EINIGKEIT MACHT STARK

Otto Scharfschwerdt, RG



Zweiter Vorsitzender der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten- und Anwärter (RG), der GDL, Widerstandskämpfer

Otto Scharfschwerdt wurde am 20. Januar 1887 in Belgard/Pommern als Sohn eines Dachdeckermeisters geboren. Mit Auszeichnung absolvierte er nach 8 Jahren die Bürgerschule. In Plauen erlernte er den Beruf des Kesselschmiedes. In dieser Zeit betätigte er sich sportlich und erkämpfte beim Ringen den Titel eines sächsischen Meisters. In den Jahren von 1904 bis 1907 musste er in der kaiserlichen Armee seinen Militärdienst ableisten. Danach fand er in Berlin eine Anstellung bei der Reichsbahn. Er arbeitete seit 1908 im Fahrdienst, qualifizierte sich und stieg bis 1922 zum Lokführer auf. Scharfschwerdt lebte in Hohen-Neuendorf, einem kleinen Vorort nördlich von Berlin, im Kreis Niederbarnim. Hier wurde er Mitglied der Partei (1909) und deren Ortsverbandsvorsitzender. Seit 1912 engagierte er sich im Verein Deutscher Lokomotivführer; ab 1920 weitergeführt als Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer.

Zum Ende des Ersten Weltkrieges wurde er in den Arbeiter- und Soldatenrat gewählt und nahm als dessen Delegierter an der Reichskonferenz der Räte im De-

zember 1918 in Berlin teil. Im Jahre 1920 wurde Scharfschwerdt in den Vorstand seiner Gewerkschaft gewählt, bald darauf bei der Organisation angestellt. Scharfschwerdt kämpfte aktiv bei den großen Eisenbahnerstreiks der frühen zwanziger Jahre. Entscheidend eingreifen konnte Scharfschwerdt bei der Niederschlagung des Kapp-Putsches: Der Generalstreik der Lokomotivführer, der Eisenbahner und der Post brachte den gesamten öffentlichen Verkehr zum Erliegen. Auf Scharfschwerdts Kopf, wie auch auf die anderen Mitglieder der Streikleitung waren hohe Prämien ausgesetzt worden. Nach wenigen Tagen trat die Regierung Kapp zurück, der Generalstreik war ein voller Erfolg.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer war zunächst Teil der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter, deren 2. Vorsitzender Scharfschwerdt war. Die Lokomotivführer agierten ab 1924 als eigenständiger Verband, ohne Dachorganisation, und Scharfschwerdt bewahrte sie stets vor Vereinnahmungen der Einheitsverbände. Neben der gewerkschaftlichen Arbeit engagierte er sich auch immer auf kommunalpolitischer Ebene. Seit 1929 war er Mitglied des Kreistages Niederbarnim; darüber hinaus war er im Vorstand des Reichsbanners Schwarz-Rot-Gold vertreten.

1929 nahm Scharfschwerdt an einer Besprechung der ITF in deren Amsterdamer Büro teil, mit Fimmen und Nathans von der ITF, Scheffel und Jochade vom EdED, und Warstein und Neumann als weitere Vertreter der GDL; es sollten die internationalen Strukturen der deutschen Eisenbahner ausgelotet werden, noch im Vorgriff auf 1933.

Der Machtwechsel in Deutschland brachte einschneidende Veränderungen für Scharfschwerdt und dessen Familie. Der am 27. August 1909 geborene Sohn Otto Julius Emil war wie sein Vater politisch aktiv. Bereits in seiner Jugend übernahm dieser Funktionen in der SA und war Mitglied und Jugendleiter im Zentralverband der Angestellten. Nach einer Rede des jungen Scharfschwerdt anlässlich einer Jugendweihefeier nahm die lokale SA Vater und Sohn in die sogenannte Schutzhaft und verschleppte beide in das Konzentrationslager Oranienburg. Während Scharfschwerdt jr. nach

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

zwei Tagen wieder auf freiem Fuß war, wurde Scharfschwerdt sen. fünf Wochen lang in der ehemaligen Brauerei festgehalten.

Nach der Entlassung zielten Otto Scharfschwerdts Bemühungen darauf, die Gewerkschaft der Lokomotivführer nicht von den NS-Verbänden vereinnahmen zu lassen. Die Gewerkschaft änderte ihre Organisationsform und firmierte fortan als Verein, der dem Bund technischer Beamter unterstellt war. Widerstand organisierte Scharfschwerdt auf unterschiedlichen Ebenen. So unterhielt er Kontakte zu ehemaligen führenden sozialdemokratischen Gewerkschaftern in Berlin. Er traf sich mit Lokomotivführern und organisierte die Herstellung und den Vertrieb von Druckschriften. Die Verbindungen reichten vom Barnim bis nach Berlin – hier besonders in den Wedding und nach Spandau. Die Organisation „Nordbahn“, benannt nach der regionalen Eisenbahnlinie, vereinte Gewerkschafter, Sozialdemokraten und ehemalige Reichsbanner-Mitglieder. In Berlin trugen dazu hauptsächlich Theodor Haubach und der ehemalige Major der Preußischen Schutzpolizei Karl Heinrich bei. Nach der Festnahme Heinrichs führten der ehemalige Leiter des Arbeitsamtes Birkenwerder Erich Wienig und der ebenfalls beim Arbeitsamt Birkenwerder entlassene Buchdrucker Erich Hahn dessen Arbeit fort. Diese suchten mit anderen Berliner Widerständlern den Kontakt zu der Gruppe um Scharfschwerdt, bzw. waren Teil dieser Gruppe. Scharfschwerdt druckte mit Hahn mehrere Tausend Flugblätter, während Wienig und andere Genossen diese in Berlin und in den Kreisen um die Hauptstadt verteilten. Scharfschwerdts Tätigkeit als Vertreter begünstigte die Tarnung solcher Aktionen. Er zog auch ihm glaubwürdig erscheinende parteilose Personen ins Vertrauen, wie den in Hohen Neuendorf ansässigen Hausarzt Dr. Herrmann.

Zu Beginn des Jahres 1936 kam Scharfschwerdt in Kontakt mit dem ehemaligen Funktionär des Gesamtverbandes der Arbeitnehmer des Personen- und Warenverkehrs Willy Vollnberg, der wiederum ein Kontaktmann zu Paul Levy in der CSR war. Vollnberg wurde nach einer seiner Reisen in die CSR von der Gestapo verhaftet. Bei ihm fand man eine Wanderkarte mit dem Aufdruck „Otto Scharfschwerdt“. Sicher ist, dass Scharfschwerdt nach dieser Verhaftung nicht

mehr aus dem Visier der Gestapo rückte und sich der Ring enger um die Gruppe Nordbahn schloss.

Am 20. Januar 1937, seinem 50. Geburtstag, hielt sich Scharfschwerdt in Belgard – dem Wohnort seiner Mutter – auf. Da die Gestapo ihn bei der Verhaftungsaktion nicht zu Hause vorfand, nahm sie zunächst seinen Sohn und dessen Frau fest. Doch noch am selben Tag fiel auch der Vater in die Hände der Gestapo, so wie auch weitere 20 Mitglieder der Widerstandsgruppe, darunter auch Hermann Schlimme und Cäsar Thierfelder. Vor dem Berliner Kammergericht wurde gegen mindestens 45 Personen (Scharfschwerdt und andere) in fünf Prozessen Anklage wegen „Hochverrats“ erhoben. Der Hauptangeklagte Scharfschwerdt erhielt eine Freiheitsstrafe von sechs Jahren Zuchthaus. Seine Mitangeklagten erhielten Zuchthausstrafen, die in ihrer Höhe von zwei bis vier Jahren deutlich unter denen Otto Scharfschwerdts sen. lagen. Dessen Schicksal mag auch als ungleich härter empfunden werden. Noch während der Zeit der Untersuchungshaft verstarb Scharfschwerdts Frau und wurde, ohne das ihm Hafturlaub gewährt wurde, in Birkenwerder beige-setzt. Vergeblich wartete Scharfschwerdt jun. nach Ablauf der sechs Jahre Haft am Tor des Zuchthauses Brandenburg-Görden. Sein Vater war bereits von der Gestapo nach Sachsenhausen verschleppt worden. Nur einmal noch durfte Scharfschwerdt sen. das Konzentrationslager lebend verlassen: Nachdem sein Haus in Hohen Neuendorf von einer Fliegerbombe getroffen worden war, erlaubte die Gestapo Scharfschwerdt eine einstündige Visite seines Besitzes. Dabei traf er auf Schwiegertochter und Enkelkind. Sein Sohn erreichte zu spät das Anwesen, der Vater war bereits wieder fort. Im berüchtigten Außenlager Klinkerwerk musste Scharfschwerdt Schwerstarbeiten verrichten. Scharfschwerdt sollte diese Torturen nicht überleben. Er starb am 4. oder 5. Mai 1943. Die Todesursache und die Umstände sind bis heute ungeklärt. Er soll zu den Opfern der Menschenversuche faschistischer Ärzte gehört haben, die an KZ-Häftlingen Flecktyphusimpfungen vornahmen, um zu beobachten, wie diese dann an einer „allgemeinen Typhusepidemie“ zugrunde gingen.

Nach 1945 verschwieg die später wieder gegründete GDL Scharfschwerdts Namen. Die gegnerische GdED

EINIGKEIT MACHT STARK

ehrte 1983 Scharfschwerdt, indem sie auch seiner auf einer Ehrentafel der hingerichteten Eisenbahner-Gewerkschafter gedachte. 2013 wiederum war es die Berliner EVG, die zum 70. Todestages Scharfschwerdt an dessen Grab in Birkenwerder bei Oranienburg ehrte.

Quellen:

AS, R 67/18.

BLHA, Rep. 35 G, KZ Oranienburg.

LA Berlin, C Rep 118, A 10380.

Katzoreck, Siegfried: Aus dem Leben des Arbeiterfunktionärs Otto Scharfschwerdt. Veröffentlichungen aus der Geschichte der örtlichen Arbeiterbewegung des Kreises Nr. 1, Oranienburg 1972.

Kraushaar, Luise, Deutsche Widerstandskämpfer 1933-1945. Biographien und Briefe, Bd. 1 und 2, Berlin 1970.

Mielke, Siegfried/Frese, Matthias (Bearb.), Die Gewerkschaften im Widerstand und in der Emigration 1933-1945, Frankfurt/M. 1999 (Quellen zur Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung im 20. Jahrhundert, hrsg. von Siegfried Mielke und Hermann Weber, Bd. 5), u. a. S. 157f.

Sandvoß, Hans-Rainer: Widerstand 1933-1945. Bd. 6, Widerstand in Pankow und Reinickendorf, Berlin 1994, S. 50ff.

Internet, 2015

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

Ludwig (Louis) Brunner, DEV



Gewerkschafter, Politiker

Vorsitzender des Deutschen Eisenbahner-Verbands (DEV)

* 4. März 1865 in Erbach; † 9. Oktober 1950 in Berlin, war Gewerkschafter und Politiker (SPD). Bekannt wurde er als einer der Organisatoren der freigewerkschaftlichen Eisenbahnerbewegung.

Leben im Kaiserreich (1865 bis 1919)

Nach dem Besuch der Volksschule in Stockheim bei Erbach absolvierte Brunner eine Ausbildung zum Elfenbeinschnitzer und eine Drechslerlehre. Anschließend war er bis 1893 in seinem erlernten Beruf sowie als Maschinenarbeiter, Werkzeugmacher und als Gehilfe in einer Buchhandlung tätig. Bereits 1887 war Brunner Mitglied der freien Gewerkschaften und der SPD geworden, in der er nun verstärkt Funktionärsaufgaben übernahm: nachdem er zeitweise die Hamburger Zahlstelle des Drechslerverbandes geleitet hatte, wurde er – zusammen mit Carl Legien – in die zentrale Lohnkommission dieser Gewerkschaft aufgenommen. Dort beteiligte er sich an der Organisation von Streiks und an Spendensammlungen in ganz Deutschland. 1889 erfolgte die Wahl Brunners zum Vorsitzenden der Kommission. Auf Grund des Sozialistengesetzes -

mit dem Bismarck die Sozialdemokratie bekämpfte - musste Brunner eine kurze Haftstrafe verbüßen. Als Legien seinerseits ein Jahr später vorübergehend in Haft genommen wurde, ersetzte Brunner ihn vorübergehend als Schriftführer der Verbandszeitschrift des Drechslerverbandes. Danach amtierte Brunner noch bis 1891 als stellvertretender Vorsitzender des Verbandes. Die Wahl zum ersten Vorsitzenden lehnte er jedoch ab.

In den Jahren 1893 bis 1903 bekleidete Brunner den Posten des Kassierers der Ortskrankenkasse der Tabakarbeiter in Hamburg. Nebenbei fungierte er als nicht-ständiger Hilfsarbeiter bei der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands, wo er zeitweise mit der Leitung des Versands der Gewerkschaftszeitung Correspondenzblatt betraut war. Ein Schwerpunkt von Brunners gewerkschaftlicher Arbeit zu dieser Zeit bildete die Organisation der Beschäftigten bei der Eisenbahn. Bereits 1899 hatte er die Verantwortung für die Finanzen des „Verbandes der Eisenbahner Deutschlands“ übernommen. Nachdem der Vorsitzende des Verbandes, Heinrich Bürger, zu einer Gefängnisstrafe verurteilt worden war, übernahm Brunner die faktische Leitung des Verbandes.

Ab 1903 wurde Brunner als hauptamtlicher Beschäftigter der Generalkommission der Gewerkschaften in Berlin beschäftigt, in dem ihm die Leitung der statistischen Abteilung oblag. In dieser Eigenschaft legte er zahlreiche in der Gewerkschaftspresse veröffentlichte Berichte sowie die Studie „Die deutschen Gewerkschaften 1891-1904 in geographischer und statistischer Darstellung“ vor. 1908 legte er eine ähnliche Schrift nach. Die von Brunner in diesem Jahr erhoffte Wahl in den Vorstand der freien Gewerkschaften kam jedoch nicht zustande.

Parallel zur Tätigkeit in der Gewerkschaftszentrale blieb Brunner auch der Eisenbahnerorganisation verbunden: Eingedenk der Verfolgung des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands unterstützte er den Vorschlag, die Eisenbahner als Reichssektion in die deutlich stärkere Transportarbeitergewerkschaft aufzunehmen. Nach dem Vollzug dieses Schrittes führte er von **1908 bis 1916** die **Reichssektion** der Eisenbahner innerhalb des **Deutschen Transportarbeiterverbandes**.

EINIGKEIT MACHT STARK

In der internationalen Gewerkschaftsbewegung übernahm er einen analogen Posten als Mitglied im Zentralrat des Internationalen Transportarbeiterverbandes. Kontakt zur Basis seines Verbandes hielt er als Redakteur der Verbandszeitschrift Weckruf.

1916, während des Ersten Weltkrieges, kam es nach langen Jahren der Repression zur Lockerung der anti-gewerkschaftlichen Haltung des Staates. Brunner und andere nutzten die Gunst der Stunde um 1916 den **Deutschen Eisenbahner Verband (DEV)** zu gründen, dessen Vorsitzender Brunner bis **1921** blieb. In Brunners Amtszeit fiel auch der explosionsartige Anstieg der Mitgliedszahlen des Verbandes, die nach der Novemberrevolution von 1918 bis Mitte 1919 auf 450.000 anwuchs.

Weimarer Republik (1919 bis 1933)

Nach Kriegsende wurde Brunner in den Bundesvorstand des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes (ADGB) aufgenommen, dem er bis 1928 angehörte. Von 1919 bis 1920 gehörte Brunner der verfassungsgebenden Landesversammlung in Preußen an. Bereits ein Jahr später, im Juni 1920, zog er als Reichswahlvorschlag der SPD in den ersten Reichstag der Weimarer Republik ein, dem er bis zum Mai 1924 angehörte. Sein preußisches Landtagsmandat

legte Brunner nach seiner Wahl in den Reichstag nieder.

In der Eisenbahnergewerkschaft war Brunner in diesen Jahren aufgrund seiner gemäßigten Haltung in der Rätefrage umstritten. Auf Kritik stieß auch seine widersprüchliche Haltung in Arbeitskämpfen. Aber bleibendes Ansehen gewann er als einer der Organisatoren des **Generalstreiks** bei den Eisenbahnen, der **1920** maßgeblich zum Zusammenbruch des rechtsextremen **Kapp-Putsches** beitrug. Nach seiner Niederlage bei einem innergewerkschaftlichen Konflikt wurde Brunner Vertreter des DEV beim neugegründeten „Deutschen Verkehrsbund“, der unter Einschluss der Beamten von Post und Bahn eine Dachorganisation für das gesamte Transport- und Verkehrsgewerbe bilden sollte.

Für die restliche Dauer der Weimarer Republik war Brunner hauptamtlicher Beschäftigter des Bundes. Auch diese Funktion flankierte Brunner durch Tätigkeit als Redakteur der Verbandszeitschrift. Das Hauptziel des Verbandes, nämlich alle Beschäftigten zu organisieren, scheiterte bereits 1922 mit der Gründung des Allgemeinen Deutschen Beamtenbundes. Der Verkehrsbund entsprach schließlich im Kern dem alten Transportarbeiterverband und einiger Organisationen von Beschäftigten der Post. 1930 trat er in Ruhestand.

ANHANG 6
EINIGKEIT MACHT STARK
Hermann Jochade, VdED


**Vorsitzender des VdED (1902 – 1906),
 Publizist, Präsident und Generalsekretär
 der ITF (1904 – 1916), Gewerkschafter
 im DEV und EdED (1916 – 1933)**

Geboren am 7. Juli 1876 in Neuhaus (Kreis Holzmin- den), als Sohn eines Schachtmeisters, verheiratet. Der Vater war in verschiedenen Städten Deutschlands beim Eisenbahnbau in verantwortlicher Position tätig und ließ die zwölköpfige Familie jeweils zur neuen Arbeitsstätte nachziehen. Hermann Jochade verzog mit seinen Eltern und Geschwistern im April 1888 aus Westersode/Land Hameln nach Lüneburg, wo der Vater bis zu seinem Tode als Schachtmeister arbeitete. Kam nach der Volksschule zu seinem Onkel, einem Eisenbahndirektor der Märkischen Eisenbahn. Der Junge arbeitete teils auf den Neubaustrecken, teils im Büro. Erlernte von 1891 bis 1895 in einem großen Eisenwerk in Lüneburg den Beruf eines Formers in der dortigen Eisengießerei. Kam in der Fabrik mit der Ideenwelt der sozialistischen Arbeiterbewegung in Berührung. Mitglied des 1891 gegründeten „Zentralvereins der deutschen Former sowie aller in Eisen- und Metallgießereien beschäftigten Arbeiter“ (seit 1897: „Zentralverein der deutschen Former und Berufsgenossen“), ferner Mitglied der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands. Leistete von 1895 bis 1897 seinen Militärdienst beim Schleswig-Holsteinischen

Artillerie-Regiment Nr. 24 in Bahrenfeld bei Hamburg ab. Wurde beim Militär als Sozialdemokrat denunziert, erhielt dennoch die Schießauszeichnung und mehrere Schießprämien. Seine Vorgesetzten zogen den Gefreiten auch zu Unteroffiziersdiensten heran. Angebote seiner Vorgesetzten auf eine Dienstzeitverlängerung lehnte er ab.

Kehrte nach seiner Entlassung für kurze Zeit in sein Elternhaus zurück. Arbeitete von September 1898 bis März 1899 auf der großen Stahlgießerei der Howaldtswerft in Kiel; als Teilnehmer des großen Werftarbeiterstreiks von 1899 entlassen und auf die schwarze Liste gesetzt. Lebte und arbeitete von März bis Mai 1899 kurzfristig in Eckernförde. Zog im Mai 1899 nach Hamburg und fungierte seit dem 16. September 1899 als Schriftführer im Vorstand der Zahlstelle Hamburg seiner Gewerkschaft. Am 23. Juni 1900 von den Hamburger Kollegen in den Ausschuss des „Zentralvereins der deutschen Former und Berufsgenossen“ gewählt. Seit Dezember 1899 als Delegierter in das Hamburger Gewerkschaftskartell entsandt.

Am 19. September 1900 gründeten Berufsgenossen in Paris das „Internationale Former-Sekretariat“; zum deutschen Vertrauensmann wurde Hermann Jochade bestimmt, der an den internationalen Sekretär in Paris periodisch über die Aktivitäten der organisierten deutschen Gießereiarbeiter berichtete. Regelmäßiger Mitarbeiter am Formerblatt „Glück auf“.

In den innerverbandlichen Auseinandersetzungen um die Kampfstrategie seiner Organisation nahm der Niedersachse einen betont moderaten Standpunkt ein; plädierte für Streiks als letztes Kampfmittel der Gewerkschaftsbewegung und setzte langfristig auf die Ausgestaltung des Tarifvertragswesens zur ökonomischen Verbesserung der Gießereifacharbeiter. Zu Weihnachten 1900 gemaßregelt und entlassen; fand eine Anstellung in der Gewerkschaftsdruckerei Fr. Meyer in Hamburg-Eilbek, die auch anderen entlassenen Gewerkschaftern Brot gab. In der Druckerei erlernte der entlassene Former die zentralen Fertigkeiten zur Herstellung eines Gewerkschaftsblattes. Zum 1. Oktober 1901 schlossen sich die gewerkschaftlich organisierten Former dem „Deutschen Metallarbeiter-Verband“ an. Jochade verlor damit seine gewerkschaftlichen Ämter.

EINIGKEIT MACHT STARK

Am 13. Januar 1897 wurde auf der konstituierenden Sitzung im Hamburger Ballhaus der freigewerkschaftliche „**Verband der Eisenbahner Deutschlands**“ gegründet. Nach anfänglichen Erfolgen setzte um die Jahrhundertwende eine Repressionswelle gegen die organisierten Eisenbahnarbeiter ein. Vor allem die Schriftleiter des „Weckruf der Eisenbahner“ waren harschen Verfolgungen ausgesetzt. Als neuen Redakteur gewannen die Eisenbahner Hermann Jochade, der am 28. September 1901 vom Interimsredakteur Luis Brunner die Geschäfte übernahm. Jochade erhielt vom Verband - unterstützt von der Generalkommission der Gewerkschaften - nur eine Aufwandsentschädigung und verdiente sich seinen restlichen Lebensunterhalt weiterhin in der Druckerei. Seine scharfe Schreibweise, die Geißelung unvorstellbarer Missstände, die Nennung von Namen der Verantwortlichen trugen ihm eine Reihe von Beleidigungsklagen und -prozessen ein. Am 7. Juni 1902 in Dresden wegen Beleidigung zu 100 Mark Geldstrafe (ersatzweise 20 Tage Haft), am 28. November 1904 wegen übler Nachrede vom Landgericht Hamburg zu 3 Monaten Gefängnis und im Oktober 1905 von der gleichen Kammer zu Geldstrafen von 500 Mark und 300 Mark verurteilt (ersatzweise 50 Tage, bzw. 30 Tage Haft). Seine Haftstrafe trat Jochade von August bis November 1905 an. Gleich im November 1901 erließ Jochade „Ein ernstes Wort an die Eisenbahner Deutschlands“. Ein Aufruf nach Material, um einen soliden Überblick über den Umfang von Entlassungen und den daraus resultierenden Folgen (Eisenbahnunfälle, Arbeitsunfälle), sowie über geplante und ausgeführte Lohnreduzierungen zu erhalten. Jochade plante, das Material den Abgeordneten der Landtage und des Reichstages bei Etatberatungen zur Verfügung zu stellen. Die Materialsammlung verarbeitete Jochade in der Dokumentation „Wir klagen an! Ein Beitrag zur Sozialpolitik in Betrieben der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Als Material einigen Herren Abgeordneten im Reichstag und preußischen Landtag übermittelt“. Hamburg 1904. Jochades Broschüre wurde sofort von den Behörden verboten und zog mehrfache Hausdurchsuchungen nach sich.

Am 28. Januar 1902 übernahm Jochade vom Schlosser Heinrich Smith auch das Amt des 1. Vorsitzenden des „Verbandes der Eisenbahner Deutschlands“, der zwi-

schenzeitlich als „Geheimorganisation“ in die Illegalität abgedrängt worden war (unter 1.000 Mitglieder). Der neue Vorsitzende suchte in einzelnen Landesteilen Zentralen zu schaffen, um die Agitation vor Ort dezentral zu gestalten. Erfolge blieben jedoch auf einige sächsische Metropolen beschränkt. Wirkungsvollstes Element blieb der enge Kontakt mit SPD-Parlamentariern, die sich in Haushaltsdebatten der Lage der Eisenbahnbediensteten annahmen. Mit Hilfe örtlicher Gewerkschaftskartelle ließ Jochade Flugblätter und das Verbandsblatt verteilen, ohne daß organisatorisch der große Durchbruch gelang. Jochade war um die Jahreswende 1903/1904 so weit, der Aufteilung der Mitglieder auf große Verbände zuzustimmen, und die Agitation auf die Verbreitung des „Weckrufs“ zu beschränken. Bestätigung als Vorsitzender und Redakteur auf der 5. Konferenz des „Verbandes der Eisenbahner Deutschlands“ vom 15. bis 17. Mai 1904, die allerdings einen Anschluss an den „Deutschen Metallarbeiter-Verband“ oder den „Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands“ mit großer Mehrheit ablehnte. Jochade setzte sich vehement für die Betriebsorganisation ein, und riskierte mit seiner Auffassung massive Konflikte mit der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands. Unterschrieb für seine Organisation den Kartellvertrag zwischen den Zentralverbänden der Eisenbahner, Seeleute, Maschinisten und Heizer, Hafenarbeiter und Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter „zu gegenseitigem Schutze und zur Wahrung gemeinsamer Interessen der Mitglieder“, der zum 1. April 1905 in Kraft trat. Rücktritt vom Posten des Redakteurs im August 1905 bei Antritt seiner Haftstrafe. Behielt jedoch die Expedition des Verbandsblattes nach seiner Haftentlassung weiterhin. Wiederwahl als Vorsitzender auf dem 6. Verbandstag des „Verbandes der Eisenbahner Deutschlands“ vom 10. bis 12. Juni 1906. Verfasser der Monographie „Was muss jeder organisierte Eisenbahner von dem Werdegang der Eisenbahner-Bewegung in Deutschland wissen? Ein Beitrag zur Geschichte der Eisenbahner-Bewegung in Deutschland“. Hamburg 1906. Auf der Konferenz der Zentralvorstände der Verbände der Eisenbahner, Hafenarbeiter, Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter, Maschinisten und Heizer und Seeleute in Hamburg vom 7. bis 8. September 1906 plädierte Jochade im Prinzip für eine künftige Einheitsorganisation, wollte jedoch unbe-

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

dingt die Werkstättenarbeiter vom „Deutschen Metallarbeiter-Verband“ loslösen und bei den Transport- und Verkehrsarbeitern organisiert sehen.

In seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Eisenbahnerverbandes mehrfach mit den internationalen Angelegenheiten der organisierten Verkehrs- und Transportarbeiter befasst. Teilnehmer an der Vorstandskonferenz der deutschen Mitgliedsorganisationen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) im Oktober 1903 in Hamburg, die sich extrem kritisch mit der Geschäftsführung des internationalen Berufsekretariats durch die britischen Verbände auseinandersetzte. Delegierter auf dem internationalen ITF-Kongress vom 10. bis 12. August 1904 in Amsterdam, der ein neues Statut bewilligte und die Leitung der ITF den Mitgliedsverbänden übertrug, in der die Gewerkschaftsinternationale ihren Sitz hatte. Zum neuen Sitz der ITF bestimmten die Delegierten Deutschland. Teilnehmer auf der Vorsitzenden Konferenz der deutschen ITF-Mitgliedsverbände am 20. September 1904, die die Modalitäten der Geschäftsübernahme regelte. Wahl Jochades zum neuen teilbesoldeten Sekretär der ITF, der nun neben seiner Redaktionsarbeit, dem Vorstandsamt eine weitere Aufgabe übernahm. Der neue Zentralrat setzte sich zusammen aus Hermann Jochade, Johann Döring, Paul Müller, Oswald Schumann und dem Maschinisten Wilhelm Klein. Zum Sitz der Internationale bestimmten die Delegierten Hamburg. Jochade übernahm offiziell am 1. Oktober 1904 die Leitung der ITF (1904: 77.672 nomineller Mitglieder). Der Deutsche suchte abgebrochene Kontakte wieder zu knüpfen und rief als Bindeglied zwischen den Mitgliedsorganisationen und dem Zentralrat ein eigenes „Korrespondenzblatt“ in drei Sprachen ins Leben. Die erste Ausgabe erschien im Dezember 1904 (Auflage der ersten Nummer: 100 Exemplare). Das Blatt referierte über organisatorische Angelegenheiten sowie Lohn- und Arbeitskämpfe in den verschiedenen Mitgliedsländern. Das von Jochade neu erarbeitete Statut der ITF orientierte sich sichtbar an deutschen Vorbildern, was von den angeschlossenen Mitgliedsverbänden nicht unwidersprochen blieb. Bestätigung Deutschlands als Sitz der ITF auf dem 5. Internationalen Transportarbeiter-Kongress vom 25. bis 28. Juni 1906 in Mailand. Kongressbeschluss, Jochade zum 1. Januar 1907 mit einem Jahresgehalt von 2.500 Mark

hauptamtlich anzustellen. Ein Durchbruch gelang Jochade und dem deutschen Zentralrat in Mailand, als die Eisenbahner beschlossen, ihr internationales Studienkomitee zugunsten der ITF aufzulösen, was zu einem kräftigen Mitgliederschub führte (207.231 Mitglieder in 13 Ländern).

Rücktritt vom Amt des Vorsitzenden des Deutschen Eisenbahnerverbandes zum 1. Oktober 1906 wegen Doppelfunktion. Jochade behielt jedoch in Personalunion das Amt des internationalen Vertrauensmanns der Eisenbahnergewerkschaft bis zur Fusion mit dem „Deutschen Transportarbeiter-Verband“ (1908). Koordinierte im Mai/Juni 1907 die europäischen Streikaktionen der Seeleute; obgleich der deutsche Streik an der Küste glattverloren ging, gelang es erstmals, über die Landesgrenzen hinweg Streikaktionen zu verabreden. Vor allem bemühte sich der deutsche Sekretär bei Besuchen in Großbritannien, die britischen Verbände erneut für eine Mitarbeit in der ITF zu gewinnen, nachdem die Briten sich 1904 von der internationalen Arbeit zurückgezogen hatten. Bestätigung im Amt auf dem 6. Internationalen Transportarbeiter-Kongress vom 24. bis 29. August 1908 in Wien. Suchte mit den „klassischen“ Methoden der deutschen Gewerkschaftsbewegung, die Lohn-, Arbeits- und Rechtsverhältnisse der internationalen Transportarbeiter auszuloten. Fragebogen über die Verhältnisse der Transportarbeiter in den Jahren 1908 und 1909 mündeten in der umfangreichen Studie „Die sozial-ökonomischen, rechtlichen und organisatorischen Verhältnisse sowie Streiks und Lohnbewegungen der Eisenbahner, Straßenbahner, Seeleute, Hafendarbeiter und Transportarbeiter etc. aller Länder während 1908 und 1909. Berlin [1910]. Seit Mai 1909 Herausgeber eines Wochenberichts in deutscher, englischer, französischer, schwedischer, spanischer und italienischer Sprache. Der Wochenbericht löste die Rundschreiben ab, die Jochade von Januar 1906 an verfasst hatte. Nach der Fusion der Verbände der Hafendarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter unter dem Dach des „Deutschen Transportarbeiter-Verbandes“ zog Jochade an den neuen Sitz der ITF nach Berlin um. Er hatte die Einigung überschwänglich begrüßt. Als Sekretär wandte er sich mit allem Nachdruck gegen die syndikalistische Idee eines allgemeinen „Weltstreiks“ der Seeleute, von dem sich namentlich die romanischen,

EINIGKEIT MACHT STARK

holländischen (aber auch englischen) Verbände viel versprochen. Nach Ausbruch des ersten großen internationalen Seeleutestreiks am 14. Juni 1911 koordinierte Jochade indes erfolgreich die Streikaktivitäten und ließ auch in den Augen der Gegner die ITF zu einem machtvollen Faktor reifen. Mit 700.000 Mitgliedern war die ITF 1913 zum drittgrößten internationalen Berufssekretariat aufgestiegen, nicht zuletzt ein Verdienst Jochades, der dem Wiederaufbau der Organisation Vorrang gab vor einem globalen Aktionismus. Erlernte seit 1909 die englische Sprache; ausgedehnte Studienreise nach Großbritannien im November 1911. Seine Autorität als Moderator der internationalen Transportarbeiterbewegung wurde auf dem 7. Internationalen Transportarbeiterkongress in Kopenhagen vom 23. bis 27. August 1910 und dem folgenden Kongress in London vom 26. bis 30. August 1913 breit gewürdigt. Jeweils Wiederwahl zum Internationalen Sekretär. Der bibliophile Autodidakt fasste die Geschichte „seiner“ Internationale in der Broschüre „Die Internationale Transportarbeiter-Föderation. Gründung, Werdgang, Gegenwart“. Berlin 1912 zusammen.

Der Erste Weltkrieg traf den deutschen Zentralrat und Hermann Jochade völlig unvorbereitet. Die Deutschen suchten trotz der Feindseligkeiten, die internationalen Kontakte weiterhin zu pflegen. Im September 1914 bestimmte der Zentralrat den Hafendarbeiter Johann Döring zu Jochades Stellvertreter im Falle seiner Einberufung. Trotz moderater Sprache im Umgang mit den Bruderorganisationen unterstützte Jochade voll die deutschen Kriegsziele. („Wir alle, auch in Arbeiterkreisen, sind der festen Überzeugung, daß der Kampf für Deutschland günstig ausgehen wird, er muss, denn es handelt sich um unsere Existenz, und um Errungenschaften, die sich die Arbeiter im harten Kampf erworben haben.“) Am 21. Oktober 1915 eingezogen und als Landsturmmann einer Munitionskolonie zugeteilt. Einsatz an der belgischen Westfront.

Nach Kriegsende Rückkehr nach Berlin. Kooption in den Vorstand des 1916 begründeten „Deutschen Eisenbahner-Verbandes“, der damit seinen Unterschlupf beim „Deutschen Transportarbeiter-Verbandes“ aufgab. Fungierte bereits auf der 2. Konferenz der Vertreter der Ortsgruppen, Bezirksleiter und Vorstandsmitglieder des „Deutschen Eisenbahner-Verbandes“ vom

21. bis 22. Dezember 1918 in Berlin als Vorstandsmitglied. Jochade zeichnete vom 18. Januar 1919 bis zum 17. März 1919 für das Verbandsblatt „Deutscher Eisenbahner. Zeitschrift zur Vertretung der wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Eisenbahner. Organ des Deutschen Eisenbahner-Verbandes (DEV)“ verantwortlich, nachdem der leitende Redakteur Theodor Kotzur in die Nationalversammlung gewählt worden war. Teilnehmer einer von den niederländischen Transportarbeitergewerkschaften einberufenen Konferenz vom 29. bis 30. April 1919 in Amsterdam. Jochades integrale Persönlichkeit trug viel dazu bei, den Nachkriegsaufbau der ITF problemlos zu bewerkstelligen. Mitarbeiter an der ersten Nummer „Der internationale Transportarbeiter“. Teilnehmer auf dem Internationalen Transportarbeiterkongress vom 15. bis 19. März 1920 in Christiania; wiederum in den Generalrat der ITF delegiert. Wiederwahl auf dem ITF-Kongress vom 18. bis 22. April 1921 in Genf, der Konferenz 1922 in Wien und allen weiteren ITF-Konferenzen bis 1932.

Auf der 1. Generalversammlung der Eisenbahnergewerkschaft vom 25. bis 31. Mai 1919 in Jena zum besoldeten Sekretär in den Vorstand der Eisenbahnerorganisation DEV gewählt. Erhielt in einer Kampf Abstimmung die wenigsten Stimmen der gewählten Sekretäre, nachdem er die Annahme des Mandats von der Wiederwahl Louis Brunner abhängig gemacht hatte. Die starke linke innergewerkschaftliche Berliner Opposition verweigerte ihm daraufhin ihre Unterstützung. Zuständig für die internationale Arbeit und die „Literarische Abteilung“ des Verbandes (Frühjahr 1919: 450.000 Mitglieder). Die „Literarische Abteilung“ war bereits 1917 während des Krieges in Ansätzen aufgebaut worden. Sie beinhaltete eine Literaturdokumentation (kurz „Archiv“ genannt), die Bibliothek und eine verbandseigene Buchhandlung. Zur Unterstützung der Funktionäre gab Jochade ein Mitteilungsblatt heraus, das wichtige Artikel aus der Fachpresse und den Tageszeitungen enthielt sowie „Merkblätter“, die Positionen im gesamten gewerkschaftspolitischen Spektrum dokumentierten. Die „Literarische Abteilung“ entsprach weitgehend Jochades bibliographischen und statistischen Neigungen. Das Mitteilungsblatt fiel zwar den Inflationsverwerfungen zum Opfer, nach der finanziellen Konsolidierung baute

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

der Leiter der „literarischen Abteilung“ als besonderen Zweig der Buchhandlung eine Buchvertriebsabteilung auf, um preisgünstig schöne Literatur den Gewerkschaftsmitgliedern zu vermitteln. Die „Buchvertriebsabteilung“ trug alle Züge einer gut funktionierenden proletarischen Buchgemeinschaft. Als Frucht lebenslanger Beschäftigung mit Arbeiterliteratur präsentierte der gelernte Former 1927 eine kommentierend-empfehlende Bio-Bibliographie „Das Buch des Arbeiters“. Mangelnde Gewinne im Buchvertrieb glich Jochade durch den Verkauf technischer Literatur aus. Als Vorstandsmitglied hielt er sich in den heftigen innergewerkschaftlichen Diskussionen in der unmittelbaren Nachkriegszeit (Massenstreiks, Eisenbahnerbeamtenstreik, Kapp-Putsch, Massenentlassungen) bemerkenswert und nahm öffentlich nur selten mehr das Wort. Sein Metier blieb die Internationale und die Bildungsarbeit. Verfasser der Monographie **„Die Errungenschaften der Eisenbahner nach der Revolution“**. Berlin [1919]. Unbestrittene Wiederwahl auf dem 2. Kongress vom 11. bis 16. September

1922 in München und dem 3. Kongress vom 21. bis 26. Juni 1925 in Köln, der den Zusammenschluss mit der „Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -Arbeiter“ zum „Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands“ sanktionierte. Teilnehmer an der mehr als vierwöchigen Studienreise deutscher Gewerkschafter nach Großbritannien im Herbst 1925, über deren Erfahrungen er breit berichtete.

Auf der gemeinsamen Tagung von Vorstand und Verbandsbeirat am 29. März 1933 trat Hermann Jochade (neben Franz Scheffel und Lorenz Breuning) von seinen Vorstandsämtern zurück, um „der Neuorientierung in der Verbandsarbeit nicht im Wege zu stehen“; offenbar glaubten die Beiratsmitglieder ohne den Internationalisten Jochade besser auskommen zu können. Verhaftet und ins Konzentrationslager Sachsenhausen verbracht. Hermann Jochade starb am 29. September 1939 im KZ, statt Krankenstation nach dem Morgenappell zur Zwangsarbeit tot zusammengebrochen.

EINIGKEIT MACHT STARK

Christian-Heinrich Bürger, VdED



Gewerkschafter, Mitbegründer und Vorsitzender des Verbandes der Eisenbahner Deutschlands VdED, der ersten freien Gewerkschaft für Eisenbahner

Geboren am 16. Januar 1867 in Paderborn als unehelicher Sohn der Köchin Johanne Wilhelmine Voltmann, verheiratet, protestantisch, später Dissident. Die Mutter verlor nach der Geburt ihre Stellung und siedelte zu ihrer Schwester nach Leer über, die in Ostfriesland ebenfalls als Köchin arbeitete. Am 17. März 1868 Geburt eines weiteren unehelichen Kindes. Erneuter Verlust des Arbeitsplatzes der Mutter. Noch vor der Taufe des zweiten Kindes Umzug mit beiden Kindern nach Bremen zu ihrem Bruder. Johanne Wilhelmine Voltmann heiratete 1876 den Magdeburger Hotelier Carl Bürger aus Schlesien. Adoption des ältesten unehelichen Kindes am 11. Dezember 1876. Der Stiefvater besaß seit 1872 das Hotel „London“ in Magdeburg. Im April 1878 Verkauf des Hotels und Umzug nach Dresden. Erwerb des Hotels „Preußischer Hof“. In der sächsischen Hauptstadt ließ der Hotelier Bürger seinen ältesten Stiefsohn die Realschule besuchen. 1883 Beendigung der Schulzeit und Lehre als Handlungsgehilfe in einem Kolonialwarengeschäft. 1883 brach das elterliche Geschäft finanziell zusammen; die Mutter verdiente als Schankwirtin das Geld für die Familie

(zwei weitere Kinder aus der Ehe mit Carl Bürger). Die Eltern verließen um 1886 Dresden und bauten sich in Leipzig eine neue Existenz auf. In Dresden kam der angehende Kaufmannsgehilfe mit der sozialistischen Ideenwelt der Arbeiterbewegung in Berührung. Besuch eines Arbeiterbildungsvereins.

Im September 1886 siedelte Heinrich Bürger - so sein Rufname - nach Hamburg über. In der Hansestadt suchte er zunächst wiederum in der Kolonialwarenbranche als Handlungsgehilfe („Commis“) Tritt zu fassen. Beteiligte sich an der Gründung eines „Vereins der Kolonialwarengehilfen“, der die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die elenden Arbeitsverhältnisse in der Branche zu lenken suchte. Der Vereinsgründung war jedoch nur ein kurzes Leben beschieden. Mehrfacher Wechsel der Arbeitsstelle. Bei der Post wegen sozialistischer Agitation entlassen. 1888 Hilfsarbeiter am Staats-Kai im Hamburger Hafen. Im August 1889 Umzug auf das Gelände des Eppendorfer Krankenhauses; lernte dort als Wärter die lebensfeindliche Behandlung der Kranken und die völlig mangelhafte Ausbildung des Pflegepersonals kennen. Bürger tendierte in Hamburg zur linken Opposition in der Arbeiterbewegung, die zum Anarchismus neigte. Lehnte indes individualterroristische Gewaltakte scharf ab, sympathisierte mit der Gedankenwelt der anarchistischen Zeitschrift „Sozialist“. Sein politisches Weltbild bestimmte jedoch die Ideenwelt der mostschen Zeitschrift „Freiheit“. Bürgers Sozialismusvorstellungen im ökonomischen Bereich: Transformation der kapitalistischen Gesellschaftsordnung durch Selbsthilfeeinrichtungen und Genossenschaften. Seine politische Philosophie: radikale individuelle Freiheitsrechte, Abschaffung jedweder Herrschaft von Menschen über Menschen. Mitglied des anarchistischen Lese- und Diskutierclubs „Liberal“ und des Sparclubs „Hilfe“ sowie im „Freidenker Jugendclub zu Hamburg“. Bürger bezeichnete sich selbst bis 1894 als Anarchist auf individueller Grundlage. Der junge Handlungsgehilfe hatte sich als Autodidakt eine umfassende Bildung erworben und beherrschte den gesamten Kanon der historisch-materialistischen Weltanschauung. Seine charismatische Ausstrahlung und sein mutiges Auftreten machten ihn schnell zum beliebten Agitator. Arbeitete seit 1891 als Stationsgehilfe bei der Eisenbahn.

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

Im Januar 1893 nach mehreren Hausdurchsuchungen wegen sozialistischer Agitation entlassen. Bürger blieb der Eisenbahnerbewegung eng verbunden und dokumentierte in der Folgezeit mehrfach publizistisch die unwürdigen Arbeits- und Lebensbedingungen, wobei der entlassene Stationsgehilfe neben den „lebensgefährlichen“ täglichen Arbeitszeiten von 12 bis 14 Stunden die politischen Repressionen und die grassierende „Streberseuche“ im Beamtenapparat geißelte. Seit Februar 1893 Anstellung im Büro der Tabakarbeitergenossenschaft. Ab Frühjahr 1893 deutliche Annäherungen an die organisierte Sozialdemokratie. Um 1895 Mitglied der SPD. Als „Commis“ bei der Tabakarbeitergenossenschaft einer der treibenden Kräfte der freigewerkschaftlichen Handlungsgehilfenbewegung der Hansestadt. Mitglied der am 4. Februar 1892 ins Leben gerufenen Lokalorganisation „Vorwärts, Verein für Handlungsgehilfen“ (1895: ca. 50 Mitglieder). Bürger nutzte die Versammlungen des Vereins als Plattform seiner politischen Ideen. Lehnte die enge Verbindung von Partei und „Verein“ ab und propagierte stattdessen die generelle Unabhängigkeit von Sozialdemokratie und Gewerkschaften. Am 3. März 1893 ins Hamburger Gewerkschaftskartell delegiert, in dem er als Schriftführer in der Kartellkommission (= Gewerkschaftsvorstand) ab März 1894 alsbald zu einem der dominierenden Gewerkschafter aufsteigen sollte. Bis zum 13. März 1896 und vom 3. März 1897 bis zum 30. April 1898 Mitglied der Kartellkommission, die seit 1890 überverbandliche Belange in der Hansestadt regulierte. Am 2. August 1893 zum Schriftführer des Vereins „Vorwärts“ gewählt, dem fourieristische Sozialismusvorstellungen virulent waren. Ab 2. Dezember bis zur Selbstauflösung des Vereins am 16. Juni 1897 2. Vorsitzender der Lokalorganisation. (Der Verein ging im Juni 1897 in den neu gegründeten „Zentralverband der Handlungsgehilfen und Gehülfinnen Deutschlands“ auf.)

Neben den „klassischen“ gewerkschaftlichen Forderungen (Achtuhrladenschluss und Sonntagsruhe) agitierte Bürger gegen antisemitische Tendenzen in der deutschnationalen Handlungsgehilfenbewegung und für ein umfassendes Bündnis mit der Arbeiterbewegung. Seit seiner Wahl in das Hamburger Gewerkschaftskartell Referent in fast allen Ortsgruppen, Zahlstellen, Filialen, Verwaltungsstellen und Sektionen der

Hamburger Einzelgewerkschaften, wobei die sozialpolitischen Beiträge Bürgers Ideenwelt einer selbstorganisierten freien Gesellschaftsordnung widerspiegelten. Arbeitsschutz, Verbrauchergenossenschaften, Boykott, Arbeitsnachweise, Sterbe-Unterstützungskassen, Arbeiterversicherung, Krankenkassen, Arbeiterausschüsse waren Bürgers „Themen“. Daneben zahlreiche Referate zu historischen Komplexen. Bürger verlor im August 1896 seine Anstellung in der Tabakarbeitergenossenschaft auf Druck der Arbeiter, die seine zeitintensive, berufsfremde Gewerkschaftsarbeit nicht mehr tragen wollten. Im großen Hamburger Hafenarbeiterstreik 1896/97 Mitglied der Agitationskommission und einer der feurigsten Debattenredner. Trat während des Streiks an die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands heran, die Eisenbahner zur Unterstützung des Streiks zu organisieren, um die kämpferische Stimmung in Hamburg zu nutzen.

Bürger rief gegen den Widerstand des freigewerkschaftlichen Spitzengremiums am **8. Dezember 1896** die erste Eisenbahnerversammlung seit den Apriltagen von 1890 im Hamburger Stadtteil St. Georg ein: „Das freie Wort ist uns erstickt. Neben der ungeheuren Ausbeutung empfinden wir die infame Geistes knechtschaft aufs Schwerste.“ Referat über die „Lage der Eisenbahner und die Organisation“. Beschluss der Versammlung, eine Eisenbahnergewerkschaft zu gründen. Wahl Bürgers in das „Bureau der Dezember-Versammlung“, das letzte organisatorische Schritte zur Gründung der ersten Eisenbahnergewerkschaft Deutschlands einleitete. Formulierung der Statuten durch Heinrich Bürger.

Wahl zum 1. **Vorsitzenden** des „**Verbandes der Eisenbahner Deutschlands**“ auf der konstituierenden Versammlung am 13. Januar 1897 im Hamburger Ballhaus. Ab 1. Mai 1897 Herausgeber und verantwortlicher Redakteur des „**Weckruf der Eisenbahner**“: „Die Organisationsidee hatte tiefe Wurzeln geschlagen in den Reihen der Arbeiter-Bataillone, dafür haben die Maßregelungen 1890, 1893 und 1897 gesorgt.“ Trotz anfänglicher Ablehnung des Gründungsprojekts finanzierte die Generalkommission nolens volens das Verbandsorgan. Bürgers Taktik lief deutlich darauf hinaus, über radikale Agitation einen Stamm

EINIGKEIT MACHT STARK

mutiger Eisenbahner zu finden, der sich durch Maßregelungen nicht einschüchtern ließ. Missstände, Empörung und ziviler Ungehorsam sollten in einen breiten Gewerkschaftsstrom einmünden. Nach anfänglichen Erfolgen der Eisenbahnergewerkschaft ging die preußische Eisenbahnverwaltung mit massiven Repressionen gegen Mitglieder und Sympathisanten vor. Die Behörden drängten den „Verband der Eisenbahner Deutschlands“ - quasi als Geheimorganisation - in die Halblegalität ab, mit allen für die Arbeiterbewegung typischen Folgeerscheinungen: Spitzelwesen, Denunziantentum, autokratische Tendenzen an der Verbandsspitze. Die drastische Beschneidung des Koalitionsrechts hatte organisatorische Konsequenzen: alle aktiven Eisenbahner mussten aus der Verbandsspitze ausscheiden, die Leitung bestand seit März 1898 nur noch aus zwei berufsfremden Persönlichkeiten.

Wiederwahl Bürgers zum Vorsitzenden im März 1898. Die Mitgliederzahl des Verbandes sank unter 1.000 Aktivisten. Zum Rückgrat der Eisenbahnergewerkschaft entwickelte sich das relativ liberale Sachsen, wo die Gewerkschaft in den Arbeitervertretern der Kranken- und Pensionskassen einen starken Rückhalt besaß. Vergebliche Versuche Bürgers, in Hamburg durch intensive Agitation die Gründung lokaler Straßenbahner- und Postgewerkschaften neu zu initiieren, um feudal verkrustete Arbeitsbeziehungen aufzubrechen. Neben der Tätigkeit in der Eisenbahnergewerkschaft blieb die Arbeit im Hamburger Gewerkschaftskartell Bürgers zweites „Standbein“. Am 21. Dezember 1894 erteilte das Kartell seinem Schriftführer den Auftrag, für die Nachwelt ein „Archiv“ der Hamburger Gewerkschaftsbewegung zu schaffen. Als Vorarbeit gab Bürger Fragebögen an die Hamburger Gewerkschaften aus und sichtete die heimische Tagespresse. Den finanziell gut dotierten Auftrag - er sicherte Bürgers Existenz - konnte der Autor mit Hilfe Theodor Bömelburgs im September 1899 zu einem guten Ende bringen. Mit der Studie „Die Hamburger Gewerkschaften und deren Kämpfe von 1865 bis 1890. Nebst einer graphischen Darstellung der Streiks und Aussperrungen in den Jahren 1885-1890“ lag im Verlag des Hamburger Gewerkschaftskartell die erste große Materialsammlung über den Emanzipationskampf der Hamburger Unterschichten vor. Gleichzeitig trieb Bürger die Gründung von Konsumgenossenschaften und

Produktivgenossenschaften an, durch die „der Klassenkampf bedeutend mehr ausgedehnt“ werden sollte. Brachte am 6. Dezember 1898 zusammen mit dem Vorsitzenden der Seeleutegewerkschaft, Albert Störmer, auf der Sitzung der Hamburger, Altonaer und Wandsbeker Kartelle und Gewerkschaftsvorstände die entscheidende Resolution zur Gründung der Hamburger Konsumgenossenschaften ein, die dem Genossenschaftsgedanken in Deutschland viel Rückenwind geben sollte.

Am 1. August 1898 als Redakteur des „Weckruf der Eisenbahner“ wegen „Beleidigung“ der Eisenbahndirektion Bromberg zu drei Monaten Gefängnis verurteilt. Alle Revisionsversuche Bürgers blieben erfolglos. Im September 1899 hob das Hanseatische Oberlandgericht dagegen eine Strafe vom Juni 1899 - ein Monat Gefängnis wegen Aufruf zum Bäckereiboykott - auf. Bürger trat seine Strafe am 1. Dezember 1899 im Raboisen-Gefängnis in Hamburg an und gab die Leitung des „Weckruf“ an sächsische Kollegen ab. Spätestens seit der Jahrhundertwende vollzog Bürger einen deutlichen gewerkschaftspolitischen Kurswechsel, wobei ihn die Lehren aus dem verloren gegangenen Hafenarbeiterstreik und die Enttäuschung über die eigene Gewerkschaftsgründung prägten. Kurz nach seiner Haftentlassung, auf der 3. Konferenz des „Verbandes der Eisenbahner Deutschlands“ vom 4. bis 5. März 1900 in Berlin, plädierte Bürger für einen Berufsverband, der auch bei bürgerlichen Abgeordneten um Unterstützung nachsuchen müsse; die Leitung könne künftig nur von Eisenbahnern selbst ausgeübt werden. Der Vorsitzende empfahl eine stärkere Orientierung auf die lebendige sächsische Organisation. Nach heftiger innergewerkschaftlicher Kritik an seinem Führungsstil legte Bürger das Amt des Vorsitzenden und Redakteurs nieder.

Seit März 1900 bei der Produktivgenossenschaft der Bäckereiarbeiter „Vorwärts“ als Buchhalter tätig. Mit seinem Stellungswechsel fand Bürger im „Zentralverband der Handlungsgehülften und -Gehülfinnen Deutschlands“ (Sitz Hamburg) in sein altes gewerkschaftliches Wirkungsfeld zurück. Am 14. Juni 1900 von der Hamburger Mitgliedschaft zum ehrenamtlichen Beisitzer in den Zentralvorstand (er bestand durchweg aus Hamburgern) gewählt. Die freigewerk-

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

schaftliche Hamburger Handlungsgehilfenbewegung verschaffte ihm auch weiterhin ein Mandat für das Hamburger Gewerkschaftskartell. Er brachte im Januar 1901 zusammen mit anderen Hamburger Gewerkschaftern die Resolution zur Errichtung des Hamburger Gewerkschaftshauses ein. Wahl in die fünfköpfige „Spezialkommission“ zur Koordinierung der Vorbereitungen des Baues am Besenbinderhof. Aufnahme in den Hamburgischen Staatsverband am 10. Mai 1902. Erwerb des Hamburger Bürgerrechts am 4. Juni des gleichen Jahres. Zum 1. Juni 1901 vom Vorstand des „Verbandes der in Gemeindebetrieben beschäftigten Arbeiter und Unterangestellten“ nebenamtlich gegen eine monatliche Entschädigung von 75 Mark als Sekretär angestellt. Im September 1900 belebte der Verbandsvorsitzende Bruno Poersch die zusammengebrochene Filiale der Hamburger Staatsarbeiter. Im Februar 1901 stießen mit dem lokalen „Verein der Erd- und Steinarbeiter“ neue Berufsschichten zur Organisation, die allerdings über keine erfahrenen Führungskräfte verfügten. Bei den Hamburger Staatsarbeitern fand Bürger ein neues Tätigkeitsfeld. Vom Filialvorstand unabhängig, reorganisierte er die Vertrauensleutearbeit, die Beitragskassierung, die Zeitungsverteilung und die Filialverwaltung (Anfang 1902: 700 Mitglieder, Ende 1903: 1.456 Mitglieder). Aus seinen gut besuchten Bildungsveranstaltungen rekrutierte sich der Kern der neuen Hamburger Staatsarbeiterbewegung, ihnen galt Bürger als der „Erzieher der Hamburger Staatsarbeiter“. Politisch und gewerkschaftspolitisch zeichnete den Hamburger Sekretär eine hohe Identität mit der Ideenwelt des Verbandsvorsitzenden Bruno Poersch aus. Beiden gelang es, 1902 den regionalen „Verband der städtischen Arbeiter Württembergs“ zu einer Verschmelzung mit der Zentralorganisation zu überzeugen. Delegierter auf der 3. Generalversammlung vom 14. bis 18. April 1903 in Berlin die den Posten eines Sekretärs und Redakteurs des Verbandsorgans „Gewerkschaft“ ausschrieb. Besetzung des Postens durch Heinrich Bürger zum 1. Juli 1903. Der neue Redakteur war zunächst gezwungen, eine Reihe von Sekretariatsaufgaben zu erledigen: Rechtsschutz- und Maßregelungsfälle, statistische Erhebungen, Expedition der „Gewerkschaft“, Kassen- und Buchführung des Verbandsorgans. Erst zu Beginn des Jahres 1906 war Bürger von allen Nebenaufgaben befreit. Bürgers journalistische Erfahrung

machte sich bei der Ausgestaltung des Blattes sofort bemerkbar: das Layout wurde verbessert, der Berichterstattung aus anderen Gewerkschaften breiteren Raum eingeräumt und Themen der Arbeiterkulturbewegung stärker berücksichtigt. Der Aufstieg der „Gewerkschaft“ fiel mit dem allgemeinen Aufstieg der freigewerkschaftlich organisierten Gemeinde- und Staatsarbeiter zusammen. 1903 überstieg die Auflage keine 10.000 Exemplare, Ende 1904 erreichte sie 16.000 Exemplare, Ende 1905 konnten 23.000 Exemplare vertrieben werden. Seit 1906 erschien das Blatt wöchentlich. Parallel mit der „Gewerkschaft“ übernahm der ehemalige Krankenpfleger die Redaktion der „Sanitätswarte“, ein seit dem 10. November 1901 erscheinendes Blatt. Seit dem 8. Juli 1904 - dem Anschluss des „Zentralverbandes des Massage- und Krankenpflegepersonals Deutschlands“ - erschien das „Organ zur Vertretung der Interessen des gesamten Personals in Kranken- und Irren-Anstalten, Sanatorien, Heil-, Pflege- und Badeanstalten, Massage- und Wasserheil-Institutionen, Kliniken, Seebädern etc.“ als Bestandteil der „Gewerkschaft“. Mit seiner Idee einer hauptamtlichen Betreuung des Pflegepersonals konnte sich Bürger allerdings nicht durchsetzen. Der Redakteur teilte durchgängig die eigenständigen Gewerkschaftstheorien und die eigenständigen sozialpolitischen Vorstellungen seines Vorsitzenden (Industrieorganisation auf Betriebsgrundlage, Absage an organisatorische Zersplitterung durch Berufsgewerkschaften, Streiks in lebenswichtigen kommunalen Betrieben nur als allerletztes Kampfmittel, gewerkschaftlicher Druck über öffentliche Petitionen und Beschwerden, Ausschöpfung der gesetzlichen Möglichkeiten der Gewerbeordnung und der Gewerbeberichte).

Mitverfasser der umstrittenen Petition an den „Hochwohlloblichen Magistrat und das Stadtverordneten-Kollegium zu Berlin“. Beinhardter publizistischer Interessenvertreter gegenüber den „Mitgliederansprüchen“ des „Verbandes der Steinsetzer, Pflasterer und Berufsgenossen Deutschlands“. Delegierter auf dem 4. Kongress der Gewerkschaften Deutschlands vom 16. bis 21. Juni 1902 in Stuttgart, dem 6. Kongress vom 22. bis 27. Juni 1908 in Hamburg und dem 7. Kongress vom 25. bis 26. April 1910 in Berlin. Bürger verteidigte auf dem 4. Verbandstag vom 27. Mai bis 1. Juni

EINIGKEIT MACHT STARK

1906 in Mainz (neuer Verbandsname ab 1906: „**Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter**“^{*)}) den Kurs seiner Gewerkschaft gegenüber den Anwürfen des Vorsitzenden der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands, Karl Legien. („Wir müssen versuchen, mit möglichst wenig Opfern möglichst viel zu erreichen und dazu bedienen wir uns aller Mittel, die für uns in Betracht kommen.“) Brachte nach Vorgesprächen mit holländischen, französischen und dänischen Gastdelegierten erfolgreich eine Resolution über die künftige internationale Organisation der Gemeindearbeiter ein. Bürger verzichtete in Mainz auf eine Wiederwahl als Redakteur. Nach dem Rücktritt von Bruno Poersch hatte der Hamburger sichtlich Schwierigkeiten mit dem neuen Interimsvorsitzenden Albin Mohs. Gleichzeitig gaben private Gründe den Ausschlag nach Hamburg zurückzukehren: 1905 heiratete Bürger in zweiter Ehe seine langjährige Hamburger Freundin. Die Hamburger Kollegen stellten im Sommer 1906 ihren ehemaligen Sekretär als 3. besoldeten Funktionär in den Dienst ihrer Filiale. Bürgers Rückkehr in die Hansestadt erfolgte am 15. September 1906, weil sein Nachfolger Emil Dittmer als 1. Sekretär der Berliner Filiale vorher nicht abkömmlich war.

In Hamburg Verfechter des Tarifvertragsgedankens. Bürger bearbeitete die erste umfassende Enquete über die Arbeits-, Lohn- und Wohnbedingungen der Hamburger Staatsarbeiter: „Die Bewegung der Staats- und Gemeinde-Arbeiter von Hamburg-Altona 1906/07. Streiflichter auf die hamburgischen Staatsbetriebe. Tabellarische Übersicht über die Beiträge der Leistungen der Krankenkasse hamburgischer Staatsbetriebe“, Hamburg 1908. Mit der Auswertung von 2.254 eingegangenen Fragebogen (einschließlich Wegezeiten zum Arbeitsplatz) suchte Bürger vor allem den Forderungen nach Einführung des Neunstundentages Nach-

druck zu verleihen. Im Oktober 1909 bei der Aufstellung der SPD-Bürgerschaftskandidaten - trotz scharfer Proteste des „Verbandes der Gemeinde- und Staatsarbeiter“ - nicht berücksichtigt. Delegierter auf dem Sozialistenkongress 1907 in Stuttgart und der nachfolgenden Konferenz der Arbeiter öffentlicher Betriebe vom 25. bis 27. August 1907 in der württembergischen Hauptstadt. Vorschläge, bei der Interessenvertretung der Gemeindearbeiter auch die bürgerliche Presse zu bedenken. Wehrte sich in Stuttgart gegen Vorschläge aus Berliner Mitgliederkreisen, den Arbeitern öffentlicher Betriebe bei einem eventuellen Generalstreik Avantgarde-Funktionen einzuräumen. Nach der Erweiterung des Hamburger Filialvorstandes auf 9 Personen am 2. Februar 1908 als Kassierer in den Vorstand gewählt. Delegierter auf dem 5. Verbandstag vom 23. bis 29. Mai 1909 in Dresden.

Bei der nachfolgenden Wahl zum Verbandsausschuss am 16. Juni 1909 in das Kontrollgremium gewählt, in dem er mit seinem alten Freund Heinrich Schönberg versuchte, gegen den Berliner Vorstand ein innerverbandliches Gegengewicht zu bilden. Im Herbst 1910 erkrankte Heinrich Bürger schwer an einer Lungenentzündung. Er starb am 29. November 1910 in Hamburg. In fast allen seinen ausgeübten Berufen (Handlungsgehilfe, staatlicher Kassarbeiter, Krankenpfleger, Eisenbahnarbeiter) hatte der Dreiundvierzigjährige eine dominierende Rolle in der entsprechenden Gewerkschaft gespielt oder hatte sie überhaupt erst ermöglicht. Im Trauerzug seiner Beerdigung nahmen über 2.000 Personen aus allen Teilen Deutschlands und die Mehrzahl der Hamburger Gewerkschaften teil.

Quellen: Internet; FES

^{*)} Nach 1945 sah sich die ÖTV im öffentlichen-Dienst-Bereich als Nachfolger des Verbands der Gemeinde- und Staatsarbeiter

ANHANG 6

EINIGKEIT MACHT STARK

Carl Rudolf Legien, ADGB



Gewerkschafter, Politiker

Carl Legien

Legien wurde am 1. Dezember 1861 in Marienburg (Westpreußen) geboren und verstarb am 26. Dezember 1920 in Berlin. Legien war von 1893 bis 1898 sowie von 1903 bis 1920 Reichstagsabgeordneter.

Nach dem Tod seiner Eltern wuchs Legien 1867 bis 1875 in einem Waisenhaus in Thorn auf. Von 1875 bis 1880 absolvierte er eine Drechslerlehre. Von 1881 bis 1884 leistete er seinen Militärdienst. Von 1884 bis 1886 arbeitete er als Drechslergeselle in Berlin, Frankfurt am Main und Deutz bei Köln und ließ sich schließlich in Hamburg nieder. In Berlin war er erst Sekretär und ab 1913 Präsident des Internationalen Gewerkschaftsbundes.

Gewerkschaftliche und parteipolitische Arbeit

Legien trat 1885 in Frankfurt am Main der SPD und 1886 dem Hamburger Fachverein der Drechsler und damit der Gewerkschaftsbewegung bei. Im gleichen Jahr wurde er Vorsitzender des örtlichen Vereins. 1887 wurde unter seiner Leitung die Vereinigung der

Drechsler Deutschlands gegründet. 1889 nahm er am internationalen Sozialistenkongress in Paris teil, der zur Gründung der Sozialistischen Internationale führte. Ab 1890 war er Vorsitzender der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands mit Sitz in Hamburg und leitete in dieser Funktion den Halberstädter Kongress 1892. Er war langjährig Sekretär, dann ab 1913 erster Präsident des auf amerikanischen Wunsch umbenannten Internationalen Gewerkschaftsbundes. 1919 wurde er auf dem Nürnberger Gründungskongress des ADGB dessen Vorsitzender.

Während sich der Deutsche Metallarbeiter-Verband unter dem neuen Vorsitzenden Robert Dißmann nach der Novemberrevolution zum Rätssystem bekannte und die Kooperation der Gewerkschaften im Ersten Weltkrieg kritisierte, positionierte sich Legien gegen revolutionäre Bestrebungen.

Legien hatte im Ersten Weltkrieg den Beschluss auf Streikverzicht unterstützt und sah den Krieg als nationale Aufgabe, für die er jedoch Gegenleistungen des Staates erwartete. Er war bereits gegen Ende des Ersten Weltkrieges führend an den Verhandlungen um die Zentralarbeitsgemeinschaft mit Vertretern der Industrie beteiligt. Aufgrund dieser Verhandlungen wurden durch das Stinnes-Legien-Abkommen die Gewerkschaften in Deutschland erstmals von der Unternehmerschaft offiziell als Interessenvertreter der Arbeiter anerkannt. 1920 organisierte Legien den Generalstreik gegen den Kapp-Putsch. Im Juni 1920 wurde er stellvertretender Vorsitzender des Vorläufigen Reichswirtschaftsrates. Im März 1920 bot Friedrich Ebert ihm die Regierungsbildung an, was er jedoch ablehnte. Er verstarb im selben Jahr.

Carl Legien, 1861-1920, Chronologie

- 1861 1. Dezember: Carl Legien wird in Marienburg (Westpreußen) als Sohn eines Steueraufsehers geboren.
- 1867-1875: Nach dem Tod seiner Eltern wächst er in einem Waisenhaus in Thorn auf. - Besuch der Bürgerschule.
- 1875-1880: Drechslerlehre in Thorn, die sich über fünf Jahre erstreckt, weil er nebenbei seinen Lebensunterhalt verdienen muss.

EINIGKEIT MACHT STARK

- 1881-1884: Militärdienst.
- 1884-1886: Arbeit als Drechslergeselle in Berlin, Frankfurt/Main und Deutz bei Köln, schließlich Niederlassung in Hamburg.
- 1885: Legien tritt in Frankfurt/Main der Sozialistischen Arbeiterpartei (SAP) bei.
- 1886: Mit dem Eintritt in den Hamburger Fachverein der Drechsler beginnt seine Laufbahn als Gewerkschaftsfunktionär. Noch im gleichen Jahr wird er Vorsitzender des örtlichen Vereins.
- 1887: Mitbegründer der Vereinigung der Drechsler Deutschlands und deren Vorsitzender bis 1891.
- 1889: Teilnahme am Gründungskongress der II. Internationale.
- 1890: Legien wird Vorsitzender der „Generalkommission der Gewerkschaften“ mit Sitz in Hamburg.
- 1891: In seiner Schrift „Zur Organisationsfrage“ legt Legien seine Gedanken zur Zentralisierung der Gewerkschaftsbewegung dar. Herausgabe des „Correspondenzblattes der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands“.
- 1892: Auf dem Halberstädter Kongress schließen sich unter der Führung von Legien die freien Gewerkschaften zu einer gesamt-nationalen Gewerkschaftsbewegung mit einheitlichen Organisationsprinzipien zusammen.
- 1892-1919: Legien tritt als Hauptreferent auf sämtlichen nationalen Gewerkschaftskongressen auf und nimmt an fast allen Parteitagungen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) teil. Er setzt sich für die Unabhängigkeit der Gewerkschaften von der Partei ein. In der theoretischen Auseinandersetzung mit dem Marxismus in Partei und Gewerkschaft vertritt Legien revisionistische Auffassungen.
- 1893-1898: Reichstagsabgeordneter der SPD für den Wahlkreis Kiel.
- 1897: Aktuell-politische Abhandlung „Der Streik der Hafendarbeiter und Seeleute in Hamburg-Altona“. In der Folgezeit weitere Schriften zur Theorie und Praxis der deutschen und internationalen Arbeiterbewegung.
- 1903: Auf Initiative von Legien wird die Internationale Zentralstelle der gewerkschaftlichen Landeszentralen gebildet, deren Sekretär er wird.
- 1903-1918: Erneut Mitglied des Reichstags.
- 1905: Auf dem Gewerkschaftskongress in Köln initiiert Legien eine Resolution gegen den Massenstreik zur Durchsetzung politischer Forderungen.
- 1913: Bildung des Internationalen Gewerkschaftsbundes, Legien wird erster Präsident.
- 1914-1918: Während des Ersten Weltkriegs tritt Legien im Reichstag für den „Burgfrieden“ ein und betreibt den Ausschluss der Linken aus der sozialdemokratischen Reichstagsfraktion.
- 1918: 15. November: Unterzeichnung des Stinnes-Legien-Abkommens.
- 1919: Auf dem Nürnberger Kongress wird der Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund (ADGB) gegründet, dessen Vorsitzender Legien wird.
- 1920: 17. März: Er stellt sich an die Spitze des Generalstreiks der Gewerkschaften gegen den Putsch von Wolfgang Kapp und Walther Freiherr von Lüttwitz. Die Übernahme der Reichskanzlerschaft, die Reichspräsident Friedrich Ebert ihm anbietet, lehnt er ab.
30. Juni: Stellvertretender Vorsitzender des vorläufigen Reichswirtschaftsrates.
26. Dezember: Carl Legien stirbt in Berlin.

Quellen: Archiv EVG Geschichte, Wikipedia und

ANHANG 7

KONTROLLRATSGESETZE 1945/46

Kontrollratsgesetze 1945/46

**Kontrollratsgesetz Nr. 22
Betriebsräte**

vom 10. April 1946

in Kraft getreten am 17. April 1946

geändert durch

Gesetz Nr. A-25 der Alliierten Hohen Kommission
vom 27. März 1952 (ABl. AHK S. 1593)
für das Land Hamburg

Gesetz Nr. A-27 der Alliierten Hohen Kommission
vom 18. April 1952 (ABl. AHK S. 1625)
für das Land Niedersachsen

Gesetz Nr. A-29 der Alliierten Hohen Kommission
vom 21. Juli 1952 (ABl. AHK S. 1831)
für das Land Bremen

für das Land Rheinland-Pfalz außer Wirkung
gesetzt durch Artikel 1 des Gesetzes Nr. A-1
der Alliierten Hohen Kommission
vom 9. Februar 1950 (ABl. AHK S. 103)

für das Land Hessen außer Wirkung gesetzt
durch Artikel 1 des Gesetzes Nr. A-4
der Alliierten Hohen Kommission
vom 6. April 1950 (ABl. AHK S. 178)

für das Land Württemberg-Hohenzollern
außer Wirkung gesetzt durch Gesetz Nr. A-6
der Alliierten Hohen Kommission
vom 16. Mai 1950 (ABl. AHK S. 298)

für das Land Schleswig-Holstein
außer Wirkung gesetzt durch Gesetz Nr. A-7
der Alliierten Hohen Kommission
vom 31. Mai 1950 (ABl. AHK S. 298)

für das Land Bayern
außer Wirkung gesetzt durch Gesetz Nr. A-12
der Alliierten Hohen Kommission
vom 30. November 1950 (ABl. AHK S. 701)

für die Bundesrepublik Deutschland
(sachl. Geltungsbereich des Betriebsverfassungsgesetzes 1952) außer Wirkung gesetzt durch
Gesetz Nr. A-30 der Alliierten Hohen Kommission
vom 30. September 1952 (ABl. AHK S. 1953)

für die Bundesrepublik Deutschland
(sachl. Geltungsbereich des Bundespersonalvertretungsgesetzes) außer Wirkung gesetzt durch
Gesetz Nr. A-34 der Alliierten Hohen Kommission
vom 16. Juli 1953 (ABl. AHK S. 2512)

in der Bundesrepublik Deutschland
außer Wirkung gesetzt durch
§ 101 des Personalvertretungsgesetzes
vom 5. August 1955 (BGBl. I. S. 477)

für die DDR außer Wirkung gesetzt
durch Beschluß des Ministerrats der UdSSR
über die Auflösung der Hohen Kommission
der Sowjetunion in Deutschland
vom 20. September 1955

Der Kontrollrat hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel I. Zur Wahrnehmung der beruflichen, wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Arbeiter und Angestellten in den einzelnen Betrieben wird hiermit die Errichtung und Tätigkeit von Betriebsräten in ganz Deutschland gestattet.

Artikel II. 1. Der Betriebsrat eines Betriebes ist lediglich aus dem Kreise der Personen zu bilden, die tatsächlich in diesem Betrieb tätig sind.

2. Funktionäre der früheren Deutschen Arbeitsfront oder Mitglieder der NSDAP können nicht Mitglieder des Betriebsrats sein.

Artikel III. 1. Die Wahl der Mitglieder des Betriebsrats muss unter Anwendung demokratischer Grundsätze und mittels geheimer Abstimmung erfolgen.

2. Die Mitglieder des Betriebsrats üben ihr Amt für höchstens ein Jahr aus, jedoch ist Wiederwahl zulässig.

KONTROLLRATSGESETZE 1945/46

Durch Gesetz vom 27. März 1952 wurde der Artikel III. Abs. 2 für das Land Hamburg aufgehoben.

Durch Gesetz vom 18. April 1952 wurde der Artikel III. Abs. 2 für das Land Niedersachsen aufgehoben.

Durch Gesetz vom 1. Juli 1952 wurde der Artikel III. Abs. 2 für das Land Bremen aufgehoben.

Artikel IV. 1. Die Arbeitet und Angestellten eines Betriebes können einen vorbereitenden Ausschuss zu dem Zwecke bilden, Vorschläge für die Zusammensetzung des Betriebsrats und die Durchführung der Wahl von Betriebsratsmitgliedern zu machen. Diese Vorschläge bedürfen der Zustimmung der Arbeiter und Angestellten des Betriebes, die durch Mehrheitsbeschluss zu geben ist.

2. Anerkannte Gewerkschaften können an der Bildung der vorbereitenden Ausschüsse und an der Organisation der Wahlen zu Betriebsräten teilnehmen und Kandidaten für den Betriebsrat aus den Reihen der Arbeiter und Angestellten des betreffenden Betriebes aufstellen.

Artikel V. 1. Soweit nicht anderweitige gesetzliche Regelungen oder Beschränkungen bestehen, kann sich der Betriebsrat mit den folgenden, den Schutz der Interessen der Arbeiter und Angestellten eines Betriebes betreffenden grundsätzlichen Aufgaben beschäftigen:

- a) mit den Arbeitgebern über Anwendung der Tarifverträge und der internen Betriebsordnung in den einzelnen Betrieben zu verhandeln;
- b) mit den Arbeitgebern über Vereinbarungen für den Erlass von Betriebsordnungen zum Zwecke des Arbeitsschutzes, einschließlich der in das Gebiet der Unfallverhütung, ärztlichen Betreuung, betriebshygienischen und sonstigen Arbeitsbedingungen, Regelung von Einstellungen und Entlassungen und Abstellung von Beschwerden fallenden Angelegenheiten, zu verhandeln;
- c) dem Arbeitgeber Vorschläge für die Verbesserung der Arbeitsmethoden und der Produktionsweise zur Vermeidung von Arbeitslosigkeit zu unterbreiten;
- d) Beschwerden zu untersuchen und mit dem Arbeitgeber zu erörtern. Arbeitern, Angestellten und Ge-

werkschaften bei der Vorbereitung von Fällen, die den Gewerbeaufsichtsbeamten, den Sozialversicherungs- und Arbeits-Schutzbehörden, den Arbeitsgerichten und anderen Behörden, die für die Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten zuständig sind, unterbreitet werden sollen, behilflich zu sein;

- e) mit den Behörden bei der Verhinderung aller Rüstungsindustrie und bei der Denazifizierung von öffentlichen und privaten Betrieben zusammenarbeiten;
- f) an der Schaffung und Leitung von sozialen Einrichtungen, die der Wohlfahrt der Arbeiter eines Betriebes dienen sollen, unter Einschluss von Kinderheimen, ärztlicher Fürsorge, Sport und ähnlichen Einrichtungen, mitzuwirken.

2. Die Betriebsräte bestimmen im Rahmen dieses Gesetzes selbst ihre Aufgaben im Einzelnen und die dabei zu befolgenden Verfahren.

Artikel VI. 1. Der Betriebsrat oder dessen Vertreter haben das Recht, Zusammenkünfte im Betriebe abzuhalten und von dem Arbeitgeber oder dem von ihm bestimmten Vertreter gehört zu werden, um mit ihm über die zu ihrer Zuständigkeit gehörenden Angelegenheiten verhandeln zu können.

2. Der Arbeitgeber hat dem Betriebsrat in regelmäßigen Zeitabständen alle Unterlagen, die zur Durchführung seiner grundsätzlichen Aufgaben erforderlich sind, zu unterbreiten.

3. Der Betriebsrat und der Arbeitgeber treffen ein Übereinkommen über den Inhalt der dem Betriebsrat zu unterbreitenden Berichte und über Tag und Stunde von Zusammenkünften. Ein solches Übereinkommen kann die Anwesenheit von Vertretern des Betriebsrates bei Zusammenkünften der leitenden Organe des Betriebes zu Informationszwecken vorsehen.

Artikel VII. Die Betriebsräte führen ihre Aufgaben in Zusammenarbeit mit den anerkannten Gewerkschaften aus.

Artikel VIII. Außerhalb ihrer regelmäßigen Sitzungen müssen die Betriebsräte mindestens einmal vierteljährlich in einer Generalversammlung der beteiligten

ANHANG 7

KONTROLLRATSGESETZE 1945/46

Arbeiter und Angestellten einen vollständigen Tätigkeitsbericht vorlegen.

Artikel IX. Kein Arbeitgeber darf die Errichtung von Betriebsräten in seinem Betriebe verhindern, deren Tätigkeit stören oder Mitglieder des Betriebsrates benachteiligen.

Artikel X. Die Behörden der Militärregierung können Betriebsräte auflösen, wenn deren Tätigkeit den Zielen der Besatzungsmächte zuwiderläuft oder gegen Bestimmungen dieses Gesetzes verstößt.

Artikel XI. Die Bestimmungen dieses Gesetzes gelten auch für solche Betriebsräte, welche bereits vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes bestanden haben.

Artikel XII. Alle deutschen Gesetze, welche zu diesem Gesetz in Widerspruch stehen, werden aufgehoben oder gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes geändert.

Artikel XIII. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Verkündung in Kraft.

Ausgefertigt in Berlin, den 10. April 1946.

(Die in den drei offiziellen Sprachen abgefassten Originaltexte dieses Gesetzes sind von Joseph T. McNarney, General, Montgomery of Alamein, Feldmarschall, P. Koenig, Armeekorpsgeneral, und V. Sokolowsky, General der Armee, unterzeichnet.)

Quellen: Amtsblatt des Kontrollrats in Deutschland S. 133

© 1. Mai 2004 - 7. Juni 2004

Kontrollratsgesetz Nr. 1 betreffend die Aufhebung von NS-Recht

Durch das vom Alliierten Kontrollrat erlassene Kontrollratsgesetz Nr. 1 betreffend die Aufhebung von NS-Recht vom 20. September 1945 (kurz: Kontrollratsgesetz Nr. 1) wurden zahlreiche namentlich aufgeführte Ausnahmegesetze des Nationalsozialistischen Regimes aufgehoben. Auch durfte keine deutsche Gesetzesverfügung mehr angewendet werden, die jemanden „auf Grund seiner Rasse, Staatsangehörigkeit, seines Glaubens oder seiner Opposition zur Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei oder ihrer Lehren“ benachteiligen könnte.

Durch die Aufhebung des Ermächtigungsgesetzes wurde theoretisch die Gültigkeit der Weimarer Verfassung wiederhergestellt, die jedoch unwirksam blieb und durch die Machtfülle des Alliierten Kontrollrats und der einzelnen Besatzungsmächte überlagert wurde.

Für die Bundesrepublik endete die Geltung des Kontrollratsgesetzes Nr. 1 mit Inkrafttreten des Ersten Gesetzes zur Aufhebung des Besatzungsrechts vom 30. Mai 1956 (BGBl. I S. 437), ohne dass die aufgehobenen nationalsozialistischen Ausnahmegesetze wieder Rechtskraft erlangten. Für die Deutsche Demokratische Republik (DDR) wurde das Kontrollratsgesetz Nr. 1 am 20. September 1955 vom Ministerrat der UdSSR aufgehoben.

ENTNAZIFIZIERUNGSGESETZ 1946

Entnazifizierungsgesetz 1946

Als Entnazifizierung wird die ab Juli 1945 umgesetzte Politik der Vier Mächte bezeichnet, die darauf abzielte, die deutsche und österreichische Gesellschaft, Kultur, Presse, Ökonomie, Jurisdiktion und Politik von allen Einflüssen des Nationalsozialismus zu befreien. Eine wesentliche Grundlage für die Entnazifizierung war das im August 1945 abgeschlossene Potsdamer Abkommen. Die Zielsetzung der Entnazifizierung sollte durch ein Maßnahmenbündel erreicht werden, das unter anderem aus einer umfassenden Demokratisierung und Entmilitarisierung bestand.

Auch zur Entnazifizierung zählte die Verfolgung von Verbrechen, die während der nationalsozialistischen Herrschaft begangen wurden. Neben einer möglichen strafrechtlichen Verfolgung wurden die betreffenden Personen gemäß dem Kontrollratsgesetz Nr. 104 zur Befreiung von Nationalsozialismus und Militarismus vom 5. März 1946 in fünf Kategorien eingeteilt:

1. Hauptschuldige (Kriegsverbrecher)
2. Belastete
(Aktivisten, Militaristen und Nutznießer)
3. Minderbelastete
4. Mitläufer
5. Entlastete.

Für Deutschland verabschiedete der Alliierte Kontrollrat in Berlin ab Januar 1946 eine Vielzahl an Entnazifizierungsdirektiven, mittels derer man bestimmte Personengruppen definierte und anschließend einer gerichtlichen Untersuchung zuführte.

Erst im Januar 1946 erließ der Alliierte Kontrollrat in Berlin die Kontrollratsdirektive Nr. 24, die die schematischen Formalbelastungskategorien der amerikanischen Direktive übernahm. Nicht überall wurde mit Massenverhaftungen begonnen. Insgesamt zählte man allein in den drei westlichen Besatzungszonen ca. 182.000 Internierte, von denen bis zum 1. Januar 1947 allerdings ca. 86.000 aus den Entnazifizierungslagern entlassen wurden.

Bis 1947 waren inhaftiert:

Britische Zone 64.500 Personen
(entlassen 34.000 = 53 %)

Amerikanische Zone 95.250
(entlassen 44.244 = 46 %)

Französische Zone 18.963
(entlassen 8.040 = 42 %)

Sowjetische Zone 67.179
(entlassen 8.214 = 12 %).

In den westlichen Zonen kam es zu 5025 Verurteilungen. Davon waren 806 Todesurteile, von denen 486 vollstreckt wurden. In den drei Westzonen wurde über die 2,5 Millionen Deutschen, deren Verfahren bis 31. Dezember 1949 durch die Spruchkammern entschieden war, wie folgt geurteilt: 54 % Mitläufer, bei 34,6 % wurde das Verfahren eingestellt, 0,6 % wurden als NS-Gegner anerkannt, 1,4 % Hauptschuldige und Belastete.

Viele der tief in die NS-Vergangenheit verstrickten Mitläufer konnten in der Bundesrepublik Deutschland unbehelligt nach 1949 Karriere machen. Mit Pseudonymen, die ihnen von (mutmaßlichen) Opfern für die beurteilenden Kommissionen und Spruchkammern ausgestellt wurden, gingen sie in die Politik, Justiz, Verwaltung, Polizei und an die Universitäten zurück; oft auch unter falschem Namen und häufig unter Mithilfe der Netzwerke (Rattenlinien) alter Kameraden oder von „Seilschaften“. So waren zeitweise in den fünfziger Jahren mehr als zwei Drittel der leitenden Mitarbeiter des Bundeskriminalamtes ehemalige Mitglieder der SS. Verstärkt wurde dieses Scheitern einer tatsächlichen Aufarbeitung der Vergangenheit noch dadurch, dass die amerikanische Außenpolitik ab 1946 ihren Fokus gegen die Sowjetunion gesetzt hatte (siehe Kalter Krieg), während in der sowjetisch besetzten Zone kategorisch behauptet wurde, alle Nazi-Verbrecher seien ausschließlich im Westen zu finden. Die Briten hatten vornehmlich pragmatische Absichten zwecks eines möglichst raschen und reibungslosen Wiederaufbaus, und Frankreich tat sich selbst schwer mit der eigenen Vergan-

ANHANG 8

ENTNAZIFIZIERUNGSGESETZ 1946

genheitsbewältigung im Zusammenhang mit Marschall Pétains Vichy-Regierung. Auch für Österreich lässt sich diese halbherzige Vorgehensweise nach dem Zusammenbruch des gemeinsamen Regimes nachweisen.

Amerikanische Zone

Die US-Amerikaner betrieben in ihrer Besatzungszone zunächst selbst eine engagierte und sehr bürokratische Entnazifizierung. Von jedem Erwachsenen ließen die Amerikaner Bögen mit 131 von ihnen erstellten Fragen ausfüllen, was eine umfassende Definition des Status „mandatory removal“ (= entlastungspflichtig) ermöglichte. Bis Ende März 1946 wurden 1,26 von 1,39 Millionen Fragebogen durch die „Special Branch“ der OMGUS-Behörde ausgewertet. Der Schriftsteller Ernst von Salomon thematisierte diese Befragung in seinem 1951 erschienen autobiografischen Roman Der Fragebogen.

Am 5. März 1946 unterzeichneten die Ministerpräsidenten der drei Länder der amerikanischen Zone im Rathaussaal München das „Gesetz zur Befreiung von Nationalsozialismus und Militarismus“. Mit diesem Gesetz wurde die Verantwortung für die Entnazifizierung und somit auch für die Internierungslager, die auch Entnazifizierungslager genannt wurden, in denen mutmaßliche Kriegsverbrecher, NS-Funktionäre und SS-Mitglieder festgehalten wurden, deutschen Behörden übertragen. Am 13. Mai nahmen mit Genehmigung der amerikanischen Militärregierung die ersten deutschen Laiengerichte, die Spruchkammern, zur Durchführung des Befreiungsgesetzes ihre Tätigkeit auf. 545 regional zuständige Spruchkammern saßen unter Aufsicht der amerikanischen Militärregierung über mehr als 900.000 Fälle individuell zu Gericht. Die amerikanische Militärregierung hatte jedoch das Recht, im Einzelfall deutsche Entscheidungen zu korrigieren. Unter den deutschen Politikern engagierte sich insbesondere der württemberg-badische Entnazifizierungsminister Gottlob Kamm in dieser Aufgabe. Beispielsweise wurde der ehemalige Parteigenosse und Komiker Weiß Ferdl (Ferdinand Weisheitinger) im Oktober 1946 in München entnazifiziert. Er wurde als Mitläufer klassifiziert und hatte einen Sühnebetrag von 2000 Reichsmark zu leisten.

Zu seiner Entlastung konnte er nachweisen, dass er schon 1935 in Konflikt mit den nationalsozialistischen Behörden geraten und verwarnt worden war, auch dass ihn der Propagandaminister Goebbels persönlich aufforderte, seine „dummen Witze“ über die Partei zu unterlassen. Er habe nie mit „Heil Hitler“ begrüßt.

Unter Aufsicht der US-amerikanischen Militärregierung (OMGUS) wurde ab 1947 eine neue Politik der Re-Education proklamiert, deren Ziel die Einbindung eines noch zu schaffenden freien deutschen Staates als westlicher Bündnispartner war. Im Laufe des Jahres 1948 ließ das Interesse der Amerikaner an einer konsequenten Entnazifizierung spürbar nach, da der Kalte Krieg mit dem Ostblock intensiver wurde. Mit Schnellverfahren sollte die Entnazifizierung nun abgeschlossen werden.

Britische Zone

Die Briten agierten gemäßiger als die Amerikaner in ihren Zonen. Eine Entnazifizierung fand hier nur in sehr begrenztem Umfang statt und konzentrierte sich hauptsächlich auf die schnelle Auswechslung der Eliten. Ausnahmen gab es jedoch auch hier: Beispielsweise konnte der deutsche Konzernchef Günther Quandt in Nürnberg nicht angeklagt werden, weil an die ermittelnden amerikanischen Behörden keine diesbezüglichen Unterlagen weitergeleitet wurden. Obwohl Quandt nachweislich in seinen Rüstungswerken (Afa, heute VARTA in Hannover; sowie zwei weiteren Firmen in Berlin und Wien) KZ-Häftlinge ausgebeutet hatte, wurde er als Mitläufer eingestuft. Bereits im Jahr 1946 bekam er wieder lukrative Aufträge – von der britischen Armee.

Die Briten arbeiteten dabei mit einem Skalensystem von 1–5; die Kategorien 3–5 (leichtere Fälle) wurden von Entnazifizierungsausschüssen entschieden, die von den Briten 1946 aus Parteimitgliedern z. B. der SPD etc. vor Ort gebildet wurden. Die Entscheidungen dieser Ausschüsse wurde im Allgemeinen akzeptiert, da die Kategorien 1–2 (schwere Fälle) ohnehin nicht in diesen Gremien behandelt wurden. Für die Aburteilung von Angehörigen verbrecherischer NS-Organisationen wie beispielsweise der SS, der Waffen-SS, des SD wurden deutsche Spruchkammern eingerichtet. Mehr als 1200 deutsche Richter, Staats-

ENTNAZIFIZIERUNGSGESETZ 1946

anwälte und Hilfskräfte führten in der britischen Zone im Ganzen 24.200 Verfahren durch. Hätte man konsequent alle Mitglieder der NS-Vereinigungen angeklagt, deren verbrecherischer Charakter vom Internationalen Militärgerichtshof in Nürnberg festgestellt worden war, hätte man nach amerikanischen Schätzungen etwa 5 Millionen Verfahren durchführen müssen. Eine britische Verordnung legte fest, dass Richter und Schöffen nicht Mitglied der NSDAP oder einer ihrer Organisationen gewesen sein durften. Hintergrund dafür war, dass etwa 90 Prozent der Angehörigen der deutschen Rechtspflege einschließlich der Anwälte Mitglied im NS-Rechtswahrerbund gewesen waren und die Mitgliedschaft darin freiwillig gewesen war. Drei Viertel der Angeklagten wurden mit Strafen belegt. Die Mehrzahl der Strafen wurde mit der Internierungshaft als abgegolten erklärt, nur 3,7 Prozent der Angeklagten mussten einige weitere Monate in Esterwegen absitzen, 4,5 Prozent noch eine Geldstrafe zahlen.

Französische Zone

Da die französische Besatzungstruppe, bestehend aus der ersten Französischen Armee, generalstabsmäßig zur 6. amerikanischen Armeegruppe gehörte, galten die amerikanischen Direktiven formal auch für die französische Militärverwaltung.[11] Es bestand jedoch (ähnlich wie in Frankreich selbst) kein gesteigertes Interesse an der Bestrafung der Schuldigen: Wer entweder nach dem 1. Januar 1919 geboren war oder später kein offizielles nationalsozialistisch geprägtes Amt ausgeübt hatte, war automatisch entlastet. Ab Juli 1948 wurden mit der Verordnung 165 alle „einfachen“ Parteimitglieder als Mitläufer eingestuft.

Sowjetische Zone

Die Entnazifizierung in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) war mit einem grundlegenden kommunistischen Umbau verbunden und wurde schnell und konsequent durchgeführt. Dabei konnte teilweise bereits auf die Vorarbeiten der amerikanischen Militärbehörden zurückgegriffen werden (z. B. in Thüringen und Sachsen, wo die US-Armee schon vorher eingetroffen war). Funktionsträger der NSDAP und ihrer Organisationen wurden aus Ämtern entfernt und teil-

weise in Speziallagern interniert. Die Gesamtaufsicht für die Entnazifizierung in der SBZ lag direkt beim sowjetischen Geheimdienst NKWD. Sie diente den stalinistischen Machthabern auch als Vorwand, missliebige Kritiker des neuen Regimes, beispielsweise auch Sozialdemokraten, aus dem Verkehr zu ziehen. Seit 1948 unterstanden die Speziallager der Lager-Hauptverwaltung GULag des Moskauer Innenministeriums. Nach offiziellen sowjetischen Angaben wurden rund 122.600 Personen inhaftiert, wozu noch weitere 34.700 mit ausländischer, vorwiegend sowjetischer Nationalität kamen, die als Fremd- oder Zwangsarbeiter in Deutschland waren.

Um die Entnazifizierung wirksam zur „Säuberung“ von Personen, die dem Sozialismus kritisch gegenüberstanden und zur Gleichschaltung der Institutionen zu nutzen, waren die Entnazifizierungskommissionen parteipolitisch sehr einseitig zusammengesetzt. Diese bestanden typischerweise aus einem Mitglied von CDU und LDPD, zwei Vertretern der SED sowie drei Vertretern der Massenorganisationen, die ebenfalls der SED angehörten.

Nationalsozialistische Funktionäre erkannten schnell, dass sie in den westlichen Besatzungszonen weniger zu befürchten hatten. Viele sahen ihre einzige Chance darin, sich im Westen mit antikommunistischen Argumenten zu entlasten, was im Osten naturgemäß nicht ging. Auch die späteren Machthaber der SBZ waren häufig direkt vom NS-Regime verfolgt und bewerteten dementsprechend die bloße Mitgliedschaft in der NSDAP als Vergehen. Abgesehen von der erst 1956 gegründeten Nationalen Volksarmee, die insbesondere in den höheren Rängen zu einem Gutteil aus ehemaligen Wehrmachtoffizieren bestand, konnten Altnazis in der DDR nach dem Zusammenbruch des NS-Regimes nur in wenigen Einzelfällen Karriere machen. In den Lagern der SBZ, die bis zu ihrer Auflösung im Januar 1950 ausschließlich sowjetischer Kontrolle unterstanden, herrschten unerträgliche Haftbedingungen, an deren Folgen nach sowjetischen Angaben mindestens 42.800, nach anderen bis zu 80.000 Menschen starben. Bei der Auflösung der Lager wurden die Insassen entlassen oder zur weiteren Strafverbüßung bzw. zu ihrer Aburteilung (Waldheimer Prozesse) ostdeutschen Behörden übergeben.

ANHANG 8

ENTNAZIFIZIERUNGSGESETZ 1946

Öffentlicher Dienst

Die Entlassung von NSDAP-Mitgliedern aus dem öffentlichen Dienst wurde in den Verwaltungsgebieten der SBZ unterschiedlich gehandhabt. In manchen Gebieten wurden nur die höheren Dienstränge entlassen, in anderen hingegen alle nominellen Parteimitglieder. Bei der Neubesetzung der dadurch weitgehend leergefegten Behörden unterschied sich die SBZ von den Westzonen. Während diese bei höheren Positionen zumeist auf altgediente Politiker und Fachleute aus dem demokratischen Parteispektrum der Weimarer Republik zurückgriffen, wurden in der SBZ KPD/SED-Mitglieder bevorzugt. Dennoch sorgte auch in der SBZ der kriegsbedingte Mangel an Arbeitskräften für eine pragmatische Rehabilitierungspolitik. Im August 1947 waren von 828.300 statistisch erfassten NSDAP-Mitgliedern nur mehr 1,6 Prozent arbeitslos. Allerdings blieb den NSDAP-Mitgliedern in der SBZ in aller Regel die Rückkehr in den Schuldienst, den Polizei- und Justizapparat und die innere Verwaltung verwehrt, während sie in den Westzonen auch wieder in diese Bereiche zurückkehren durften, wodurch sich in manchen Fällen eine von vielen als bedenklich empfundene personelle Kontinuität herstellte.

Das Entnazifizierungsschlussgesetz

Das Entnazifizierungsschlussgesetz, am 11. Mai 1951 verkündet und am 1. Juli in Kraft getreten, markierte einen Schlusspunkt. Am 10. April 1951 hatte der Deutsche Bundestag bei nur zwei Enthaltungen das „Gesetz zur Regelung der Rechtsverhältnisse der unter Artikel 131 des Grundgesetzes fallenden Personen“ (das so genannte 131er-Gesetz) verabschiedet. Dieses Gesetz sicherte nun mit Ausnahme der Gruppen 1 (Hauptschuldige) und 2 (Belastete) die Rückkehr in den öffentlichen Dienst ab. Quasi zum moralischen Ausgleich hatte der Bundestag das „Gesetz zur Regelung der Wiedergutmachung nationalsozialistischen Unrechts für Angehörige des öffentlichen Dienstes“ nur wenige Tage vorher einstimmig verabschiedet und gleichzeitig mit diesem verkündet.

Vergleichbare Gesetze wurden auch auf Landesebene erlassen, so z. B. in Schleswig-Holstein das „Gesetz zur Beendigung der Entnazifizierung“, das am 14. März 1951 mit einer breiten Mehrheit aus allen Parteien angenommen wurde. Die Entnazifizierung fand damit auf Länder- und Bundesebene ihr endgültiges Aus und dies wurde von vielen in der Bevölkerung widerspruchlos akzeptiert.

GEWERKSCHAFTEN UND SOZIALSTAAT

Gewerkschaften und Sozialstaat

■ Den Schutz für Schwache ausbauen, Zeittafel: Stationen der Sozialgesetzgebung in Deutschland

Menschenwürdig arbeiten und leben – das ist von je her das zentrale Anliegen der Gewerkschaften. Seit ihrem Bestehen kämpfen sie für höhere Einkommen und kürzere Arbeitszeiten, für mehr Mitbestimmung im Betrieb und die Absicherung von Risiken wie Arbeitslosigkeit, Krankheit und Alter. Sie sind es, die das Modell des demokratischen Sozialstaats mit Leben erfüllt haben.

Der erste große Schritt auf dem Weg zum modernen Sozialstaat sind die Sozialgesetze, die unter Reichskanzler Otto von Bismarck in den 1880er Jahren verabschiedet werden. Bismarck verfolgt damit eine Doppelstrategie: Nachdem er die sozialdemokratische Partei und ihr nahestehende Gewerkschaften durch die Sozialistengesetze ausgeschaltet hat, will er durch einige Sozialversicherungsgesetze der Arbeiterbewegung den Wind aus den Segeln nehmen. Auch die Einrichtung der ersten betrieblichen Arbeiterausschüsse in den Jahren um die Jahrhundertwende ist dem Druck der Arbeiterbewegung zu verdanken. Gleiches gilt für die Schaffung des Arbeitsrechts und der Arbeitsgerichtsbarkeit, die bereits im Kaiserreich auf den Weg gebracht wird.

Doch die ersten sozialpolitischen Verbesserungen können nicht darüber hinwegtäuschen, dass es unter Kaiser Wilhelm II. um die bürgerlichen Grundrechte schlecht bestellt ist. Erst nach dem Ersten Weltkrieg werden Meinungs- und Versammlungsfreiheit, Vereinigungsfreiheit und das gleiche und geheime Wahlrecht für Männer und Frauen gesetzlich verankert. Gewerkschaften und SPD haben an diesen Errungenschaften einen großen Anteil.

Die Gewerkschaften gehören von Anfang an zu den Befürwortern der parlamentarischen Demokratie, die sie mit der Unterstützung der Wahl zur Nationalversammlung 1918/19 mit aus der Taufe gehoben haben. Das Ziel der Weimarer Reichsverfassung, einen

demokratischen Sozialstaat aufzubauen, entspricht den gewerkschaftlichen Vorstellungen.

Mit dem Eintreten für die bürgerlichen Freiheiten und Rechte sichern die Gewerkschaften nicht nur die eigenen Existenz- und Arbeitsbedingungen. Sie leisten damit zugleich einen Beitrag zur Gestaltung einer pluralistischen Gesellschaftsordnung. Den Gewerkschaften ist klar, dass Demokratie nicht allein eine Frage der politischen Ordnung ist und sein darf, sondern auch die Mitbestimmung in wirtschaftlichen und sozialen Fragen braucht. Sie machen sich daher stark für das Betriebsrätegesetz (1920) und bringen den Sozialstaat, etwa durch das Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung (1927) voran. Sie engagieren sich für den sozialen Wohnungsbau und treten mit ihren Programmen zu Mitbestimmung und Mitbesitz sowie Wirtschaftsdemokratie für die gesellschaftliche Absicherung der politischen Demokratie ein.

In den Jahren der Weltwirtschaftskrise wehren sich die Gewerkschaften gegen den Abbau sozialer Leistungen und demokratischer Rechte. Verhindern können sie die katastrophalen sozialen und politischen Folgen der Krise nicht.

Ja zum demokratischen Sozialstaat

Mit der Ausweitung der Mitbestimmungsrechte in Betrieb und Unternehmen nach dem Zweiten Weltkrieg leisten die Gewerkschaften einen wichtigen Beitrag zur Verankerung demokratischer Prinzipien in der deutschen Gesellschaft. Sie gestalten die Verfassung der Bundesrepublik Deutschland mit und tragen so dazu bei, dass der Ausbau des demokratischen Sozialstaats zum verfassungsmäßigen Ziel wird. Und sie stehen immer in der ersten Reihe, wenn es darum geht, den Abbau sozialer und demokratischer Rechte zu verhindern, wie zum Beispiel beim Konflikt um die Notstandsgesetze und um das Asylrecht.

Nach anfänglichen Vorbehalten erkennen die Gewerkschaften die von Ludwig Erhard (CDU) propagierte Soziale Marktwirtschaft an und wirken bei der Ausgestaltung des Sozialsystems mit. Sie setzen 1951

ANHANG 9

GEWERKSCHAFTEN UND SOZIALSTAAT

die Einführung der paritätischen Mitbestimmung in der Montanindustrie durch und sie erreichen eine Regelung zur betrieblichen Mitbestimmung, müssen aber die Aufspaltung der Belegschaften in Privatwirtschaft und öffentlichen Dienst durch Betriebsverfassungsgesetz (1952) und Personalvertretungsgesetz (1955) hinnehmen.

Sie unterstützen die Einführung der dynamischen Rente, streiken für die Lohnfortzahlung im Krankheitsfall für Arbeiter, engagieren sich beim Ausbau des sozialen Wohnungsbaus und drängen auf eine Bildungspolitik, die Kindern aus Arbeiterfamilien den Zugang zu Bildung und Ausbildung erleichtert. Dabei können sich die Gewerkschaften häufig auf eine breite Koalition von Kirchen, Sozialverbänden und politischen Parteien stützen.

Mit immer neuen Initiativen bemühen sich die Gewerkschaften, die Mitbestimmungsrechte zu erweitern und mit ihrer Tarifpolitik leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Ausgestaltung des Sozialstaats. Ganz zu schweigen von den ungezählten Aktionen der Betriebsräte, mit denen die Arbeitsbedingungen in den Unternehmen gestaltet, betriebliche Sozialleistungen erstritten und in Krisenzeiten der Abbau von Arbeitsplätzen verringert oder verhindert wird. In den Aufsichtsräten der großen Unternehmen haben Vertreter der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Sitz und Stimme.

Bis weit in die 1970er Jahre ist diese Politik von Erfolg gekrönt. Es sieht so aus, als könnten Staat und Gewerkschaften den Kapitalismus zähmen. Das Geheimnis des Erfolgs: Es besteht Konsens zwischen den großen gesellschaftlichen Kräften, die materielle Überlegenheit der Sozialen Marktwirtschaft gegenüber der sozialistischen Planwirtschaft zu beweisen.

Neue Herausforderungen

Doch sozial- und gesellschaftspolitische Errungenschaften sind nicht für alle Zeiten gesichert. Das lehrte schon die Weltwirtschaftskrise der 1930er Jahre und vor allem die nationalsozialistische Diktatur. Und das belegen die aktuellen Herausforderungen angesichts von Globalisierung und Digitalisierung heute.

Der in den späten 1970er Jahren begonnene Abbau von sozialen Leistungen, der sich mit den „Hartz-Gesetzen“ zu Beginn des 21. Jahrhunderts zuspitzt, stößt auf den erbitterten Protest der Gewerkschaften. Dabei wenden sich die Gewerkschaften nicht grundsätzlich dagegen, den Sozialstaat an die neuen Herausforderungen anzupassen. Doch sie lehnen es ab, dass die Belastungen allein auf die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer abgewälzt werden. Zusammen mit Sozialverbänden, Kirchen und sozialen Bewegungen wehren sie sich speziell gegen die Kürzungen bei Arbeitslosenversicherung, Krankengeld und Renten sowie gegen die Aushöhlung von Arbeitnehmerrechten. Die Erfolge sind bescheiden: Soziale Leistungen werden gekürzt, immer mehr Menschen werden aus den festen Arbeitsverhältnissen gedrängt, prekäre Arbeitsverhältnisse nehmen zu, die Altersarmut, insbesondere bei Frauen, wächst.

Dennoch: Die Substanz des demokratischen Sozialstaats bleibt erhalten. Die Gewerkschaften können sogar, gegen heftige Widerstände, einzelne Verbesserungen durchsetzen, z.B. die Einführung eines gesetzlichen Mindestlohnes.

Der Sozialstaat in Bedrängnis

Dennoch: Globalisierung und der zunehmende Einfluss Europas schränken die Handlungsmöglichkeiten der Nationalstaaten ein, für Gewerkschaften wird es immer schwieriger, den demokratischen Sozialstaat zu gestalten. Die Bankenkrise 2008 zeigt, dass sich ein ungehemmter Finanzkapitalismus entwickelt hat, der mit nationalstaatlichen Instrumenten nicht zu steuern und zu kontrollieren ist. Die zunehmende Verzahnung internationaler Produktions- und Handelsströme begrenzt die Möglichkeiten, auf nationaler Ebene Wirtschafts- und Sozialpolitik zu machen. Da hilft nur ein Schulterschluss der Gewerkschaften weltweit – aber der ist angesichts unterschiedlicher nationaler Interessen nicht so einfach.

GEWERKSCHAFTEN UND SOZIALSTAAT

Zeittafel: Stationen der Sozialgesetzgebung in Deutschland

1848/49

Bemühungen in der Frankfurter Nationalversammlung, Sozialreformen in der Verfassung zu verankern, scheitern.

1883-1889

Erste Schritte zu einer umfassenden Sozialgesetzgebung: Einführung der gesetzlichen Kranken-, Unfall- und Rentenversicherung

1911

Die Reichsversicherungsordnung bestätigt die Trennung der Sozialsysteme für Arbeiter und Angestellte

1919

Die Weimarer Reichsverfassung sieht umfangreiche Sozial- und Mitbestimmungsrechte vor

1927

Mit dem Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung (AVAVG) wird die gesetzliche Arbeitslosenversicherung eingeführt

1933/34

Zerschlagung der demokratischen Selbstverwaltung und Umbau der Sozialversicherung nach den sozialdarwinistischen und rassistischen Vorstellungen der Nationalsozialisten

1949

Das Grundgesetz beschreibt die Bundesrepublik Deutschland als demokratischen Sozialstaat und verankert die Sozialpflichtigkeit des Eigentums

1956

Einführung der dynamischen Rente

1957

Gesetzliche Einführung der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall auch für Arbeiter und Arbeiterinnen

1961

Verabschiedung des Bundessozialhilfegesetzes

1969

Verabschiedung des Arbeitsförderungsgesetzes (AFG), das das AVAVG von 1927 ablöst, und des Ausbildungsförderungsgesetzes (BAföG), das die Studienförderung reformiert

1971

Verabschiedung des Bundesurlaubsgesetzes, das einen mindestens dreiwöchigen Jahresurlaub vorsieht

1975

Einführung des Kindergeldes (ab dem 1. Kind)

1980

Einführung des Anspruchs auf einen Unterhaltsvorschuss für Alleinerziehende

1986

Einführung von Erziehungsgeld und Erziehungsurlaub (bzw. heute: Elternzeit)

1995

Einführung der Pflegeversicherung

2004-2006

Verabschiedung der „Hartz-Gesetze“: Um die Arbeitslosigkeit zu finanzieren und den Arbeitsmarkt zu beleben, werden Kürzungen der Sozialleistungen gesetzlich gegen den Willen der Gewerkschaften durchgesetzt; Einführung der Grundsicherung und der Riester-Rente als private Ergänzung der gesetzlichen Rente

2006

Stufenweise Anhebung des Renteneintrittsalters auf 67 Jahre

2014

Einführung der abschlagsfreien Rente mit 63 Jahren (nach 45 Versicherungsjahren)

2015

Einführung des gesetzlichen Mindestlohnes

Quellen: Archiv EVG Geschichte, Internet, DGB: Geschichte der Gewerkschaften

ANHANG 10

CHRONOLOGIE DER GEWERKSCHAFTSARBEIT DES FDGB

Staatliche und gewerkschaftliche Sozialpolitik in der DDR

■ Die Arbeit des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDGB) in Zahlen und Fakten, gegliedert von A - Z



Dieter Lämpe

■ Von Dieter Lämpe (V.i.S.d.P.), Verein Freie Deutsche Gewerkschaften e.V. (VFDG), Sonderausgabe 2010(1)

Die überwiegenden in dieser Information enthaltenen Zahlen und Fakten basieren auf Angaben aus dem im Jahre 2006 im Verlag am Park, Berlin, erschienenen Buch „Der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund. Seine Rechte und Leistungen. Tatsachen, Erfahrungen, Standpunkte“, herausgegeben von Horst Bednareck, Harald Bühl, Werner Koch.

1) Gekürzte Fassung der im Original alphabetisch sortierten Stichworte. Sie zeigen dem heutigen Leser die grundsätzlich unterschiedlichen Aufgabenstellungen und Arbeitsweisen der (Staats-)Gewerkschaften des FDGB, im Unterschied zu den autonom gesetzten Aufgaben der DGB-Gewerkschaften mit Tarif-Autonomie, Finanzhoheit und geheimen Wahlen der Funktionäre und Betriebs- wie Personalräte.

 ■ Arbeitsgesetzgebung.
Das erste Gesetz der Arbeit – datiert vom 19. April 1950

Es war Voraussetzung für die Ausarbeitung eines diesbezüglichen umfassenden Gesetzbuches. An einer umfangreichen Nachfolgegesetzgebung arbeiteten die Gewerkschaften aktiv mit. So wurde das Gesetzbuch der Arbeit vom 12. April 1961 von einer gemeinsamen Kommission des Ministerrates der DDR und des Bundesvorstandes des FDGB vorbereitet. Der Entwurf wurde vollständig in der Tageszeitung „Tribüne“ veröffentlicht. Rund 7 Millionen Bürger beteiligten sich an der öffentlichen Diskussion. Mehr als 20.000 Vorschläge zeugten von dem Interesse, das dem Vorhaben entgegengebracht wurde. Gestützt auf umfassende Untersuchungen zur Wirksamkeit des Gesetzbuches der Arbeit erhielt wiederum eine gemeinsame Kommission des Ministerrates und des FDGB den Auftrag, ein Arbeitsgesetzbuch zu entwerfen, da die Möglichkeiten des Gesetzbuches der Arbeit zur Gestaltung der Arbeitsverhältnisse offensichtlich ausgeschöpft waren. Mit neuen Regelungen sollten hierfür neue Impulse geschaffen werden. Nach wiederum umfassender öffentlicher Diskussion wurde der Entwurf der Volkskammer zur Beratung und Verabschiedung unterbreitet. Das Gesetzbuch (AGB) wurde am 16. Juni 1977 von der Volkskammer verabschiedet.

■ **Arbeiterversorgung** – eine Pflicht der Betriebe entsprechend § 228 des Arbeitsgesetzbuches. Zur Sicherung dieser gesetzlichen Pflicht haben die Gewerkschaften in vielfältiger Weise ihren Einfluss geltend gemacht. Dabei ging es vor allem darum, dass die Werkstätigen nach ernährungswissenschaftlichen Grundsätzen mit einer vollwertigen warmen Hauptmahlzeit und einer Zwischenverpflegung sowie mit Erfrischungen und Getränken versorgt wurden. Die Schichtarbeiterversorgung war dabei ein besonderer Schwerpunkt. Dabei nahmen die Gewerkschaften und vor allem die betrieblichen Gewerkschaftsleitungen auch Einfluss, dass in den Betrieben ausreichend Verpflegungseinrichtungen zur Verfügung standen. In den Einrichtungen der betrieblichen Arbeiterversorgung nahmen im Jahre 1985 von 8,5 Millionen Berufstätigen 4,5 Millionen Beschäftigte am Werkküchenessen teil. Der Preis

CHRONOLOGIE DER GEWERKSCHAFTSARBEIT DES FDGB

betrug von 0,50 bis 0,90 Mark für Stammessen und 1,00 bis 1,50 Mark für Wahlessen.

- **Arbeiterkontrolle** – ein fester Bestandteil des Rechts der Gewerkschaften auf gesellschaftliche Kontrolle und Ausdruck gewerkschaftlicher Mitbestimmung, das auch in der Verfassung der DDR und im Arbeitsgesetzbuch verankert war. Auf dieser Grundlage waren auch die Arbeiterkontrolleure der Gewerkschaft tätig, die von den Gewerkschaftsmitgliedern im Betrieb gewählt wurden (auf 30 bis 50 Mitglieder ein Arbeiterkontrolleur in offener Abstimmung). Sie übten insbesondere die gesellschaftliche Kontrolle über die Einhaltung des Arbeitsrechts aus. Der Gegenstand ihrer Kontrolltätigkeit war vielseitig. Sie betrafen u. a. solche Fragen wie Sicherung eines kontinuierlichen Produktionsablaufs, Förderung der Neuerer und Erfinder, Einhaltung der Arbeitsschutzvorschriften und Sicherung guter Arbeitsbedingungen, Erfüllung der Verpflichtungen des Betriebskollektivvertrages (BKV), ausreichende Planung und Realisierung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Belegschaften. Insgesamt waren zwischen 105.000 bis 115.000 gewählte Arbeiterkontrolleure tätig.
- **Arbeitsschutz** – ein wesentliches Grundanliegen der betrieblichen Gewerkschaftsleitungen. Auf diesem Gebiet erfolgte eine ständige Erweiterung der Rechte der Gewerkschaften. Schon sofort nach Kriegsende wurde mit dem Befehl Nr. 150 der SMAD vom 29.11.1945, der Aufbau einheitlicher staatlicher und gewerkschaftlicher Arbeitsschutzorgane gefordert. Der Gründungskongress des FDGB, die Verfassung der DDR vom 7. Oktober 1950, das Gesetz der Arbeit vom 19.04.1950 und die daraus abgeleiteten Verordnungen und Beschlüsse, legten die Grundsteine für den Arbeitsschutz in den Betrieben und Einrichtungen.
Den BGL, den ehrenamtlichen Arbeitsschutzinspektoren und den Arbeitsschutzobleuten wurde im Arbeitsgesetzbuch vom 16. Juni 1977 im § 201 Abs. 2, das Recht eingeräumt, Arbeitsmittel, Arbeitsverfahren und Arbeitsstätten zur Verwirklichung des Arbeitsschutzes zu überprüfen und die Beseitigung von festgestellten Mängeln zu fordern. 1987 gab es rund 330.000 Arbeitsschutzobleute, die in den Betrieben und Einrichtungen die Interessen ihrer Kollegen auf diesem Gebiet vertraten.
- **Arbeiterfestspiele** – Höhepunkte kulturell-schöpferischer Betätigung Hunderter, ja Tausender aktiver Gewerkschaftsmitglieder in Volkskunstgruppen aller Genres von örtlichen Betrieben und Einrichtungen über die bezirkliche bis zur zentralen Ebene. Die Festspiele wurden vom FDGB gemeinsam mit dem Ministerium für Kultur und den Räten der Bezirke, Städte und Gemeinden, der Jugendorganisation und den Künstlerverbänden organisiert. Insgesamt fanden 22 Arbeiterfestspiele jeweils im Monat Juni statt.
- **Betriebsfestspiele** waren stets Höhepunkte und Ausdruck vielfältiger Interessen der Werktätigen am schöpferischen geistig-kulturellen Leben. So fanden z.B. im Jahre 1973 bereits mehr als 2.000 solcher Festspiele statt, an denen sich über 6 Millionen beteiligten.
- **Betriebsportfeste** – Ausdruck gewerkschaftlicher Aktivitäten auch auf diesem die Gesundheit fördernden Gebiet. Es ist einmalig in der Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung, dass die Gewerkschaften, konkret die betrieblichen Gewerkschaftsleitungen und organisiert durch die Sportkommissionen und Sportorganisatoren der Gewerkschaftsgruppen, für die Belegschaftsangehörigen, die nicht am Wettkampfbetrieb der Sportgemeinschaften teilnahmen, die vielfältigsten Volkssportwettbewerbe veranstalteten. In solchen beliebten Sportarten wie Fußball, Kegeln, Volleyball, Tischtennis u. a. wurden Wettbewerbe organisiert. Höhepunkte waren die Betriebsportfeste, wo die Betriebsmeister ermittelt wurden, und die von den Kreisvorständen des FDGB organisierten Kreissportfeste. An diesen Kreissportfesten beteiligten sich 1988 annähernd zwei Millionen Männer, Frauen und Jugendliche.
- **Betriebspolikliniken bzw. -arztstationen** waren selbstverständlich Einrichtungen in größeren DDR-Betrieben bzw. Kombinat. So wurden z.B. im Jahre 1988 72 Prozent der Werktätigen betriebsärztlich betreut.

ANHANG 10

CHRONOLOGIE DER GEWERKSCHAFTSARBEIT DES FDGB

- **Betriebserholungsheime** wurden von den meisten Großbetrieben und Kombinatn geschaffen. Sie schlossen mit dem Feriendienst des FDGB Kooperationsverträge zur gemeinsamen Nutzung und zum Ausbau vorhandener Kapazitäten ab. Der zentrale Zuschuss aus den Mitteln der Gewerkschaften und des Staates betrug durchschnittlich etwa 150 Mark pro Erholungsaufenthalt. Jährlich wurden 35 Prozent der Gesamtausgaben des FDGB für Urlaub und Erholung ausgegeben.
 - **Betriebskollektivverträge (BKV)** – hatten als Element des kollektiven Arbeitsrechts der DDR in den volkseigenen Betrieben ihren festen Platz und waren Ausdruck demokratischer Mitwirkung, Mitbestimmung und Kontrolle der Gewerkschaften. Die Vorzüge der BKV bestanden darin, dass sie die beiderseitigen hauptsächlichen Interessengebiete – insbesondere bei der Gestaltung der Arbeits- und Lebensbedingungen im Betrieb – zwischen Betriebsleitung und der Belegschaft, vertreten durch die BGL, konkret und kontrollierbar erfassten.
 - **Direktstudenten** in der DDR erhielten ohne Ausnahme ein Grundstipendium von 200 Mark monatlich.
 - **Erwachsenenqualifizierung** – Bestandteil des Bildungssystems in der DDR. Auch die Gewerkschaften förderten vielfältige Formen der Erwachsenenqualifizierung. Dazu gehörten vor allem Betriebs- und Dorfakademien. Die erste Betriebsakademie entstand am 1. September 1959 in Bitterfeld. Hier begannen sich im Ausbildungsjahr 1959/60 über 2.400 Betriebsangehörige für die Tätigkeit an ihrem Arbeitsplatz, 350 für eine Arbeit in einer höheren Lohngruppe, 50 zu Chemiefacharbeitern, 400 zu technischen Hilfskräften, 60 für Aufgaben in einem neuen Betriebsteil und 12 zu Lehrmeistern zu qualifizieren.

Nach dem Bitterfelder Beispiel wurden bis Ende 1960 1.254 Betriebsakademien geschaffen, in denen etwa eine Millionen Werktätigen eine höhere Qualifikation erwarben. Die Zahl der Werktätigen, die im Rahmen der Erwachsenenqualifizierung einen Abschluss als Facharbeiter erreichten, stieg 1958 bis 1962 auf das Sechsfache, darunter bei Frauen und Mädchen auf annähernd das Zehnfache.
- Den weit verbreiteten Wunsch nach Bildung und Qualifizierung und die damit verbundenen hohen Ansprüche veranlassten den Ministerrat der DDR und den Bundesvorstand des FDGB Mitte 1979, einen gemeinsamen Beschluss für die weitere Erhöhung des Niveaus der Erwachsenenbildung zu verabschieden.
- Im Staatshaushalt wurden im Jahre 1980 für die Einrichtungen der Erwachsenenqualifizierung 103,7 Millionen Mark bereitgestellt, 1988 insgesamt 148,4 Millionen.
- **Erkrankten Kindern** wurde die Fürsorge der Eltern erleichtert durch eine bezahlte Freistellung für werktätige Mütter mit zwei und mehr Kindern in Höhe von 70 – 90 Prozent des Nettolohnes für 6 – 13 Wochen, bei alleinstehenden Werkträgigen schon ab dem 1. Kind. Die bezahlte Freistellung war auf Ehemann bzw. Großmutter übertragbar.
 - **Erholungsurlaub** wurde in der DDR Jahr für Jahr systematisch erhöht. Seit 1979 lag er bei mindestens 3 Wochen und 3 Tage bei vollem Lohnausgleich.
 - **Feriendienst** – eine Domäne des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes. Der gewerkschaftliche Feriendienst wurde am 20. März 1947 gegründet. Der FDGB war somit Erholungsträger der Werkträgigen und ihrer Familien, ein soziales Dienstleistungsunternehmen. Das Volumen der Grundmittel im Feriendienst betrug im Jahre 1989 insgesamt 2,9 Millionen Mark. Begonnen wurde mit 10 eigenen Ferienheimen mit einer Kapazität von 498 Plätzen. Das waren Einrichtungen, die den Gewerkschaften schon vor 1933 gehört hatten. Sie wurden wieder instand gesetzt und zur Erholung genutzt. Im gleichen Jahr gab es außerdem 1.400 Privatquartiere. Mit dieser Kapazität wurden 1947 17.500 Reisen an die Gewerkschaftsmitglieder vergeben. 1961 verbrachten dann bereits über 1,2 Millionen Urlauber ihre Ferien in den inzwischen 420 Eigenheimen mit 17.787 Betten oder den 78.989 vertraglich gebundenen Plätzen. 1989 verwaltete der FDGB 698 eigene Heime mit 57.366 Betten. Er unterhielt darüber hinaus vertragliche Beziehungen zu weiteren 428 Einrichtungen. Der Feriendienst der Gewerkschaften beschäftigte zu diesem Zeitpunkt rd. 18.000 Mitar-

CHRONOLOGIE DER GEWERKSCHAFTSARBEIT DES FDGB

beiter. Ende der 1980er Jahre standen den über 9 Millionen Gewerkschaftsmitgliedern über 5 Millionen In- und Auslandsreisen des Feriendienstes des FDGB und in betrieblichen Erholungseinrichtungen zur Verfügung. Davon waren 1.901.000 FDGB-Ferienreisen. Die Dauer der Reisen betrug in der Regel 13 Tage, wobei der Urlauber nur etwa ein Drittel der Kosten trug. FDGB-Reisen betrug somit für Erwachsene 5,- Mark, an die Ostsee 5,50 Mark pro Tag und Gast. Jährlich verbrachten eine Vielzahl von Kindern mit ihren Eltern Urlaub in den Erholungseinrichtungen des FDGB und der Betriebe. Im Durchschnitt war jeder fünfte bis sechste Urlauber und in den Schulferien jeder zweite bis dritte Urlauber ein Kind. Für jedes Kind zahlte der Werktätige nur 30 Mark, das waren etwa 15 % der Gesamtkosten. 1983 verbrachten etwa 300.000 Kinder in den Erholungseinrichtungen des Feriendienstes gemeinsam mit den Eltern ihren Urlaub. In den Schulferien blieben die Reisen vorrangig den Familien mit schulpflichtigen Kindern vorbehalten. Außerdem gab es 33 Prozent Fahrpreisermäßigung zum und vom Ferienort. Auch ohne Ferienplatz konnte ein FDGB-Mitglied bei Vorlage des Mitgliedsbuches einmal im Jahr eine solche Fahrpreisermäßigung bei der Eisenbahn in Anspruch nehmen.

- **Frauenförderungspläne** als Anlage zu den Betriebskollektivverträgen enthielten zahlreiche Festlegungen, um die schöpferischen Fähigkeiten der Frauen im Arbeitsprozess und in der Weiterbildung zu fördern, ihnen aber auch gleichzeitig die Möglichkeiten dazu zu erschließen.
- **FDGB-Fraktion in der Volkskammer** – Ausdruck gewerkschaftlicher Mitsprache in der höchsten Volksvertretung der DDR. Die Gewerkschaften besaßen damit Gesetzesinitiative und nutzten diese insbesondere in Bezug auf die Arbeitsgesetzgebung.
- **Freiwillige Zusatzrentenversicherung** – In der Zeit von 1949 bis 1985 gab es insgesamt zwölf Rentenerhöhungen. Die Rentenausgaben stiegen in diesem Zeitraum von jährlich etwa 1,8 auf 13 Millionen Mark. Über einen längeren Zeitraum wurde allerdings an der starren Rentenpflichtbeitragsbemessungsgrenze von monatlich 600 Mark festgehalten, obgleich die Durchschnittslöhne für viele Berufsgruppen schon seit langem teilweise beträchtlich darüber lagen. Erst 1971 kam es zur Einführung einer freiwilligen Zusatzrentenversicherung (FZR). Nach zunächst zögerlicher Anfangsentwicklung sorgten aber die günstigen Bedingungen dieser FZR für einen ständig wachsenden Zustrom, so dass bis Ende 1989 etwa 90 % aller Beschäftigten, die keinem der inzwischen eingerichteten Zusatz- oder Sonderversorgungssystem angehörten, Ansprüche aus dieser FZR erworben hatten. Die anfängliche Beitragsbemessungsgrenze von 1.500 Mark monatlich wurde in den letzten Jahren aufgehoben. Die zehnpromtente Beitragshöchstgrenze für die Versicherten blieb bestehen.
- **Gewerkschaftsbibliotheken** trugen wesentlich zu einem immer weiter steigenden literarischen Interesse insbesondere der Industriearbeiter bei. Die Gewerkschaftsbibliotheken verzeichneten einen ständig steigenden Buchbestand und eine kontinuierliche Entwicklung des Nutzerinteresses.
- **Geburtenbeihilfe des Staates** gab es bereits seit 1950; ab 1972 dann in Höhe von 1.000 Mark pro Kind.
- **Hausarbeitstage** wurden für vollbeschäftigte werktätige Frauen gewährt, sofern sie verheiratet waren, Kinder bis 18 Jahre hatten oder älter als 40 Jahre waren. Einen solchen Tag gab es monatlich als bezahlter Hausarbeitstag.
- **Jugendförderungspläne** wurden im Zusammenhang mit den jährlich zwischen den Betriebsgewerkschaftsleitungen und der Betriebsleitung abzuschließenden Betriebskollektivverträgen erstellt. Sie enthielten spezifische Maßnahmen zu Bildungsfragen, zur Gestaltung von Kultur und Sport auf betrieblicher Ebene sowie zur Ausgestaltung sozialer Belange der Jugend, auch zu spezifischen Maßnahmen der Lehrausbildung.
- **Junge Ehen** erhielten zinslose Kredite von 7.000 Mark. Bei der Geburt von Kindern wurden Kreditrückzahlungen erlassen. Dazu stellte der Staat umfangreiche Mittel zur Verfügung.

ANHANG 10

CHRONOLOGIE DER GEWERKSCHAFTSARBEIT DES FDGB

- **Kinderferienlager** lagen in der DDR hoch im Kurs. Die Interessenvertretung des FDGB schloss die Fürsorge um Familien und besonders der Kinder Berufstätiger ein. So ist es zu erklären, dass sich die Gewerkschafter in der DDR schon Anfang der 1950er Jahre für eine Ferienbetreuung der Kinder eingesetzt und dabei die Entwicklung der Betriebsferienlager besonders unterstützt hatten. 1950 begann die Aktion „Frohe Ferientage für alle Kinder“. Sie wurde von der Regierung im Sinne des Jugendgesetzes der DDR in Übereinstimmung mit dem Jugendverband und den Gewerkschaften beschlossen. Sie legte die Gestaltung der Erholung und Betreuung der Kinder während der Schulferien im Sommer und im Winter in Pionierlagern, Betriebsferienlagern und der örtlichen Feriengestaltung fest. 1952 gab es bereits 3.000 Ferienlager, an denen etwa 500.000 Kinder teilnahmen. 1970 waren es 3.500 mit 700.000 Teilnehmern. In den Ferienwochen 1987 haben sich rd. 800.000 Mädchen und Jungen in den 5.000 Betriebsferienlagern in den schönsten Gegenden der DDR gemeinsam mit 52.000 Kindern aus der Volksrepublik Polen und vielen anderen Gästen gut erholt. Die Preise waren einheitlich geregelt. Die Eltern zahlten bis 1989 unverändert pro Kind für Familien bis zu 2 Kindern wöchentlich 4,00 Mark, bis zu 3 Kindern wöchentlich 3,00 Mark und über 3 Kindern wöchentlich 2,00 Mark.
- **Kindergeld** des Staates wurde monatlich seit 1950 gezahlt; ab 1987 betrug es 50,00 Mark für das erste, 100,00 Mark für das zweite und 150,00 Mark für jedes weitere Kind.
- **Kinderbetreuung** wurde in der DDR groß geschrieben. Bei Kinderkrippen gab es 1985 einen Versorgungsgrad von 727 auf 1000 Kinder, bei Kindergärten von 899 und bei Schulhorten von 840. Ein Essenzuschuss lag zwischen 0,45 und 1,40 Mark pro Tag.
- **Kultur- und Sozialfonds** waren Bestandteil der Betriebskollektivverträge (BKV). Er wurde aus 3 Prozent Bruttolohnsumme gebildet. Dieser Fonds war eine finanzielle Grundlage für die Unterstützung und Förderung des geistig-kulturellen Lebens im
 - betrieb. Dies betraf die Ausstattung der Volkskunstgruppen, Sportgruppen und -vereine sowie die Unterstützung der Aktivitäten, die sich aus den Kultur- und Bildungsplänen der Arbeitskollektive ergaben.
- **Kulturhäuser**, die den Gewerkschaften unterstanden, gab es bereits Anfang der 1950er Jahre über 600. Etwa 300 davon gehörten zu den MTS (Maschinen- und Traktorenstationen auf dem Lande). Mit der Gründung von Genossenschaften gingen diese an diverse Einrichtungen der Bauern über. Es verblieben nur einige, die den volkseigenen Gütern gehörten, in der Verantwortung der Gewerkschaft Land und Forst. In den Jahren des Aufbaus nach 1945, besonders nach der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik, wurden viele Kulturhäuser und Klubs gebaut. Durch die Hilfe der sowjetischen Verwaltung entstanden bei den damaligen SAG-Betrieben Kulturstätten. Der Kulturpalast „Wilhelm Pieck“ der Werktätigen des Chemiekombinats Bitterfeld, das Kulturhaus „Ernst Thälmann“ der Metallarbeiter in Magdeburg, das Kulturhaus „Erich Weinert“ des Kabelwerkes Oberspree in Berlin und viele andere Kulturhäuser in fast allen größeren Betrieben gehörten mit zu den großen Errungenschaften der DDR auf kulturellem Gebiet.
- **Künstlerisches Volksschaffen** entwickelte sich bereits in den Anfangsjahren der DDR und breitete sich schnell aus. So bestanden z.B. im Jahre 1968 folgende Gruppen und Zirkel:
 - ♦ 2.000 Laientheater (einschließlich 125 Arbeitertheater) mit etwa 40.000 Mitgliedern;
 - ♦ 600 Kabarettgruppen mit etwa 6.000 Mitgliedern;
 - ♦ 250 Zirkel schreibender Arbeiter und 230 Zirkel schreibender Schüler mit insgesamt etwa 5.000 Mitgliedern;
 - ♦ 3.000 Zirkel der bildenden und angewandten Kunst mit etwa 5.000 Mitgliedern;
 - ♦ 5.000 Amateurtanzorchester mit etwa 30.000 Mitgliedern;
 - ♦ 1.400 Blasorchester mit etwa 32.000 Mitgliedern;
 - ♦ 80 Sinfonieorchester mit etwa 4.500 Mitgliedern;
 - ♦ 150 Kammerorchester und Gruppen mit etwa 3.000 Mitgliedern;
 - ♦ 100 Orchester mit gemischter Besetzung mit etwa 5.000 Mitgliedern;

CHRONOLOGIE DER GEWERKSCHAFTSARBEIT DES FDGB

- 5.000 Chöre mit etwa 200.000 Mitgliedern;
 - 500 Singe-Clubs der FDJ mit etwa 15.000 Mitgliedern;
 - 50 Ensembles junger Talente und Arbeiter-Varietes mit etwa 2.000 Mitgliedern;
 - 350 Filmzirkel und Studios mit etwa 10.000 Mitgliedern (dazu etwa 150.000 Einzelamateure);
 - 75 gemischte Volkskunstensembles mit etwa 12.000 Mitgliedern;
 - 1.200 Bühnentanzgruppen (vom Volkstanz bis zum Ballett) mit etwa 24.000 Mitgliedern;
 - 100 Gesellschaftstanzkreise mit etwa 2.000 Mitgliedern (90.000 Jugendliche lernen außerdem jährlich tanzen);
 - 500 Fotozirkel mit etwa 15.000 Mitgliedern;
 - 300 Puppenspielbühnen mit etwa 3.000 Mitgliedern;
 - 25 magische Zirkel mit etwa 300 Mitgliedern;
 - 9 Pantomimengruppen mit etwa 100 Mitgliedern.
 - Viele Statistiken und soziologische Untersuchungen bestätigten übereinstimmend, dass sich etwa 7 Prozent der Arbeiter auf den Gebieten der Musik und des Gesanges, der bildenden Kunst, der Literatur, des Kabarets, des Theaters und des Tanzes aktiv betätigten.
- **Konfliktkommissionen** – gewerkschaftliche Instrumente zu Konfliktlösungen im Arbeitsrecht der DDR. Im Jahr 1953 wurde auf Initiative des FDGB, nachdem sich schon Vorläufer für eine betriebliche Beilegung von Arbeitsstreitfällen entwickelt hatten, eine Verordnung des Ministerrates der DDR erlassen. So wurden in volkseigenen Betrieben und Verwaltungen mit über 200 Beschäftigten Konfliktkommissionen (KK) gebildet. Ihnen oblag es zunächst nur, über bestimmte Arbeitsstreitfälle zu beraten. Zwei Mitglieder der KK wurden von der BGL, zwei von der Betriebsleitung benannt. Wo Konfliktkommissionen bestanden, war deren Anrufung und Entscheidung Voraussetzung dafür, den weiteren Weg über die Arbeitsgerichtsbarkeit in Anspruch zu nehmen. Schrittweise, sehr behutsam, unter Beachtung der praktischen Erfahrungen in Ihrer Tätigkeit, wurden die KK sowohl hinsichtlich ihrer Bildung als auch ihrer Kompetenzen zu basisdemokratischen Organen der Rechtspflege in der DDR ausgestaltet.
- Alle zwei Jahre fand in den Betrieben und Einrichtungen die geheime Wahl der Mitglieder der KK statt. Die Kandidaten wurden von der BGL bzw. AGL in einer Versammlung der Beschäftigten vorgeschlagen.
- Rechtsstaatlichen Anforderungen entsprach, dass die Beratungen der KK in betrieblicher Öffentlichkeit stattfanden. Termin, Gegenstand und Ort wurden bekannt gegeben. Jeder Betriebsangehörige konnte an den Beratungen, auch während der Arbeitszeit, teilnehmen, ohne mit Abzügen vom Arbeitslohn zu rechnen.
- **Mitgliedsbeiträge des FDGB**, die der Vertrauensmann kassierte, standen den Betriebsgewerkschaftsleitungen in Höhe von 40 bis 50 Prozent direkt für die unmittelbaren Gewerkschaftsaktivitäten vor Ort zur Verfügung.
 - **Plandiskussion** – Im Zuge der gesamten Plandiskussion legten die Betriebsgewerkschaftsleitungen eine Stellungnahme zum Betriebsplanentwurf vor. Diese Stellungnahme wurde in einer Vertrauensleutvollversammlung beschlossen. Ohne diese durfte der Betriebsleiter den Planentwurf nicht an seine übergeordnete Leitung weiterleiten.
 - **Schwangerschafts- und Wochenurlaub** wurde in der DDR 26 Wochen in Höhe des Nettodurchschnittsverdienstes bezahlt. Anschließend gab es das bezahlte Babyjahr (in Höhe des eigenen Krankengeldes) für 26 Wochen ab dem 1. Kind, 52 Wochen ab dem 3. Kind. Es gab 11.000 Schwangeren- und Mütterberatungsstellen.
 - **Sozialversicherung** war in Händen des FDGB. Der FDGB leitete über drei Jahrzehnte die Sozialversicherung, die vorher in Verantwortung staatlich geleiteter Sozialversicherungskassen lag. Der Gewerkschaft wurde damit eine wichtige Seite sozialer Betreuung nicht nur ihrer Mitglieder übertragen. Die Betriebsgewerkschaftsleitungen entschieden eigenverantwortlich über Geldleistungen und kontrollierten gleichzeitig deren ordnungsgemäße Berechnung und Auszahlung. Die Sozialversicherung hatte im Jahre 1987 5.187 hauptamtliche Mitarbeiter. Diese leisteten die gesamte Arbeit von der Be-

ANHANG 10

CHRONOLOGIE DER GEWERKSCHAFTSARBEIT DES FDGB

rechnung bis zur Auszahlung der Renten. Der Haushalt der Sozialversicherung als Bestandteil des Staatshaushaltes hatte eine beachtliche Größenordnung. Er umfasste 1987 Gesamtausgaben von 30,1 Milliarden Mark, denen 16,0 Milliarden an Beitragseinnahmen gegenüberstanden, so dass ein Staatszuschuss von 14,1 Milliarden erforderlich war, der etwa 11,6 % des Gesamtbudgets ausmachte. Einen großen Teil der direkten und persönlichen Verbindung zur Arbeit mit den Sozialversicherten wurde in den Betrieben durch die ehrenamtlich tätigen Räte für Sozialversicherung, die bei den BGL gebildet wurden, sowie durch die große Zahl der rd. 300.000 (Stand 1986) in den Gewerkschaftsgruppen gewählten Bevollmächtigten für Sozialversicherung geleistet. Durch sie wurden u. a. überprüft, ob die in den Betrieben auszahlenden Geldleistungen ordnungsgemäß berechnet und ausgezahlt wurden und den kranken Kollegen die notwendige Hilfe und Betreuung gewährt wurde.

Gesamthaushalt der Sozialversicherung der DDR für das Jahr 1987
Leistungs- und Ausgabenübersicht je Tausend Mark

Renten aus der Sozialpflichtversicherung
einschl. FZR 13.479.762,0

Monatl. Unterstützung für
schwerstgeschädigte Kinder ab Vollendung
des 16. Lebensjahres bis zum Beginn
des Anspruchs auf Invalidenrente 3.187,0

Krankengeld 3.953.233,7

Schwangerschafts- und Wochengeld 790.346,1

Mütterunterstützung nach Ablauf
des Wochenurlaubs 710.480,0

Unterstützung für Alleinstehende
bei Pflege erkrankter Kinder 134.907,5

Unterstützung für verheiratete
werktätige Mütter mit 2 und mehr Kindern
bei Pflege erkrankter Kinder 254.315,1

Unterstützung für werktätige Mütter zur Pflege
erkrankter schwerstgeschädigter Kinder 3.308,5

Unterstützung für alleinstehende werktätige Mütter
bis zur Bereitstellung eines Krippenplatzes
einschl. Unterstützung von Müttern
im Lehrverhältnis 3.231,1

Monatl. Unterstützung für Familienangehörige
zur Betreuung eines
schwerstgeschädigten Kindes 4.273,3

Monatl. Zuschuss zum Familienaufwand 418,2

Leistungen im Falle der Mutterschaft
insgesamt 1.951.279,8

Bestattungsbeihilfe 51.926,6

Sonstige Ausgaben 102.342,6

Ambulante und stationäre Behandlung
in staatlichen Einrichtungen 6.395.742,3

Behandlung durch privat tätige Ärzte
und Zahnärzte 39.890,3

Stationäre Behandlung in konfessionellen
und privaten Krankenanstalten 205.013,3

Krankentransport 154.982,9

Arzneimittel 2.827.132,6

Heil- und Hilfsmittel 312.259,7

Kurbehandlung 331.728,8

Fahr- und Übernachtungskosten 23.550,0

Sonstige Ausgaben 184.331,8

Verwaltungskosten (Löhne, Investitionen,
sachliche Verwaltungskosten) 106.526,2

Gesamtausgaben 30.122.889,6

CHRONOLOGIE DER GEWERKSCHAFTSARBEIT DES FDGB

(Alle Angaben übernommen aus: Protokoll des Podiumsgesprächs zum Thema „Sozialpolitik und Gewerkschaften in der DDR“ vom 18. November 2009, Populärwissenschaftliche Schriftenreihe – Zeitgenössische Standpunkte – Historische Dokumente. Gewerkschaftliche Information des Vereins Freie Deutsche Gewerkschaften.)

- **Volkskunstabewegung** – ab der zweiten Hälfte der 1950er Jahre eine auch vom FDGB maßgeblich unterstützte breite Bewegung künstlerischen Volksschaffens. So nahm die Volkskunstabewegung einen sichtbaren Aufschwung. Die Gewerkschaften halfen einer stetig anwachsenden Zahl von Werktätigen, sich nach ihren Neigungen und Fähigkeiten selbst künstlerisch und kulturell zu betätigen. Die Gewerkschaften förderten besonders die Bewegung der schreibenden Arbeiter, die Arbeitertheater, die Betriebskabarets, die Betriebsfilmstudios, die Arbeiter-Chöre und – Orchester, die Volkskunstensembles, die Arbeitervarietés und die Tanz- und Ballettensembles sowie die Zirkel des bildnerischen Volksschaffens und die Betriebsfotogruppen. 1947 erstmals und seit 1959 gab es alle 4 Jahre Ausstellungen des bildnerischen Volkskunstschaffens, die einen festen Platz bei den Arbeiterfestspielen hatten. Wettbewerbe gab es auch für Fotogruppen und für Amateurfilmgruppen.
- **Volkssolidarität** war in der DDR in allen Lebensbereichen eine Selbstverständlichkeit. In der entsprechenden Organisation waren 1985 18.500 ehrenamtliche Helfer tätig, es gab 542 Clubs sowie 60.000 Hilfeleistungen. 226 Millionen Mark wurden für soziale und kulturelle Betreuung ausgegeben.
- **Vorschläge, Hinweise und Kritiken (VHK)** – Ergebnisse einer umfassenden demokratischen Mitwirkung der Werktätigen in vielfachen Aussprachen und Beratungen zur jährlichen Plandiskussion. So nahmen beispielsweise im Organisationsbereich des Bezirksvorstandes Berlin des FDGB durchschnittlich 80 % der Werktätigen an der Plandiskussion teil, aus der stets ca. 45.000 VHK hervorgingen. Die VHK wurden auf allen Leitungsebenen der Gewerkschaften/Industriegewerkschaften nach Problemkreisen erfasst und ausgewertet. Als problema-

tisch erwies sich allerdings, dass auf Grund der gesamten ökonomischen Situation und der Defizite der DDR-Wirtschaft die Ergebnisse dieser großen demokratischen Volksaussprache zum Planentwurf oftmals nicht in spürbare wirksame Maßnahmen – insbesondere auch zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen in den Betrieben und Einrichtungen – umgesetzt werden konnten. So hatte – auch objektiv bedingt – die demokratische Mitwirkung auf diesem Gebiet letztlich zu geringe Bedeutung für sichtbare positive Veränderungen. Andererseits konnten viele kleinere Probleme, Engpässe und Unzulänglichkeiten durch manch hartnäckige Einflussnahme der jeweils zuständigen Gewerkschaftsleitung auch beseitigt werden.

- **Wohnraumversorgung** – ein wichtiges sozialpolitisches Gebiet, dem die Gewerkschaften besondere Aufmerksamkeit widmeten. So nahmen sie in den Betrieben wesentlich Einfluss auf die Verbesserung der Lebensbedingungen der Werktätigen und ihrer Familien. Besonders schwierig war die Bereitstellung von Wohnungen in den Nachkriegsjahren. Gewerkschaftliche Wohnungskommissionen waren schon seit 1947/48 tätig. Die Wohnraumversorgung war auch ein erstes Aufgabengebiet für Arbeiterkontrolleure. Der gewerkschaftliche Einfluss orientierte sich auf die Mitwirkung sowie auf die Kontrolle darauf, dass Wohnraum vorrangig an Arbeiter, Angestellte, Familien mit 3 und mehr Kindern sowie Schichtarbeiter vergeben wurde und mindestens 60 % der Neubauwohnungen Arbeitern angeboten wurden. Zur Versorgung mit Wohnraum und der Mitwirkung der Gewerkschaften gehörte auch, dass die Betriebe ihren Belegschaftsmitgliedern beim Bau bzw. Um- und Ausbau von Wohnungen vor allem im Rahmen des genossenschaftlichen Arbeiterwohnungsbaus sowie beim Bau von Eigenheimen halfen. Der Bundesvorstand des FDGB machte sich besonders für die Arbeiterwohnungsbaugenossenschaften (AWG's) stark und sicherte durch Gewerkschaftsvertreter in den Vorständen der AWG's seinen und den Einfluss der Gewerkschaftsorganisationen in den Betrieben. So wurde auch durchgesetzt, dass mindestens 45 % des jährlichen Wohnungsbaus an die AWG's vergeben wurden.

ANHANG 10

CHRONOLOGIE DER GEWERKSCHAFTSARBEIT DES FDGB

▪ **Zuwendungen aus dem Staatshaushalt** war ein Grundanliegen der Sozialpolitik der DDR. Diese Zuwendungen wurden ständig erhöht. So betragen sie z.B. für das **Wohnungswesen** 1971 2.127 Millionen Mark, 1980 bereits 7.049 und 1985 12.800 Millionen Mark. Für **stabile Preise und Tarife des Grundbedarfs** 1971 8.527, 1980 16.853 und 1985 40.622 Millionen Mark. Für **Bildung, Erziehung und Erwachsenenqualifizierung** betragen die Zuwendungen aus dem Staatshaushalt 1971 5.836, 1980 9.157 und 1985 12.200 Millionen Mark. Für **Gesundheit Mutter und Kind, ältere Bürger** wurden staatlicherseits 1971 2.518, 1980 3.127 und 1985 4.781 Millionen Mark zur Verfügung gestellt. Für **Sozialversicherung, Renten, Krankengeld, Arznei, Schwangerschafts- und Wochengeld** beliefen sich die staatlichen Ausgaben 1971 in Höhe von 6.191, 1980 von 14.207 und 1985 in Höhe von 15.211 Millionen Mark. Für **Erholung, Sport, geistig-kulturelle Bedürfnisse** standen 1971 1.054, 1980 2.213 und 1985 3.257 Millionen Mark aus staatlichen Fonds zur Verfügung. **Krediterlass für junge Eheleute** etc. schlug 1980 mit 190 und 1985 mit 207 Millionen Mark zu Buche.

(Alle Angaben aus: Statistisches Jahrbuch der DDR 1988, S. 276)

LEISTUNGEN DER EVG FÜR IHRE MITGLIEDER

Leistungen der EVG für ihre Mitglieder

■ Unsere Leistungen

- Die EVG ist die kompetente Gewerkschaft für alle Arbeitnehmer und Beamte im Verkehrsbereich.
- Als Mitglied bist Du im Arbeitsleben in einer stärkeren Position.
- Du bist besser informiert.
- Du wirst qualifiziert beraten und im Konflikt kompetent unterstützt.
Beratung im Arbeits- und Sozialrecht, Verwaltungsrecht und Zivilverfahren für das Mitglied (in allen Geschäftsstellen)
- Beratung in tarifpolitischen Angelegenheiten für das Mitglied (in allen Geschäftsstellen)
- Für die Mitglieder der EVG besteht eine Familien-Rechtsschutzversicherung.
Die Bedingungen und Leistungen ergeben sich aus dem mit dem Versicherungsträger abgeschlossenen Gruppenversicherungsvertrag. Die Mitglieder erhalten entsprechend die Versicherungsausweise. Für die Teilnahme an der Familien-Rechtsschutzversicherung wird ein Betrag in Höhe von 0,1 Prozent vom satzungsgemäßen Bruttoeinkommen erhoben. Für Nachwuchskräfte, arbeits- sowie erwerbslose Mitglieder und Mitglieder mit Mindestbeitrag ist die Familien-Rechtsschutzversicherung im Mitgliedsbeitrag gemäß §8 enthalten.
- **Freizeit- und Berufs-Unfallversicherung für das Mitglied**
(Anträge in allen Geschäftsstellen und in der Zentrale Berlin)
- **Sterbegeldunterstützung**
wenn die Mitgliedschaft vor dem 31.12.1992 (Mitglieder der QG TRANSNET bzw. vor dem 31.12.2009 (Mitglieder der QG GDBA) begründet wurde (näheres bei allen Organisationsstellen))
- Mitgliederzeitschrift „**imtakt**“



EVG-Jugend protestiert

ANHANG 11

LEISTUNGEN DER EVG FÜR IHRE MITGLIEDER

+ Faire Tarifverträge

Unser Kerngeschäft ist die Tarifpolitik. Weit über 200 Tarifverträge verhandelt die EVG pro Jahr. Im Mittelpunkt stehen immer die Interessen aller abhängig Beschäftigten und das Prinzip der Solidarität. Das Ergebnis sind erfolgreiche Tarifverträge und hohe Lohnsteigerungen für alle.

+ Streikunterstützung

Bei Auseinandersetzungen mit der Arbeitgeberseite sind Streiks das wichtigste Arbeitskämpfungsmittel. Aber nur so lassen sich bei besonders schwierigen Verhandlungen faire Löhne und Gehälter oder bessere Arbeitsbedingungen durchsetzen. Streikende Mitglieder erhalten daher von der EVG Streikunterstützung.

+ Gewerkschaftspolitische Bildung

Weiterbildung und Qualifizierung sind wichtige Schlüssel zum gewerkschaftlichen Erfolg – deshalb bieten wir unseren Mitgliedern in Zusammenarbeit mit unserer Bildungsgesellschaft, der EVA – Europäische Akademie für umweltorientierten Verkehr – Seminare zu den unterschiedlichsten Themen an – Teilnahme kostenlos!

+ Ausbildung für Interessenvertreter/innen

Unsere Mitglieder in Betriebs- und Personalräten, den Schwerbehinderten- sowie Jugend- und Auszubildendenvertretungen nehmen wichtige Aufgaben wahr. Für das notwendige Know-How sorgt die EVG zusammen mit der EVA-Akademie.

+ Politische Entscheidungen

Die EVG verlangt von den politisch Verantwortlichen die Stärkung des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers – der Schiene. Und das muss im Bund, aber auch in den Ländern gelten.

+ Jugend

Eine besondere Attraktion für unsere jugendlichen Mitglieder ist das Europ-Camp an der Côte d'Azur. Dort finden Seminare u.a. zu europäischen Themen statt. Termine und Informationen, auch zu anderen Jugendseminaren, sind in den Organisationsstellen erhältlich.

+ Kompetenz vor Ort

Unsere Interessenvertreter/innen und Vertrauenspersonen in den Betrieben und Dienststellen stehen immer mit Rat und Tat zur Seite. Aber auch die Mitarbeiter/innen in den 32 EVG-Geschäftsstellen in ganz Deutschland beraten und helfen unkompliziert und schnell, beispielsweise durch kostenlose Rechtsberatung und durch viele weitere Informationen. Und das in jeder Phase des Lebens: Ob im aktiven Arbeitsleben, während der Ausbildung, bei Erwerbslosigkeit oder in der Rente/im Ruhestand.

+ Bildungs- und Förderungswerk (BFW)

Dein BFW der EVG erstellt Ratgeber zum Bahnbetrieb, für den Bereich Technik, Personen- und Güterverkehr sowie zur Sozial- und Tarifpolitik. Die Ratgeber sind für Mitglieder kostenlos. Weitere Vorteilsleistungen vom BFW: Die Gruppensterbegeldversicherung und das Leistungspaket Sicherheitsspektrum.



Die EVG bietet für ihre Mitglieder ein ganzes Paket an zusätzlichen Leistungen und Angeboten. Dazu gehören umfassender Rechtsschutz sowie sinnvolle Versicherungsleistungen.

+ Beruflicher Rechtsschutz

Probleme oder Streitigkeiten im Beruf? EVG-Mitglieder können es sich leisten, ihr Recht notfalls auch auf dem Rechtsweg durchzusetzen. Das Kostenrisiko beim beruflichen Rechtsschutz in genehmigten Rechtschutzverfahren trägt die EVG.

Details zu den Versicherungsleistungen gibt es auf www.evg-online.org

+ Familien-Rechtsschutz

Zusätzlich zum Gewerkschaftsbeitrag kannst Du auch Dich und Deine Familie bei Rechtsstreitigkeiten absichern. Unsere Familien-Rechtsschutz-Versicherung der DEVK bietet Unterstützung bei privatrechtlichen Auseinandersetzungen.

+ Freizeit- und Berufsunfallversicherung

Mitglieder der EVG profitieren von einer Freizeit-Unfallversicherung und einer Berufs-Unfallversicherung. Der Versicherungsschutz bei der Freizeit-Unfallversicherung umfasst Unfälle außerhalb des Berufes und des direkten Weges nach und von der Arbeitsstelle. Zu den beruflichen und dienstlichen Unfällen zählen auch die Wegeunfälle, d.h. die direkten Fahrten von und zum Arbeitsplatz.

LEISTUNGEN DER EVG FÜR IHRE MITGLIEDER

Der Fonds soziale Sicherung

Nach langwierigen und teils sehr schwierigen Verhandlungen gründeten die Tarifpartner TRANSNET und GDBA sowie der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e. V. (Agv MoVe) am 1. Dezember 2005 den Fonds zur sozialen Sicherung für Arbeitnehmer der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (Fonds soziale Sicherung), als gemeinsame Einrichtung gemäß § 4 Abs. 2 Tarifvertragsgesetz.

Der Fond hat seinen Sinn darin, exklusiv den EVG-Mitgliedern Leistungen zu gewähren, da allein deren Beiträge die Arbeit der EVG finanzieren und ermöglichen.

Seine Aufgabe ist soziale Leistungen an Beschäftigte des DB-Konzerns zu gewähren unter der Voraussetzung, dass diese Beschäftigten einem Unternehmen angehören, das dem SozialSicherungs-Tarifvertrag unterliegt und die Mitglieder in den Gewerkschaften TRANSNET oder GDBA (später Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft – EVG) sind. In der Folge wurde der Vorstand gebildet sowie die notwendige Satzung und Geschäftsordnung verabschiedet. Der Vorstand ist dem Grundgedanken einer gemeinsamen Einrichtung folgend bis heute paritätisch besetzt, das heißt, Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite stellen jeweils die gleiche Anzahl an Mitgliedern.

Der Fonds soziale Sicherung hat seinen juristischen Sitz in Berlin. Die Arbeit selbst wird jedoch in der Geschäftsstelle in Frankfurt am Main, ganz in der Nähe des Hauptbahnhofs und somit auch nah am Geschehen, geleistet. Die einmalige, mit dem Fonds soziale Sicherung gefundene Konzeption wurde auch höchst-richterlich positiv beurteilt. Eine Klage der GDL, die 2005 an der Entstehung noch mitgewirkt, dann aber den Abschluss der notwendigen Tarifverträge nicht vollzogen hat, gegen die rechtliche Gestaltung und Umsetzung des Fonds soziale Sicherung wurde in allen drei Instanzen, zuletzt vom Bundesarbeitsgericht, abgewiesen.

Der ursprüngliche Gedanke der Tarifpartner, den Fonds soziale Sicherung unter Einbindung externer Partner ausschließlich auf ehrenamtlicher Basis zu führen,

musste angesichts der rasanten Entwicklung der Aufgabenfülle überdacht werden. Auf Beschluss des Vorstandes übernahm der Fonds soziale Sicherung deshalb mit Wirkung zum 1. Januar 2008 die Arbeitgeberfunktion für das zur Umsetzung der Vereinszwecke erforderliche Personal. Zeitgleich wurden hauptamtliche Geschäftsführer installiert.

Die Beschäftigtenzahl wuchs mit steigendem Aufgabenvolumen im Jahr 2017 auf insgesamt 25 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Laufe der vergangenen Jahre hat sich das Leistungsspektrum des Fonds soziale Sicherung kontinuierlich entwickelt und bietet heute eine breite Palette an sozialen Leistungen u.a. in den Bereichen Bildungs- und Gesundheitsförderung sowie Risikoabsicherung. Ende 2016 hatten bereits über 80.000 EVG-Mitglieder rund 100.000 Leistungen des Fonds soziale Sicherung in Anspruch genommen.

Ziel ist es, die Leistungen des SozialSicherungs-TV auch berufstätigen EVG-Mitglieder in Unternehmen und Einrichtungen im Organisationsbereich der EVG zugänglich machen, in denen der SozialSicherungs-TV bisher keine Anwendung findet. Um dies zu ermöglichen, haben EVG und Agv MoVe, als Träger der gemeinsamen Einrichtung Fonds soziale Sicherung, die für eine Öffnung für Drittunternehmen nötigen tarifvertraglichen Regelungen vereinbart. Danach kann die EVG ab 2017 mit weiteren Unternehmen und Einrichtungen im Organisationsbereich der EVG weitgehend inhaltsgleiche SozialSicherungs-Tarifverträge abschließen und deren administrative Umsetzung dem Fonds soziale Sicherung übertragen.

WB/31.08.2017



Fonds soziale Sicherung

Starke Leistungen

So viel drin!

Im Leistungspaket des Fonds soziale Sicherung steckt jede Menge drin: Neben attraktiven Angeboten für Gesundheit und Bildung bieten wir dir auch eine Vielzahl an Leistungen, die dich und deine Familie schützen und finanziell unterstützen. Viel Gutes eben.

Frag uns doch mal, was wir für dich tun können.

**Jetzt ganz bequem
die Online-Anträge nutzen!**



Als Mitglied der EVG kannst du die zahlreichen Angebote des Fonds soziale Sicherung nutzen.
Ob Fortbildung, Kinderbetreuung, Gesundheit oder Absicherung – der Fonds unterstützt dich in vielen Bereichen!
Voraussetzung: Dein Arbeitgeber unterliegt dem SozialSicherungs-Tarifvertrag.

Informier dich bei uns! www.fonds-soziale-sicherung.de • Telefon 069/27 13 59 70



**Fonds soziale
Sicherung**

LEISTUNGEN DER EVG FÜR IHRE MITGLIEDER

Mitgliedernahe Strukturen

Mitgliedernahe Strukturen zu schaffen und umzusetzen, standen bei der Bildung der EVG im Fokus. Unter dem Motto „Zukunftssicher ins nächste Jahrzehnt“ galt es, den strukturellen Ausrichtungen für eine noch basisnähere Gewerkschaftsarbeit ein neues Fundament zu geben. Präsenz vor Ort und in der Fläche durch Mitglieder und Funktionäre, die der EVG ein Gesicht geben, durch Ansprechpartner, die kompetent informieren, beraten, unterstützen und sich den Sorgen der Mitglieder annehmen, dieser Anspruch war stets Begleiter dieses Prozesses und er ist es auch heute noch. Durch engagierte Kolleginnen und Kollegen wurde diese Struktur mit Leben erfüllt und einer erfolgreichen Bewährung unterzogen.

Zum Stand 01.01.2017 war die EVG mit 143 Ortsverbänden in der Fläche aufgestellt.

Größe der Ortsverbände (Stand 01.01.2017)	bundesweit	Region Nord	Region Nord-Ost	Region Süd-Ost	Region West	Region Süd-West	Region Süd
bis 500 Mitglieder	35	8	2	4	6	11	4
bis 1.000 Mitglieder	38	7	4	4	4	9	10
bis 2.000 Mitglieder	41	6	5	5	12	8	5
bis 3.000 Mitglieder	14	1	-	4	6	1	2
bis 4.000 Mitglieder	7	1	-	1	1	3	1
bis 5.000 Mitglieder	6	1	1	1	1	1	1
bis 10.000 Mitglieder	2	-	1	-	-	-	1

Grundlage für die Zuordnung der Mitglieder zu den Ortsverbänden bilden die PLZ-Bereiche, die den einzelnen Ortsverbänden zugeschrieben sind. Alle Mitglieder, die in den zugeschriebenen PLZ-Bereichen wohnen, gehören einem Ortsverband an.

Über der Ebene der Ortsverbände ist die EVG in 16 Landesverbände untergliedert, dabei bilden alle Ortsverbände, Betriebs- und Dienststellengruppen sowie Seniorengruppen, die räumlich zum Territorium eines Bundeslandes gehören, einen Landesverband. Zum Stand 01.01.2017 verteilten sich die Mitglieder wie folgt auf die Landesverbände:

Landesverband	Mitglieder 01.01.2017	Landesverband	Mitglieder 01.01.2017
Schleswig-Holstein	4.215	Sachsen	13.537
Hamburg	6.923	Thüringen	5.337
Bremen	3.543	Nordrhein-Westfalen	32.501
Niedersachsen	12.186	Rheinland-Pfalz	5.833
Mecklenburg-Vorpommern	4.195	Saarland	4.368
Brandenburg	11.198	Hessen	17.292
Berlin	7.539	Baden-Württemberg	21.282
Sachsen-Anhalt	10.211	Bayern	32.647

ANHANG 11

LEISTUNGEN DER EVG FÜR IHRE MITGLIEDER

Betriebs- und Dienststellengruppen

Alle im Berufsleben stehenden Mitglieder innerhalb eines Betriebes/einer Dienststelle bilden eine Betriebs-/Dienststellengruppe. Die Betriebs-/Dienststellengruppe organisiert und strukturiert die Arbeit der EVG vor Ort und im beruflichen Alltag. Die Geschäftsführung der Betriebs-/Dienststellengruppe erfolgt durch den Betriebs-/Dienststellengruppenvorstand. Der Betriebs-/Dienststellengruppenvorstand setzt sich aus Vertrauenspersonen zusammen, die in den unterschiedlichen Betriebs-/Dienststellenbereichen gewählt wurden. Zum Stand 01.01.2017 waren bereits 349 Betriebs- und Dienststellengruppenvorstände gewählt.

gewählte BG-/DG-Vorstände 01.01.2017	bundesweit	Region Nord	Region Nord-Ost	Region Süd-Ost	Region West	Region Süd-West	Region Süd
Anzahl	349	41	49	51	73	78	57

Mitgliederentwicklung

Zum 01.01.2012 waren 220.704 Mitglieder in der EVG organisiert. Im Jahr darauf betrug der Mitgliederbestand zu diesem Zeitpunkt 213.564. Mit Stichtag 01.01.2014 zählte die EVG 209.027 Mitglieder und zum 01.01.2015 203.875 Mitglieder. Das Jahr 2016 startete mit einem Mitgliederbestand von 197.094 und zum 01.01.2017 belief sich die Mitgliederzahl auf 192.807. Absolut sowie prozentual betrachtet waren für die Jahre 01.01.2013 bis 01.01.2014 (-4.537 Mitglieder / -2,1%) sowie 01.01.2016 bis 01.01.2017 (-4.287 Mitglieder / -2,2%) die geringsten Mitgliederverluste im gesamten 5-Jahres-Zeitraum zu verzeichnen.

Mitgliederbestand:	01.01.2012	01.01.2013	01.01.2014	01.01.2015	01.01.2016	01.01.2017
Mitgliederzahl	220.704	213.564	209.027	203.875	197.094	192.807
Veränderung absolut		-7.140	-4.537	-5.152	-6.781	-4.287
Veränderung in %		-3,2	-2,1	-2,5	-3,3	-2,2

Zugänge

Bei den Zugängen konnten für das Jahr 2012 5.495 neue Mitglieder verbucht werden. Im Folgejahr stieg die Anzahl der Neumitglieder auf 6.961 an und auch im Jahre 2014 erhöhte sich die Zahl der Neuzugänge abermals auf 7.065. 2015 dagegen ging die Zahl der Neuzugänge wieder etwas zurück, insgesamt 6.797 neue Mitglieder ließen sich für dieses Jahr verzeichnen, aber bereits 2016 kletterte die Zahl der Neumitglieder mit 7.710 auf den Höchstwert in diesem 5-Jahres-Zeitraum.

Zugänge	2012	2013	2014	2015	2016
Anzahl	5.495	6.961	7.065	6.797	7.710
in %	2,5	3,3	3,4	3,3	3,9

LEISTUNGEN DER EVG FÜR IHRE MITGLIEDER

Abgänge

Die Zahl der Abgänge belief sich im Jahr 2012 auf 12.337. Im Folgejahr, 2013, ging diese Zahl leicht zurück, hier wurden 11.498 Abgänge verzeichnet. Für die Jahre 2014 und 2015 ließ sich wieder ein Anstieg der Abgangszahlen konstatieren (2014: 12.216 Abgänge / 2015: 13.580 Abgänge), 2016 jedoch kehrte sich diese Entwicklung wieder um bzw. wurden 11.986 Abgänge registriert.

Abgänge	2012	2013	2014	2015	2016
Austritte / Übertritte	5.325	4.799	5.035	6.321	5.010
in %	2,4	2,2	2,4	3,1	2,5
Beitragsrückstand	1.728	824	1.310	851	701
in %	0,8	0,4	0,6	0,4	0,4
Ende Beschäftigung	899	976	1.239	1.658	1.735
in %	0,4	0,5	0,6	0,8	0,9
verstorben	4.385	4.899	4.632	4.750	4.540
in %	2,0	2,3	2,2	2,3	2,3
Abgänge gesamt	12.337	11.498	12.216	13.580	11.986
in %	5,6	5,4	5,8	6,7	6,1

Bei den Abgängen durch „Aus- und Übertritte“ 2012 bis 2016 zeichnet sich, bis auf das Jahr 2015, insgesamt eine tendenziell eher positive Entwicklung ab, dennoch verließen im jährlichen Durchschnitt 5.298 Mitglieder die EVG.

Die Zahl der Abgänge durch „Beitragsrückstand“ von 2012 bis 2016 konnte, trotz eines Aufwärtstrends 2014, erheblich bzw. um mehr als die Hälfte reduziert werden (2012: 1.728 Abgänge / 2016: 701 Abgänge). Die Zahl der Abgänge durch „Ende Beschäftigung“ hat sich dagegen in diesem 5-Jahrs-Zeitraum um fast 50% erhöht (2012: 899 / 2016: 1.735).

Bei den Abgangszahlen „verstorben“ verhielt sich die Entwicklung von 2012 bis 2016 in einer eher gleichbleibenden Tendenz, durchschnittlich bezifferte sich der Mitgliederverlust hier jährlich auf 4.641 Abgänge.

ANHANG 11

LEISTUNGEN DER EVG FÜR IHRE MITGLIEDER

Aktive

Zum 01.01.2012 verzeichnete die EVG einen Aktiven-Bestand von 115.581 Mitgliedern. Im Folgejahr, zum 01.01.2013, verringerte sich der Bestand an Aktiven auf 113.026 Mitglieder. Zum Stichtag 01.01.2014 konnte mit 113.387 Aktiven ein leicht angestiegener Bestand konstatiert werden, allerdings kehrte sich diese Entwicklung in den Folgejahren wieder um (01.01.2015: 111.148 Aktive, 01.01.2016: 108.071 Aktive, 01.01.2017: 107.360 Aktive).

Absolut sowie prozentual betrachtet, war das Jahr vom 01.01.2013 bis 01.01.2014 mit einem Plus von 361 Aktiven (0,3%) das beste Jahr im gesamten 5-Jahres-Zeitraum. Aber auch das Jahr vom 01.01.2016 bis 01.01.2017 mit einem, im Vergleich zu den Vorjahren, deutlich reduzierten Minus von 711 Aktiven (-0,7%), könnte den Beginn einer Trendwende markieren.

Mitgliederbestand Aktive	01.01.2012	01.01.2013	01.01.2014	01.01.2015	01.01.2016	01.01.2017
Anzahl	115.581	113.026	113.387	111.148	108.071	107.360
Veränderung absolut		-2.555	361	-2.239	-3.077	-711
Veränderung in %		-2,2	0,3	-2,0	-2,8	-0,7

Auch die Entwicklungen bei den Zu- und Abgängen der Aktiven von 2013 bis 2016 offerieren die Möglichkeit einer Trendwende, wurden hier doch jedes Jahr und mitunter sehr deutlich, die Abgänge von den Neuzugängen kompensiert. Im Jahre 2013 betrug das Plus 1.984 Mitglieder, 2014 waren es 1.197 Mitglieder mehr, 2015 fiel das Plus aufgrund vermehrter Abgänge mit 545 Mitgliedern zwar deutlich geringer aus, 2016 jedoch konnte mit 2.554 Mitgliedern der mit Abstand größte Zugewinn in diesem 5-Jahres-Zeitraum verbucht werden.

Aktive Zu- und Abgänge	2013	2014	2015	2016
Zugänge	6.617	6.820	6.543	7.589
in %	5,9	6,0	5,9	7,0
Abgänge	4.633	5.623	5.998	5.035
in %	4,1	5,0	5,4	4,7
Plus/Minus	1.984	1.197	545	2.554
in %	1,8	1,1	0,5	2,4

Nachwuchskräfte (1. Ausbildungsjahr)

Bei der Werbung der Nachwuchskräfte 1. Ausbildungsjahr lässt sich für die vergangenen Jahre eine durchweg positive Entwicklungstendenz feststellen. Faktisch kann von 2013 bis 2017 ein lückenlos kontinuierlicher Anstieg der Werbungszahlen konstatiert werden. Gesamthaft betrachtet konnte der Organisationsgrad unter den Nachwuchskräften des 1. Ausbildungsjahres von 48,3% (Stand 01.01.2013) auf 79,9% (Stand 01.01.2017) gehoben werden.

Werbung NWK	01.01.2013	01.01.2014	01.01.2015	01.01.2016	01.01.2017
Anzahl	1.626	1.749	2.008	2.078	2.406
Org.grad	48,3 %	56,7 %	66,6 %	70,2 %	79,9 %

LEISTUNGEN DER EVG FÜR IHRE MITGLIEDER

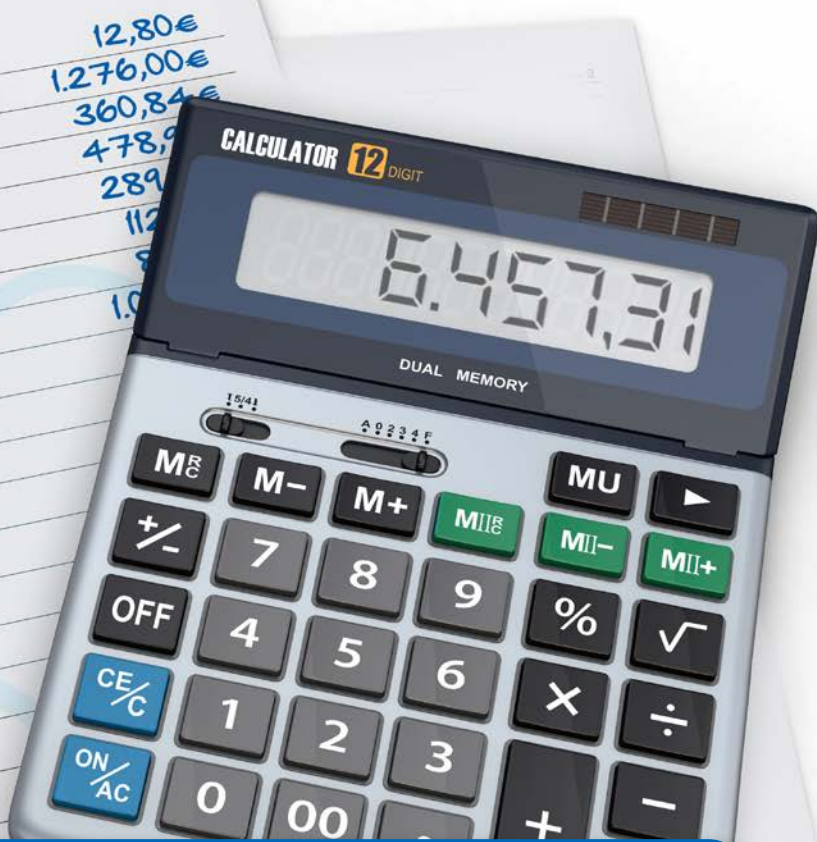
EVG-Mitgliederstruktur zum 01.01.2017

EVG-Mitgliederstruktur zum 01.01.2017		
AKTIVE		davon weiblich
Arbeitnehmer	79.273	18.382
Beamte	20.026	3.012
Auszubildende	7.492	1.169
Dual Studierende	569	99
Gesamt	107.360	22.662
INAKTIVE		davon weiblich
Rentner	49.309	17.036
Ruhestandsbeamte	33.797	1.044
Arbeitslose	2.341	979
Gesamt	85.447	19.059
GESAMT AKTIVE + INAKTIVE	192.807	41.721

DAMIT TRAUER NICHT AUCH NOCH TEUER WIRD.

Kostenaufstellung

Ärztliche Beglaubigung
Restaurant
Todesanzeige
Kränze und Handsträuße
Sarggebinde
Trauerbriefe
Pfarrer und Redner
Trauerkleidung
Herrichten des Toten
Sarg
Grabstein
Beerdigung



Der Tod verursacht Schmerzen und Leid.

Ein unangenehmes Thema. Dennoch sollten wir uns frühzeitig damit befassen. Damit Trauer nicht auch noch teuer wird. Denn hier kann jeder Vorsorge treffen.

Zum Beispiel mit der exklusiven Gruppen-Sterbegeldversicherung des BFW der EVG. Weiterhin günstige Beiträge durch Sondertarif und einfache Berechnung nach Eintrittsalter und gewünschter Versicherungssumme. Keine Gesundheitsprüfung und Anspruch auf eine gestaffelte Leistung bereits im 1. Versicherungsjahr! Volle Leistung dann ab dem 13. Monat nach Vertragsabschluss.

Ein wirklich überzeugendes Angebot. Und sollten Sie bereits über das EVG-BFW versichert sein: Überprüfen Sie doch einmal ihre Versicherungssumme.

Eine Anpassung ist jederzeit möglich.

KONTAKT

Bildungs- und
Förderungswerk der EVG e.V.
Weilburger Str. 24
D-60326 Frankfurt am Main

Tel.-Hotline: (069) 74349-50
Telefax: (069) 743495-55
www.bfw-evg.de

BFW

Bildungs- und Förderungswerk der EVG e.V.

BESTE LEISTUNGEN



Geschäftsbericht 2012 - 2017

Bundesjugendkonferenz

15./16.05.2017



ANHANG 12

EVG JUGEND - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Inhalt

Neue Strukturen schaffen – Blick nach vorne	2
Personalien	3
Sitzungen 2012 – 2017	4
Jugend im Betrieb	4
JiB Seminare	4
JAV Wahlen	5
Mitgliederentwicklung	6
Regionale Jugendkoordinatoren	7
Junge Tarifpolitik	8
Weiterentwicklungen Nachwuchskräfte TV	8
Jugend in den Tarifrunden	9
Berufliche Aus- und Weiterbildung	9
Einstellungszahlen	10
Berufliche Bildung	10
Beruflicher Erfahrung ihren Wert geben	11
Neuordnungsverfahren	12
Jugendbildungsarbeit	12
Wir in Europa – Europa sind wir!	13
Weitere Jugendseminare	13
Referentenausbildungen	13
Türkeiaustausch	14
JAV-Seminare	14-16
Wir in der Öffentlichkeit	16
Sprachrohr /IMTAKT	16
Sprachrohr Update	16
Homepage	17
Facebook	17
Auf der Straße	17
Eurorail-Tour	17
Veranstaltungen	18
Bundesjugendtreffen	18
Jugendtag	18
Arbeitsgruppen	19

EVG JUGEND – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Neue Strukturen schaffen – Blick nach vorne*(Referat Michelle Mauritz auf der Bundesjugendkonferenz 2017)*

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
ich freue mich heute bei Euch zu sein. Wie ihr vielleicht mitbekommen habt ist die heutige Bundesjugendkonferenz etwas Besonderes für mich. Nach nunmehr 2 Jahren als Vorsitzende der Bundesjugendleitung der EVG wird ihr heute meine_n Nachfolger_in für die kommenden fünf Jahre wählen.

In den letzten zwei Jahren ist viel passiert, gemeinsam konnten wir einige Erfolge für unsere jungen Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben erzielen.

Ein wichtiger Punkt in der Jugend sind alle zwei Jahre die Wahlen der Jugend- und Auszubildendenvertretung. Hier konnte die EVG- Jugend im Durchschnitt der vergangenen Jahre immer 90% der Mandate einholen. Das zeigt, dass die EVG- Jugend eine starke Gemeinschaft ist.

Besonders stolz blicke ich auf den Abschluss des Nachwuchskräftevertrag bei der Deutschen Bahn AG zurück, der in den vergangenen Jahren besondere Neuerungen und Verbesserungen für die Nachwuchskräfte mit sich bringt wie z. B. der Mietkostenzuschuss für Auszubildende und Dual Studierende.

Hier haben wir dafür gesorgt, dass unsere Kolleginnen und Kollegen in den Ballungsgebieten wie z. B. München, Berlin, Hamburg oder Frankfurt eine monatliche finanzielle Unterstützung für ihren Wohnraum erhalten. Schließlich braucht die DB gerade in den Ballungszentren die Arbeitskraft der jungen Kolleg_innen. Hier übernimmt der Arbeitgeber bis zu 350 Euro.

Aber auch bei der vergangenen Einkommensrunde 2016 sprang einiges für unsere Nachwuchskräfte und junge Beschäftigte raus. Bis zum Januar 2018 erhöht sich die Ausbildungsvergütung um bis zu 8% und die Studienvergütung sogar um bis zu 9%. Des Weiteren haben wir gemeinsam erreicht, dass die Betriebliche Altersvorsorge für auslernenden Kolleg_innen gestärkt wird, was vor dem Hintergrund des sinken Rentenniveaus in Deutschland ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung ist.

Der DGB macht schon seit längerem auf die wachsende Altersarmut aufmerksam und macht das Thema Rentenpolitik zum Thema der Bundestagswahlen in diesem Jahr. Jetzt ist es Zeit für einen Kurswechsel, liebe Kolleginnen und Kollegen. Gerade Wir als Jugend müssen etwas gegen das sinkende Rentenniveau unternehmen. Die gesetzliche Rente muss auch nach 45 Erwerbsjahren zum Leben reichen. Gerade hier muss sich die Jugend was einfallen lassen und zukunftsorientiert handeln.

Eine weitere Herausforderung für die EVG Jugend ist natürlich die Anpassung der EVG Jugendrichtlinie und der Schaffung von zeitgemäßen Strukturen und Beteiligungsformen für unsere jugendlichen Mitglieder. Wir brauchen keine Mandate über fünf Jahre, das haben die letzten fünf Jahre in der damals neuen EVG Jugend Struktur gezeigt.

ANHANG 12

EVG JUGEND - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Ein weiterer Punkt ist die Mitgliederentwicklung in der EVG Jugend. Wir sind in letzten Jahren in der Nachwuchskräftewerbung immer besser geworden und da können wir alle stolz drauf sein, liebe Kolleginnen und Kollegen. Das ist unser aller verdienst. Ihr in Betrieben, zusammen mit den Hauptamtlichen Gewerkschaftssekretären habt dafür gesorgt, dass derzeit über 80 Prozent der Nachwuchskräfte in unserem Organisationsgebiet auch Mitglied der EVG sind.

Allerdings gibt es in der Nachwuchskräftewerbung einen Knackpunkt. Nach der Ausbildung oder nach dem Studium treten viele aus der EVG aus. Wir als Jugend haben das in der Hand. Wir müssen den Jugendlichen den Grundgedanken von Gewerkschaften und der gewerkschaftlichen Arbeit wieder näher bringen liebe Kolleginnen und Kollegen. Wir haben viel erreicht und viele Themen liegen noch vor uns.

Ich wünsche uns erstmal eine erfolgreiche Konferenz und der neuen Bundesjugendleitung viel Erfolg und viel Durchhaltevermögen.

Auf die neuen Mitglieder der Bundesjugendleitung kommt einiges an Arbeit zu. Ich möchte mich für die letzten zwei Jahre bei allen bedanken, die mich immer unterstützt haben und freue mich auch in Zukunft von einer aktiven EVG Jugend zu hören.

Personalien

In den vergangenen fünf Jahren, seit der ersten Bundesjugendkonferenz im Mai 2012, war die ehrenamtliche Arbeit in der Bundesjugendleitung durch eine Vielzahl von personellen Wechseln geprägt.

Auf der Bundesjugendkonferenz 2012 wurde die Kollegin Melanie Pallien zur Bundesjugendleiterin gewählt. Bis Oktober 2014 nahm Melanie das Amt war. Auch der von der Bundesjugendkonferenz gewählte stellvertretende Vorsitzende der Bundesjugendleitung, Kollege Florian Witte, konnte sein Amt wegen eines beruflichen Wechsels nicht bis zum Ende der Amtszeit wahrnehmen.

Als Vorsitzende der Bundesjugendleitung folgte die Kollegin Michelle Mauritz. Stellvertretende Vorsitzende waren die Kollegen Simon Perschke, Johannes Linke und Michael Lieske.

Auch die Geschäftsführende Bundesjugendleitung war von personellen Wechseln betroffen. Mitglieder der Geschäftsführenden Bundesjugendleitung von 2012 – 2017 waren die Kolleg_innen (alphabetische Reihung):

EVG JUGEND – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| • Adamczyk, Nadine | • Linke, Johannes |
| • Baumann, Daniel | • Maul, Norman |
| • Büttner, Romy | • Mauritz, Michelle |
| • Caesar, Alexander | • Neumann, Pamela |
| • Caliskan, Ismael | • Opfermann, Marc |
| • Celik, Umut | • Pallien, Melanie |
| • Funke, Martin | • Perschke, Simon |
| • Golla, Tobias | • Stenzniewski, Julia |
| • Grube, Carina | • Tomes, Robin |
| • Höner, Vincent | • Vorpahl, Marcel |
| • Kallinger, Crispin | • Witte, Florian |
| • Labonte, Marcel | • Zein, David |
| • Lieske, Michael | |

Gleiches betrifft auch die Zusammensetzung der Bundesjugendleitung. In den vergangenen fünf Jahren gab es zahlreiche Mandatsniederlegungen von Kolleg_innen aus den 32 Wahlkreisen und den Landesverbänden Jugend.

Auch im hauptamtlichen Bereich wurde ein Wechsel vollzogen. Von 2012 bis Oktober 2013 war der Kollege Marco Rafolt als Bundesjugendsekretär tätig. Ihm folgt bis heute der Kollege Carsten Maier.

Neben dem Wechsel im Fachbereich Jugendpolitik und Berufsausbildung, wechselte auch die Zuständigkeit innerhalb des EVG Vorstands. Nach dem Weggang des EVG Vorstandsmitglieds Reiner Bieck im Winter 2015, liegt die Jugend im Zuständigkeitsbereich des EVG Vorstandsvorsitzenden Alexander Kirchner.

Wir bedanken uns bei allen ehren- und hauptamtlichen Kolleg_innen für ihren Einsatz und ihr Engagement in und um die Bundesjugendleitung.

Sitzungen 2012 – 2017

Seit der vergangenen Bundesjugendkonferenz hat die Bundesjugendleitung 24 Sitzungen abgehalten. Zudem tagte die Geschäftsführung 32-mal in diesem Zeitraum.

Jugend im Betrieb

Im Mittelpunkt der Arbeit der EVG Jugend stehen die jungen und jugendlichen Mitglieder in den Betrieben unseres Organisationsgebiets. Diesem Grundsatz entsprechenden lag der Fokus auf der Schaffung von arbeitsfähigen Strukturen und Angeboten auf betrieblicher Ebene.

JiB Seminare

Seit dem Einstellungsjahr 2013 bieten wir in Zusammenarbeit mit dem Fonds soziale Sicherung und der EVA Akademie die Seminare „Jugend im Betrieb“ für Nachwuchskräfte im ersten und zweiten Ausbildungsjahr an.

ANHANG 12

EVG JUGEND - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Die Anzahl der durchgeführten Seminare und geschulten Nachwuchskräfte konnte bis heute stetig gesteigert werden.

	Anzahl Seminare	Anzahl TN	Anzahl EVG Mitglieder	Quote Mitglieder %
2013	4	66		
2014	16	236	204	86
2015	23	341	328	96
2016	33	471	433	92
2017	9 *			

Stand
13.02.2017

* In Planung

In diesem Seminar wird den Auszubildenden in den verschiedenen Ausbildungsberufen ihre Rolle als Beschäftigte im Verkehrssektor näher gebracht. Aber auch die Aufgaben der betrieblichen Interessensvertretungen behandelt. In diesem Rahmen können Jugendvertreter_innen und interessierte Betriebsratsmitglieder auch aktiv an den Seminaren teilnehmen und so ihre Auszubildenden und ihre Probleme besser kennenlernen.

Das Seminar soll aber auch neue Wege beschreiten. Es soll Abstand davon genommen werden, drei Tage trockenen Frontalunterricht zu gestalten. Aus diesem Grund ist ein Baustein des Seminars ein Planspiel, welches den Eisenbahnverkehr simuliert. Aber auch die Geschichte der Arbeitnehmerrechte und die Stiftung BSW haben ihren festen Platz.

JAV Wahlen

Seit der letzten Bundesjugendkonferenz 2012 wurden drei turnusgemäße Wahlen zur Jugend- und Auszubildendenvertretungen in den Betrieben unseres Organisationsgebietes durchgeführt.

In den Wahljahren 2012, 2014 und 2016 beteiligte sich die EVG Jugend an den Kampagnen der DGB Jugend. Durch einen gemeinsamen Auftritt und einheitlichen Materialien der Gewerkschaftsjugenden innerhalb des DGB wurde eine breite Masse an neuen Jugend- und Auszubildendenvertreter_innen angesprochen.

Hier erhaltet ihr einen kurzen Überblick der Wahlergebnisse der vergangenen drei Wahlgänge.

Mandate EVG (Gesamt)	
2012	560
2014	510
2016	537

Wahlbeteiligung (Gesamt)	
2012	66,79%
2014	60,31%
2016	55,53%

Mandate EVG % (Gesamt)	
2012	90,00%
2014	89,32%
2016	94,38%

EVG JUGEND – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Unter dem Motto „EVG Jugend – Stark im Betrieb“ konnten wir im Jahr 2016 wieder die Anzahl der Mandate für Wahlbewerber_innen der EVG steigern. Die Anzahl der gewerkschaftslosen JAV- Mandate konnte drastisch gesenkt werden. Auch die prozentuale Steigerung der Mandate übertraf unsere Erwartungen. Weitergehende Informationen können aus den JAV-Wahl-Auswertungen 2014 und 2016 entnommen werden.

Gemeinsam mit der Bundesjugendleitung und den Jugend- und Auszubildendenvertretungen wurden in der Vergangenheit Konzepte und Maßnahmen für die erfolgreich abgeschlossenen JAV- Wahlen erarbeitet und umgesetzt.

Auch zukünftig müssen wir eine professionelle und qualitativ hochwertige Vorbereitung und Durchführung der JAV-Wahlen sicherstellen. Veränderungen von Wahlbetriebsstrukturen, sinkende Ausbildungszahlen, die Motivation zur JAV-Arbeit von jungen Kolleg_innen und eine Steigerung der Wahlbeteiligung werden Herausforderungen in den nächsten Jahren darstellen.

Mitgliederentwicklung

Die Entwicklungen und stetige Steigerung der Mitgliedszahlen sind maßgeblich für die Erfolge und zukünftige Arbeit der EVG. Gerade unsere Nachwuchskräfte und jungen Arbeitnehmer_innen spielen eine tragende Rolle in unserer Mitgliedsstruktur. Inmitten des Demografischen Wandels müssen auch wir uns zukunftsorientiert aufstellen. Sowohl in unserer Mitgliedschaft als auch in unseren gewerkschaftlichen und betrieblichen Gremien.

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Maßnahmen und Konzepte zur Ansprache junger Kolleg_innen entwickelt und eingeführt.

Als positive Beispiele sind hier die Abendveranstaltungen während der SMK-Seminare der DB Azubis in Regensburg, die JiB-Seminare, spezielle Angebote für Dual Studierende und die einheitlichen Materialien zum Nachwuchskräftestart zu nennen.

Viele kleine und größere Maßnahmen haben zu einer stetigen Steigerung der Nachwuchskräftewerbung für die EVG gesorgt.

Bestand die EVG Jugend im Jahr 2013 noch aus 10.932 Mitgliedern, konnten wir diese Zahl bis heute auf über 16.000 junge und jugendliche Gewerkschaftsmitglieder steigern. Das entspricht einem Jugendanteil von 8,3 % der Gesamtmitgliedschaft.

Auch die Anzahl der EVG Mitglieder im Bereich der Nachwuchskräfte konnte in den vergangenen drei Jahren stetig gesteigert werden.

Besonders hervorzuheben sind die Neuwerbungen im Bereich der Dual Studierenden. War dies jahrelang ein Bereich in dem wir nur schwer und wenig Mitglieder für die EVG organisieren konnten, sind in diesem Bereich die Mitgliedszahlen seit 2014 stetig gestiegen. Im Jahr 2016 organisierte die EVG über die Hälfte aller Dual Studierenden im Organisationsgebiet.

ANHANG 12

EVG JUGEND - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Werbung Nachwuchskräfte		
	Anzahl	%
2012	1626	48,3%
2013	1749	56,7%
2014	1922	63,2%
2015	2078	70,2%
2016	2406	79,9%
<i>Stand jeweils 31.12.</i>		

Entwicklung jugendlicher Mitglieder in der EVG		
Jahr	Mitglieder	Differenz Vorjahr
2012	11.587	
2013	13.907	2.320
2014	14.791	884
2015	15.173	382
2016	15.999	826

Aber gerade der Übergang von der Ausbildung oder dem Studium zum Facharbeiter wird zukünftig eine Herausforderung darstellen. Viele Mitglieder verlassen nach ihrer Ausbildung/ Studium die EVG. Hier müssen ebenfalls Mitgliederbindungskonzepte erarbeitet und umgesetzt werden.

Regionale Jugendkoordinatoren

Im Jahr 2015 konnten wir gemeinsam mit dem KBR, der KJAV und dem DB Konzern eine Regelungsabrede über die Einrichtung von regionalen Koordinierungsausschüssen zur Unterstützung der KJAV vereinbaren.

Die Einrichtung der regionalen JAV Struktur wurde von allen Seiten als Sinnvoll erachtet, sodass es im Jahr 2016 zu einer Weiterentwicklung kam.

Die EVG verfolgt weiter das Ziel, die Jugendarbeit auf regionaler und betrieblicher Ebene auszubauen und zu stärken. Die Jugendarbeit muss in den Betrieben und den betriebsübergreifenden Ausbildungsstätten gestärkt werden, denn dort befinden sich die Nachwuchskräfte. Daraus resultierte die Einrichtung von sechs Arbeitsplätzen „Regionalen JAV-Koordinatoren“ in der Geschäftsstelle des KBR DB AG, die erstmals zum 01.02.2017 besetzt wurden.

EVG JUGEND – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Durch die koordinierende Funktion auf regionale Ebene werden eine stärkere Bindungen der JAVen untereinander und ein einfacherer Durchgriff der Konzernebene auf die betriebliche Ebene sichergestellt. Durch die direkte Betreuung der JAVen können künftig Kandidat_innen für führende Positionen in den GJAV, KJAV und EVG Jugendgremien gewonnen und aufgebaut werden.

Junge Tarifpolitik

Die Tarifpolitik der EVG wird nicht in dunklen Hinterzimmern gemacht – sondern offen von und für unsere Mitglieder. So natürlich auch im Bereich der Jugend. Nachwuchskräfte und junge Arbeitnehmer_innen haben eigene Bedürfnisse und Anforderungen an eine moderne und mitgliederorientierten Tarifpolitik.

So konnten wir in den vergangenen Jahren erreichen, dass die Jugend im Tarifausschuss der EVG und in den Tarifkommissionen vertreten ist. So können wir sicherstellen, dass Entscheidungen die die Jugend betreffen auch mit Jugendlichen zusammen getroffen werden.

Weiterentwicklungen Nachwuchskräfte TV

Seit der Einführung des Nachwuchskräfte Tarifvertrags bei der DB AG im Jahr 2009 konnten wir in den vergangen fünf Jahren in zwei Tarifrunden Weiterentwicklungen für die über 10.000 Nachwuchskräfte im Konzern erreichen.

Im Jahr 2013 konnten wir erstmals seit der Einführung des Tarifvertrags eine Weiterentwicklung erreichen. Zahlreiche Sondierungsgespräche und ganze 6 Verhandlungsrunden mit dem Arbeitgeber mussten gedreht werden - aber das Ergebnis kann sich zeigen lassen!

Neben den Azubis und Dual Studierenden konnten erstmalig Regelungen für Teilnehmer_innen an ausbildungs- und berufsvorbereitenden Maßnahmen (z.B. Chance Plus Praktikanten) geschaffen werden. Sie erhalten nun monatliche eine Qualifizierungsunterstützung von 350 €, ein JobTicket und werden bei der Besetzung von Ausbildungsplätzen bevorzugt behandelt.

Für Dual Studierende und Azubis wurde die wöchentliche Ausbildungszeit auf 38 Stunden begrenzt. Außerdem konnten wir für die Azubis im ersten Ausbildungsjahr erreichen, dass jeder zum Start der Ausbildung einen Lernmittelzuschuss von 100 € erhält.

Auch für Dual Studierende konnten die tariflichen Regelungen ausgeweitet werden. Praxisintegrierte Dual Studierende erhalten einen Studienbonus über 3500 € gemäß den Regelungen ihres Unternehmens. Und ausbildungsintegrierte Dual Studierende erhalten Urlaubs- und Weihnachtsgeld gemäß den Regelungen ihres Unternehmens.

Die zweite Weiterentwicklung erfolgte dann im Jahr 2015 und auf Grund der starren Haltung des DB Konzerns unglaubliche 21 Monate. Doch im Dezember 2016 konnte ein neuer,

ANHANG 12

EVG JUGEND - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

weiterentwickelter Tarifvertrag für die Nachwuchskräfte bei der DB AG abgeschlossen werden.

Erstmals erhalten Nachwuchskräfte einen Mietkostenzuschuss und eine Mobilitätszulage. Weiter konnten wir Verbesserungen bei der Übernahmeregelung für Nachwuchskräfte im DB Konzern erreichen. Den Lernmittelzuschuss erhalten ab 2017 auch Dual Studierende. Ebenfalls konnten bessere Regelungen bei Freistellung vor Prüfung durchgesetzt werden. Und die Dynamisierung der finanziellen Unterstützung für Teilnehmer_innen an ausbildungs- und berufsvorbereitenden Maßnahmen konnte eingeführt werden.

Beide Tarifrunden zur Weiterentwicklung wurden durch eine Vielzahl von Aktionen durch unsere jugendlichen Mitglieder begleitet. Gerade die letzte, langandauernde, Tarifrunde hat nicht zur Resignation der EVG Jugend gesorgt – sondern wurde durch viele große und kleine Aktionen vor Ort und bundesweit am Leben gehalten. Diese hartnäckige Haltung der EVG Jugend hat nicht selten für Verblüffen auf Seiten des DB Konzerns gesorgt.

Jugend in den Tarifrunden

Seit der letzten Bundesjugendkonferenz 2012 wurden drei Tarifrunden bei der DB AG gefahren. In den Jahren 2013, 2014/2015 und im Jahr 2016 konnten durch die Tarifabschlüsse auch jedes Mal Verbesserungen für Nachwuchskräfte und junge Arbeitnehmer_innen erzielt werden.

In der Tarifrunde stiegen jedes Mal die Ausbildungs- und Studienvergütungen in mehreren Schritten. Zudem wurden die Nachwuchskräfte auch bei der Auszahlung von Einmalzahlungen stets berücksichtigt.

An allen Aktionen rund um die Tarifrunden beteiligte sich die EVG Jugend aktiv und zeigte Flagge für ihre Tarifverträge.

Die Jugend stand in den Tarifrunden stets für eine solidarische Tarifpolitik für alle Eisenbahner_innen. Unterschiede zwischen Unternehmen oder Beschäftigungsgruppen wurden stets abgelehnt.

So unterstützte die EVG Jugend aktiv die Einführung des Mindestbetrags in der Tarifrunde 2014/2015 und das Wahlmodell in der Tarifrunde 2016. Kritisch setzte sich die Jugend aber genauso mit dem Ergebnis der Tarifrunde 2013 auseinander, in der der Bundesvorstand sich über die Verbandstarifkommission setzte und der Beschlussempfehlung nicht folgte.

Auch zukünftig wird die tarifpolitische Arbeit von und für die EVG Jugend ein wichtiger Baustein in der Arbeit sein, der weiter aktiv und kritisch begleitet werden muss.

Berufliche Aus- und Weiterbildung

Das System der dualen Ausbildung ist seit Jahren ein Garant für eine gute Fachkräftequalifikation. Auch die berufliche Aus- und Weiterbildung muss sich auf die

EVG JUGEND – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

digitalisierte Arbeitswelt von morgen einstellen. Die EVG Jugend arbeitet aktiv mit dem DGB und ihren Mitgliedsgewerkschaften an den zukünftigen Ausbildungsberufen.

Im Jahr 2017 startet eine Voruntersuchung zur Evaluierung des Ausbildungsberuf „Kaufrau/-mann für Verkehrsservice (KfV)“. Wir wollen eine Analyse der wachsenden Abweichungen zwischen den Ausbildungsinhalten und den künftigen Anforderungen an die Berufsbilder, vor der Evaluierung des Berufsbildes erreichen.

In 2016 konnten wir uns gemeinsam mit den JAVen und den Arbeitgebern darauf verständigen, dass Auszubildende Eisenbahner_in im Betriebsdienst Fachrichtung Fahrweg (EiB-F) künftig im Fahrdienstleiterstellwerk oder auch auf Simulatoren geprüft werden können. Dies ist bereits heute gängige Praxis und soll nun in die Prüfungsordnung übernommen werden. Außerdem konnten wir erreichen, dass die Stellwerkstechnik welche mittels Simulator in der Abschlussprüfung geprüft wird, verbindlich festgelegt wird.

Einstellungszahlen

Die Einstellungszahlen im Organisationsgebiet der EVG sind in den vergangenen Jahren auf einem konstanten Niveau. Nach der Einführung der tariflichen Übernahmeregelung und dem damit verbundene bedarfsorientierte Ausbildungsplatzangebote im Bereich der DB AG haben im Jahr 2013 zu einem Rückgang der Ausbildungszahlen geführt.

Einstellungszahlen NWK	
2012	3.366
2013	3.087
2014	3.042
2015	2.974
2016	3.039

Ausschlaggebend für die Entwicklungen der Einstellungszahlen sind die Ausbildungsplatzangebote bei der DB AG als größte Ausbilderin in unserem Organisationsgebiet. Doch in den letzten fünf Jahren hat sich auch das Ausbildungsplatzangebot im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnunternehmen Schritt für Schritt erhöht. Diese Entwicklung muss auch in den kommenden Jahren weiter vorangetrieben werden.

Berufliche Bildung

Bildung und lebensbegleitendes Lernen sind bedeutende Grundlagen für Berufschancen, Lebensperspektiven und selbstbestimmte Teilhabe an der demokratischen Gesellschaft, sie müssen als ganzheitliche fortlaufende und selbstverständliche Prozesse verstanden werden. Neben Wissens- und Kompetenzerweiterungen fördern Bildung und Lernen auch soziale Werte und Normen, sowie die individuelle Persönlichkeitsentwicklung. Bildung ist entscheidend für die zukünftige Entwicklung unseres Gemeinwesens, und damit ein zentraler Faktor in einer globalisierten wissensbasierten Welt.

ANHANG 12

EVG JUGEND - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Die Durchlässigkeit zwischen beruflicher und wissenschaftlicher Bildung öffnet neue Qualifikationswege und ist ein wichtiger Schritt zur Erreichung von Chancengleichheit.

Bildungswege, -sequenzen und -maßnahmen müssen miteinander kombinierbar sein. Dabei sind neue Lehr- und Lernformen unumgänglich. Sie müssen flexibel den individuellen Bedürfnissen und Voraussetzungen jedes Einzelnen, sowie den unterschiedlichen Tätigkeiten und Lebensformen gerecht werden und besser aufeinander abgestimmt werden können.

Der Deutsche Qualifizierungsrahmen (DQR) – die nationale Umsetzung des Europäischen Qualifizierungsrahmen (EQR) – ermöglicht, die Vergleichbarkeit zwischen beruflich und hochschulisch erworbenen Kompetenzen herzustellen. Damit kann er einen erheblichen Beitrag zur Gestaltung von Durchlässigkeit zwischen beruflicher und wissenschaftlicher Bildung leisten. Bislang sind dem DQR und damit auch dem EQR Qualifikationen des formalen Bildungssystems – der Berufsbildung und der Hochschulbildung – zugeordnet worden. Der DQR wird stetig aktualisiert, da bislang noch nicht alle Qualifikationen zugeordnet sind.

Kompetenzen rücken in den Vordergrund und können nun, anstatt vom bspw. Zertifikaten, genauer eingeordnet werden. Dafür schafft der EQR eine Gleichwertigkeit zwischen formalem, informellem und non formalem lernen und das daraus erworbenem Wissen.

Formales Lernen – findet üblicherweise an Einrichtungen der allgemeinen oder beruflichen Bildung statt, und weist strukturierte Lernziele, Lernzeiten und Lernförderung auf. Aus Sicht des Lernenden ist es zielgerichtet und führt zur Zertifizierung. Hierzu zählen u.a. alle Ausbildungs- und Weiterbildungsabschlüsse nach dem BBiG

Non-Formales Lernen – findet z.B. bei verschiedenen freien Trägern statt, die Bildungsmaßnahme führt üblicherweise nicht zur Zertifizierung, in den meisten Fällen werden Teilnahmebescheinigungen ausgegeben. Es ist jedoch zielgerichtet aus Sicht des Lernenden und weist strukturierte Lernziele, Lernzeiten und Lernförderung auf. Berufliche oder allgemeine Weiterbildung, die nicht zu anerkannten Fortbildungsabschlüssen führen, werden nicht dem formalen Lernen zugeordnet.

Informelles Lernen – findet am Arbeitsplatz, im Alltag, im Familienkreis oder in der Freizeit statt. Es ist nicht strukturiert und führt normalerweise nicht zur Zertifizierung. Es ist in den meisten Fällen nicht zielgerichtet aus Sicht des Lernenden.

Beruflicher Erfahrung ihren Wert geben

Kompetenzen wurden bisher fast ausschließlich über formelle Bildungsgänge erfasst. Nachweise beruhen weitgehend auf formalisierten Bildungsgängen und Prüfungen. Kompetenzerwerb außerhalb von Schule, beruflicher Aus- und Fortbildung und Hochschule wird nur in geringem Maße dokumentiert und damit wenig beachtet. Insbesondere informell erworbene Berufserfahrungen und berufliches Erfahrungswissen werden dadurch unterschätzt und können von den Arbeitnehmer/innen auch nicht für ihre Bedürfnisse voll verwertet werden.

Bereits im Dezember 2012 hat der Rat der Europäischen Union eine Empfehlung zur Validierung non-formalen und informellen Lernens beschlossen. In allen EU-Mitgliedsstaaten sollen bis 2018 voll funktionstüchtige Systeme zur Validierung des non-formalen und informellen Lernens eingerichtet werden.

EVG JUGEND – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Aus gutem Grund verbinden DGB und Gewerkschaften mit der Einführung von Validierungsverfahren die Hoffnung, dass damit Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ihre Erfahrung und ihr Können auch über betriebliche Anforderungen hinaus sichtbar machen und für sich nutzen können.

Darunter sollen auch erworbene Erfahrungen, Kenntnisse und Kompetenzen, die durch Freizeit-, Ehrenamts-, Familien- oder Pflegeaufgaben, soweit sie in beruflichen Kontexten relevant sind, Berücksichtigung finden. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hätten damit bessere und vielfältigere Möglichkeiten zur beruflichen Weiterentwicklung. Dies kann aus unserer Sicht nur gelingen, wenn es zu einer klaren Regeln für die Erfassung und Feststellung non-formal und informell erworbener Kompetenzen gibt, und zum anderen aber auch verbindliche und wirksame Festlegungen im Bildungs- und Qualifizierungssystem vorhanden sind.

Neuordnungsverfahren

Seitens der EVG wurden in den zurückliegenden Jahren viele Neuordnungsverfahren insbesondere in der beruflichen Weiterbildung, federführend gestaltet. So wurden in den Jahren 2013 der Fachwirt „Personenverkehr und Mobilität“ im Jahr 2015 der „Meister Gleisbau IHK“ und im Jahr 2017 der „Meister Leit- und Sicherungstechnik“ erfolgreich neu aufgelegt. Bei diesen Verfahren hatten wir auf der Arbeitnehmerseite die Federführung und konnten gemeinsam mit den von uns benannten Sachverständigen die Interessen unserer Mitglieder wahren.

Um die Interessen unserer Mitglieder in den Belangen der Berufsausbildung und der Beruflichen Bildung möglichst gut vertreten zu können, bedarf es aktiver Mitarbeit in verschiedenen übergeordneten Gremien.

Die EVG stellt deshalb im Hauptausschuss bei der Prüfungsaufgaben- und Lehrmittelerstellungsstelle (PAL) sowie im Berufsbildungs-Forschungsausschuss beim BiBB jeweils einen ordentlichen Vertreter und nimmt im Hauptausschuss des BiBB eine Stellvertreterrolle wahr. Darüber hinaus ist die EVG in zahlreichen Berufsbildungsausschüssen der Industrie- und Handelskammer (IHK), dem Deutschen Gewerkschaft Bund (DGB), bei den Prüfungsaufgabenerstellungsausschüssen bei der PAL, sowie der Aufgabenstelle für kaufmännische Abschluss- und Zwischenprüfungen (AKA) bzw. der Zentralstelle für Prüfungsaufgaben (ZPA) vertreten.

Jugendbildungsarbeit

Gewerkschaftspolitische Bildung ist ein wichtiges Mittel um gewerkschaftliche Ziele zu erreichen. Danach handeln die EVG und die EVG Jugend in Zusammenarbeit mit der EVA Akademie.

Die Bildung unserer jugendlichen Mitglieder, Funktionäre und betrieblichen Interessensvertreter_innen ist der Schlüssel für eine zukunftsfähige, schlagkräftige und selbstbestimmte Jugendarbeit in der EVG.

Die Bildungsangebote für junge und jugendliche Mitglieder werden vor allem durch die vielen jugendlichen Ehrenamtlichen erarbeitet und bewerkstelligt.

ANHANG 12

EVG JUGEND - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Wir in Europa – Europa sind wir!

In jedem Jahr wurden acht Jugendseminare „Wir in Europa – Europa sind wir!“ für jugendliche Mitglieder in unserem Europ-Camp in Eze Sur Mer angeboten.

Die sieben regional und ein bundesweit ausgeschriebenene Seminare boten jeweils 40 Teilnehmer_innen (abzüglich Busfahrern und Referent_innen/ Hospitant_innen) die Gelegenheit ihren Bildungsurlaub an der Côte d'Azur zu verbringen.

Die Referent_innen und Hospitant_innen dieser Seminare werden in den Regionen benannt und auf einer Vorbereitungswoche zu den Inhalten und der Seminaredurchführung geschult. Außerdem werden auf den Vorbereitungswochenenden die Seminarinhalte auf die aktuellen Stände gebracht und neue Bausteine zu aktuellen Themen entwickelt.

Weitere Jugendseminare

In den Jahren 2012 – 2014 wurden in jedem Jahr das Seminar „Züge in den Tod – Endstation Auschwitz“ angeboten. Die Seminarteilnehmer_innen begaben sich auf die Spuren der Vernichtungszüge nach Auschwitz. Durch fachkundig begleitete Besichtigungen des Geländes und der Ausstellungen des Konzentrationslagers Auschwitz I und des Vernichtungslagers Birkenau (Auschwitz II), im Gespräch miteinander und in der Begegnung mit Zeitzeugen setzten sich die Teilnehmer_innen mit den Schrecken des nationalsozialistischen Terrors auseinander. Ein weiterer Schwerpunkt des Seminars liegt in der Beschäftigung mit der Rolle der Reichsbahn bei den Deportationen.

Im Jahr 2015 wurde dieses Seminar wegen der Gedenkstättenfahrt der DGB Jugend zum 75. Jahrestag der Befreiung von Auschwitz nicht mehr angeboten.

In den Jahren 2014 und 2015 wurde das Seminar „Politik? Nein, danke! Politik mal anders erleben“ angeboten. Die Teilnehmer_innen beschäftigten sich während des Seminars mit dem politischen System in Deutschland, den Entscheidungsprozessen und den Aufgaben der Abgeordneten. Während des Seminars wurde den Teilnehmer_innen eine Exkursion ins Regierungsviertel mit Bundestagsbesuch ermöglicht.

Referentenausbildungen

In den Jahren 2013 und 2015 wurde eine Teamer_innenausbildung für betriebsverfassungsrechtliche und gewerkschaftspolitische Jugendseminare der EVA Akademie durchgeführt. Die Ausbildung richtet sich an junge Mitglieder der EVG, die bereits ein hohes Engagement in der gewerkschaftspolitischen Arbeit bewiesen haben. Das Ziel der Ausbildung ist es, die Teilnehmer_innen zu befähigen, gewerkschaftspolitische Jugend- und JAV-Seminare mit Sachkompetenz und unter Beachtung didaktisch-methodischer Anforderungen praxisbezogen und handlungsorientiert vorzubereiten und durchzuführen. Darüber hinaus sollen die zukünftigen Teamer_innen die Fähigkeit entwickeln, junge Arbeitnehmer_innen, die noch nicht Mitglied der EVG sind, davon zu überzeugen, dass eine starke Gewerkschaft in der heutigen Zeit notwendig ist und jedes Mitglied zählt, um diese Gewerkschaft stärker zu machen.

EVG JUGEND – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Für das Jahr 2018 sind die Überarbeitung des Konzepts und die Durchführung der Teamer_innenausbildungen in Planung.

Türkeiaustausch

Europa wächst zusammen – und dies gilt vor allem für den Schienenverkehr! Stück für Stück wird ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum geschaffen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen agieren zunehmend grenzüberschreitend. Für die Beschäftigten bedeutet dies automatisch ein Mehr an grenzüberschreitenden Einsätzen und eine erhöhte Mobilität auf dem Arbeitsmarkt. Der Druck auf die Arbeitsstandards steigt. Dies erhöht die Anforderungen an die Interessenvertretungen und die Gewerkschaften: sie müssen mit Vielfalt umgehen, sie müssen zunehmend grenzüberschreitende Arbeitsbedingungen gestalten und sie müssen Sozialdumping im europäischen Binnenmarkt verhindern.

Interkulturelle Kompetenz ist ein Schlüssel, um diese Anforderungen bewältigen zu können. Sie hilft, die unterschiedlichen Arbeits- und Lebensverhältnisse, Verhaltensweisen und Werte besser zu verstehen, Respekt und Toleranz zu fördern und so das Miteinander im zusammenwachsenden Europa konstruktiv zu gestalten.

Deswegen starteten wir, in Zusammenarbeit mit der EVA Akademie, im Jahr 2014 ein Bildungs- und Austauschprogramm mit den türkischen Kolleg_innen der Demiryol-İş. Neben den Begegnungswochen in Berlin und Istanbul, wurden die 15 Teilnehmer_innen auf den Austausch entsprechend inhaltlich und kulturell vorbereitet.

JAV-Seminare

Die Jugend- und Auszubildendenvertreter_innen sind zumeist das Gesicht und die ersten Ansprechpartner_innen für die Nachwuchskräfte in den Betrieben. Deswegen müssen sich gut auskennen mit den Rechten und Pflichten, den Beteiligungsformen der JAV und den für die jungen Kolleg_innen wichtigen Gesetzen und tariflichen Regelungen.

Deswegen bieten wir über die EVA Akademie Seminare speziell JAVen an, in denen die nötige Knowhow, um deine Aufgaben als JAV im Betrieb zu erfüllen. Außerdem die Jugendvertreter_innen praktische Tipps zur Vorbereitung und Durchführung einer JAV-Sitzung, von JAV-Sprechstunden, der JA-Versammlung und – nicht zuletzt – der Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat und der EVG. In unseren Spezialseminaren gehen wir u. a. auf den Umgang mit Rassismus in den Betrieben ein – ein Thema, das leider immer mehr an Aktualität gewinnt. Hier gilt es vor allem, die jungen Kolleg_innen vor Diskriminierung zu schützen.

In den vergangenen Jahren wurden immer wieder neue Seminarinhalte erarbeitet und angeboten. Derzeit werden elf verschiedene Schulungen für Jugend- und Auszubildendenvertreter_innen angeboten.

ANHANG 12

EVG JUGEND - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Basisseminar:

- Die Jugend- und Auszubildendenvertretung: Grundlagen der JAV-Arbeit

Aufbauseminare:

- Mitbestimmung und die Rolle der JAV in sozialen Angelegenheiten
- Arbeitsrecht und die Rolle der JAV in personellen Angelegenheiten
- JAV-Refresher

Spezialisierungsseminare:

- Zusammenarbeit zwischen Jugend- und Auszubildendenvertretung und Betriebsrat
- Soziale Kompetenz für JAV-Vorsitzende und ihre Stellvertreter sowie JAV-Mitglieder mit besonderen Aufgaben
- Verhandlungstraining und Öffentlichkeit für JAV-Mitglieder
- Mitbestimmung im dualen Studium
- Für Vielfalt und Toleranz in den Betrieben – Umgang mit Rassismus und Rechtsradikalismus
- Das Jugendarbeitsschutzgesetz
- Der Nachwuchskräfte-Tarifvertrag

Neben den ausgeschriebenen Seminarterminen haben die JAVen die Möglichkeit eigene Seminare und/oder Inhouseschulungen über die EVA Akademie zu buchen. Auch Klausurtagungen oder Konferenzen werden und wurden über die EVA Akademie angeboten und durchgeführt.

In Vorbereitung und zur Durchführung der JAV-Wahlen haben wir zusammen mit der EVA Akademie in den Jahren 2012, 2014 und 2016 ebenfalls Schulungen für Mitglieder und Ersatzmitglieder des Wahlvorstandes für die Wahl der Jugend- und Auszubildendenvertretung angeboten. Die Schulungen wurden für das normale und vereinfachte Wahlverfahren angeboten.

JAV Seminare 2012 - 2016

Jahr	Teilnehmer_innen
2012	341
2013	323
2014	331
2015	442
2016	421

EVG JUGEND – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

JAV Seminare 2012 - 2016

Seminartitel	Teilnehmer_innen
Grundlagen der JAV-Arbeit	667
Mitbestimmung und die Rolle der JAV in sozialen Angelegenheiten	223
Arbeitsrecht und die Rolle der JAV in personellen Angelegenheiten	162
JAV-Refresher	39
Zusammenarbeit zwischen Jugend- und Auszubildendenvertretung und Betriebsrat	23
Soziale Kompetenz für JAV-Vorsitzende und ihre Stellvertreter sowie JAV-Mitglieder mit besonderen Aufgaben	14
Verhandlungstraining und Öffentlichkeit für JAV-Mitglieder	5
Mitbestimmung im dualen Studium	31
Für Vielfalt und Toleranz in den Betrieben – Umgang mit Rassismus und Rechtsradikalismus	18
Das Jugendarbeitsschutzgesetz	10
Der Nachwuchskräfte-Tarifvertrag	58
Wahlvorstandsschulung für die Wahl der JAV	519

Wir in der Öffentlichkeit

Eine transparente, moderne, flexible und jugendgerechte Öffentlichkeitsarbeit war und ist der Anspruch der EVG Jugend. Die Entwicklung und der Ausbau neuer Medienkanäle und Kommunikationswege war ein ständiger Prozess in den vergangenen fünf Jahren.

Sprachrohr /IMTAKT

Im Juli 2011 erschien die erste Ausgabe des EVG Jugendmagazins „Sprachrohr“. Auf 16 Seiten informierten jugendliche Aktive über die Themen der Jugend. Auch in den folgenden Jahren wurden jährlich 3-4 Ausgaben pro Jahr veröffentlicht. Die letzte Ausgabe erschien im August 2015.

Seit der Umstellung der internen und externen Kommunikation der EVG, sind die Themen der Jugend ein fester Bestandteil des EVG Mitgliedermagazins IMTAKT.

Sprachrohr Update

Neben den Berichten in der Sprachrohr und IMTAKT informierten wir unsere Mitglieder über (tages-) aktuelle Themen. In 46 Rundschreiben und über 140 „Sprachrohr Updates“ erhielten unsere Mitglieder Informationen zu verschiedenen Themen und Veranstaltungen der EVG Jugend.

ANHANG 12

EVG JUGEND - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Homepage

Die EVG Jugend war bis Ende 2016 auch mit einer eigenen Homepage im Internet vertreten. Hier konnten unsere Mitglieder ebenfalls alle Informationen rund um die EVG Jugend und ihre Arbeit erhalten.

Mit der Umstellung der EVG Homepage, Ende 2016, wurde die Jugendhomepage integriert.

Facebook

Die EVG Jugend war in den vergangenen Jahren auf einigen Social-Media-Plattformen vertreten. Durch den enormen Aufwand der Pflege und Betreuung der einzelnen Plattformen, konzentrieren wir uns seit Ende 2013 auf die Präsenz der EVG Jugend bei Facebook.

Die Zahl unserer Follower und der Beitragsreichweiten konnten seit der Gründung unserer Präsenz stetig gesteigert werden. Derzeit folgen uns über 2.550 Freunde bei Facebook.

Auf der Straße

Um die gewerkschaftspolitischen Themen in den Fokus von Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit zu bringen müssen diese auch in die Öffentlichkeit transportiert werden.

Jedes Jahr am 01. Mai zum Tag der Arbeit beteiligten sich bundesweit die Aktiven der EVG Jugend um gemeinsam mit dem DGB, den Schwestergewerkschaften und anderen Verbänden für die Rechte und Interessen der Beschäftigten und Nachwuchskräfte auf die Straße zu gehen.

Im Herbst 2013 und Frühjahr 2014 ging es für die EVG um die Verhinderung des geplanten 4. EU-Eisenbahnpakets und die darin enthaltenen Verschlechterungen für die Beschäftigten in der Eisenbahnbranche durch das Europäische Parlament.

Die EVG Jugend begleitete die Kampagne durch eine Vielzahl von zentralen und dezentralen Aktionen und brachte die Thematiken somit in die Öffentlichkeit. Auch bei einer europaweit mobilisierten Großdemonstration vor dem Europäischen Parlament in Straßburg war die EVG Jugend stark vertreten.

Auch bei vielen anderen, „kleineren“ regionalen und dezentralen Aktionen gegen Rassismus und Fremdenfeindlichkeit oder die geplanten Freihandelsabkommen TTIP und Ceta wurden aktiv von Kolleg_innen der EVG Jugend begleitet.

Eurorail-Tour

Sieben junge EVG Mitglieder reisten von Mitte April bis Mitte Mai 2014 vier Wochen lang mit dem Zug durch ganz Europa. In jedem Land trafen sie auf junge Kolleg_innen, um mit diesen über deren Sorgen, Nöte aber auch Hoffnungen zu sprechen, die um Deutschland herum an Europa geknüpft sind. Diese ganz persönlichen Erfahrungen wurden in einem Tagebuch festgehalten. Jeden Tag wurde mindestens ein Eintrag verfasst, viele Bilder, ein paar Videos – vor allem aber authentische Eindrücke vom Leben und Arbeiten in Europa. Geplant wurde diese spannende Reise vor dem Hintergrund der Europawahl 2014. Ihre Eindrücke konnten die Eurorailer_innen am 15. Mai 2014, auf dem DGB-Bundeskongress in Berlin, zusammenfassen.

EVG JUGEND – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Veranstaltungen

Zur gewerkschaftlichen Jugendarbeit gehören die politische Diskussion und die gemeinsamen Erlebnisse gleichermaßen. Raum hierfür haben wir unseren jugendlichen Mitgliedern und Funktionären, neben der Gremienarbeit, bei unseren Bundesjugendtreffen, den Jugendtagen und in Arbeitsgruppen gegeben.

Bundesjugendtreffen

Traditionell findet das Bundesjugendtreffen der EVG alle zwei Jahre statt. Mit rund 300 jugendlichen Teilnehmer_innen ist das Bundesjugendtreffen die größte Veranstaltung und das kulturelle Highlight der gewerkschaftlichen Jugendarbeit in der EVG.

In den Jahren 2013 und 2015 fand das Bundesjugendtreffen in Gnewikow am Ruppiner See statt. Auch in 2017 wird das Bundesjugendtreffen wieder dort stattfinden.

Wir bieten unseren jugendlichen Mitgliedern über drei Tage die Möglichkeit, politische Diskussionen losgelöst von Terminen, Strukturen und alltäglichen Zwängen zu führen. Das kennenlernen, der Freizeitgedanken und das gemeinsame feiern stehen daneben im Mittelpunkt.

Neben Livemusik, abendlicher Party und Workshops zu aktuellen gewerkschafts- und gesellschaftspolitischen Themen haben die jugendlichen Teilnehmer_innen die Möglichkeit sind in unterschiedlichen Sportdisziplinen zu messen. Der Spaß und das gemeinsame Erlebnis stehen hierbei stets im Vordergrund.

Jugendtag

Der Jugendtag ist für die EVG Jugend ein Instrument für den direkten Dialog zwischen der Bundesebene und jedem interessierten jugendlichen Kolleg_in. Wir wollen Basisdemokratie und eine breite Beteiligung möglichst vieler junger Kolleg_innen. Der jährliche Jugendtag bietet der Bundesjugendleitung das vergangene Jahr zu reflektieren und die Herausforderungen des kommenden Jahres zu diskutieren.

Unsere Erfahrungen zeigen, dass viele Jugendliche Mitglieder auf dem Jugendtag erstmals inhaltlichen Kontakt mit der EVG erleben. Durch die Mischung von erfahrenen Jugendfunktionären und neuen Mitgliedern entstehen spannende Diskussionen und unterschiedliche Sichtweisen für die Jugendarbeit der EVG. Darüber hinaus gewinnen wir durch den Jugendtag auch neue gewerkschaftliche und betriebliche Interessensvertreter_innen für unsere EVG Jugend.

Die Nachfrage und Teilnehmer_innenzahlen zeigen, dass diese Form der basisdemokratischen Beteiligung unserer Mitglieder den Nerv der Zeit trifft. Inzwischen ist der Jugendtag aus der EVG Jugend nicht mehr wegzudenken. Die Einbindung und Entscheidungsfindung innerhalb der gesamten Organisation muss zukünftig auf solchen Wegen erfolgen.

ANHANG 12

EVG JUGEND - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

2012 fand der Jugendtag in Naumburg und 2013 in Bad Hersfeld statt. Seit dem Jahr 2014 hat der Jugendtag seine „Heimat“ in der Jugendherberge Wetzlar gefunden.

Arbeitsgruppen

Mit der Gründung der Arbeitsgruppen, auf Bundesebene, wollte die Bundesjugendleitung möglichst vielen jungen Aktiven die Möglichkeit geben an den Themen und Positionen mitzuarbeiten.

Immer wieder haben sich eine Vielzahl von jungen Kolleg_innen für die Mitarbeit in den verschiedenen Arbeitsgruppen gemeldet.

Der Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit und Jugendbildungsarbeit haben sich über einen längeren Zeitraum getroffen und verschiedene Themen bearbeitet und vorgebracht.

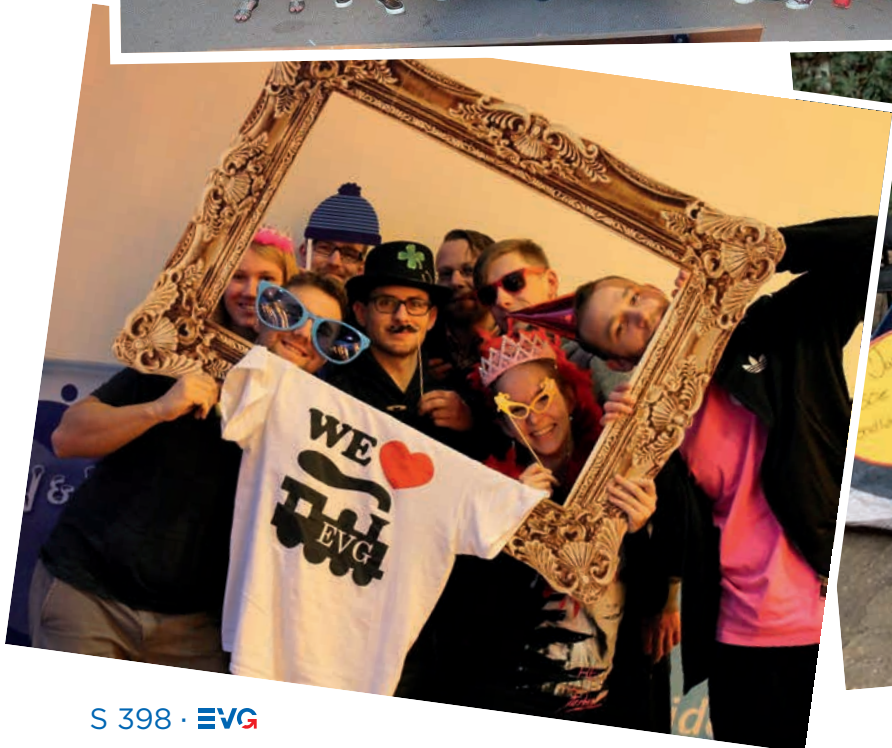
Leider mussten wir feststellen, dass sich die Arbeitsgruppen nicht etablieren konnten. Gründe hierfür sind unter anderem die häufigen Wechsel und Zuständigkeiten innerhalb der (Geschäftsführenden) Bundesjugendleitung, aber auch die geringe Anzahl der Teilnehmer_innen bei geplanten Arbeitsgruppentreffen.

EVG JUGEND - UNSERE ZUKUNFT



ANHANG 12

EVG JUGEND - UNSERE ZUKUNFT





Geschäftsbericht 2012 – 2017

*Gleichberechtigung für Frauen
in Beruf und Gesellschaft*

ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

in den vergangenen fünf Jahren hat sich das Bild von Familien und Frauen in unserer Gesellschaft rasant geändert. Männer entdecken – auch dank positiver neuer gesetzlicher Rahmenbedingungen – innerhalb der Familien eine neue Verantwortung, im besten Falle sogar eine neue Rolle. Gerade bei jungen Familien sind die Zeiten vorbei, in denen die Familienverantwortung – und damit beispielsweise die Kinderbetreuung – vorwiegend in der Verantwortung von Frauen lag. Familie und Beruf unter „einen Hut“ zu bekommen, ist nicht mehr nur Aufgabe der Frauen.

Bemerkenswert ist, dass sich in diesem Zusammenhang auch das Frauenbild ändert. Viele Männer sind nicht nur schockiert über die Ungleichbehandlung der beiden Geschlechter, sondern fordern deren Beendigung. Für sie wird es immer selbstverständlicher, dass Frauen auch Führungspositionen übernehmen. Innerhalb der Familien findet nicht mehr nur eine Karriereplanung für die Männer, sondern gleichberechtigt für die Frauen statt.

Diese Erfolge sind vielen Kolleginnen zu verdanken, die sich über viele Jahre und Jahrzehnte familien- und frauenpolitisch engagiert haben. Nur ihrem Einsatz ist es zu verdanken, dass dieses neue Bild innerhalb der Gesellschaft gewachsen ist.

Natürlich hat unsere Gewerkschaft – gerade was unseren Organisationsbereich betrifft – hieran einen großen Anteil.

Die Delegierten der ersten EVG-Bundesfrauenkonferenz hatten 2012 die Arbeitsschwerpunkte der Frauenarbeit festgelegt:

- **Vereinbarkeit von Privatleben und Beruf**
- **Regelungen in den Tarifverträgen – zur Verwirklichung der Gleichstellung in den Betrieben**
- **Altersversorgung für Frauen**
- **Gesundheitliche Belastungen am Arbeitsplatz**

EVG FRAUEN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Viele engagierte Kolleginnen haben in den vergangenen Jahren an diesen Themen gearbeitet. Der Erfolg kann sich sehen lassen.

Gemeinsam mit den Vertreterinnen und Vertretern der Interessenvertretungen haben wir für Verbesserungen der Lebens- und Arbeitsbedingungen gesorgt. Das ist uns mit Hilfe von Projekten zur Vereinbarkeit sowie durch die neue Rahmen-Konzernbetriebsvereinbarung "Vereinbarkeit von Familie, Beruf und Biografie" gelungen, die wir mitgestaltet haben.

Auch gleichstellungspolitisch sind wir ein gutes Stück weiter gekommen. Der Frauenanteil hat sich in allen Entscheidungsgremien, sei es den Aufsichtsräten, den Betriebs- und Personalräten, aber auch in den gewerkschaftlichen Gremien erhöht. Heute ist es selbstverständlich, dass wir bei der Bearbeitung politischer Themen auch stets die unterschiedlichen Auswirkungen auf die Geschlechter im Auge haben.

**„Gemeinsam mit den
Vertreterinnen und Vertretern der
Interessenvertretungen haben wir
für Verbesserungen der Lebens-
und Arbeitsbedingungen gesorgt.“**

Regina Rusch-Ziemba

Wir haben viel erreicht. Nun müssen wir dafür sorgen, dass die Gleichstellungspolitik in den Betrieben mehr Platz bekommt. Gemeinsam können wir dafür sorgen, dass der Frauenanteil in den Verkehrsbetrieben steigt und Frauen die gleichen Chancen bei der Besetzung von Führungspositionen erhalten.

In unserer Bundesfrauenkonferenz werden wir diese Themen diskutieren und die für uns relevanten Arbeitsschwerpunkte festlegen. Zur Umsetzung unserer Ziele benötigen wir alle Kolleginnen und Kollegen. Darum lasst uns gemeinsam an Verbesserungen arbeiten.



REGINA RUSCH-ZIEMBA

Stellvertretende Vorsitzende der EVG

Inhaltsverzeichnis

1. Das Arbeitsprogramm	
1.1 Das Arbeitsprogramm	8
1.2 Beispiele aus den Bundesländern	10
1.3 Die Bundesfrauenleitung	14
2. Position der Frau	
2.1 Gemeinsame Arbeit	18
3. Frauenerwerbstätigkeit	
3.1 Frauenerwerbstätigkeit	22
4. Frauen & Beruf	
4.1 Vereinbarkeit von Familie & Beruf	28
4.2 Wer pflegt Oma?	31
4.3 Unsere Projekte	33
4.4 Neues Mutterschutzgesetz	36



18



31

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



10



22



54

5. Herausforderungen

5.1 Altersarmut 40
5.2 Was Frauen belastet 42

6. Arbeit 4.0

6.1 Frauenquote 46
6.2 Digitalisierung 48
6.3 Qualifizierung 50
6.4 Europäische
Gewerkschaftsarbeit 52
6.5 Beispiele aus 4 Ländern 54



46



50



Mit Engagement dabei

*Bilanz einer erfolgreichen Arbeit
auf vielen Ebenen*



Das Arbeitsprogramm der Bundesfrauenleitung

Die Erfolge der vergangenen fünf Jahre.

In der Bundesfrauenkonferenz im Mai 2012 wurde die EVG-Bundesfrauenleitung mit der Bearbeitung folgender Themen beauftragt:

- Vereinbarkeit von Privatleben und Beruf – welche Regelungen sind erforderlich?
- Regelungen in den Tarifverträgen – zur Verwirklichung der Gleichstellung in den Betrieben
- Altersversorgung für Frauen
- Gesundheitliche Belastungen am Arbeitsplatz

Die Bundesfrauenleitung hat sich daraufhin ein Arbeitsprogramm erstellt und die Themen in eine erfolgreiche Arbeit umgesetzt.

So zum Beispiel in Form eines sehr erfolgreichen Frauenaktionstages, der am 4. Juni 2013 bundesweit durchgeführt wurde. Unsere Kolleginnen diskutierten hier unter anderem in den Bahnhöfen Frankfurt und Stuttgart

ganz unterschiedliche Themen, wie Arbeitszeit, Gesundheit und Karrierechancen von Frauen. Zudem wurden Informationsveranstaltungen und Seminare zu sozialpolitischen Themen durchgeführt, die unsere Kolleginnen in ihre Gremien vor Ort einbringen konnten.

Gleichzeitig haben wir mit Infos, Flyern und Broschüren über die politischen Aktivitäten der Bundesfrauenleitung informiert.

Unsere politischen Forderungen haben wir in die EVG-Gremien eingebracht. Gleichzeitig haben wir uns bundespolitisch sowohl über den Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) als auch in Gesprächen mit den Ministerien für unsere gleichstellungspolitischen Ziele stark gemacht. Bei all diesen Aktivitäten haben wir festgestellt: Frauenarbeit macht Spaß und bringt Erfolge.



EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

FÜR EINE BESSERE VEREINBARKEIT VON FAMILIE, BERUF UND BIOGRAFIE

Wem liegt das nicht am Herzen? Alle Kolleginnen und Kollegen wünschen sich, neben ihrer Arbeit auch ausreichend und verlässlich planbare Zeit für ihr privates Leben zu haben. Ob es nun um die Vereinbarkeit mit familiären Belangen wie Kinderbetreuung oder der Pflege von Angehörigen geht, um soziales, sportliches oder politisches Engagement oder um die eigene berufliche Weiterentwicklung und Weiterbildung: Die EVG und ihre Betriebsräte kämpfen für eine Arbeitswelt, in der dies selbstverständlich möglich ist. Der Demografie Tarifvertrag ebenso wie Projekte außerhalb des Bahnkonzerns sind gute Beispiele für das, was wir gemeinsam erreichen können und eine ideale Voraussetzung für unsere weiteren Ziele, denn wir haben noch viel vor!

WIR FORDERN:

- PERSÖNLICHE LEBENSGESTALTUNG STÄRKER BERÜCKSICHTIGEN
- MÖGLICHKEITEN ZUR KINDERBETREUUNG BESSER ORGANISIEREN
- UNTERSTÜTZUNG BEI DER PFLEGE VON ANGEHÖRIGEN
- FAMILIENFREUNDLICHE ARBEITSZEITMODELLE
- UNTERSTÜTZUNG VON SOZIALEM UND POLITISCHEM ENGAGEMENT

Beruf und Familie

Marthold Dierkes:
Mein Kind ist mir wichtig, ich möchte eine berufliche Zukunft, die darauf Rücksicht nimmt.
Die EVG unterstützt mich dabei!

Andreas Albrecht, Sonja Seidewitz, Marcel Pfander:
Die Ausbildung war erst der Anfang. Jetzt wollen wir unsere beruflichen Pläne realisieren. **Das hat die EVG mit ihren Tarifverträgen möglich gemacht.**

Altersgerechte Arbeit

Roland Oberley:
Warum ich für die EVG bin? Weil ich aufgrund der Regelungen zur Altersrenten im Tarifvertrag bis zum Renteneintrittsalter arbeiten kann! Fünf Stunden Fahrzeit am Tag, das halte ich nicht mehr aus!

Pflege

Durch die EVG haben wir die Möglichkeit, die Pflege unserer Eltern mit unserem Beruf zu vereinbaren! **Das ist eine große Erleichterung.**

Berufliche Weiterentwicklung

Anna Sommer (i) und Nadja Hüny:
Für uns ist es wichtig, dass wir die Zeit haben, uns in unserer Gemeinschaft für alle Beteiligten und in der Bahn vor Ort zu engagieren. **Deshalb stehen wir für die EVG.**

Vereinbarkeit bei NE-Bahnen

89 Werks Dienstkollektive:
Ohne Hilfe der EVG hätten wir unser Projekt zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf nicht starten können. **Eine starke Unterstützung ist gerade für die Privatbahnen wichtig.**

Einer der Schwerpunkte:
die Familienpolitik.

Vereinbarkeit von
Familie und Beruf –
so geht es!



Plakative Forderungen.

EVG-Kolleginnen informieren
auf den Bahnhöfen über die
Erfolge der EVG.

Beispiele aktiver Frauenarbeit aus den Ländern

Eine lebendige gewerkschaftliche Frauenarbeit ist dann möglich, wenn sie vor Ort die Themen aufgreift, die den Kolleginnen in ihrem Arbeitsalltag begegnen. Die Netzwerke, die in den vergangenen Jahren entstanden sind, tragen mit dazu bei, aus unseren Erfahrungen politische Forderungen zu erstellen und in die Gremien mit einzubringen.



INFO-TAGE IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Ein Bestandteil der Frauenarbeit sind die regelmäßig stattfindenden Info-Tage, bei denen die Kolleginnen aus den Betrieben mit Experten über „ihre Themen“ sprechen. Das sind zum Beispiel Dienstplangestaltung, Betreuung Angehöriger und die Zukunft der Rente. Gemeinsam entwerfen sie ihre politischen Forderungen an die Landesregierung zum Erhalt ihrer Arbeitsplätze. Diese aktive Arbeit zahlt sich aus. Immer mehr Frauen finden den Weg in die EVG.

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



„Die regionale Frauenarbeit zeigt die Vielzahl der Arbeitsfelder auf, die in den Frauengremien diskutiert werden.“

KLAUSURTAGUNG RHEINLAND-PFALZ

Ein Schwerpunkt der Frauenarbeit ist die Durchsetzung der Betreuungseinrichtungen für Kinder und pflegebedürftige Angehörige. Darüber hinaus werden Ziele für die Umsetzung familienfreundlicher Arbeitsbedingungen und die beruflichen Karrierechancen von Frauen diskutiert.



LANDESVERBAND HESSEN

Seit Jahren findet in Hessen eine innovative, bunte Frauenarbeit statt. Es werden Tagesseminare zu politischen Themen, Besuche im Landtag und Seminare zur Qualifizierung veranstaltet, deren Erkenntnisse in die betriebspolitischen Gremien mit einfließen.

ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

NORDRHEIN-WESTFALEN

Unsere Kolleginnen arbeiten engagiert an aktuellen Themen, etwa an der Erstellung eines Ratgebers und an Hinweisen für Bildungsveranstaltungen für Frauen. Hinzu kommen Informationen über die gewerkschaftliche Frauenarbeit in den Betrieben. Ihre jeweilige Arbeitsplanung erfolgt in den jährlichen Klausurtagungen.



FRAUENARBEIT IN BERLIN

Die Frauen in Nord-Ost treffen sich regelmäßig, um aktuelle Themen zu diskutieren und ihre Forderungen daraus zu erstellen. Sie beteiligen sich an allen Aktionen, die vor Ort stattfinden. So zum Beispiel beim Frauenaktionstag, bei der Demo gegen TTIP, dem Equal-Pay-Day oder den verschiedenen EVG-Protestaktionen vor der DB-Zentrale. Ihre politischen Forderungen formulieren sie in Taunaaen in Vorbereitung



EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

**SACHSEN**

Hier trafen sich die EVG-Frauen mit der Staatsministerin für Gleichstellung und Integration, Petra Köpping, und der stellvertretenden Vorsitzenden des sächsischen Landesfrauenrates, die auch Mitglied des Bundestages ist, Dagmar Neukirch.

„In den Regionen wird solidarische Frauenarbeit in der Praxis erlebbar.“

AKTIVE FRAUEN HAMBURG

In den vergangenen Jahren sind die Kolleginnen vermehrt auf die beschäftigten Frauen in ihren Betrieben zugegangen. Ziel ist es, möglichst viele neue Mitglieder für die EVG zu gewinnen. Damit die Aufgaben in den Gremien erfolgreich angepackt werden können, haben sich die Kolleginnen in Seminaren weiterqualifiziert und sich gleichzeitig über spezielle Aspekte des Lebens und der Arbeiten informiert – wie hier bei dem Stadtrundgang zum Leben und Arbeiten der Frauen in Hamburg.





Bundesfrauenleitung

Mitglieder der Bundesfrauenleitung 2012 – 2017

LV Baden Württemberg

Ingrid Hipp

Nadja Houy
Gabriele Oswald
Ralida Ahmend-Chakor

**Sprecherin LV,
BFL Karlsruhe**

BFL Mannheim
BFL Stuttgart
BFL Ulm

LV Bayern

Vera Argauer

Sonja Widhalm
Gundula Hutzler-Schmidt
Petra Gangl
Claudia Hillenbrand

**Sprecherin LV,
BFL München**

BFL Augsburg
BFL Nürnberg
BFL Regensburg
BFL Würzburg

LV Berlin

Erika Albers
Marina Haasler

Sprecherin LV
BFL Berlin

LV Brandenburg

Cornelia Lempe
Heidi Zeidler
Marlies Stempin

Sprecherin LV
BFL Cottbus
BFL Potsdam

LV Bremen

Stephanie von Bremen
Helga Linares

Sprecherin LV
BFL Bremen

LV Hamburg

Janine Sommer
Marlies Rose

Sprecherin LV
BFL Hamburg

LV Hessen

Dagmar Giebeler
Waltraut Schmidt
Jutta Scheibel

Sprecherin LV
BFL Frankfurt
BFL Kassel

EVG FRAUEN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

LV Mecklenburg-Vorpommern

Heike Lembcke	Sprecherin LV
Beate Weidehoff	BFL Rostock

LV Niedersachsen

Marlis Kindt	Sprecherin LV
Katrin Lehmann	BFL Hannover
Edith Prieß	BFL Osnabrück
Annette Gebhardt	BFL Osnabrück
Elke Manz	BFL Osnabrück

LV Nordrhein-Westfalen

Madeleine Kremer	Sprecherin LV
Iris Steinmann	BFL Köln
Tanja Feuerbaum	BFL Hamm
Birgit Schmidt	BFL Dortmund
Ilona Kroschwitz	BFL Düsseldorf
Brigitte Schneider	BFL Duisburg

LV Rheinland Pfalz

Roswitha Emondts-Richter	Sprecherin LV
Angelika Dumjahn	BFL Mainz
Ingeborg Bitz	BFL Mainz

LV Saarland

Giesela Zigahn	Sprecherin LV
Helga Schehr	BFL Saarbrücken

Sachsen

Angelika Neufert	Sprecherin LV
Roswitha Wischke	BFL Dresden
Cindy Winter-Thiel	BFL Leipzig

Sachsen-Anhalt

Claudia Haake	Sprecherin LV
Martina Hoffmann	BFL Halle
Heidrun Sandner	BFL Magdeburg

Kiel

Annette Ferle	Sprecherin LV
Annette Ferle	BFL Kiel

Thüringen

Karin Schreiber	Sprecherin LV
Gisela Köhler	BFL Erfurt

Mitglieder der Geschäftsführenden Bundesfrauenleitung nach Wahlbezirken (WB)

WB I	Berlin	Erika Albers
------	--------	--------------

	Mecklenburg Vorpommern	Heike Lembcke
--	---------------------------	---------------

WB II	Thüringen	Karin Schreiber
-------	-----------	-----------------

WB III	Hamburg	Marlies Rose
--------	---------	--------------

WB IV	Nordrhein- Westfalen	Madeleine Kremer Birgit Schmidt
-------	-------------------------	------------------------------------

V	Hessen	Jutta Scheibel
---	--------	----------------

VI	Bayern	Vera Argauer
----	--------	--------------



Positionen beziehen

Ein Thema von vielen: Was verdienen Frauen?





Gemeinsame Arbeit

Erfolgreiche Arbeit der EVG Bundesfrauenleitung und des DGB-Bundesfrauenausschusses. In den vergangenen Jahren haben wir eine aktive Lobby-Arbeit im Parlament aufgebaut.

Ein Gesetzgebungsverfahren zu Gesetzen, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer betreffen, ist ohne Beteiligung des DGB-Bundesfrauenausschusses heute nicht mehr denkbar.

Die EVG brachte ihre Positionen in die entsprechenden Stellungnahmen mit ein – zum Beispiel zum Entgeltgleichheitsgesetz, zum Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe (Quotenregelung und Bundesgleichstellungsgesetz) sowie zum Mutterschutzgesetz oder zur Neufassung des Teilzeit- und Befristungsgesetzes.

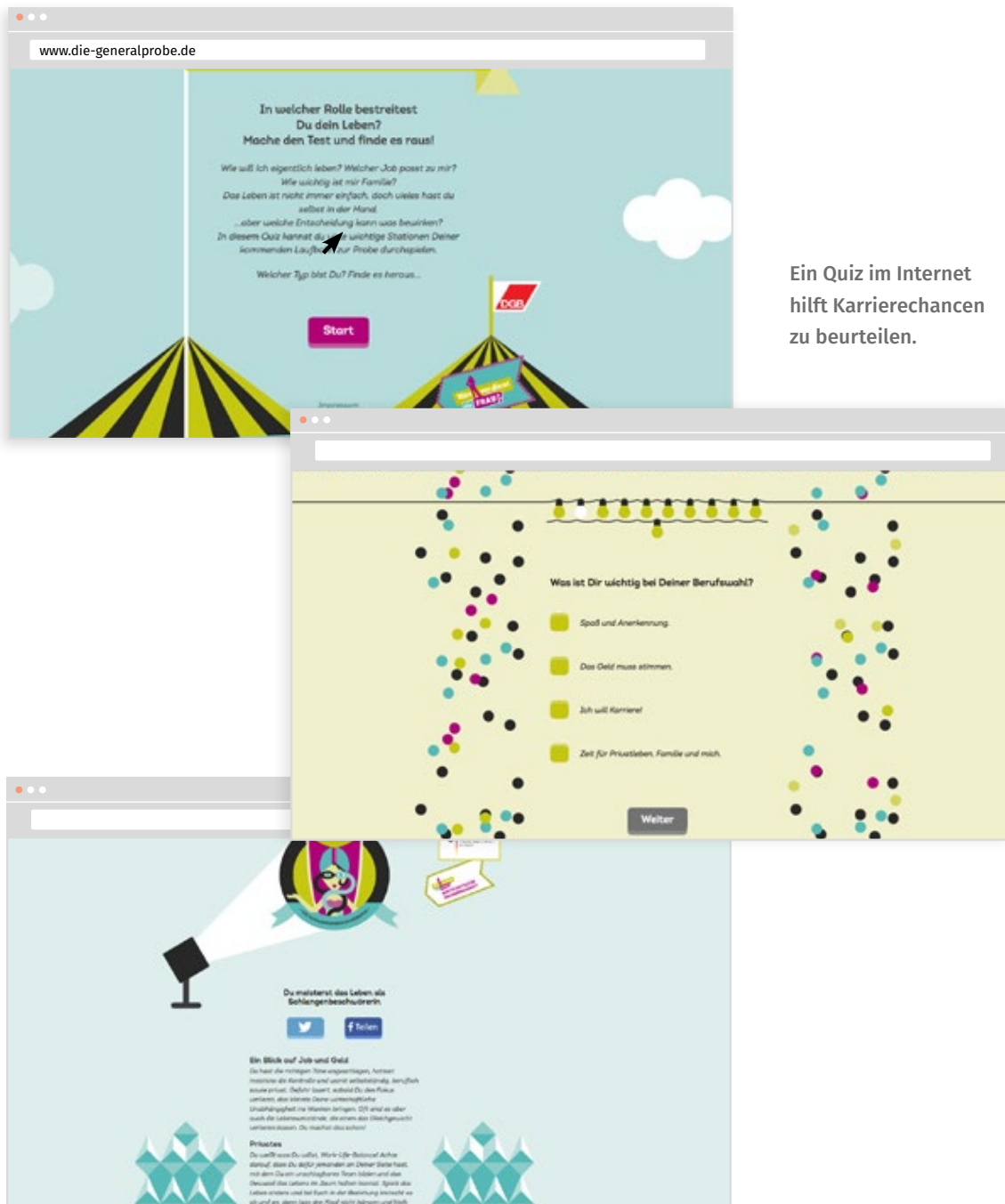
Die Arbeit im DGB-Bundesfrauenausschuss selbst konzentrierte sich auf die gleichstellungspolitischen Auswirkungen der Arbeitsmarktpolitik. Vor diesem Hintergrund haben die Delegierten der letzten DGB-Bundesfrauenkonferenz im November 2013 einen gleichstellungspolitischen Antrag verabschiedet, der alle Aspek-

te der Erwerbsbiografien von Frauen aufgreift und notwendige Änderungen – wie Entgeltgleichheit oder gleiche Karrierechancen – formuliert. Die Umsetzung dieses Antrags steht seither im Mittelpunkt der Arbeit des Bundesfrauenausschusses.

In allen Gremien arbeiten Vertreterinnen der EVG aktiv und engagiert mit. An der DGB-Bundesfrauenkonferenz nahmen Vertreterinnen des EVG-Bundesfrauenleitung teil, Helga Petersen vertritt die EVG im DGB-Bundesfrauenausschuss.

Darüber hinaus wurde vom DGB-Bundeskongress, nach eingehenden Diskussionen, der Leitantrag: „Von der eigenständigen Existenzsicherung zur selbstbestimmten Erwerbsbiografie“ beschlossen. Darin wird der DGB-Bundesvorstand aufgefordert, sich aktiv für eine wirksame Gleichstellungspolitik stark zu machen. Mit diesem Antrag ist es gelungen, ein

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



Ein Quiz im Internet hilft Karrierechancen zu beurteilen.

zukunftsweisendes, gleichstellungspolitisches Programm auf den Weg zu bringen, das unterschiedliche Projekte umfasst. Zum Beispiel das Projekt der „Familienernährerinnen“, das Projekt „Vereinbarkeit von Familie und Beruf gestalten“ und das Beratungsprojekt „Zwischen Beruf und Familie passt kein Oder“.

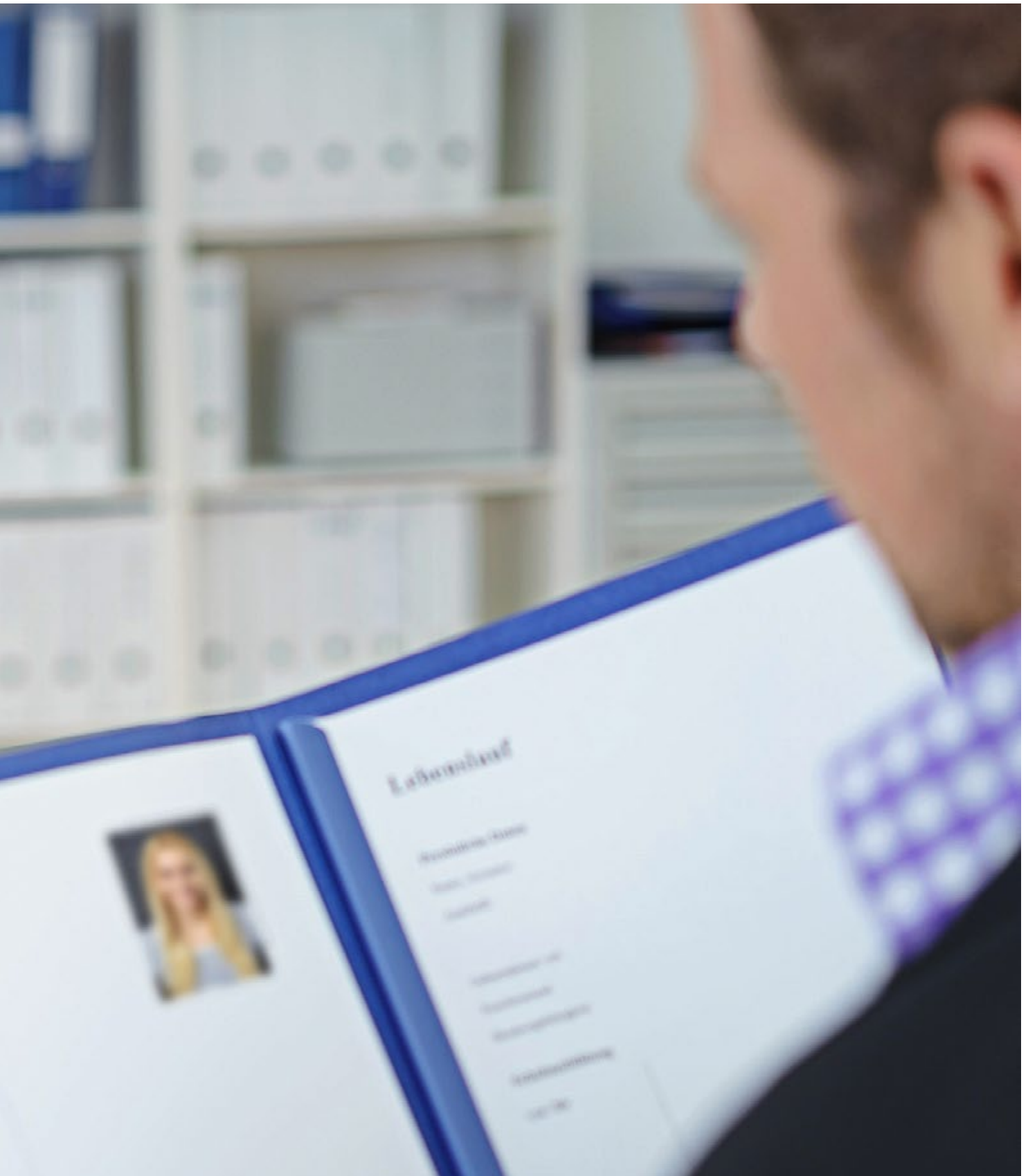
In einem weiteren Projekt „Was verdient die Frau“ werden vor allem junge Frauen angesprochen. Mit Hilfe eines Quiz „Die Generalprobe“ können sie herausfinden, wie sich ihre Berufswahl und ihre Lebensplanung auf das Einkommen, die Karrierechancen und die Altersversorgung auswirken.

Hier der Link zum Quiz: www.die-generalprobe.de



Frauenerwerbstätigkeit

*Karriere im Beruf ist ein Thema,
dem sich Frauen stellen.*



ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



Frauenerwerbstätigkeit im Lebensverlauf

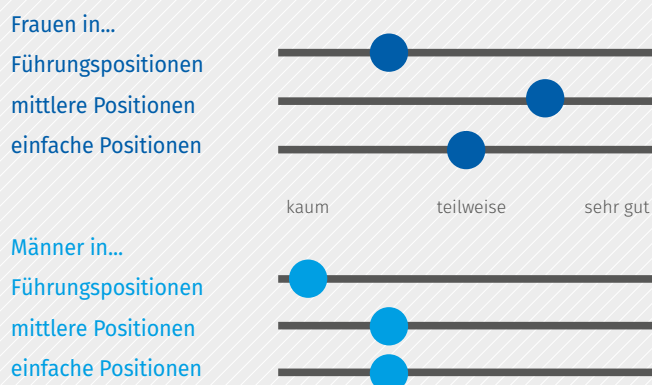
Frauen wollen leben und arbeiten: Flexible Arbeitszeiten und Arbeitsorganisationen sind der Schlüssel für Unternehmen im Kampf und die besten Frauen.

Individuelle Arbeitszeiten, die sich an den Lebensentwürfen der Beschäftigten orientieren, sind eine Herausforderung an die Zukunft der Unternehmen. Sie stehen auch bei der Frage der Geschlechtergerechtigkeit auf dem Arbeitsmarkt im Mittelpunkt. Der berufliche Erfolg hängt heute noch immer davon ab, ob in Vollzeit oder Teilzeit gearbeitet wird. Für Frauen ist dieser Zusammenhang fatal. Offensichtlich ist, dass vor allem sie immer noch den Preis für ein funktionierendes Familienleben zahlen.

Deutlich wird im Report der Hans-Böckler-Stiftung zu flexiblen

Arbeitszeiten* herausgestellt, dass Arbeitszeitoptionen von Status und Geschlecht abhängig sind. So wird Arbeitszeitflexibilität bis heute noch als „Belohnungsmodell“ gesehen. Je höher der Status in der betrieblichen Hierarchie, umso größer sind die Möglichkeiten des Zugangs zu Gleitzeit oder selbstbestimmten Arbeitszeiten. Noch herrscht vielfach das Bild vor, dass Führungskräfte in Teilzeit ihrer Führungsverantwortung nicht nachkommen können. Die Wissenschaftlerin Andrea Jochmann-Döll hat dies in ihrem Buch „Nach Leistung, Eignung und Befähigung“ am Beispiel des Polizeivollzugsdienstes aufgezeigt.

Von Führungskräften wird Präsenz erwartet. So akzeptiert ist Teilzeit als Wahlmöglichkeit für:



Quelle: Klenner, Lott 2016 Grafik zum Download: bit.do/impuls0564, Hans Böckler Stiftung



ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Die Tatsache, dass Führungspositionen noch immer eine „Männerdomäne“ sind, lässt vermuten, dass diese Haltung noch in vielen Chefetagen zu finden ist. Von Führungskräften wird nach wie vor Präsenz erwartet.

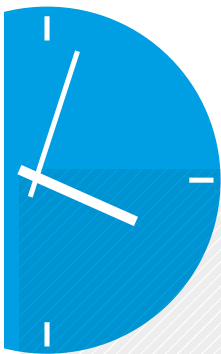
Nur langsam und aufgrund des fehlenden Fachkräftebedarfs beginnt ein Umdenken. Die Unternehmen müssen neue Wege gehen, wenn sie im Kampf um die „klügsten Köpfe“ gewinnen wollen. Vor dem Hintergrund der Forschungsergebnisse, wonach gute und innovative Ergebnisse dort erzielt werden, wo Frauen und Männer im Team sind, ist eine Änderung der Unternehmensstrategie erforderlich. Dazu gehört die Besetzung von Führungspositionen auch in Teilzeit.

len, dass die jeweiligen Arbeitszeiten mit den jeweiligen Lebensphasen zusammen hängen - offensichtlich haben Frauen eine andere Erwerbsstrategie als Männer.

Bereits in den ersten Berufsjahren arbeiten Single-Frauen im Alter zwischen 20 und 44 Jahren zwei Stunden weniger als Männer. Mit Beginn einer Partnerschaft verringert sich die Stundenzahl noch einmal auf 4.6 Stunden. Kommen Kinder hinzu, steigt die Differenz weiter an. Werden die Kinder selbstständiger, besteht der Wunsch nach Erhöhung der Arbeitszeit.

Unterbrochene Erwerbstätigkeit

Damit wird deutlich, dass sich Arbeitszeitverläufe abhängig vom Familien-



Frauen zahlen den Preis für ein funktionierendes Familienleben

30,1 Arbeitsstunden
von **Frauen, 2015**

38,3 Arbeitsstunden
von **Männern, 2015**

8,2 Gender Time Gap:
Stunden/Woche

Zahlenangaben sind durchschnittliche Wochenstundenzahlen

Wunscharbeitszeiten sind attraktiv

Betrachten wir die Arbeitszeiten: Diese betrug 2015 bei Frauen durchschnittlich 30.1 Stunden, bei Männern 38.3 Stunden pro Woche. Der Unterschied in der Arbeitszeit, der sogenannte Gender Time Gap, lag damit bei 8.2 Stunden/Woche.

Bemerkenswert ist hierbei, dass sich die Erwerbstätigkeit von Frauen zwar erhöht hat, ihre jeweilige Arbeitszeit in den vergangenen Jahren jedoch unverändert blieb. Dabei ist festzustel-

stand und der Anwesenheit von Kindern auf die Arbeitszeiten auswirken. Dabei spielen nicht nur die notwendigen Betreuungseinrichtungen eine Rolle. Auch Anreizsysteme, wie das Ehegattensplitting und die Mitversicherung in der Krankenkasse, führen dazu, dass Frauen ihre Erwerbstätigkeit unterbrechen oder reduzieren.

Vor diesem Hintergrund wird die Erforderlichkeit einer lebensphasenorientierten Arbeitszeit deutlich, die sich an den Bedürfnissen der Beschäftig-

EVG FRAUEN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



Frauen diskutieren über die Veränderung der Arbeitswelt – Stichwort „Arbeit 4.0“.



ten orientiert. Damit kann vermieden werden, dass eine zeitweilige kürzere Arbeitszeit zu lebenslangen Einkommenseinbußen und Karrierenachteilen führt. Vor allem lässt sie den Beschäftigten die Möglichkeit ihren Wunsch nach Weiterbildung, Familienzeiten oder einer Auszeit selbst zu bestimmen.

Die EVG hat das Thema Arbeitszeit im Jahr 2017 in den Mittelpunkt gewerkschaftlichen Handelns gestellt. Wir stoßen damit eine breite Diskussion in den Betrieben und Dienststellen an. Mit den Beschäftigten, den betrieblichen Interessenvertretungen und unseren Funktionären werden wir darüber diskutieren, wie wir lebensphasenorientierte Arbeitszeiten für die Beschäftigten realisieren können.

Eine erste Grundlage haben wir mit unserem „Demografietarifvertrag“ und dem „TV Arbeit 4.0 EVG 2016“ geschaffen. Danach können Beschäftigte ihr Teilzeitmodell selbst bestimmen.

Mit unserem Wahlmodell im Rahmen des Einkommenstarifvertrags haben wir für die EVG-Mitglieder durchgesetzt, dass sie selbst entscheiden können, ob sie künftig eine Stunde weniger arbeiten, sechs zusätzliche

Urlaubstage pro Jahr oder lieber mehr Geld haben wollen.

Darüber hinaus engagieren wir uns in der Politik und fordern die Regierung auf, endlich die Beschlüsse des Koalitionsvertrags umzusetzen und das Teilzeit-Befristungsgesetz neu zu fassen. In diesem soll ein Rückkehrrecht von Teilzeit auf Vollzeit verankert werden.

Wie Arbeitsplätze in Zukunft aussehen könnten und welche Regelungen dazu erforderlich sind, wird in den Sitzungen der Bundesfrauenleitung diskutiert.

Ein wichtiger Beitrag könnte hier der von Familienministerin Schwesig eingebrachte Vorschlag einer Familienarbeitszeit sein. Mit einer Verteilung der Arbeitszeit der Geschlechter wäre auch eine partnerschaftliche Verteilung von Familien- und Erwerbsarbeit zu realisieren.

„Das Thema Arbeitszeit steht 2017 im Mittelpunkt“

*von Yvonne Lott, Januar 2017



Familie und Beruf

Viele Eltern entscheiden sich immer noch für die traditionelle Rollenverteilung.



ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Männer, die ihre Tätigkeit zugunsten der Familie unterbrechen oder reduzieren, werden immer noch benachteiligt. Hilfreich könnte da ein gesetzlicher Rechtsanspruch sein.

Wie wir die Vereinbarkeit von Arbeit und Leben in unterschiedlichen Lebensphasen gestalten können, ist eine Frage, der sich sowohl die Gewerkschaften als auch der Gesetzgeber und die Gesellschaft stellen müssen.

Für uns steht nachfolgend die Phase der Familiengründung und das Thema der Pflege von Angehörigen im Mittelpunkt, die sich in der Geschlechterperspektive wesentlich unterscheiden.

Da ist zunächst die Phase der Familiengründung. Hier haben sich die Wünsche und die Verteilung der Arbeit bei der Betreuung von Kindern verändert. So wünscht sich fast die Hälfte aller Eltern eine gemeinsame Aufteilung von Beruf und Familie. Tatsächlich setzen diesen Wunsch jedoch nur 35 Prozent der Paare um. Das gleiche gilt bei dem Wunsch nach Reduzierung der Arbeitszeit des Vaters und einer höheren Beteiligung der Betreuungsaufgaben. Auch hier wird dieser Wunsch nur von vier Prozent aller Eltern umgesetzt. (Allensbach-Studie 2014 in Spiegel Online)

Väter nehmen oft nur zwei Monate Elternzeit in Anspruch

Es stellt sich die Frage, welche Einflussfaktoren die Entscheidung der Eltern prägen. Laut der Allensbach Studie, die im Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren,

Frauen und Jugend (BMFSFJ) erstellt wurde, entscheiden sich noch immer viele Eltern für eine traditionelle Rollenverteilung. Wohl nehmen Väter meist die Partnermonate der Elternzeit in Anspruch – also zwei Monate Elternzeit; Frauen unterbrechen ihre Erwerbstätigkeit jedoch noch immer um durchschnittlich 20 Monate.

Entscheidend ist offensichtlich nicht alleine das Einkommen vor der Geburt. In den allermeisten Fällen arbeiten Väter auch dann in Vollzeit, wenn die Einkommensverteilung eher für eine Vollzeitarbeit der Mutter spräche. Und das, obwohl 60 Prozent der Paare bei der Befragung angaben, dass für sie die Einkommensverteilung ein entscheidender Faktor sei.

Ein neues Elterngeld-Modell

Offensichtlich gibt es in vielen Unternehmen noch eine Kultur, in der Geschlechterstereotype zementiert werden. Männer, die ihre Tätigkeit zugunsten der Familie unterbrechen oder reduzieren wollen, werden immer noch benachteiligt. Hilfreich können da gesetzliche Maßnahmen sein, die einen Rechtsanspruch schaffen und damit die Akzeptanz erhöhen.

Um dem Wunsch der Eltern zu entsprechen, hat die Ministerin des BMFSFJ, Manuela Schwesig, daher ein neues Elterngeld-Modell als Alternative des bisherigen Elterngeldgesetzes

Im Büro, aber auch zu Hause arbeiten können, kommt den Wünschen vieler Kolleginnen entgegen.

ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

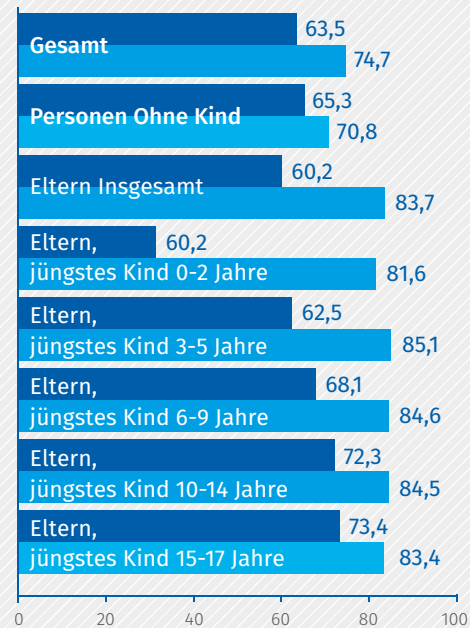


„Ich finde es selbstverständlich, dass auch ich in Elternzeit gehe, während meine Freundin an ihrer Karriere arbeitet.“

entworfen. Während nach der bisherigen Regelung das Elterngeld längstens für zwölf, bei Inanspruchnahme der Partnermonate für 14 Monate bezogen werden konnte, macht das neue Elterngeld-Plus-Gesetz es möglich, diese Anspruchsdauer auf 28 Monate zu verlängern. Voraussetzung dafür ist, eine Erwerbstätigkeit mit der Kinderbetreuung zu kombinieren. Das Gesetz sieht dabei eine Tätigkeit zwischen 25 und 30 Stunden pro Woche vor. Das Einkommen vor der Elternzeit wird in diesen Fällen bis zu 65 Prozent (einkommensabhängig bis zu 100 Prozent) durch das Elterngeld-Plus ausgeglichen. Die Partnermonate werden bei Inanspruchnahme dieses Modells auf 4 Monate angehoben.

Dieses neue Modell kommt damit dem Wunsch der Eltern nach einer gemeinsamen Betreuung des Kindes und Erwerbstätigkeit nahe. Jetzt sind die Unternehmen gefragt. Sie müssen sich den veränderten Ansprüchen junger Menschen an einen Arbeitsplatz stellen und neue Arbeitsorganisationsmodelle einführen, die den Wünschen ihrer Beschäftigten entsprechen.

Quote der aktiv erwerbstätigen Frauen und Männer nach Elternschaft und Alter des jüngsten Kindes in Deutschland (2014), in %



Quelle: Statistisches Bundesamt, Mikrozensus (Arbeitstabellen), eigene Berechnungen. Bearbeitung: WSI GenderDatenPortal 2016

Wer pflegt Oma?

Das neue Pflegestärkungsgesetz gibt Pflegenden mehr Möglichkeiten.

Die Pflege von Familienangehörigen ist in Zeiten des demografischen Wandels ein Kernthema unserer Gesellschaft.

Inzwischen hat jede 17. erwerbstätige Person die Verantwortung für einen pflegebedürftigen Angehörigen. Ab dem 45. Lebensjahr trifft das bereits auf jeden zehnten Beschäftigten zu. Und noch immer sind es überwiegend die Frauen, die die Pflege von Angehörigen übernehmen.

Dabei ist festzustellen, dass die Erwerbstätigkeit der Pflegenden in den letzten Jahren wohl zugenommen hat, die Arbeitszeit aber je nach Pflegebedürftigkeit des Angehörigen reduziert wurde. Nach einer Studie von Schmidt & Schneekloth*, traf dies in 34 Prozent aller Fälle zu. Die Pflege Angehöriger geht oft mit einer erhöhten physischen

und psychischen Belastung einher. Während die Erziehung von Kindern den Beschäftigten Freude und damit Kraft gibt, ist die Pflege von Angehörigen eine enorme Anstrengung. Der Gesetzgeber hat den Pflegenden mit dem neuen Pflegestärkungsgesetz mehr Möglichkeiten eingeräumt, die häusliche Pflege durch die Einbeziehung von ambulanten Pflegediensten und teilstationären Einrichtungen zu erleichtern.

Mit der Neufassung des Pflegezeit- und Familienpflegezeitgesetzes haben die Beschäftigten weitere Rechte erhalten, etwa:

- Freistellung von bis zu zehn Tagen mit dem Anspruch auf Lohnersatzleistung
- Freistellung von bis zu einem halben Jahr – ohne Lohnersatz
- Das Recht, die Tätigkeit bis zu zwei



783.000

von **2,9 Mio. Pflegebedürftigen** wurden 2015 **vollständig in Heimen** und nicht zu Hause versorgt. 2011 waren es noch 43000 weniger.

Quelle: Statistisches Bundesamt
Pflegestatistik 2015



ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Jahre zu reduzieren – unter Ausgleich des Arbeitsentgelts bis zu 75 Prozent der Vergütung, wobei die Tätigkeit in diesem Fall mindestens 15 Stunden/Woche betragen muss. In diesem Fall besteht der Anspruch auf Rückkehr in Vollzeit nach Ablauf der vereinbarten Zeit nach dem Familienpflegezeitgesetz.

Gleichzeitig haben Angehörige, die einen Familienangehörigen mindestens 14 Stunden wöchentlich pflegen, Anspruch auf Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung.

Die Rückkehr in ein Vollzeitverhältnis ist eine entscheidende Voraussetzung dafür, dass Frauen nicht dauerhaft in einer Teilzeitarbeit gefangen sind. Daher muss die Bundesregierung endlich das Teilzeit-Befristungsgesetz reformieren und ein Rückkehrrecht von Teilzeit auf Vollzeit einführen.

Arbeitszeitmodelle vereinbaren

Die EVG hat in ihren Tarifverträgen die Möglichkeiten geschaffen, Familienzeit und Erwerbstätigkeit zu gestalten, indem zum Beispiel

- Arbeitszeitmodelle
- Inanspruchnahme angesparter Zeiten aus dem Langzeitkonto
- Mobile Arbeit

verankert wurden. Darüber hinaus haben wir mit Hilfe der betrieblichen Mitbestimmung erreicht, dass eine Rahmen-Konzernbetriebsvereinbarung Beruf, Familie und Biografie abgeschlossen wurde, die den Beschäftigten die Möglichkeit einräumt, Arbeitszeitmodelle entsprechend ihrer Bedürfnisse mit dem Arbeitgeber zu vereinbaren. Im DB Konzern gibt es bereits heute für Beschäftigte die Möglichkeit, sich über Kinderbetreuungs- und Pflegeeinrichtungen informieren zu lassen.

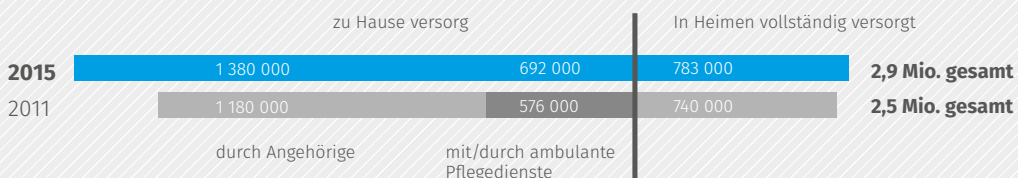
Diese Form der Unterstützung gilt es nun auch Hand in Hand mit unseren betrieblichen Interessenvertretungen einzuführen.

*Schmidt,M & Schneekloth,U.2011: Abschlussbericht zur Studie „Wirkung des Pflegeweiterentwicklungsgesetzes“, Berlin, BMG)



Pflege in Deutschland: Statistik 2015 und 2011 im Vergleich

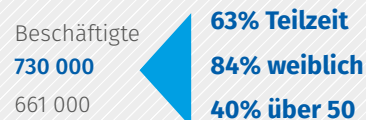
Pflegebedürftige



Ambulante Pflegefälle werden versorgt durch



Pflegefälle in Heimen werden versorgt durch



Quelle: Statistisches Bundesamt Pflegestatistik 2015



„Gute Arbeitsbedingungen – wir gestalten Lösungen.“

Unsere Projekte

Gesunde Balance durch innovatives Gestalten der Arbeitszeit – da geht noch mehr für eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Gemeinsam mit den EVG-Betriebsräten aus dem Bereich DB Fernverkehr, DB Station und Service Berlin, DB Netz Hannover und DB Vertrieb Berlin haben wir uns darüber ausgetauscht, welche Wege eingeschlagen werden können, um die Vereinbarkeit von Familie und Beruf für die Beschäftigten zu ermöglichen. In diesen Betrieben wurde die Arbeitsorganisation zum Teil so gestaltet, dass die Zufriedenheit der Beschäftigten erhöht werden konnte. Bei DB Netz in Hannover wurde die mobile Arbeit eingeführt. Die Ergeb-

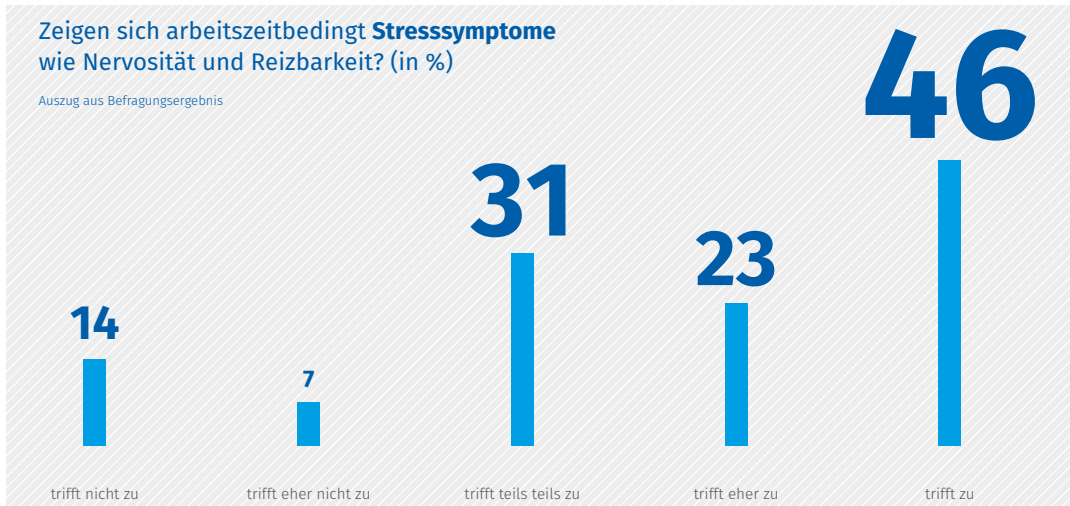
nisse dieses Projekts wurden durch die EVA Akademie veröffentlicht.

Verbesserung von Privatleben und Arbeit in den Privatbahnen

Mit unseren Projekten wollen wir vor allem auch in den NE-Bahnen gute Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten durchsetzen. Diesem Ziel sind wir ein Stückchen näher gekommen. So haben wir zum Beispiel eine Befragung unter den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern durchgeführt, die deutlich machte, dass die Beschäftigten unter einem enormen Arbeitsdruck stehen.

ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



Das Ergebnis unserer Befragung hat die Betriebsleitung so beeindruckt, dass zwischenzeitlich Überlegungen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen angestellt wurden. In einem anderen Fall konnte bereits eine Betriebsvereinbarung abgeschlossen werden, die die Führungskräfte verpflichtet, auf die Belange der Beschäftigten Rücksicht zu nehmen.

Zu einem sehr guten Ergebnis hat unser Projekt bei DB Fahrwegdienste in Berlin geführt. Mit dem Betriebsrat konnte hier eine Betriebsvereinbarung für einen Arbeitszeitrahmen erarbeitet werden, der derzeit mit dem Arbeitgeber verhandelt wird.

Betriebs- und Personalräte diskutieren

Das Thema „Vereinbarkeit von Familie und Beruf“ wird auch von EVG-Betriebs- und Personalrätinnen bearbeitet. Im Mittelpunkt steht dabei unter anderem der Aspekt „familienbewusste Schichtarbeit“ und „psychische Belastungen am Arbeitsplatz“.

In einer Konferenz am 15. Juli 2014 diskutierten Teilnehmerinnen mit dem Vorsitzenden der EVG, Alexander Kirchner, sowie dem Leiter des Projekts „Vereinbarkeit von Familie

und Beruf“ des DGB, Frank Meissner, welche Herausforderungen es gibt und wie es gelingen kann, die Zufriedenheit der Beschäftigten zu steigern.

„Partnerschaftliche Lebensverläufe in Zeiten der sich verändernden Arbeitswelt“ war das Thema einer Konferenz am 4. und 5. Juli 2016. Deutlich wurde, dass junge Beschäftigte sich eine partnerschaftliche Arbeitsteilung wünschen. Weiterbildung wird zu einem wichtigen Thema vor dem Hintergrund der Digitalisierung der Arbeitswelt. Dieses Thema wird zu einer zentralen Aufgabe der Interessensvertretungen.

Deutlich wird bei beiden Projekten, dass eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen in den Betrieben dann gelingt, wenn alle Parteien zusammen daran arbeiten: die EVG, die Betriebsräte und die Arbeitgeber. Daher wollen wir diese erfolgreiche Arbeit auch in den kommenden Jahren fortsetzen.

GUT ZU WISSEN

Bei Streitigkeiten zum Thema Vereinbarkeit von Familie und Beruf kann die eigens dafür geschaffene Clearingstelle angerufen werden.

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Betriebs- und
Personalräte
entwickeln Modelle
und stellen sie
dann vor.

**„Zwischen Familie
und Beruf passt
kein ‚oder‘!“**



Die Ergebnisse
werden rege
diskutiert.

Effektives
Arbeiten
in kleinen
Gruppen.





„Beschäftigungsverbote eingeschränkt – Frauen bleiben länger im Beruf.“

Neues Mutterschutzgesetz verabschiedet

EVG-Kritik an geplanter Einschränkung.

In der Neufassung wird die Mutterschutzarbeitsplatzverordnung mit dem Mutterschutzgesetz zusammengeführt. Das ist sinnvoll. So sind die Pflichten des Arbeitgebers auf Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung des Arbeitsplatzes einer werdenden Mutter nun direkt im Gesetz festgehalten.

Die wichtigsten Änderungen aus Sicht der EVG sind:

➤ Der Geltungsbereich wird ausgeweitet, so dass zum Beispiel auch Schülerinnen und Studentinnen

von dem Gesetz erfasst werden.

- Erhöhung der Schutzfrist auf 12 Wochen, wenn sich nach der Geburt herausstellt, dass das Kind mit einer Behinderung geboren wurde
- Erweiterung des Kündigungsschutzes auf vier Monate im Falle einer Fehlgeburt nach der 12. Schwangerschaftswoche.
- Lockerung des Nachtarbeitsverbots von 20.00 auf 22.00 Uhr unter den Voraussetzungen,
 - dass sich die Frau dazu ausdrücklich bereit erklärt,

EVG FRAUEN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

- dass nach ärztlichem Zeugnis nichts gegen die Beschäftigung spricht und
- dass durch die Gefährdungsbewertung dargelegt wird, dass eine unverantwortbare Gefährdung durch Alleinarbeit ausgeschlossen ist.
- ➔ Lockerung des Sonn- und Feiertagsbeschäftigungsverbots. Hier soll eine Beschäftigung dann erlaubt sein, wenn:
 - sich die Frau dazu ausdrücklich bereit erklärt,
 - eine Ausnahme vom allgemeinen Verbot der Arbeit an Sonn- und Feiertagen nach § 10 des Arbeitszeitgesetzes zugelassen ist (also kein für jedermann geltendes Beschäftigungsverbot besteht),
 - der Frau in jeder Woche im Anschluss an eine ununterbrochene Nachtruhezeit von mindestens elf Stunden ein Ersatzruhetag gewährt wird und
 - Alleinarbeit für die schwangere Frau ausgeschlossen ist.

Ziel des Gesetzes

Schwangere Frauen sollen in einer Beschäftigung gehalten und die Vielzahl von Beschäftigungsverboten zu Lasten der Frauen eingeschränkt werden. Für Frauen eröffnet sich die Chance einer kürzeren Unterbrechungszeit ihrer Berufstätigkeit und damit den Erhalt ihrer Kenntnisse über die betrieblichen Abläufe.

Arbeitgeber werden verpflichtet, alle Möglichkeiten der Beschäftigung von schwangeren Frauen zu suchen, um sie in einer Beschäftigung zu halten. Für alle Zugbegleiterinnen, die gem. der § 9 und 10 MuSchuG nicht mehr in den Zügen eingesetzt werden können, eröffnet sich damit die Möglichkeit der Weiterbeschäftigung auf einem anderen Arbeitsplatz im Unternehmen.

Die EVG begrüßt grundsätzlich die Einführung des Gesetzes. Wir kritisieren aber die geplante Einschränkung des Nachtarbeitsverbots und fordern den Gesetzgeber auf, diese Änderung im Gesetz zurück zu nehmen. Die Gesundheit von Mutter und Kind muss an oberster Stelle stehen.

GUT ZU WISSEN

Jeder Arbeitsplatz einer werdenden Mutter muss künftig einer Gefährdungsbeurteilung unterzogen werden.



Standpunkt

Als EVG wollen wir das Nachtarbeitsverbot in unseren Bereichen erhalten.



ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



Ein Sparstrumpf
reicht zur
Alterssicherung
nicht aus.

Altersarmut – ein Phänomen der Frauen

Männer und Frauen beziehen unterschiedlich hohe Renten.
Die Differenz ist beachtlich.

Die durchschnittliche Rentenzahlung bei Altersrenten für Frauen lag 2014 bei 618 Euro. Das entspricht durchschnittlich 60 Prozent der Rente von Männern. Diese Unterschiede lassen sich durch die unterschiedlichen Erwerbsbiografien von Frauen und Männern begründen. Frauen arbeiten noch immer in Teilzeit, haben einen geringeren Verdienst und unterbrechen ihre Erwerbstätig-

keit häufiger als Männer. Diese Faktoren führen zu niedrigeren Renten, die nicht zum Leben reichen.

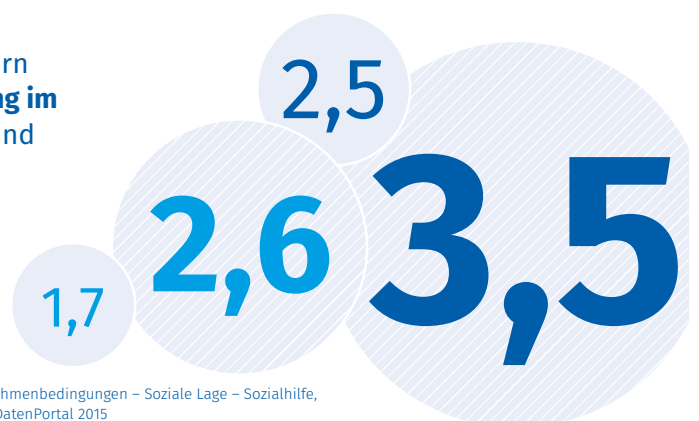
Entsprechend hoch ist auch die Zahl der Frauen, die auf Grundsicherung im Alter angewiesen sind.

Daran kann das am 1. Juli 2014 in Kraft getretene Rentenpaket nichts ändern. Die Rentenungleichheit bleibt, auch wenn Mütter für die vor 1992 geborenen Kinder einen zusätzlichen

Anteil von Frauen und Männern mit **Bezug von Grundsicherung im Alter*** in Deutschland (2005 und 2013), in Prozent



● 2005
● 2013



Quelle: Gesundheitsberichtserstattung des Bundes, Rahmenbedingungen – Soziale Lage – Sozialhilfe, Grundsicherung, Wohngeld, Bearbeitung: WSI Gender DatenPortal 2015

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Entgeltpunkt erhalten. An der Rente mit 63 können Frauen ohnehin aufgrund der fehlenden Versicherungszeiten und ihrer geringen Rentenhöhe nicht partizipieren.

Um Frauen die gleichen Chancen auf eine Rente zu ermöglichen, die zum Leben reicht, sind weitere Maßnahmen nötig. Wir brauchen eine Aufwertung und damit bessere Bezahlung frauentypischer Berufe. Ohne Frauen im Dienstleistungsbereich, ob in der Pflege, Erziehung oder Bildung, läuft nichts. Ihre Arbeit ist oft emotional und körperlich belastend. Eine weitere Maßnahme könnte die von der SPD vorgeschlagene gesetzliche Solidarrente sein, die in ihre Betrachtung die gesellschaftlichen Aufgaben, wie Kindererziehung und Pflege, mit einbezieht.

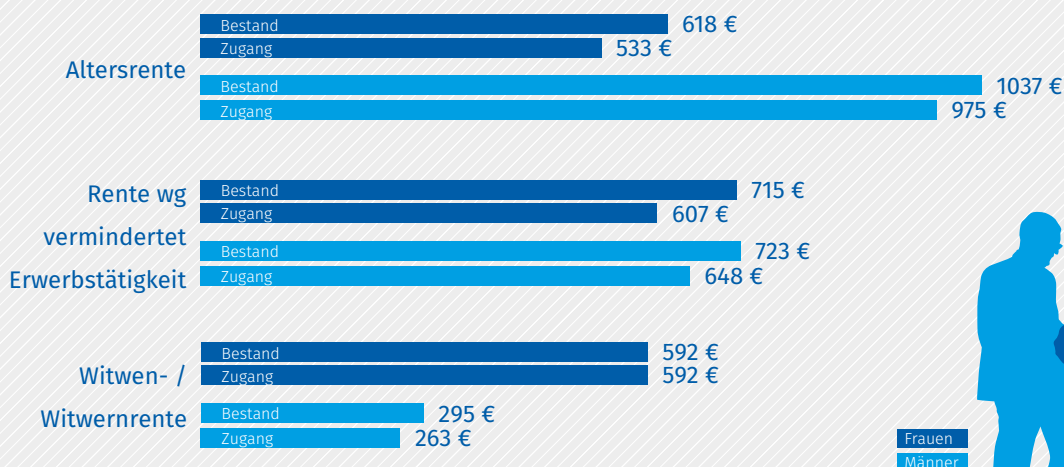
Ein wichtiger Meilenstein spielt dabei die regelmäßige Erhöhung des

Mindestlohns, der in diesem Jahr auf 8.84 Euro pro Stunde gestiegen ist. Das führt zu einem höheren Beitrag und damit auch zu einer höheren Rente im Alter.

Ein weiterer wichtiger Baustein sind die betrieblichen Altersversorgungen. Hier will der Gesetzgeber mit dem Betriebsrentenstärkungsgesetz die gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine Verbreiterung der betrieblichen Altersversorgung (bAV) verbessern.

Die EVG fordert eine Stärkung der gesetzlichen Rente, aber auch eine vom Arbeitgeber finanzierte betriebliche Altersversorgung für die Beschäftigten. Einen entsprechenden Tarifvertrag haben wir bereits für die Unternehmen der DB AG abgeschlossen. Hier ist unser Ziel eine weitere Verbesserung in unserem Organisationsgebiet. Davon profitieren auch die Frauen in den Verkehrsbetrieben.

Durchschnittliche Rentenzahlung von Frauen und Männern nach Bestand und Zugang in Deutschland (2014), in Euro



Quelle: Statistikbäne Rentenzugang bzw. Rentenbestand 2014, Bearbeitung: WSI Gender Daten Portal 2016





Gesundheit – was Frauen belastet

Arbeitsverdichtung und Leistungsdruck nehmen immer weiter zu.

Ppsychische Belastungen am Arbeitsplatz nehmen immer mehr zu. Im Jahr 2014 gab es pro 100 krankenversicherter erwerbstätiger Frauen im Durchschnitt 12,3 Frauen, die aufgrund einer psychischen Belastung arbeitsunfähig wurden. Als mögliche Gründe dafür werden die Arbeitsverdichtung, ständige Rationalisierungen und Leistungsdruck genannt. Gleichzeitig nehmen auch die Muskel-Skelett-Erkrankungen zu.

Im Vergleich bergen Psychische Belastungen ein größeres Krankheitsrisiko in sich. So sind die Krankentage deutlich höher als bei Muskel-Skelett-Erkrankungen.

Die EVG fordert deshalb eine Änderung bei der Erstellung der Gefährdungsbeurteilung. Die Unterschiede in den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Frauen müssen stärker berücksichtigt werden. Das gilt insbesondere

bei den alleinerziehenden Müttern. Einzubeziehungen sind die frauenspezifischen Lebensphasen, wie die Geburt eines Kindes und die familiären Verpflichtungen, wie Kindererziehung und Pflege.

Nur so können Gefahren vermieden und die Gesundheit der Beschäftigten erhalten werden.

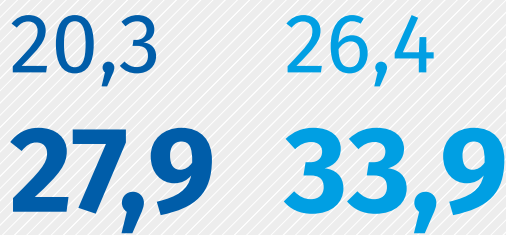
Gewalt am Arbeitsplatz

Zu enormen Belastungen führen darüber hinaus die Angriffe, denen sich viele Beschäftigte in den Eisenbahnbetrieben täglich stellen müssen. Eine Umfrage von Eurofound 2013, die im Auftrag der europäischen Kommission durchgeführt wurde, hat ergeben, dass Beschäftigte, die Kundenkontakt haben, einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind, Opfer von Übergriffen zu werden. In den Bereichen mit Kundenkontakten sind auch in den

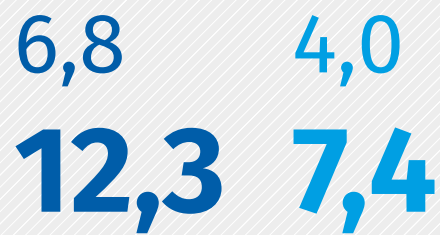
EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Arbeitsunfähigkeit von Frauen und Männern aufgrund von **psychischen Erkrankungen und Muskel-Skelett-Erkrankungen** in Deutschland (Vergleich 2001 und 2014), in Diagnosen je 100 Versicherte*

Muskel-Skelett-Erkrankung



Psychische Erkrankung



2001
↓
2014



Quelle: BMAS/BAuA, Krankenkassen-Statistiken, Bearbeitung: xxxx

„Gewalt gegen Frauen am Arbeitsplatz – ein Phänomen nicht nur in Zügen und am Bahnsteig“

Eisenbahnbetrieben besonders viele Frauen beschäftigt. Trotzdem fehlt es hier noch an geschlechterspezifischen Daten darüber, wie sich Gewalt gegen Beschäftigte unterscheidet und wie unterschiedlich sie Gewalt erleben.

Das muss sich ändern. Wir benötigen konkrete Daten, um wirksame Instrumente zur Bewältigung von traumatischen Ereignissen zu entwickeln und die Erwerbsfähigkeit der Betroffenen zu erhalten.

GUT ZU WISSEN

Im Rahmen des Arbeitsschutzes hat der Arbeitgeber die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu gewährleisten.

Betroffenheit von Androhung physischer **Gewalt am Arbeitsplatz**, nach Sektoren, EU-27 in %



Quelle: Europäische Erhebung über die Arbeitsbedingungen, 2010



Wandel der Arbeitswelt

Wir haben die Kompetenzen





Wir brauchen eine Frauenquote

Nur 24 Prozent der Aufsichtsratsposten waren 2015 in mitbestimmten Betrieben mit Frauen besetzt. Bei den nicht mitbestimmten Betrieben sah es noch schlechter aus.

Das Gesetz „für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ wurde auf Initiative des Bundesministeriums für Justiz und Verbraucherschutz sowie des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend ins Parlament eingebracht und mit den Verbänden diskutiert. Das Gesetz konnte trotz großer Widerstände bei den Arbeitgeberverbänden und der

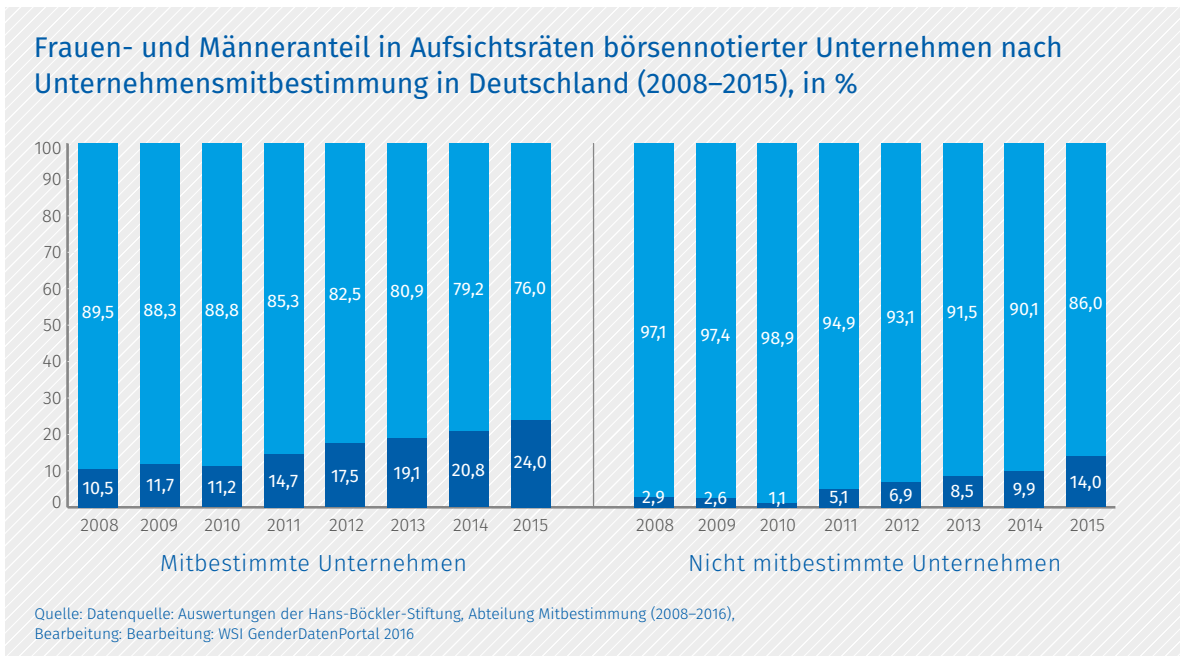
CDU/CSU durchgesetzt werden. Die EVG hat sich für die Verabschiedung des Gesetzes eingesetzt.

Die EVG zeigt, wie es geht.

Erforderlich wurde das Gesetz weil die „Freiwillige Selbstverpflichtung“, die bis Ende 2015 die Unternehmen aufgefordert hatte, ihre Aufsichtsräte mit Frauen zu besetzen, wenig Erfolg gezeigt hatte.

So waren in den mitbestimmten Betrieben 2015 nur 24 Prozent der

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

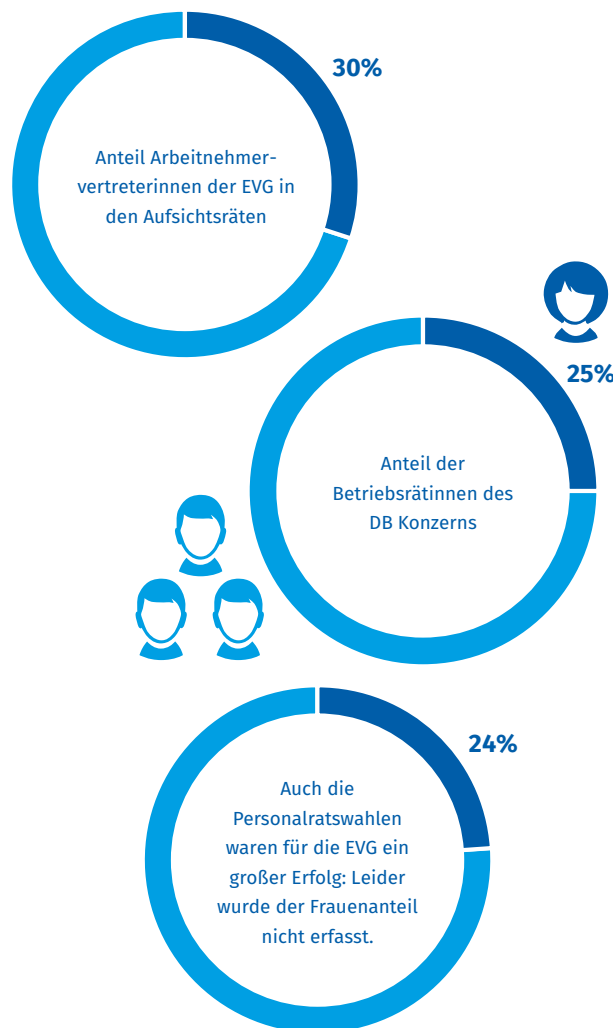


Aufsichtsratsposten mit Frauen besetzt. Bei den nicht mitbestimmten Betrieben sah es noch schlechter aus.

Die Einführung der Geschlechterquote brachte den Erfolg. Alle Unternehmen, in denen 2016 Aufsichtsräte gewählt wurden, haben sich an die Quote gehalten. Damit konnte der Frauenanteil in den Aufsichtsräten um rund vier Prozent erhöht werden. Diese Entwicklung macht deutlich: Ohne eine Quote geht es nicht.

Die EVG ist in dieser Diskussion mit einem guten Beispiel vorangegangen. Wir haben bereits im Juni 2014 den Beschluss gefasst, in unserem Organisationsbereich bei der Wahl von Aufsichtsräten die Geschlechterquote umzusetzen.

Mit Erfolg! Immer mehr Frauen setzen sich aktiv für ihre Kolleginnen und Kollegen ein und beteiligen sich in den Interessensvertretungen in den Betrieben und Dienststellen.



ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



„Die Digitalisierung und damit ‚Arbeit 4.0‘ ist überall.“

Digitalisierung

Eine neue Arbeitswelt eröffnet Chancen für Frauen.

Arbeit 4.0 ist das Schlagwort im Hinblick auf historische Veränderungen der Arbeitswelt. Dabei stehen wir erst am Beginn eines so genannten digitalen Transformationsprozesses, dessen Ende wir nicht absehen können. Staunend überlegen wir, wohin uns diese Reise führen wird.

Welche Chancen werden Frauen im Aushandlungsprozess der Geschlechter um gute Arbeitsplätze haben? Was ist die große Veränderung, die die gesamte Wirtschaft betrifft?

Anders als bisher geht es nicht um eine Optimierung der Arbeitsprozesse. Vielmehr entsteht im weltweiten Informationsraum ein „sozialer Handlungsraum“, der Menschen vernetzt und sie über die Grenzen hinweg in Beziehung bringt. Insofern geht es vorrangig um die Kommunikation und Vernetzung von Menschen. (Dr. Kira Marrs, Anja Bultemeier u. Dr. Andreas Boes, ISF München).

Die Möglichkeit der Vernetzung bietet neue Chancen für Frauen auf

dem Arbeitsmarkt. Die bis heute in vielen Bereichen noch herrschende „Präsenzkultur“ wird aufgebrochen. Das eröffnet Gestaltungsspielräume bei der Zeitsouveränität und der Entscheidung über den Arbeitsort. Darüber hinaus werden bei künftigen Projekten kommunikative, soziale und integrative Fähigkeiten benötigt, die für die Teamarbeit erforderlich sind. Das sind Fähigkeiten, die Frauen im beruflichen Alltag auszeichnen.

Gleichzeitig müssen sie ihre Berufswahl überdenken, wenn sie den Anschluss nicht verpassen wollen. Eine Vorreiterrolle haben im Bereich der Digitalisierung die IT-Industrie und das Ingenieurwesen. Hier entstehen neue Produkte und Serviceangebote.

Es wird jedoch auch zu neuen Arbeits- und Führungskonzepten geforscht und das Verhältnis von Arbeit und Leben neu definiert. In diesen Bereichen sind Frauen allerdings kaum vertreten, daher können ihre Erfahrungen in diese Prozesse

EVG FRAUEN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

nicht einfließen. Es besteht die Gefahr, dass wichtige Weichen für die Zukunft der Arbeit gestellt werden, ohne dass Frauen Einfluss darauf nehmen.

Wie können wir als EVG diesen Wandel der Arbeitswelt begleiten?

Wir arbeiten eng mit der Humboldt-Universität Berlin und der Universität Hamburg zusammen. Hier wird der Fragestellung nachgegangen, wie sich die Veränderungen der Arbeitswelt auf die Berufsfelder in den Eisenbahnbetrieben auswirken und welche Chancen und Risiken damit einhergehen?

Ein Aspekt in der Forschung ist, welche Rolle Frauen in der digitalen Arbeitswelt spielen werden und wo die Chancen sind, die Zukunft der Arbeitswelt mitzugestalten. Damit ist es uns möglich, eigene Instrumente für die Gestaltung der Arbeitswelt zu entwickeln. Diese Instrumente sind zum einen unsere Forderungen an die Politik, nach Schaffung der notwendigen Gesetze (wie zum Beispiel der Er-

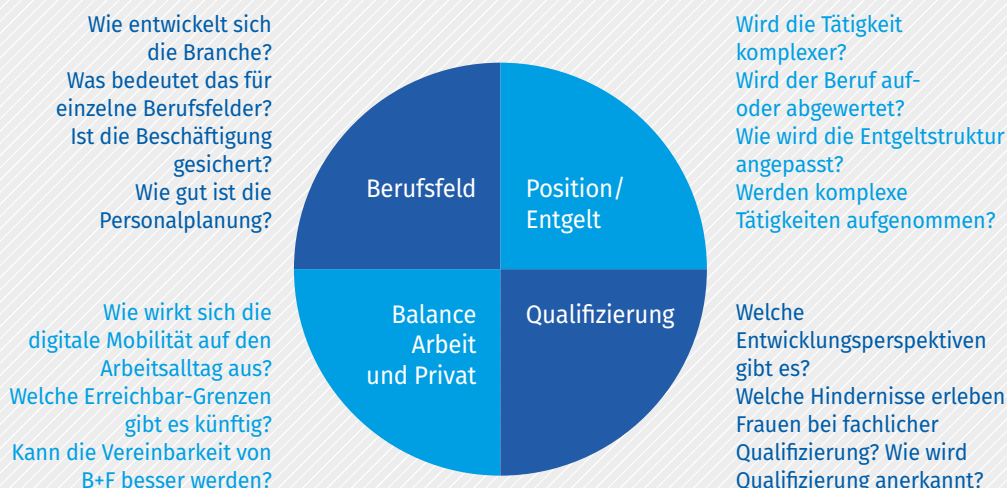
weiterung des Mitbestimmungs- und des Betriebsverfassungsgesetzes), zum anderen gehören unsere tarifpolitischen Forderungen zur Gestaltung der Arbeitsplätze in den Betrieben dazu.

Mit unserem Tarifvertrag Arbeit 4.0 haben wir die Grundlagen im Hinblick auf eine zunehmende Digitalisierung geschaffen. So haben wir hier den Arbeitgeber beispielsweise verpflichtet, in einem ständigen Diskussionsprozess die notwendigen Handlungsfelder zu beleuchten und entsprechende Regelungen mit der EVG zu vereinbaren. Dazu zählen unter anderem die sich verändernden Berufsfelder, mobile Arbeit und der Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit.

Gleichzeitig diskutieren wir die Veränderungen in den Betrieben bei Workshops und Seminaren mit unseren Interessenvertretern sowie unseren Kolleginnen und Kollegen. Dabei entwickeln wir unsere gemeinsame Strategie zum Erhalt guter Arbeitsplätze in den Eisenbahnbetrieben.



Arbeit 4.0 – Frauenperspektiven und Fragen



ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



Engagiertes Arbeiten im Team.

„Wir bereiten unsere Kolleginnen gezielt auf die neue Arbeitswelt vor.“

Qualifizierung – der Schlüssel zum Erfolg

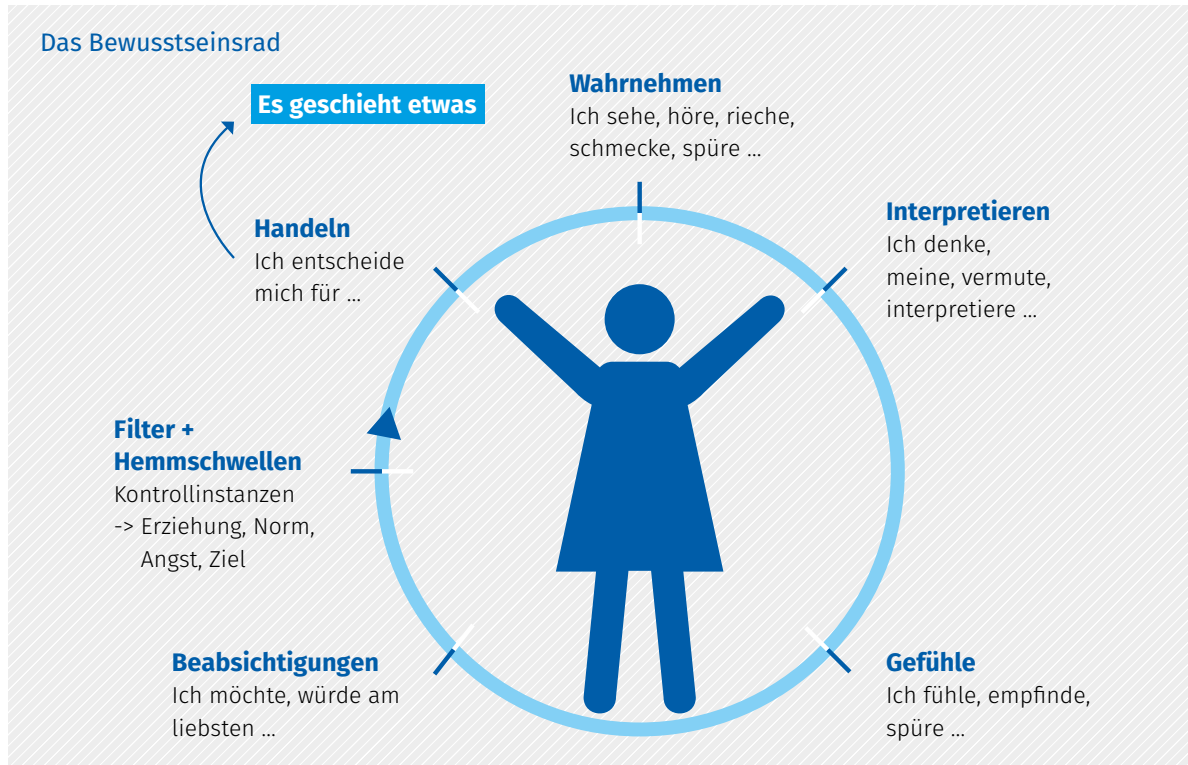
Soziale Kompetenz wird immer wichtiger, wenn es darum geht, im Team zu einer Lösung zu kommen.

Eine gezielte Weiterbildungsstrategie ist für die Unternehmen eine zentrale Aufgabe zur Sicherung ihrer Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit. Dabei wird es darauf ankommen, alle Beschäftigten – unabhängig von Alter, Geschlecht, Teilzeit oder Vollzeit –, mit einzubeziehen. Innerbetriebliche Personalentwicklungskonzepte, die alle Beschäftigten im Blick haben, können dazu beitragen, Qualifizierungsmaßnahmen so zu gestalten, dass sie attraktiv sind und von den Beschäftigten genutzt werden können. Erforderlich sind hier praxisnahe Lernformen, die die Lust zum Mitmachen fördern.

Die EVG hat mit ihrem Demografietaarifvertrag ergänzende Regelungen zum Betriebsverfassungsgesetz geschaffen, die von den betrieblichen Interessenvertretungen genutzt werden können, gezielte Qualifizierungsvereinbarungen für die Beschäftigten im Betrieb zu treffen. Ziel muss es sein, die Wissensvermittlung für die Beschäftigten nicht nur auf neue Betriebssysteme zu beschränken, sondern sie auch auf die neue Arbeitswelt vorzubereiten.

Soziale Kompetenz der Arbeitnehmer wird immer wichtiger, wenn es darum geht, im Team zu einer Lösung zu kommen. Wir sind uns dessen bewusst und haben Seminare zum

EVG FRAUEN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



Thema „Kommunikation und Verhandlungsführung“ durchgeführt. Mit diesen Seminaren geben wir unseren Kolleginnen Instrumente an die Hand, die ihre beruflichen Chancen fördern.

Gesund bleiben und trotz ständig wachsender Anforderungen die Lebensqualität zu erhalten, ist die Voraussetzung dafür, den Spaß an der Arbeit und dem Ehrenamt nicht zu verlieren.

Dazu gehört die Fähigkeit, im Betrieb Konflikte konstruktiv zu klären und die Arbeitsfähigkeit im Team aufrecht zu erhalten. Für Interessenvertretungen und Funktionärinnen der EVG ist eine gezielte Weiterbildung die Grundlage einer erfolgreichen Arbeit.

Die Umsetzung der Regelungen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie im Demografietarifvertrag erfordert die Zusammenarbeit von EVG und Interessenvertretungen im Betrieb.

Unsere Funktionärinnen entwerfen Instrumente für eine erfolgreiche Präsentation der EVG in den Betrieben.

„Kein Schubladendenken – der zweite Blick lohnt sich.“



Intensiver Gedankenaustausch.



„Mehr
Gesundheits-
schutz in den
Betrieben.“

Die europäische Gewerkschaftsarbeit

EVG engagiert sich in der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF).

Für die Gleichstellung der Geschlechter kommt Europa eine wichtige Rolle zu. Mit der Finanzkrise 2009 wurden die gleichstellungspolitischen Initiativen der EU – die noch zu Beginn der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft weitreichende Ziele hatten – jedoch verlassen.

Die europäischen Gewerkschaftsverbände haben es sich daher zur Aufgabe gemacht, die Akteure in der europäischen Union für eine Weiterführung einer effektiven Gleichstellungspolitik zu gewinnen.

So fordern wir die europäische Kommission dazu auf, Regelungen zur Sicherheit am Arbeitsplatz zu erlassen. Wir benötigen einheitliche Standards, wenn es darum geht, die Beschäftigten vor gesundheitlichen Risiken und unterschiedlichen Arbeitsbedingungen zu schützen.

Auf europäischer Ebene engagiert sich die EVG im Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) für den Erhalt der Rechte der Beschäftigten in den Verkehrsbetrieben. Im ETF-Frauenausschuss ist für die EVG Helga Petersen die Vertreterin

EVG FRAUEN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

der vier deutschsprachigen Länder: Deutschland, Luxemburg, Österreich und der Schweiz.

Auf der ETF-Frauenkonferenz, die am 28. Mai 2013 in Berlin stattfand, wurde mit großer Mehrheit der Gleichstellungsplan für die nächsten vier Jahre verabschiedet. Der Frauenausschuss wurde beauftragt, sich den nachfolgend beschlossenen Themen anzunehmen:

- Gewalt am Arbeitsplatz
- Gesundheit und Arbeitssicherheit der Frauen
- ETF-Mitgliedsgewerkschaften motivieren, Frauen in den Gewerkschaften zu rekrutieren und zu fördern.

Der ETF-Frauenausschuss hat die beschlossenen Themen bearbeitet. Ein Ergebnis ist die Erweiterung des Schulungspakets zum Gesundheitsschutz in den Betrieben.

Ein weiteres Kernthema des Frauenausschusses ist die Erhöhung des Frauenanteils in den Verkehrsbetrieben. In diesem Zusammenhang haben wir – etwa bei Besuchen

„Spezifische Arbeitsschutzregelungen bedürfen europäischer Standards.“

des europäischen Parlaments – die Abgeordneten und die anwesenden Kommissarinnen darauf hingewiesen, dass die Arbeitsbedingungen in den Verkehrsbetrieben eine wichtige Rolle bei der Attraktivität der Arbeitsplätze von Frauen haben. Solange es keine einheitlichen Standards zur Ausgestaltung von Arbeitsplätzen gibt, werden Frauen sich nicht für diesen Sektor entscheiden. Damit geht den Unternehmen ein wichtiges Potenzial an Arbeitskräften verloren.

In der Halbzeitkonferenz, die im April 2016 in Bukarest stattfand, machten die Kolleginnen gegenüber dem Vertreter der Kommission, Jean-Louis Calson, deutlich, dass sie von der Europäischen Union Unterstützung bei der Verbesserung der Arbeitsbedingungen erwarten.



Informationsaustausch auf europäischer Ebene.

ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



Erfolgreich arbeiten in den vier Ländern

Unsere Forderungen bringen wir in unsere nationale Arbeit ein.

Die Kooperation der vier deutschsprachigen Länder Deutschland, Luxemburg, Österreich und der Schweiz ist eine Voraussetzung für die europäische Arbeit. Grenzüberschreitend tauschen wir uns über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahnerinnen aus und setzen Themen fest, die wir in die europäische und nationale Arbeit mit einbringen.

Unsere Themen sind:

- Frauenanteil in den Gewerkschaften und den gewerkschaftlichen Funktionen steigern
- Privatleben und Beruf – Arbeitsbedingungen für die weibliche Beschäftigte
- Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz
- Weiterbildung
- Digitalisierung der Arbeitswelt –

Chance und Risiko für Frauenarbeitsplätze

- Soziale Standards sichern und verbessern

In gemeinsamen Veröffentlichungen machen wir auf unsere Forderungen aufmerksam.

Wir fordern unsere gewählten Vertreter/-innen im europäischen Parlament auf, uns bei der Forderung nach guten Arbeitsplätzen in der europäischen Union zu unterstützen.

In den Jahren unserer Zusammenarbeit hat sich gezeigt, dass wir auf die Herausforderungen des grenzüberschreitenden Verkehrs und dem zunehmenden Wettbewerb im Schienenverkehr nur gemeinsam reagieren können. Die Impulse, die wir bei unseren Erfahrungsaustauschen erhalten, sind dabei eine große Unterstützung.

Ein starkes Team – Gewerkschaftsfrauen aus den vier Ländern.



Impressum

EISENBAHN- UND VERKEHRSGEWERKSCHAFT (EVG)

Stellvertretende Vorsitzende
Regina Rusch-Ziamba
Abteilung Familienpolitik und Frauen
Reinhardtstraße 23
10117 Berlin

DESIGN

Raufeld Medien GmbH
Paul-Lincke-Ufer 42/43
10999 Berlin
Daniel Krüger (CD),
Daniella Heil

BILDER

EVG-intern
Titel, S. 2, S.4-6, S. 8-14, S. 16, S. 18, S. 22, S. 25, S. 28,
S. 33, S. 35, S. 38, S. 44, S. 46, S. 50-51 und S. 53-54

Fotolia

S. 2 und 52: Robert Kneschke, S. 20: contrastwerkstatt,
S. 26: RioPatuca Images, S. 30: liderina,
S. 42: sompong_tom und S. 48: Sergey Nivens

Shutterstock

S. 36: wavebreakmedia

ANHANG 12

EVG FRAUEN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



Erika Albers, Berlin, Mitglied des EVG-Bundesvorstandes
EVG-Demonstration Juni 2016 in Berlin: „Stoppt den Kahlschlag bei DB Cargo!“



Geschäftsbericht 2012 – 2017

*Gleichberechtigung für
Seniorinnen und Senioren*

ANHANG 12

EVG SENIOREN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Impressum

EISENBAHN- UND VERKEHRSGEWERKSCHAFT (EVG)

Stellvertretende Vorsitzende
Regina Rusch-Ziemba
Abteilung Sozialpolitik
Weilburger Straße 24
60326 Frankfurt / Main

DESIGN

Raufeld Medien GmbH
Paul-Lincke-Ufer 42/43
10999 Berlin
Juliana Hesse (AD),
Daniella Heil, Nastasja Schäfer

DRUCK

Möller Druck & Verlag
Zeppelinstraße 6
16356 Ahrensfelde

EVG SENIOREN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

schon wieder sind fünf Jahre vergangen – die erste Legislatur der Bundessenorenleitung unserer EVG neigt sich ihrem Ende zu.

Eine Zeit, in der sich in unserem Land viel zum Positiven entwickelt hat. So haben die Regierenden zum Beispiel erkannt, dass es unmöglich ist, dauerhaft eine Sozialpolitik gegen die Menschen zu machen.

Vergessen wir nicht: Die Verbesserungen bei der Mütterrente oder auch bei der Rente mit 63 hätte es ohne die nicht nachlassende Kritik der Gewerkschaften – und damit auch von uns – nicht gegeben! Auch bei der Pflegeversicherung sind die Weichen im Sinne der Betroffenen und ihrer Angehörigen gestellt worden. Mehr als zehn Jahre hat es gedauert, bis die Gewerkschaftsbewegung die Politik davon überzeugen konnte, dass die bisherige Pflege nach Minutenberechnung nicht nur inhuman ist, sondern dass die heutigen Pflegegrade die bessere Lösung sind.

Auch innerhalb unserer EVG ist viel Positives geschehen. Jedes EVG-Mitglied, das die engagierten Tätigkeiten unserer vielen tausend ehrenamtlich tätigen Seniorinnen und Senioren betrachtet, kann nur stolz sein. Ich bin es und ich möchte auf diesem Wege all denen, die mitgetan haben, Dank sagen für das, was wir in den vergangenen Jahren erreichen konnten.

Dieser Geschäftsbericht kann nur einen Teil der so genannten „großen Themen“ widerspiegeln. Die ganz alltägliche Arbeit vor Ort können wir allein aus Platzgründen leider nicht abbilden. Und doch wissen wir um den Wert der vielen Initiativen, Projekte und der politischen Arbeit vor Ort. Sie erhalten – wann immer möglich – durch unsere zentralen Gremien die notwendige Unterstützung, damit sie angegangen, umgesetzt und mit Leben erfüllt werden können.

Auch in diesem Berichtszeitraum haben wir nicht alles erreicht, was wir erreichen wollten. Dies sollte uns jedoch nicht entmutigen. Mit der alten Weisheit im Hinterkopf, dass Politik die Kunst des aktuell Machbaren und nicht des Wünschbaren ist, sollten wir auch in den kommenden Jahren unsere Ziele nicht aus den Augen verlieren und sie gemeinsam zielstrebig angehen.



Inhaltsverzeichnis

1. Entwicklung der Sozialpolitik	
1.1 Allgemeine Entwicklung	8
1.2 Selbstbestimmtes und bezahlbares Wohnen im Alter	11
2. Gesundheits- und Pflegepolitik	
2.1 Gesundheits- und Pflegepolitik	14
2.2 Gesetzliche Pflegeversicherung	16
2.3 Fahrvergünstigungen	20
3. Altersvorsorge	
3.1 Gesetzliche Rentenversicherung	22

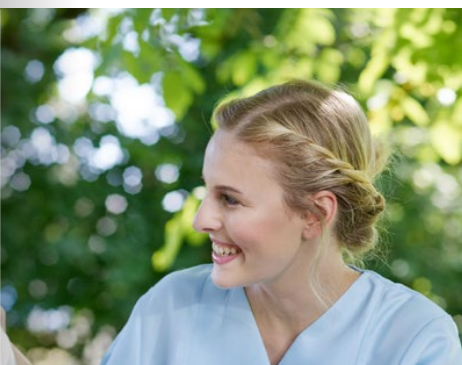


EVG SENIOREN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

11



30



3.2 DGB-Kampagne	23
3.3 Erwerbsminderungsrenten	24
3.4 Altersversorgung Deutsche Reichsbahn (AVDR)	25
3.5 Rentenangleichung Ost-West	26
3.6 Betriebliche Altersvorsorge	27
4. Beamtenpolitik	
4.1 Besoldungs- und Versorgungsanpassung	30
4.2 Betriebliche Sozialeinrichtungen	32
Glossar	34



Weiterhin aktiv dabei

*Engagiert auch im dritten
Lebensabschnitt*



Allgemeine Entwicklung der Sozialpolitik

Die immer größer werdende Gerechtigkeitslücke in der Sozialpolitik muss wieder kleiner werden. Das war eines der Ziele, die die EVG – zusammen mit den anderen DBG-Gewerkschaften – erreichen konnte.

WIR GEHÖREN DAZU

Das gibt es in keiner anderen DGB-Gewerkschaft: Durch unsere Satzung sind die Seniorinnen und Senioren der EVG anderen Personengruppen gleichgestellt und somit aktiv in die Programmatik und das Gewerkschaftsleben integriert.

Mit dem Programm 2012 – 2017 startete die EVG in das Bundestagswahljahr 2013. Gemeinsam mit dem DGB und den anderen Einzelgewerkschaften haben wir Druck auf die Parteien ausgeübt, die immer größer werdende Gerechtigkeitslücke in der Sozialpolitik wieder kleiner werden zu lassen.

Dies ist mit Abschluss der Koalitionsvereinbarung von CDU/CSU und SPD auch gelungen. Die dritte Große Koalition in der Geschichte der Bundesrepublik hat in der Sozialpolitik für mehr soziale Gerechtigkeit gesorgt – etwa durch die Einführung des gesetzlichen Mindestlohnes, der Gesetzgebung zur Mütterrente (die durch Steuer- und nicht durch Beitragsmittel hätte finanziert werden müssen) oder auch Einführung der „Rente mit 63“. Mit insgesamt drei Pflegereformen wurde auch diese Säule der Sozialversicherung – weitestgehend im Sinne der Versicherten – gestärkt.

Noch mit Abschluss des Koalitionsvertrages konnten Millionen Ostdeutsche darauf hoffen, dass die Mauer innerhalb des Rentenrechts zeitnah zum Einsturz gebracht wird und es eine gute Lösung zur Angleichung des Rentenwertes Ost geben wird. Lange Zeit sah es so aus, als wenn die Union diesen Punkt der Regierungsvereinbarung nicht einhalten wollte. Am Ende schloss die Koaliti-

on einen Kompromiss, nachdem die Angleichung nicht nur erst rund 35 Jahre nach der Wiederherstellung der staatlichen Einheit Deutschlands erreicht wird, sondern diese Angleichung zunächst ebenfalls aus Beitragsmitteln finanziert wird und nicht – wie es bei der Lösung gesamtgesellschaftlicher Aufgaben richtig wäre – durch Steuermittel.

Seniorenarbeit innerhalb der Organisation

Nach wie vor beneiden uns viele Seniorinnen und Senioren aus den DGB-Schwestergewerkschaften darum, dass wir in der Satzung der EVG mit anderen Personengruppen gleichgestellt werden und somit aktiv in die Programmatik und das Gewerkschaftsleben integriert sind, auch wenn wir nicht mehr im Berufsleben stehen. Das gibt es so bei keiner anderen Gewerkschaft.

An dieser Stelle gilt es Dank und Anerkennung zu sagen an alle Seniorengremien auf allen Ebenen, weil sie mit großem persönlichen Aufwand und ohne Mühen zu scheuen eine ausgezeichnete Arbeit geleistet haben, die den gewerkschaftlichen Gedanken nach vorne gebracht und die Seniorenarbeit mit Leben erfüllt hat.

DGB-Seniorenpolitik

Während des DGB Kongresses 2014

EVG SENIOREN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



„Die EVG hat die Initiative ergriffen, um die Seniorenarbeit innerhalb des DGB besser abstimmen und enger verzahnen zu können.“

Werben für die EVG.
Seniorenvertreter aktiv in Saarbrücken.

startete unsere Gewerkschaft den Versuch, mit einer Satzungsänderung den Seniorinnen und Senioren innerhalb des DGB den Rang einzuräumen, den sie bei den Vorgängerorganisationen der EVG seit vielen Jahrzehnten genossen haben. Der Bundesvorstand war hierzu der Beschlussempfehlung der Bundesseniorenleitung (BSL) gefolgt und hatte einen entsprechenden Antrag nicht nur unterstützt sondern zum Kongress eingebracht. Trotz vieler Gespräche im Vorfeld und vieler sehr engagierter Redebeiträge während der Antragsberatung gelang es leider nicht, die nötige satzungsändernde Mehrheit zu erreichen.

Da sich die Seniorenarbeit auf der DGB-Bundesebene auch danach nicht wesentlich verbesserte, startete die EVG eine Initiative, um mit drei weiteren Einzelgewerkschaften die Seniorenarbeit besser abzustimmen und zu verzahnen.

EVG Seniorentage

Die Stellung der Seniorinnen und Senioren wird seit dem Jahr 2013 mit der Durchführung von Seniorentagen untermauert. In allen Landesverbänden finden hierzu – über das Jahr verteilt – vielfältige Veranstaltungen statt, auf denen die Seniorenarbeit dargestellt wird. Dazu gehören beispielsweise auch Diskussionen mit Politikern über spezielle Themen der Senioren. Damit nutzen wir die Möglichkeit, unsere Positionen und Forderungen direkt gegenüber der Politik zur Geltung zu bringen.

Bildungsarbeit für Senioren

Ziel der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit ist und bleibt die politische Bildung. Die Ziele der Bildungsarbeit für Senioren unserer Gewerkschaft sind nach wie vor:

- ➔ sie soll den Puls der Zeit treffen und die Durchsetzungsfähigkeit

ANHANG 12

EVG SENIOREN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



Gesuchter Ansprechpartner am Info-Stand der EVG.

der Interessen der EVG-Mitglieder fördern

- ➔ sie soll die Auseinandersetzung mit unterschiedlichen politischen Positionen ermöglichen, Selbstreflexion und Gesellschaftskritik unterstützen, neue Perspektiven eröffnen und die eigene Handlungsfähigkeit, Gestaltungs- und Durchsetzungskraft stärken.

„Spezielle Konzepte für den 3. Lebensabschnitt“

Um sicher zu stellen, dass die Themen der Seminare auch das Interesse der Senioren finden, hat die Bundesseniorenleitung eine Arbeitsgruppe „Bildung“ ins Leben gerufen. Diese erarbeitete gemeinsam mit den Referenten und der Bildungsgesellschaft die Seminarpläne.

Die Zahl der Seniorenseminare ist mittlerweile auf zwölf pro Jahr gestiegen.

Mitgliederentwicklung Senioren

Nach wie vor verliert unsere Organisation in der Phase des Übergangs vom aktiven Berufsleben in die sogenannte 3. Lebensphase die meisten Mitglieder. Dieses Problem wurde mehrfach von der Bundesseniorenleitung diskutiert. Gemeinsam mit dem Bereich des Bundesgeschäftsführers wurde

eine Arbeitsgruppe gebildet, die den Auftrag hat, spezielle Konzepte zu entwickeln, um mehr Mitglieder davon zu überzeugen, dass es sich auch als Seniorin oder Senior lohnt, Mitglied der EVG zu sein.

Eine immer größere Stütze werden in diesem Prozess die – speziell auf diese Zielgruppe ausgerichteten – Seminare „Fit in den 3. Lebensabschnitt“. Neben einem ansprechenden Rahmenprogramm werden den Kolleginnen und Kollegen sowohl die politischen wie auch die materiellen Vorteile einer EVG-Mitgliedschaft vermittelt. Insgesamt sind 2017 quer über das Bundesgebiet 59 Seminare geplant – Tendenz weiter steigend.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Seniorinnen und Senioren sind in allen EVG-Medien präsent. Dargestellt werden ihre Arbeit, ihre politischen Positionen und spezielle Themen dieser Personengruppe. Unterstützt werden die Senioren mit speziellen Broschüren. Ratgeber – etwa zu den Themen Vorsorgevollmacht, Testament, Notfallmappe oder auch zur Pflegeversicherung – stoßen immer auf großes Interesse. Die Bundesseniorenleitung diskutiert die Bedürfnisse der Mitglieder und bringt die entsprechenden Publikationen auf den Weg.

12 Die Zahl der **Seniorenseminare** ist mittlerweile auf **zwölf pro Jahr** gestiegen.



*„So lange es geht,
möchte ich in
meinen eigenen vier
Wänden bleiben.“*

Bündnis für selbstbestimmtes und bezahlbares Wohnen im Alter

Der Anteil Älterer an der Gesamtbevölkerung nimmt zu und das Thema „Wohnen im Alter“ gewinnt immer stärker an Bedeutung. Daher das Bündnis für selbstbestimmtes und bezahlbares Wohnen im Alter

93 Prozent der 65-jährigen und älteren Menschen leben in „normalen“ Wohnungen. Rund zwei Drittel der 90jährigen nutzen keine besonderen Wohnformen für das Alter, sondern wohnen im normalen Wohnungsbestand. Das heißt, Seniorinnen und Senioren wollen so lange wie möglich

selbstbestimmt in den eigenen vier Wänden bleiben.

Die meisten älteren Menschen leben auch dann noch in ihrer Wohnung, wenn sie auf Hilfe und Pflege angewiesen sind. Dann sind allerdings bauliche Minimalanforderungen erforderlich. So muss zum Beispiel

ANHANG 12

EVG SENIOREN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



der Zugang zur Wohnung möglichst barrierefrei gestaltet sein und innerhalb der Wohnung oder zur Terrasse/ zum Balkon sollte es keine Stufen und Schwellen geben, die zu überwinden wären. Türen im Sanitärbereich sollen eine ausreichende Breite aufweisen und es muss dort ausreichende Bewegungsfläche geben. Eine bodengleiche Dusche sollte ebenfalls zur Verfügung stehen.

Die EVG greift im Rahmen ihrer Initiativen für bezahlbares Wohnen immer wieder die besondere Situation unserer älteren Mitglieder mit

speziellen Interessen für selbstbestimmtes Wohnen im Alter auf. Unsere Senior/innen legen besonders Wert darauf, dass nicht nur die Bezahlbarkeit sichergestellt ist, sondern auch Umfeld, Infrastruktur, Mobilität und eine gesellschaftliche Teilhabe gegeben sein muss.

Wegen der grundsätzlichen Bedeutung dieses Themas fordern die EVG-Senioren eine Verbesserung beziehungsweise eine Neuauflage des sozialen Wohnungsbaus, insbesondere wegen des Rückgangs an bezahlbaren Sozialwohnungen in den Ballungsräumen.

Barrierefreier Zustieg in Verkehrsmittel des ÖPNV, lesbare Fahrpläne und Fahrkartenautomaten, die barrierefrei bedienbar sind, sowie Durchsagen über Fahrplanangebot und Verspätungen kommen hinzu.

Gemeinsam mit anderen Gewerkschaften versuchen wir diese Forderungen gegenüber der Politik durchzusetzen.



93%

der **65-jährigen und älteren Menschen** leben in **normalen Wohnungen**. Rund zwei Drittel der 90-jährigen nutzen keine besonderen Wohnformen.



Gesundheits- und Pflegepolitik

Sozialpartnerschaft hat sich
bewährt und muss Bestand haben



Zurück zur paritätischen Beitragsfinanzierung

Die EVG fordert, gemeinsam mit dem DGB, eine gerechte Finanzierung und die Einführung einer Bürgerversicherung

Im Bereich der gesetzlichen Krankenversicherung wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen getroffen. Die wesentlichen Struktur- und Finanzierungsprobleme blieben indes weiter ungelöst; allem voran die Schaffung einer gerechten Beitragsfinanzierung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Steigende Zusatzbeiträge haben die Situation noch verschärft. Für die EVG ist die zunehmende einseitige Belastung der Versicherten nicht hinnehmbar. Sie führt zu einem gesellschaftlichen Ungleichgewicht und widerspricht dem bewährten Prinzip der Sozialpartnerschaft.

GKV-FQWG – Die Beiträge wurden umgestaltet

Zum 1. Januar 2015 trat das Gesetz zur Weiterentwicklung der Finanzstruktur

und der Qualität in der Gesetzlichen Krankenversicherung (GKV-FQWG) in Kraft. Im Mittelpunkt stand die Schaffung eines einkommensabhängigen Zusatzbeitrages, in den der Sonderbeitrag von 0,9 Prozent einfluss. Die EVG kritisierte hierbei vor allem, dass sich der Arbeitgeber auch künftig nicht an steigenden Kosten beteiligen muss, und dass dessen Beitragsanteil von 7,3 Prozent eingefroren bleibt.

Gesundheitsexperten gehen von einem Zusatzbeitrag von 2,0 Prozent im Jahr 2020 aus. DGB und EVG haben deshalb die Initiative zur paritätischen Beitragsfinanzierung der GKV ergriffen. Das Thema soll in den Bundestagswahlkampf hereingetragen werden. Einfache Botschaften über verschiedene Medien sollen die Bevölkerung sensibilisieren. Unter dessen hat der DGB eine Kurzstudie

EVG SENIOREN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

über die finanziellen Belastungen von Arbeitnehmern durch Gesundheit und Pflege veröffentlicht.

Die paritätische Finanzierung der GKV gilt als Teilziel des DGB und damit auch der EVG. Darüber hinaus werden eine gerechtere Lastenverteilung im Gesundheitswesen und schließlich die Einführung einer Bürgerversicherung angestrebt.

Versorgungsstärkungsgesetz – Terminservicestellen

Mit dem Versorgungsstärkungsgesetz (VSG) hat die Bundesregierung konkrete Maßnahmen gegen die Zwei-Klassen-Medizin eingeleitet. Sogenannte Terminservicestellen vermitteln seit 23. Januar 2016 gesetzlich Versicherten innerhalb weniger Tage einen Facharzttermin. Die EVG begrüßt den versorgungspolitischen Ansatz des Gesetzes, zu dem auch die bessere ärztliche Versorgung auf dem Lande gehört.

Eckpunkte des VSG:

- Verbesserung der ärztlichen Versorgung in ländlichen Regionen.
- Abbau der medizinischen Überversorgung in den Städten.
- Einrichtung von Terminservicestellen bei den kassenärztlichen Vereinigungen (Termingarantie für Facharzttermine innerhalb 4 Wochen).
- Unter bestimmten Voraussetzungen werden Krankenhäuser stärker für die ambulante Versorgung geöffnet.

Präventionsgesetz

Nach langem Anlauf wurde sich im Jahr 2015 auf ein Präventionsgesetz verständigt. Das Gesetz soll die Zusammenarbeit der Sozialversicherungsträger verbessern. Die neugeschaffene Nationale Präventionskonferenz wurde beauftragt, Ziele

„Ärzte sollen stärker präventiv tätig werden“

zur Gesundheitsvorsorge festzulegen. Ärzte sollen stärker präventiv tätig werden, etwa beim Impfschutz. Die bestehenden Gesundheits- und Früherkennungsuntersuchungen werden überdies weiterentwickelt. Zur Finanzierung werden den Krankenkassen rund 500 Millionen Euro pro Jahr zusätzlich zur Verfügung gestellt. Die Gelder der Kassen sollen vor allem in Angebote, so genannter Lebenswelten – also Kita, Schule, Betriebe oder Pflegeeinrichtungen – fließen. Die EVG begrüßt die Maßnahmen, kritisiert jedoch massiv, dass die dafür benötigten Finanzmittel allein durch die Versicherten aufgebracht werden. Die neuen Bestimmungen sind überwiegend seit 1. Januar 2016 in Kraft.

Krankenhaus-Strukturgesetz

Das zum 1. Januar 2016 in Kraft getretene Krankenhaus-Strukturgesetz zielt vor allem auf die Verbesserung der Qualität in Krankenhäusern sowie die Sicherung der Finanzierung von Betriebskosten und Investitionen. So sollen die Länder zu Investitionen verpflichtet werden. Zur Verbesserung der Klinikstrukturen soll ein Strukturfonds errichtet werden, in den Bund und Länder einzahlen. Der EVG gehen diese Maßnahmen nicht weit genug. Die Länder sollten sich demnach stärker einbringen. Krankenhäuser zahlen derzeit mehrere Milliarden jährlich für Investitionen aus eigenen Mitteln. Das im Gesetz vereinbarte Pflege-Förderstellenprogramm ist aus EVG-Sicht der berüchtigte Tropfen auf den heißen Stein: 6.000 zusätzliche Stellen bis 2018 werden die Personalsituation nur unzureichend verbessern.



Gesetzliche Pflegeversicherung

Die EVG hat sich innerhalb des DGB aktiv an den Vorarbeiten zur Reform beteiligt. Mit dem neuen Verfahren wird eine lange Zeit bestehende Gerechtigkeitslücke geschlossen.

Die Politik hat im Berichtszeitraum auf die immensen Herausforderungen der Pflege reagiert und eine Pflegereform verabschiedet. Diese kam nicht zuletzt unter dem Druck des DGB und seiner Mitgliedsgewerkschaften, darunter der

EVG, zustande. Für Verbesserungen der Pflegeleistungen stehen nunmehr fünf Milliarden Euro mehr pro Jahr bereit. Dafür wurden und werden die Beiträge in zwei Schritten um insgesamt 0,5 Beitragssatzpunkte angehoben.

EVG SENIOREN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Die Pflegestärkungsgesetze

Um die Pflege weiterzuentwickeln und die Unterstützung für alle Beteiligten auszuweiten, wurde das erste Pflegestärkungsgesetz (PSG I) verabschiedet. Mit dem zweiten Pflegestärkungsgesetz (PSG II) wurde ein neuer Pflegebegriff eingeführt und das Begutachtungsverfahren umgestellt. Das dritte Pflegestärkungsgesetz (PSG III) soll die Pflegeberatung in den Kommunen stärken.

PSG I – Pflegeleistungen wurden erweitert

Das als erste Stufe der Pflegereform bekannte Pflegestärkungsgesetz I sah zum 1. Januar 2015 verschiedene Leistungserweiterungen und –flexibilisierungen vor. Insbesondere die Erhöhung der Pflegegelder sowie der Pflegesachleistungen war dringend erforderlich.

Eckpunkte des Pflegestärkungsgesetzes I:

- Erhöhung der Leistungsbeträge um bis zu 4 Prozent (Pflegegeld/Sachleistungen).
- Aufbau eines Pflegevorsorgefonds zur finanziellen Ausgestaltung pflegeintensiver Jahrgänge in der Zukunft.
- Verbesserung der Betreuungsrelation in den Pflegeheimen; Personalschlüssel wird von 1:24 auf 1:20 erhöht; Ziel = 45.000 Pflegekräfte in den stationären Einrichtungen.
- mehr Geld für Umbaumaßnahmen; finanzieller Zuschuss erhöht sich auf bis zu 4.000 EUR je Maßnahme.

PSG II – Der neue Pflegebegriff kommt

Mit dem so genannten Pflegestärkungsgesetz II wurde ein neuer Pflegedürftigkeitsbegriff eingeführt. Das neue Begutachtungsverfahren und die Umstellung von Pflegestufe auf Pflegegrade sind zum 1. Januar 2017 wirksam geworden. Lange hat die EVG

um diesen Paradigmenwechsel in der Pflege gekämpft.

Das neue Begutachtungsverfahren sorgt dafür, dass körperliche, geistige und psychische Beeinträchtigungen gleichgestellt werden. Für Menschen, die an Demenz erkrankt sind, verbessert sich die Situation damit deutlich. Darüber hinaus werden Pflegepersonen in der Renten- und Arbeitslosenversicherung besser abgesichert.

Ab diesem Jahr erhalten rund 500.000 Menschen erstmals Leistungen der Pflegeversicherung. Wer bereits Leistungen der Pflegeversicherung bezieht, wurde automatisch in das neue System übergeleitet. Hierbei gilt der Grundsatz: Alle, die bereits Leistungen von der Pflegeversicherung beziehen, erhalten diese auch weiterhin mindestens in gleichem Umfang, die meisten erhalten sogar mehr.

Die EVG hat sich innerhalb des DGB aktiv an den Vorarbeiten zur Reform beteiligt. Mit dem neuen Verfahren wird eine lange Zeit bestehende Gerechtigkeitslücke geschlossen.

Eckpunkte des Pflegestärkungsgesetzes II:

- Einführung des neuen Pflegebegriffes zum 1. Januar 2017
Körperliche, geistige und psychische Beeinträchtigungen werden



Mit der **Pflegereform** werden **Geldleistungen** für zukünftige Generationen, aber auch aktuell der **Personalschlüssel** der Pflegekräfte angehoben.

ANHANG 12

EVG SENIOREN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



gleichgestellt. Dadurch verbessert sich die Situation demenziell erkrankter Menschen erheblich. Es wurde eine Überleitungsregelung mit Bestandsschutz für Pflegebedürftige vereinbart, die ins neue System überführt werden. Für die neuen Leistungen stellt die Pflegeversicherung in den nächsten zwei Jahren etwa 4,4 Milliarden Euro bereit.

- neues Begutachtungsverfahren / Umwandlung der bisherigen drei Pflegestufen in fünf Pflegegrade. Mit der Begutachtung wird der Grad der Selbstständigkeit in sechs verschiedenen Bereichen gemessen und – mit unterschiedlicher Gewichtung – zu einer Gesamtbewertung zusammengeführt. Daraus ergibt sich die Einstufung in einen Pflegegrad. Die bisherige Minutenerfassung des Hilfebedarfs wird durch ein Punktesystem ersetzt.
- Pflegepersonen werden in der Renten- und Arbeitslosenversicherung bessergestellt. Beiträge in die Rentenversicherung werden schon

ab zehn Pflegestunden pro Woche bei zwei Pflagetagen gezahlt (innerhalb der Pflegegrade 2-5).

PSG III – Kommunen sollen gestärkt werden

Mit dem Pflegestärkungsgesetz III soll die Pflegeberatung in den Kommunen gestärkt werden, etwa durch den Aufbau wohnortnaher Beratungsstrukturen. Die EVG begrüßt das als Abschluss der Pflegereform ab 1. Januar 2017 geltende Gesetz und fordert im Zuge dessen die enge Zusammenarbeit von Pflegekassen und Kommunen. Als dringlich wird zudem die Einbindung eines aussagefähigen Pflege-TÜV erachtet.

Eckpunkte des Pflegestärkungsgesetzes III

- Pflegeberatung auch durch die Kommunen, Initiativrecht zur Gründung von Pflegestützpunkten durch die Träger der Sozialhilfe.
- Vernetzung von Beratungsaufgaben der Pflegeversicherung und Kommunen.
- Verbesserung der Kontrollen, um

EVG SENIOREN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017



„Die EVG fordert die enge Zusammenarbeit von Pflegekassen und Kommunen“

Pflegebedürftige, ihre Familien und die Pflegekräfte vor betrügerischen Pflegediensten zu schützen.

Gesetz zur besseren Vereinbarkeit von Familie, Pflege und Beruf – Erleichterungen für pflegende Angehörige

Um pflegende Angehörige in ihren Aufgaben besser zu unterstützen und ihnen die Möglichkeit für mehr Flexibilität und Individualität in der Pflege zu geben, einigte sich die Regierungskoalition auf das Gesetz zur besseren Vereinbarkeit von Familie, Pflege und Beruf. Die EVG begrüßt die seit 1. Januar 2015 geltenden Maßnahmen ausdrücklich. Insbesondere die neue bezahlte kurzfristige Verhinderungspflege war von der EVG immer wieder gefordert worden. Schon vor ihrer gesetzlichen Einführung haben wir im DemografieTV entsprechende Regelungen vereinbart. Die auf Grundlage des Tarifvertrages vereinbarte Rahmen-KBV „Vereinbarkeit Beruf, Familie und Biografie“ wurde nach Inkrafttreten des Gesetzes in den wesentlichen Punkten angepasst.

Eckpunkte des Gesetzes zur besseren Vereinbarkeit von Familie, Pflege und Beruf:

- ➔ Anspruch auf bezahlte kurzfristige Verhinderungspflege von zehn Tagen, sogenanntes Pflegeunterstützungsgeld.
Das Pflegeunterstützungsgeld ist als Lohnersatzleistung bei der Pflegekasse zu beantragen. Es beträgt bis zu 90 Prozent des ausgefallenen Nettoverdienstes.
- ➔ Anspruch auf sechs Monate Pflegezeit mit zinslosem Darlehen. Hierbei ist eine teilweise oder vollständige Befreiung von der Arbeit möglich. Vorausgesetzt, es sind mindestens 15 Beschäftigte im Unternehmen tätig.
- ➔ Anspruch auf Familienpflegezeit über höchstens 24 Monate mit zinslosem Darlehen. Der Pflegenden muss weiterhin mindestens 15 Stunden Arbeitszeit/Woche leisten. Im Unternehmen müssen darüber hinaus mehr als 25 Beschäftigte tätig sein.

Fahrvergünstigungen

Neue Regelungen für Privatreisen

Die Einführung des neuen Fahrvergünstigungsmodells für Privatreisen geht auf den 13. Juni 2004 zurück. Grundlage der Gewährung von Fahrvergünstigungen ist der KonzernFahrvergTV, der am gleichen Tag in Kraft trat.

Sofern der Fahrvergünstigungsberechtigte im Besitz eines für das laufende Freifahrjahr gültigen Berechtigungsausweises ist, kann er am Fahrkartenautomaten (NTA) diese Tickets lösen:

- ➔ TagesTicket M Fern F (früher die streckenbezogenen DB-Freifahrscheine) TagesTicket M Fern P oder RegionTicket M 50 H/R (vormals streckenbezogene DB-Fahrscheine)

Die aktuelle Sperrliste für den Fahrplan Winter ist am 11. Dezember 2016 in Kraft getreten und gilt bis 10. Juni 2017.

„Ein Stück Mobilität erhalten“

Die in der Liste aufgeführten Züge sind auf den ausgewiesenen Streckenabschnitten an den genannten Tagen für die Benutzung von DB-Fahrvergünstigungen gesperrt.

Um steuerliche Belastungen zu vermeiden, wurde am 15. Dezember 2013 für TagesTicket M Fern F in der 2. Klasse die Möglichkeit einer freiwilligen Zuzahlung in Höhe von 0,60 EUR angeboten. Der Betrag wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 auf 1,50 EUR erhöht. Der Fahrvergünstigungsberechtigte kann die Freifahrt damit weiter steuer- und sozialabgabenfrei in Anspruch nehmen; vorausgesetzt er ruft im betreffenden Monat keine weiteren Sachzüge auf.





Altersvorsorge

Die demokratische Entwicklung
zukunftsicher gestalten



Änderungen in der gesetzlichen Rentenversicherung



Das von der Politik beschlossene Paket zur Verbesserung der gesetzlichen Rentenversicherung zeigt Wirkung. Weitere Verbesserungen sind aber nötig.

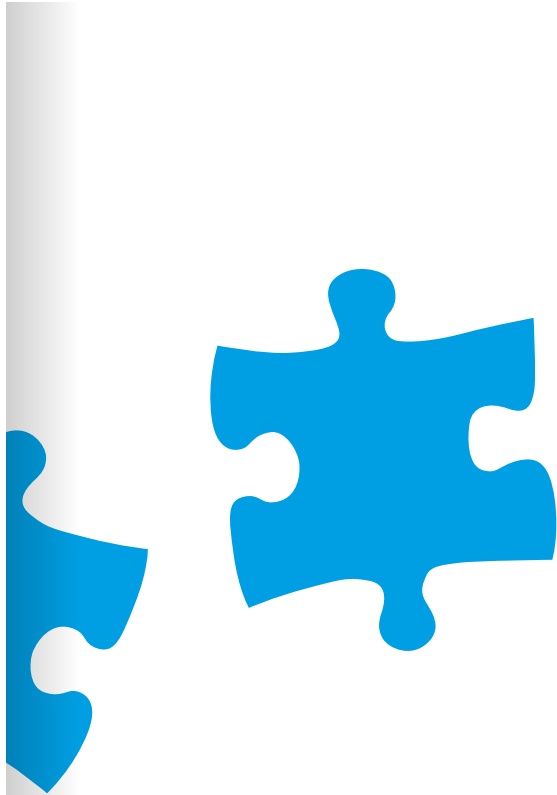
In den Jahren vor unserem 1. Ordentlichen Gewerkschaftstag 2012 wurden umfangreiche Reformen umgesetzt, um die gesetzliche Rentenversicherung entsprechend der demografischen und gesellschaftlichen Entwicklung zukunftsorientiert auszugestalten.

Durch eine veränderte Renten Anpassungsformel soll für die gesetzliche Rentenversicherung der Beitragssatz bis 2020 nicht über 20 Prozent und bis 2030 nicht über 22 Prozent steigen. Gleichzeitig wird das Leistungsniveau bis zum Jahr 2030 um 15 bis 20 Prozent zurückgeführt.

Diese Reformen führten zu einer Verschlechterung bei den Renten. Auch die Regierung hat auf die in der Öffentlichkeit aufkommende Diskussion reagiert und 2014 ein Paket zur Verbesserung in der GRV verabschiedet. Es betrifft aber nur einzelne Beschäftigungsgruppen.

Besonders langjährig Versicherte können nach 45 Beitragsjahren ab 63 Jahren abschlagsfrei in Rente gehen. Dies ist aber nur ein Übergangsrecht. Aus der Rente ab 63 wird schrittweise die Rente ab 65. Die Rente ab 63 gilt nur für Versicherte, die vor dem 1. Januar 1953 geboren sind und deren Rente nach dem 1. Juli 2014 beginnt und die die sonstigen Voraussetzungen erfüllen. Für Versicherte, die nach dem 1. Januar 1953 geboren sind, steigt die Altersgrenze mit jedem Jahrgang um zwei Monate. Wer also nach dem 1. Januar 1964 geboren wurde, kann nach 45 Beitragsjahren abschlagsfrei in Rente gehen, wenn er das 65. Lebensjahr vollendet hat.

Die „Mütterrente“ verbessert die soziale Absicherung von Rentnerinnen, die vor 1992 Kinder bekommen und erzogen haben. Sie erhalten einen



weiteren Entgeltpunkt für jedes Kind zusätzlich zu ihrem bestehenden Rentenanspruch. Damit sorgt die Mütterrente dafür, dass die Erziehung von Kindern bei der Rente stärker ins Gewicht fällt. Konkret bedeutet das: Mütter (gegebenenfalls auch Väter), die von der Regelung profitieren, erhalten zu ihrer Rente pro Monat und Kind einen zusätzlichen (Brutto) Pauschalbetrag von 30,45 Euro in den alten oder 28,66 Euro in den neuen Bundesländern.

Mehr Rente für Erwerbsgeminderte mit Rentenbeginn seit 1. Juli 2014: Die Zurechnungszeit bei der Erwerbsminderungsrente steigt von 60 auf 62 Jahre und die Berechnungsgrundlage wird verbessert. Die Abschläge für EM-Rentner werden aber nicht abgeschafft, damit wird das Grundübel, dass EM-Rente zur Altersarmut führt, nicht behoben.

DGB-Kampagne zeigt Wirkung

Die Große Koalition bewegt sich und setzt das Thema Rente auf ihre politische Agenda. Der Koalitionsausschuss konnte sich kurzfristig auf die Umsetzung von drei rentenpolitischen Maßnahmen noch in dieser Legislaturperiode verständigen:

- die Verbesserungen bei den Erwerbsminderungsrenten durch schrittweise Verlängerung der Zurechnungszeiten auf 65 Jahre,
- die vollständige Angleichung der Renten Ost-West in sieben Schritten bis 2025 und
- das Betriebsrentenstärkungsgesetz.

Für die im Koalitionsvertrag vereinbarte solidarische Lebensleistungsrente sollen noch unterschiedliche Modelle geprüft werden, unter anderem die von Bundessozialministerin Andrea Nahles entwickelte gesetzliche Solidarrente.

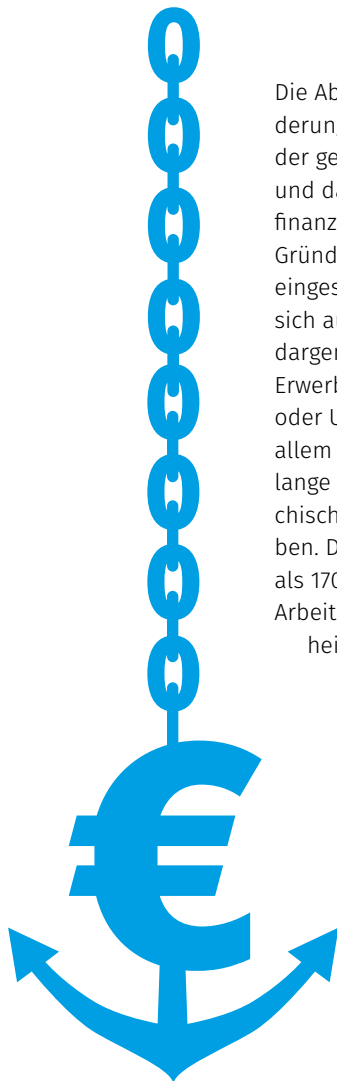
Nach Maßgabe Andrea Nahles sind weitere Reformen notwendig:

- Regelungen zum Rentenniveau: Stärkung der Gesetzlichen Rentenversicherung (GRV) durch eine doppelte Haltelinie für Sicherungsniveau & Beitragssatz sowie eine politische Ziellinie,
- eine gesetzliche Solidarrente für Geringverdiener,
- die verbesserte Absicherung von Selbstständigen,
- die Anhebung der Nachhaltigkeitsrücklage auf 0,4 Monatsausgaben (MA),
- die Beibehaltung der Altersgrenze und damit keine Anhebung des Renteneintrittsalters.

Auch wir als EVG halten zusammen mit dem DGB eine umfassende Reform der GRV für notwendig. Deshalb führen wir bis zur Bundestagswahl 2017 auch eine Rentenkampagne durch, um die politischen Akteure auf die Misere der GRV hinzuweisen und Verbesserungen einzufordern.

Verbesserungen bei den Erwerbsminderungsrenten

Ein Schritt in die richtige Richtung, der aber noch nicht ausreichend ist.



Die finanzielle Absicherung ist ein wichtiger Anker für Betroffene.

Die Absicherung des Erwerbsminderungsrisikos ist eine Kernaufgabe der gesetzlichen Rentenversicherung und daher aus Beitragsmitteln zu finanzieren. Wer aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr oder nur noch eingeschränkt arbeiten kann, muss sich auf die Unterstützung der Solidargemeinschaft verlassen können. Erwerbsminderung durch Krankheit oder Unfall kann jeden treffen, vor allem aber auch Menschen, die sich lange Jahre in körperlich und psychisch belastenden Berufen aufreiben. Derzeit müssen jedes Jahr mehr als 170.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ihre Arbeit aus gesundheitlichen Gründen vor dem Erreichen des Rentenalters aufgeben, durchschnittlich mit rund 52 bis 53 Jahren.

Mit dem Rentenpaket 2014 wurde die Zurechnungszeit von 60 auf 62 Jahre angehoben. Nun soll sie für künftige Rentnerinnen und Rentner stufenweise um weitere drei Jahre bis 2024 auf 65 Jahre verlängert werden. Das heißt, Erwerbsgeminderte werden dann so gestellt, als ob sie mit ihrem bisherigen durchschnittlichen Einkommen, das sie bis zum Eintritt der Erwerbsminderung erzielt haben, bis zum 65. Lebensjahr weitergearbeitet hätten. Die jetzt beschlossene Verlängerung der Zurechnungszeit führt voraussichtlich zu einer Erhöhung der Erwerbsminderungsrenten um bis zu 7 Prozent. Bei einer Rente wegen voller Erwerbsminderung von heute durchschnittlich 711 Euro bedeutet dies eine Verbesserung in Höhe von etwa 50 Euro.

„Unterstützung durch die Solidargemeinschaft“

Die Verbesserung ist ein weiterer Schritt in die richtige Richtung, der aber noch nicht ausreichend ist. Zu kritisieren ist, dass die Verlängerung der Zurechnungszeit nicht sofort, sondern in Stufen bis 2024 und nur für künftige EM-Rentnerinnen und -Rentner erfolgen soll. Knapp 1,8 Mio. Erwerbsminderungsrentnerinnen und -rentner werden heute von den Verbesserungen nicht erfasst. Die gewerkschaftliche Forderung, die Zwangsabschläge von bis zu 10,8 Prozent bei EM-Renten zu streichen, was eine durchschnittliche Erhöhung der Rente um rund 80 Euro ausmachen würde, wird nicht erfüllt.

Der Missstand, dass Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung nur dann bewilligt wird, wenn die EM-Rente auf Dauer und nicht befristet bewilligt wird, wird im Regierungskonzept nicht beseitigt. Dies führt dazu, dass dann ergänzend Sozialhilfe mit den wesentlich strengeren Rückgriffsregelungen greift. Die eigenständige Stärkung der Absicherung gegen das Erwerbsminderungsrisiko bleibt daher unabhängig von der im KoaA verabredeten Verbesserung auf der Agenda der Gewerkschaften.

EVG unterbreitete zielführende Vorschläge zur AVDR

Problematik Altersversorgung Deutsche Reichsbahn (AVDR)

Entsprechend der Beschlüsse des 1. Ordentlichen Gewerkschaftstages wurde erneut auf allen Ebenen versucht, das Problem politisch zu lösen.

Vor und nach der Bundestagswahl 2013 fanden vor Ort viele Gespräche mit ostdeutschen Bundestagsabgeordneten in ihren Wahlkreisen statt, um erneut für dieses Thema zu sensibilisieren. Wir haben dafür geworben, die AVDR in dem, im Koalitionsvertrag vereinbarten sogenannten Rentenüberleitungsabschlussgesetz aufzunehmen und somit eine politische Lösung für das bis heute bestehende Unrecht zu finden.

Die stellvertretende Vorsitzende der EVG, Regina Rusch-Ziemba, präsentierte während eines Spitzengesprächs mit Bundessozialministerin Andrea Nahles und der Ostbeauftragten der Bundesregierung, Iris Gleicke, Vorschläge zur Problemlösung. Die

Vertreterinnen der Bundesregierung begrüßten die Vorschläge – verwiesen jedoch darauf, dass es keine Einzelfalllösung AVDR geben könne, sondern auch andere benachteiligte Gruppen Berücksichtigung finden müssten. Vereinbart wurde, dass die EVG bei den CDU-geführten ostdeutschen Landesregierungen um Unterstützung wirbt, um

dann gemeinsam mit dem Bundesfinanzminister Verhandlungen aufnehmen zu können. Trotz etlicher Vermittlungsversuche auf den unterschiedlichsten Ebenen wurden den EVG-Vertretern durch die Ministerpräsidenten keine Gesprächstermine angeboten.

Im Vorfeld der Bundestagswahl 2017 wird mit Hochdruck versucht, die Problematik der AVDR in die Wahlprogramme aufzunehmen, um sie dann – mit der nachfolgenden Regierungsbildung – lösen zu können.



Rentenangleichung Ost-West

Die Rentenangleichung hat neben der materiellen Sicherungsfunktion einen hohen ideellen Wert. Damit wird die Lebensleistung der Rentnerinnen und Rentner abgebildet.



Der Koalitionsausschuss hat sich im November 2016 auf „Gleiche Renten in Ost und West – Rentenangleichung in sieben Schritten“ geeinigt. Damit ist er wesentlich hinter den Forderungen des Bündnisses zur Rentenangleichung im ver.di-Modell zurückgeblieben. Deren Ziel war es, die Angleichung bis zum Ende des Jahrzehnts zu vollenden. Dies war ja auch eine Zusage im Koalitionsvertrag.

Vereinbart wurde eine gesetzlich geregelte vollständige Angleichung der Renten in Ost und West, die in sieben Schritten erfolgen soll und mit der jährlichen Rentenanpassung verbunden wird. Der erste Angleichungsschritt soll zum 1. Juli 2018 erfolgen. Dabei wird der aktuelle Rentenwert (Ost) unabhängig von der Lohnentwicklung in Ostdeutschland von derzeit 94,1 Prozent auf 95,8 Prozent des Westwerts angehoben. Die weiteren Angleichungsschritte folgen jeweils zum 1. Juli in den Jahren 2019 bis 2024.

Dem Gesetzentwurf zufolge soll die Finanzierung der Angleichung der Rentenwerte sowohl aus Mitteln der Rentenversicherung als auch aus Steuergeldern erfolgen. Dabei wird ersichtlich, dass allein die gesetzli-

che Rentenversicherung bis zum Jahr 2022 die Mittel aufbringen soll. Erst ab diesem Zeitpunkt werden Steuermittel in Form der Erhöhung des Bundeszuschusses eingesetzt. So soll der Bundeszuschuss 2022 um 200 Millionen Euro und danach in den Jahren 2023 bis 2025 jährlich um jeweils 600 Millionen Euro erhöht werden. Im Jahr 2025 beträgt der Bundeszuschuss dann anteilig 2 Milliarden Euro und macht somit etwa die Hälfte der in dem Jahr erforderlichen Kosten der Rentenangleichung aus.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG kritisiert ausdrücklich diesen Weg der Finanzierung, der bei der gesetzlichen Rentenversicherung zu deutlichen Mehrausgaben führt. Die rentenrechtliche Vollendung der Deutschen Einheit stellt eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe dar und sollte dann konsequenterweise ausschließlich aus Steuermitteln des Bundes finanziert werden.

Die Rentenangleichung hat neben der materiellen Sicherungsfunktion einen hohen ideellen Wert. Sie bildet die Lebensleistung der Rentnerinnen und Rentner ab. Insoweit wird das Vortreten von Leistungen von den Betrof-

Innerhalb von sieben Jahren
gibt es eine sukzessive
Anpassung der Ostrente
an die Westrente.



01.07.2023



01.07.2024

fenen in besonderem Maße auch als Verweigerung der Anerkennung ihrer Erwerbsbiographien wahrgenommen.

Die Angleichung des aktuellen Rentenwerts allein wird noch nicht allen Rentnerinnen und Rentnern im Osten Deutschlands hinreichend gerecht, da eine Reihe von Menschen durch die unzureichende Berücksichtigung von Tatbeständen aus dem DDR-Rentenrecht im bundesdeutschen Rentenrecht besonders benachteiligt werden.

Solange diese Benachteiligungen fortbestehen, trägt das Rentenüberleitungs-Abschlussgesetz seinen Namen nicht zu Recht

EVG KRITIK

Die rentenrechtliche Vollendung der Deutschen Einheit stellt nach Maßgabe der EVG eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe dar. Deshalb sollte diese ausschließlich aus Steuermitteln finanziert werden.

Betriebliche Altersvorsorge

Mit dem bAV-TV hat die EVG 2011 eine erneute Verbesserung der Altersvorsorge für die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner erreicht.

Nach dem Tarifvertrag führt der Arbeitgeber direkt finanzielle Beiträge zur bAV in den DB Pensionsfonds ab. In Tarifverhandlungen konnte die Leistung ständig verbessert werden, derzeit sind dies 2,2 Prozent des monatlichen Entgeltes beziehungsweise mindestens 55 Euro (für Einkommen bis 2.500 Euro). Ein direkter Eigenbeitrag der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ist nicht notwendig.

Als Leistung wird gezahlt: Altersrente, Erwerbsminderungsrente, Hinterbliebenenrente. Durch individuelle Zuzahlungen der Beschäftigten können ergänzende Leistungen abgesichert werden.

Leistungen nach Zusatzversorgungstarifvertrag ZVerTV und Betriebsrenten-zusuchstarifvertrag (Leistungs-zusage des Arbeitgebers)

Auch bei diesem Tarifvertrag muss der Beschäftigte keine direkten finanziellen Eigenleistungen erbringen. Der ZVerTV gilt seit dem 1.1.1995 für aus der Deutschen Reichsbahn in die DB AG übergeleiteten Beschäftigten und die seit Gründung der DB AG neu eingestellten Beschäftigten.

Die maximale monatliche Rente für Durchschnittsverdiener – bei 40 Jahren Beschäftigung – liegt derzeit bei rund 140 Euro.

Der Betriebsrentenzusuchstarifvertrag ist eine Ergänzung des ZVerTV. Er erhöht die Mindestleistung aus dem ZVerTV auf derzeit monatlich 75 Euro. Dieser Betriebsrentenzusuchstarifvertrag konnte 2016 bis zum 31.12.2018 verlängert werden. Eine Leistungserhöhung scheiterte am Widerstand der Arbeitgeber.



Beamtenpolitik

*Eine wichtige Säule auch
in der Arbeit der Seniorinnen
und Senioren*





Besoldungs- und Versorgungsanpassung

Dass die Übertragung des Tarifiergebnisses auf den Beamtenbereich des Bundes erfolgt, wird von der EVG begrüßt

Besoldungs- und Versorgungsanpassung 2012/2013

EVG und DGB begrüßten die damalige rasche Vorlage eines Gesetzentwurfs. Dabei wurde allerdings die Fortführung der 0,2 Prozent-Kürzung aufgrund der Versorgungsrücklage kritisiert. Das BMI will die Kürzung jedoch mit Blick auf die Haushaltslage und Notwendigkeit der Versorgungsrücklage wie vorgesehen weiterführen. Der Gesetzgeber hat hierzu einen weiten Gestaltungsspielraum.

Nach dem Bundesbesoldungs- und -versorgungsanpassungsgesetz

2012/2013 wurden die Dienst- und Versorgungsbezüge im Bund, einschließlich im Bahnbereich, wie folgt angehoben:

- ➔ zum 1.3.2012 um 3,3 Prozent,
- ➔ zum 1.1.2013 um weitere 1,2 Prozent und
- ➔ zum 1.8.2013 um weitere 1,2 Prozent.

Berücksichtigt ist dabei, dass die Anpassungen im Beamtenbereich gegenüber den tariflichen Erhöhungen um jeweils 0,2 Prozent zugunsten der Versorgungsrücklage vermindert werden.

EVG SENIOREN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Besoldungs- und Versorgungsanpassung 2014/2015

Mit dem Bundesbesoldungs- und -versorgungsanpassungsgesetz 2014/2015 hat das Bundesinnenministerium das Tarifergebnis für den öffentlichen Dienst des Bundes zeit- und wirkungsgleich auf den Bereich der Beamten und Versorgungsempfänger des Bundes übertragen.

Nach dem wesentlichen Inhalt des Gesetzes stiegen die Dienst- und Versorgungsbezüge im Bund, einschließlich Bahnbereich, wie folgt:

- zum 1.3.2014 um 2,8 Prozent (mindestens um einen Prozentsatz, der einem Ausgangswert von 90 Euro, jedoch um 0,2 Prozentpunkte vermindert entspricht) und
- zum 1.3.2015 um weitere 2,2 Prozent.

Berücksichtigt ist auch hierbei, dass die Anpassungen im Beamtenbereich gegenüber den tariflichen Erhöhungen um jeweils 0,2 Prozent zugunsten der bestehenden Versorgungsrücklage vermindert werden.

Die EVG begrüßte zunächst die Vorlage des Gesetzentwurfs, mit dem die Übertragung des Tarifergebnisses auf den Beamtenbereich des Bundes zeitgleich vorgenommen wird.

7. Besoldungsänderungsgesetz

Mit dem 7. Besoldungsänderungsgesetz (7. BesÄndG) wurde ab 1. Januar 2016 für die Bundesbeamtinnen und -beamten der Familienzuschlag zugunsten der Besoldungsgruppen bis A 8, die bisher einen etwas geringeren Monatsbetrag erhalten, vereinheitlicht. Der Familienzuschlag der Stufe 1 (der so genannte Verheiratetenzuschlag) beträgt zum 1.1.2016 für alle Besoldungsgruppen einheitlich 133,04 Euro und in der Stufe 2 (1 Kind) sind es 246,78 Euro. Die Beträge werden bei künftigen Anpassungen mit angeglichen.

Außerdem wurden einige Zulagen für die aktiven Beamtinnen und Be-

amten erhöht, insbesondere die Zulage für Dienst zu ungünstigen Zeiten für Beamtinnen und Beamte, die an Feiertagen, während der Nacht und an Wochenenden Dienst leisten.

Ferner wurde eine Stellenzulage für Beschäftigte, die beim Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) Dienst leisten, zeitlich befristet bis 2018, eingeführt.

Bundesbesoldungs- und -versorgungsanpassungsgesetz - BBVAnpG 2016/2017

Die Besoldung und Versorgung für Bundesbeamte werden unter Berücksichtigung des Tarifabschlusses für die Tarifbeschäftigten des öffentlichen Dienstes des Bundes (TVöD) vom 29. April 2016 in zwei Schritten linear angehoben, und zwar um:

- 2,2 Prozent zum 1. März 2016 (rückwirkend) und um
- 2,35 Prozent zum 1. Februar 2017.

Die Erhöhung für 2016 um 2,2 Prozent ist - wie bisher - um 0,2 Prozentpunkte gegenüber dem tariflichen Erhöhungssatz vermindert. Der Unterschiedsbetrag wird der Versorgungsrücklage zugeführt.

Dagegen entfällt für die Erhöhung zum 1. Februar 2017 eine entsprechende Verminderung. Damit wird das Tarifergebnis des öffentlichen Dienstes (Bund) wirkungsgleich auf den Beamtenbereich des Bundes übertragen.

EVG und DGB haben die nicht durchgeführte Kürzung zur Versorgungsrücklage anlässlich der 2. Erhöhungsstufe zum 01.02.2017 begrüßt, kritisieren aber die geplante Fortführung der Versorgungsrücklage.



Anpassungen im Beamtenbereich werden gegenüber den tariflichen Erhöhungen zugunsten der bestehenden Versorgungsrücklage um jeweils 0,2 Prozent vermindert.



Betriebliche Sozialeinrichtungen

Vielfältige Angebote für Eisenbahnerinnen und Eisenbahner

EVG SENIOREN – GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017

Seit 2012 hat sich das BSW kontinuierlich den veränderten Rahmenbedingungen im Bahnbereich, nach dem Motto „Zukunft braucht Veränderung“, angepasst. Die Abteilungen Soziales/EWH, Vertrieb/Betreuung und Kommunikation/Marketing sind gegründet worden, um gezielt das soziale Angebot auszubauen, die Förderer-Akquise voranzutreiben und den Auftritt moderner zu gestalten.

Familie

Mit dem neu hinzugekommenen Fachbereich Kinderbetreuung trägt das BSW dem stärker werdenden Wunsch nach Vereinbarkeit von Familie und Beruf Rechnung und bietet verstärkt Leistungen für Familien – ebenso wie im Bereich Pflegende Angehörige.

Soziales

Im Fokus des sozialen Bereichs standen neben der Festigung des Psychologisch-Therapeutischen Fachdienstes besonders die Kooperationen mit Organisationen und Unternehmen wie der BAHN-BKK, der Carls Stiftung, der Deutschen Knochenmarkspenderdatei und dem Fonds soziale Sicherung.

Bei gemeinsamen Aktionen, wie „Eisenbahner helfen Eisenbahnern“ für die Hochwasseropfer 2013 und 2016 von BSW, EWH, EVG, Fonds soziale Sicherung, DEVK und KBR der DB, zeigt sich die solidarische Gemeinschaft besonders stark, um Hilfe in Notsituationen zu gewährleisten.

Senioren

Im Zuge des Projekts „Weiterentwicklung des Ehrenamtes“ wurden zum neuen Jahr 2017 die bestehen-

„Weiterentwicklung des Ehrenamtes“

den Betreuungsleistungen sowie das Freizeitangebot der Ortsstellen und BSW-Gruppen den veränderten Lebenswelten angepasst, um mit einer flächendeckenden Ehrenamtsstruktur präsent zu sein, möglichst alle Altersgruppen im Fördererkreis anzusprechen sowie neue zu gewinnen.

Kommunikation und Marketing

Die bereits Ende 2015 erfolgte Einrichtung des neuen Sachgebietes „Online Vertrieb/Social Media“ verstärkt die Bestrebungen in der Förderergewinnung und ist zugleich Bindeglied zu Kommunikation und Marketing. Hier wurden in den vergangenen Jahren sukzessive zukunftsorientierte Anpassungen der Print- und Online-Medien vorgenommen und passgenaue Medien entwickelt, um die Angebotserweiterungen im Stiftungsportfolio kommunikativ zu begleiten.

Reise und Erholung

Auf Erfolgskurs bleibt das wirtschaftliche Geschäftsfeld der BSW-Ferieneinrichtungen mit einer kontinuierlichen Auslastung von über 75 Prozent: Aus den ehemaligen Erholungseinrichtungen wurden durch umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen attraktive Hotels und Ferienwohnanlagen auf 3-Sterne-Niveau. Besondere Reiseangebote, die große Nachfrage nach den beliebten Exklusiv-Reisen, die jetzt auch zusätzlich für Familien angeboten werden, sowie das umfangreiche Angebot der BSW-Touristik bestätigen die Strategie.

ANHANG 12

EVG SENIOREN - GESCHÄFTSBERICHTE 2012-2017






Verstorbene Kolleginnen und Kollegen

Wir verneigen uns vor unseren verstorbenen Kolleginnen und Kollegen.



EVG-Wahlmodell: Du entscheidest für Dich!

Zum 1. Januar 2018 tritt das neue EVG-Wahlmodell in Kraft. Schon jetzt kannst Du wählen, ob Du den zweiten Teil der Tarifierhöhung in Form von mehr Geld oder mehr Freizeit bekommen willst. Du kannst wählen zwischen:

-  2,6 Prozent mehr Geld oder
-  sechs Tage mehr Urlaub oder
-  einer Stunde Arbeitszeitverkürzung.

Der Arbeitgeber wird Deine Entscheidung in Kürze schriftlich abfragen. Wegen der Personalplanung ist eine frühe Abfrage notwendig. Solltest Du ihm bis zum 30.06.2017 keine Entscheidung mitteilen, bekommst Du ab 01.01.2018 automatisch 2,6 Prozent mehr Geld.

Wichtig: DU entscheidest über Dein Modell. Nicht Dein Chef, nicht Deine Kollegen - Du allein wählst Deine Option.

Die EVG entwickelt moderne Tarifverträge, die die individuellen Wünsche unserer Mitglieder aufnehmen. Das können wir, weil wir eine starke Gemeinschaft sind und diese Gemeinschaft auch leben.

Bist Du Mitglied in der EVG? Sind Deine Kollegen Mitglieder der EVG? Wenn nicht: Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, Mitglied zu werden.

ANHANG 13

**DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE**

**Der aktuelle Tarifabschluss der EVG – Einkommensrunde DB AG 2016
- Ein Tarifabschluss für ALLE -**



©www.ClipProject.info

DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

ANHANG 13

Der aktuelle Tarifabschluss der EVG – Einkommensrunde DB AG 2016
- Ein Tarifabschluss für ALLE -



ANHANG 13

DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

Einmalzahlung und lineare Entgelterhöhung

Für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Azubi und Dual Studierende der in die Einkommensrunde DB AG 2016 einbezogenen Unternehmen:

- ✓ DB Dialog GmbH
- ✓ DB Fahrwegdienste GmbH
- ✓ DB Kommunikationstechnik GmbH
- ✓ DB Systel GmbH
- ✓ DB Services GmbH - IFM/FZR/VD und TDL
- ✓ DB Sicherheit GmbH
- ✓ FGr 1 - 6 Tarifverträge



DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

ANHANG 13

Einmalzahlung und lineare Entgelterhöhung

- **Einmalzahlung** in Höhe von 550 EUR (250,00 EUR für Azubi und Dual Studierende) für die Monate Oktober 2016 bis März 2017

Die Auszahlung erfolgte im Januar 2017

550 Euro mehr: Das haben wir
gemeinsam erreicht

Es ist so weit: Der Tarifabschluss der EVG mit der Deutschen Bahn beginnt zu wirken. Im Januar fließt erstmals mehr Geld: die Einmalzahlung.

Beschäftigte der DB AG bekommen mit dem Januar-Entgelt einmalig 550 Euro zusätzlich. Auszubildende und Dual Studierende bekommen 250 Euro.

Der nächste Schritt folgt im April: dann steigen die Tabellenentgelte einheitlich um 2,5 %. Und für Januar 2018 kannst Du wählen, ob Du den nächsten Schritt, die 2,6 %, als Geld oder 6 Tage mehr Urlaub oder Arbeitszeitverkürzung haben möchtest.

Einmalzahlung, Entgelterhöhung und das EVG-Wahlmodell: Das haben wir gemeinsam erreicht! Ein starker Abschluss von Mitgliedern für Mitglieder. Gemeinsam sind wir stärker. Deshalb: Mitglied werden – jetzt!

Lineare Erhöhung 4/2017 und EVG Wahlmodell ab 2018

- **Lineare Erhöhung der Tabellenentgelte** in Höhe von 2,5 % ab 1. April 2017
- **Neu –EVG Wahlmodell** ab 1. Januar 2018
- ✓ **Entgelterhöhung** in Höhe von 2,6%
oder
- ✓ **6 Tage zusätzlicher Erholungsurlaub**
oder
- ✓ **Arbeitszeitverkürzung**



ANHANG 13

DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

neue Entgelttabellen

➤ FGr Tarifverträge

Neufassung der Anlagen 4 zum FGr 1 bis 6-TV ab 01. Januar 2017

Anlagen 4a zum FGr 1 bis 6-TV ab 01. Januar 2018

Neufassung der Anlagen 1 bis 5 zum EinfTV JTE FGr-TV ab 01. Januar 2017

Anlagen 1a bis 5a zum EinfTV JTE FGr-TV (Entgelttabellen zusätzlicher Erholungsurlaub) ab 01. Januar 2018

- **Dynamisierung von Zulagen, Zuschlägen und Urlaubsgeld (tarifreagible Zulagen - siehe FGr TV § 22) zum 01.04.2017 und zum 01.01.2018**

neue Entgelttabellen

➤ TV Sicherheit

Neufassung der Anlagen 2 zum TV Sicherheit
Entgelttabelle - gültig vom 01. Juli 2015, 01. Mai 2016 an -

Anlagen 2a zum TV Sicherheit
Besondere Entgelttabelle „Zusätzlicher Erholungsurlaub“
- gültig vom 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlagen 4 zum TV Sicherheit
Zulage für Überzeit - gültig vom 01. Juli 2015, 01. Mai 2016 an -

Neufassung der Anlagen 5 zum TV Sicherheit
Zulage für geleistete Arbeit an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, sofern diese auf einen Sonntag fallen - gültig vom, 01. Juli 2015, 01. Mai 2016 an -

Neufassung der Anlagen 6 zum TV Sicherheit
Zulage für geleistete Arbeit an gesetzlichen Feiertagen, sofern diese nicht auf einen Sonntag fallen - gültig vom, 01. Juli 2015, 01. Mai 2016 an -

DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

ANHANG 13

neue Entgelttabellen

➤ DB Dialog

Neufassung der Anlage 2 zum ETV DB Dialog

Neue Anlage 2a (Jahresentgelttabelle „Zusätzlicher Erholungsurlaub“) zum ETV DB Dialog

➤ DB System

Neufassung der Anlagen 3 und 3a zum ETV DB System
Jahresbandentgelte - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlagen 4 und 4a zum ETV DB System
Jahresbandentgelte“ „Zusätzlicher Erholungsurlaub“ - gültig vom 01. Januar 2018 an -

neue Entgelttabellen

➤ DB Kommunikationstechnik TV KT

Dynamisierung der Zulagen und
Zuschläge zum 01.04.2017 und
zum 01.01.2018

Neufassung der Anlage 2 zum TV KT
Monatsentgelttabelle - gültig vom 01. Juli 2016 an -

Neufassung der Anlage 2 zum TV KT
Monatsentgelttabelle - gültig vom 01. April 2017 an -

Einführung Jahrestabellenentgelt
mit Wahlmodell der Auszahlung
zum 01.01.2018 (EinfTV JTE KT)

Neufassung der Anlage 2 zum TV KT
Jahres- und Monatsentgelttabellen - gültig vom 01. Januar 2018 an -

Anlage 2a zum TV KT
Jahres- und Monatsentgelttabellen „Zusätzlicher Erholungsurlaub“
- gültig vom 01. Januar 2018 an -

ANHANG 13

DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

neue Entgelttabellen

➤ DB Services Technische Dienstleistungen TDL (alt TV TFM)

Dynamisierung der Zulagen und Zuschläge zum 01.04.2017 und zum 01.01.2018

Einführung einer 7. Stufe zum 01.01.2017
6. Stufe (plus 500 € im Jahr) = 7. Stufe

Einführung Jahrestabellenentgelt mit Wahlrecht der Auszahlung zum 01.01.2018 (EinfTV JTE TDL)

Neufassung der Anlage 2 zum TV TFM, Bereich Technik Monatsentgelttabelle - gültig vom 01. Januar 2017 an -

Neufassung der Anlage 2 zum TV TFM, Bereich Technik Monatsentgelttabelle - gültig vom 01. April 2017 an -

Neufassung der Anlage 2 zum TV TFM, Bereich Technik Jahres- und Monatstabellen - gültig vom 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlage 2 zum TV TFM, Bereich Service Monatsentgelttabelle - gültig vom 01. Januar 2017 an -

Neufassung der Anlage 2 zum TV TFM, Bereich Service Monatsentgelttabelle - gültig vom 01. April 2017 an -

Neufassung der Anlage 2 zum TV TFM, Bereich Service Jahres- und Monatstabellen - gültig vom 01. Januar 2018 an -

Anlage 2a zum TV TFM, Bereich Technik Jahres- und Monatstabellen (Zusätzlicher Erholungsurlaub) - gültig vom 01. Januar 2018 an -

I Anlage 2a zum TV TFM, Bereich Service Jahres- und Monatstabellen (Zusätzlicher Erholungsurlaub) - gültig vom 01. Januar 2018 an -

neue Entgelttabellen

➤ DB Services Bereich Verkehrsdienste TV VD

Neufassung der Anlage 3 zum TV VD Entgelttabelle - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Anlage 3a zum TV VD Besondere Entgelttabelle „Zusätzlicher Erholungsurlaub“ - gültig vom 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlage 6 zum TV VD Erschwerniszulagen - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlage 7 zum TV VD Arbeitszeitbezogene Zulagen - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016 EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

ANHANG 13

neue Entgelttabellen

➤ DB Services Bereich Infrastrukturellen Facilitymanagement sowie Fahrzeugreinigung TV IFM/FZR

Neufassung der Anlage 6 zum TV IFM/FZR
Entgelttabelle - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Anlage 6a zum TV IFM/FZR
Besondere Entgelttabelle „Zusätzlicher Erholungsurlaub“
- gültig vom 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlage 7 zum TV IFM/FZR
Entgelttabelle - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Anlage 7a zum TV IFM/FZR
Besondere Entgelttabelle „Zusätzlicher Erholungsurlaub“
- gültig vom 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlage 8 zum TV IFM/FZR
Entgelttabelle - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Anlage 8a zum TV IFM/FZR
Besondere Entgelttabelle „Zusätzlicher Erholungsurlaub“
- gültig vom 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlage 9 zum TV IFM/FZR
Erschwerniszulagen - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlage 10 zum TV IFM/FZR
Arbeitszeitbezogene Zulagen - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

neue Entgelttabellen

➤ DB Services Bereich Infrastrukturellen Facilitymanagement sowie Fahrzeugreinigung TV IFM/FZR

Neufassung der Anlage 6 zum TV IFM/FZR
Entgelttabelle - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Anlage 6a zum TV IFM/FZR
Besondere Entgelttabelle „Zusätzlicher Erholungsurlaub“
- gültig vom 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlage 7 zum TV IFM/FZR
Entgelttabelle - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Anlage 7a zum TV IFM/FZR
Besondere Entgelttabelle „Zusätzlicher Erholungsurlaub“
- gültig vom 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlage 8 zum TV IFM/FZR
Entgelttabelle - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Anlage 8a zum TV IFM/FZR
Besondere Entgelttabelle „Zusätzlicher Erholungsurlaub“
- gültig vom 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlage 9 zum TV IFM/FZR
Erschwerniszulagen - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlage 10 zum TV IFM/FZR
Arbeitszeitbezogene Zulagen - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

ANHANG 13**DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE**

neue Entgelttabellen

➤ DB Fahrwegdienste TV FWD

Neufassung der Anlage 2 zum ETV FWD
Entgelttabelle - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Anlage 2a zum ETV FWD
Besondere Monatsentgelttabelle „Zusätzlicher Erholungsurlaub“
- gültig vom 01. Januar 2018 an -

Neufassung der Anlage 3 zum ETV FWD
Erschwerniszulagen - gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

Anlage 4 zum ETV FWD
Leistungsentgelt für den Rufbereitschaftseinsatz
- gültig vom 01. April 2017 und 01. Januar 2018 an -

EVG Wahlmodell ab 01. Januar 2018

➤ Entgelterhöhung um 2,6 % oder 6 Tage zusätzlicher Urlaub oder Arbeitszeitverkürzung

Für alle ArbeitnehmerInnen im Geltungsbereich der Tarifverträge:

- DB Dialog GmbH
- DB Fahrwegdienste GmbH
- DB Kommunikationstechnik GmbH
- DB System GmbH
- DB Services GmbH - IFM/FZR/VD und TDL
- DB Sicherheit GmbH
- FGr 1 - 6 Tarifverträge



DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

ANHANG 13

EVG Wahlmodell ab 01. Januar 2018

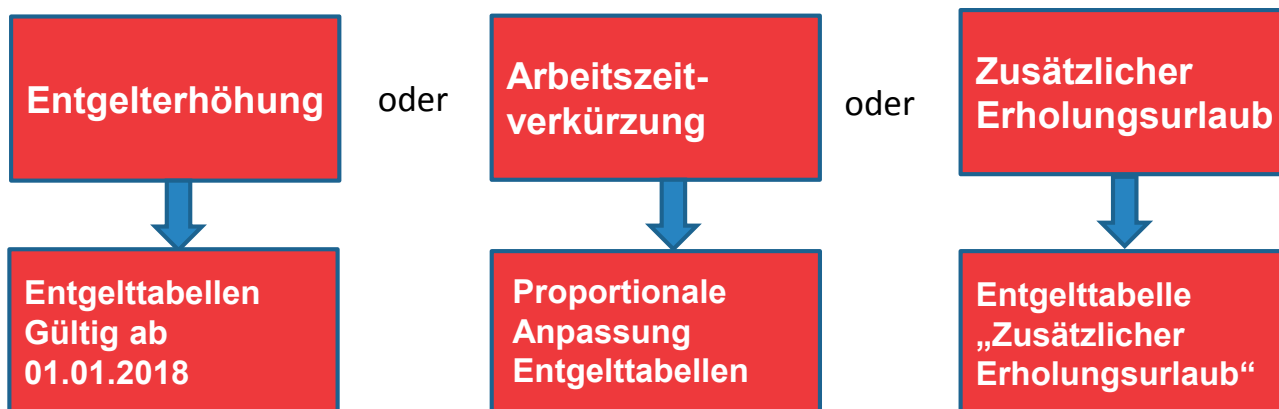
Entgelterhöhung um 2,6 % oder Arbeitszeitverkürzung oder 6 Tage zusätzlicher Urlaub

- Arbeitnehmer können grundsätzlich zwischen 3 Modellen wählen
- Referenzarbeitszeiten bleiben

Entgelterhöhung	Lineare Entgelterhöhung in Höhe von 2,6 % zum 01.01.2018
Arbeitszeitverkürzung	Reduzierung des individuellen JAZ-Solls um 52 Stunden unter proportionaler Anpassung des Entgelts zum 01.01.2018
Zusätzlicher Erholungsurlaub	6 Tage zusätzlicher Erholungsurlaub ab 01.01.2018 (Tabellenentgelt Stand 31.12.2017)

EVG Wahlmodell ab 01. Januar 2018

Entgelterhöhung um 2,6 % oder Arbeitszeitverkürzung oder 6 Tage zusätzlicher Urlaub



Bis **spätestens 30. Juni des Vorjahres** ist ein Wechsel **schriftlich** mitzuteilen; Wechsel des Modells ist alle 2 Jahre möglich, jeweils zum 01.01.

Antragsfrist beachten!

ANHANG 13

DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit



- Veränderung und **Deckelung aufgehoben!**
- Gilt ab **1. Januar 2017** für Unternehmen, die entsprechende Regelung tarifiert haben.
- Für Tätigkeitsgruppe Zugbegleitdienst/Bordservice im FGr 5-TV gilt nun die Regelung der Funktionsgruppe 4: 5 Minuten pro Stunde tariflich angerechneter Nachtarbeit
- Bei allen anderen Tätigkeitsgruppen entfällt bisherige Deckelung.

Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit

- Bei mehr als 320 Nachtarbeitsstunden gibt es für je weitere 90 Stunden einen Tag Zusatzurlaub im Kalenderjahr.
- Der Zusatzurlaub oberhalb der bisher möglichen 4 Tage (ab 50 Jahre einen weiteren Tag) wird in das Langzeitkonto übertragen.
- Die Übertragungsregelung ins Langzeitkonto ist bis zum **31. Dezember 2018 befristet.**



DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

ANHANG 13

Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit

➤ § 40 Abs. 4 Ziff. 1 FGr 1 bis 3, 5 und 6-TV

Arbeitnehmer erhalten bei Leistung im Kalenderjahr von mindestens

- a) 80 Nachtarbeitsstunden 1 Arbeitstag,
- b) 160 Nachtarbeitsstunden 2 Arbeitstage,
- c) 240 Nachtarbeitsstunden 3 Arbeitstage,
- d) 320 Nachtarbeitsstunden 4 Arbeitstage,
- e) und je weiteren 90 Nachtarbeitsstunden

jeweils einen Arbeitstag Zusatzurlaub im Urlaubsjahr.

Zusatzurlaub von mehr als 4 Tagen, bei Arbeitnehmern gemäß Ziff. 3 von mehr als 5 Tagen im Kalenderjahr, wird in das Langzeitkonto des Arbeitnehmers übertragen.

Die Regelung zum obligatorischen Übertrag in das Langzeitkonto endet mit Ablauf des 31. Dezember 2018.

Einführung einer 7. Stufe ab 01. Januar 2017

(geregelt in den FGr 1 bis 6-TV und den EinfTV JTE FGr-TV)

➤ 6. Stufe plus 500 EUR im Jahr = 7. Stufe

➤ Leistungsbereich (LB) wird entsprechend um 500 EUR erhöht

➤ Arbeitnehmer mit mindestens 30 Tätigkeitsjahren in einer Entgeltgruppe werden zum 01.01.2017 in die 7. Stufe überführt

(Ausnahme Arbeitnehmer in Bändersystematik 601/602
- hier entsprechende Anhebung des Höchstbetrages im Band)

➤ Alle Arbeitnehmer im Leistungsbereich mit mindestens 30 Tätigkeitsjahren erhalten ebenfalls den Erhöhungsbetrag

gültig ab: 01. Januar 2017

25 - <30	>=30	LB
6	7	
76.046,55 €	76.546,55 €	80.963,11 €
65.025,53 €	65.525,53 €	69.311,15 €
55.579,04 €	56.079,04 €	59.864,66 €
47.706,81 €	48.206,81 €	51.361,49 €
42.983,36 €	43.483,36 €	46.638,04 €
41.881,29 €	42.381,29 €	45.535,97 €
	35.768,97 €	38.292,71 €
		35.930,86 €

ANHANG 13

**DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE**

Einführung einer 7. Stufe ab 01. Januar 2017

(geregelt in den FGr 1 bis 6-TV und den EinfTV JTE FGr-TV)

Individuelles Schreiben zur Entgeltumstellung vom September 2008

wie Sie wissen, haben die Tarifgemeinschaft aus TRANSNET und GDBA (TG) und der Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) für die Unternehmen des KonzernETV eine neue Entgeltstruktur vereinbart. Diese tritt rückwirkend zum 1. März 2008 in Kraft. Zur Finanzierung der neuen Entgeltstruktur hat die Deutsche Bahn ein Gesamtvolumen von insgesamt weiteren 6,5 Prozent bereit gestellt, nachdem die Tabellenentgelte zum Januar 2008 um 4,5 Prozent erhöht wurden.

Auch Ihr Arbeitsverhältnis wird von der neuen Entgeltstruktur erfasst. In diesen Tagen erhalten Sie erstmals die Abrechnung nach dem neuen System. Wir möchten Sie mit diesem Schreiben über die Sie betreffenden Veränderungen informieren, die in folgender Tabelle zusammengefasst sind:

A	B
KonzernETV (alt)	KonzernETV (neu)

Einführung einer 7. Stufe ab 01. Januar 2017

(geregelt in den FGr 1 bis 6-TV und den EinfTV JTE FGr-TV)

Infoblatt zur Entgeltumstellung vom September 2008

**Information
zur neuen Entgeltstruktur im KonzernETV: Ermittlung des neuen Monatstabellenentgelts**

Beispiel: Arbeitnehmer A ist aufgrund seiner Betriebszugehörigkeit von 18 Jahren in Stufe 4 seiner Entgeltgruppe einzustufen. Der für A garantierte Überleitungsbetrag ist jedoch höher und liegt genau zwischen Stufe 4 und 5. Das Monatstabellenentgelt des A wird deshalb 2 Jahre vorzeitig auf Stufe 5 angehoben. Der nächste Sprung in Stufe 6 erfolgt nach 7 Jahren.

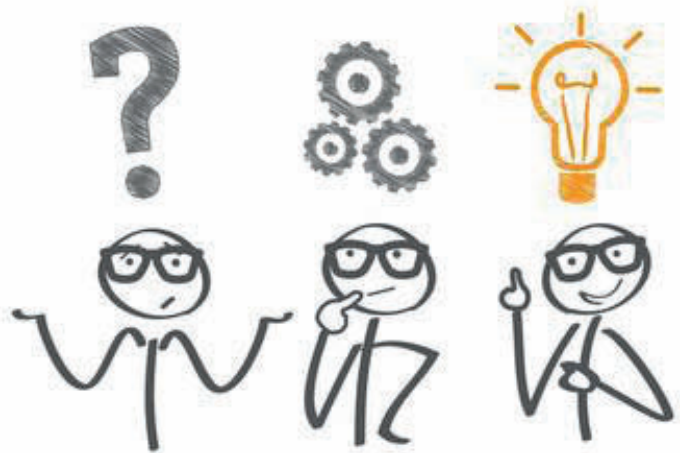
Sonderfall: Werden Arbeitnehmer in eine der Entgeltgruppen x03 oder x04 eingruppiert, schreibt der ProzessTV einen ergänzenden Günstigkeitsvergleich vor. Würde sich bei theoretischer Eingruppierung in die nächst niedrigere Entgeltgruppe (x04 bzw. x05) und Einstufung nach Betriebszugehörigkeit ein höherer Betrag ergeben, gilt für die Arbeitnehmer der höhere Betrag als garantierter Überleitungsbetrag.

garantierte Überleitungsbetrag höher als die Stufe der neuen Entgeltgruppe, wird der ansteigenden Betrages eine neu

Beispiel: Arbeitnehmer B ist in Entgeltgruppe x04 einzugruppiert und aufgrund

Der aktuelle Tarifabschluss der EVG – Einkommensrunde DBAG 2016
- Ein Tarifabschluss für ALLE -

System verstanden ???



Leistungsbereich in den FGrTV 1 bis 3, 5 und 6
Ergänzung im § 5 Abs. 5 Buchst. c FGrTV 1 bis 3, 5 und 6

§ 5 Grundsätze für die Eingruppierung

§ 5 (5) c)

Für Arbeitnehmer mit nachhaltig überdurchschnittlichen Leistungen kann auf Veranlassung des Arbeitgebers vorzeitig - d. h. vor Ablauf der tarifvertraglich vereinbarten Garantiestufenzeit - innerhalb der Entgeltspanne auch ein Jahrestabellenentgelt individuell festgesetzt werden, das oberhalb der maßgeblichen Garantiestufe liegt. Dabei ist auch die Festlegung eines Betrages zwischen zwei Garantiestufen sowie über die Entgeltspanne hinaus im Leistungsbereich - auch bei Entgeltgruppen mit Bändersystematik - möglich.

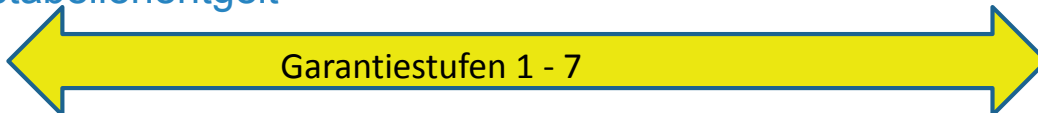
Der Arbeitgeber hat auf Verlangen den zuständigen Betriebsrat über eine Maßnahme nach den Sätzen 1 und 2 zu unterrichten.

ANHANG 13

DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

Leistungsbereich in den FGr TV 1 bis 3, 5 und 6

Jahrestabellenentgelt



Entgelt- gruppe	Tätigkeitsjahre in der Entgeltgruppe							LB
	0 - <5	5 - <10	10 - <15	15 - <20	20 - <25	25 - <30	>=30	
Stufe	1	2	3	4	5	6	7	

- **Garantiestufe** entspricht den anzurechnenden Tätigkeitsjahren, AN ist mindestens in entsprechende Garantiestufe einzugruppiert
- **Kein Zwang zur Zuordnung** zu einer festen Entgeltstufe
- **Entgeltspanne und Leistungsbereich** bieten die Möglichkeit, dauerhaft herausragende Leistung zu honorieren
- **Berücksichtigung der Berufserfahrung** bei erstmaliger Eingruppierung

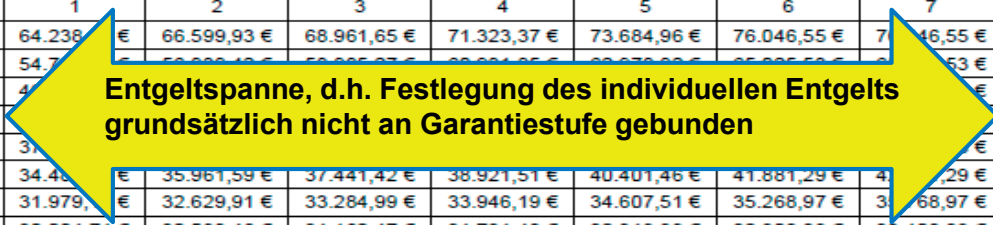
Kein
automatisches
Hineinwachsen

Leistungsbereich in den FGrTV 1 bis 3, 5 und 6

Jahrestabellenentgelt

gültig ab: 01. Januar 2017

Entgelt- gruppe	Tätigkeitsjahre in der Entgeltgruppe							LB
	0 - <5	5 - <10	10 - <15	15 - <20	20 - <25	25 - <30	>=30	
Stufe	1	2	3	4	5	6	7	
101	64.238,00 €	66.599,93 €	68.961,65 €	71.323,37 €	73.684,96 €	76.046,55 €	78.408,14 €	80.963,11 €
102	54.700,00 €	56.889,46 €	59.078,92 €	61.268,38 €	63.457,84 €	65.647,30 €	67.836,76 €	69.311,15 €
103	44.161,00 €	45.989,46 €	47.817,92 €	49.646,38 €	51.474,84 €	53.303,30 €	55.131,76 €	59.864,66 €
104	33.622,00 €	34.989,46 €	36.356,92 €	37.724,38 €	39.091,84 €	40.459,30 €	41.826,76 €	51.361,49 €
105	23.083,00 €	23.989,46 €	24.895,92 €	25.802,38 €	26.708,84 €	27.615,30 €	28.521,76 €	46.638,04 €
106	34.480,00 €	35.961,59 €	37.441,42 €	38.921,51 €	40.401,46 €	41.881,29 €	43.361,12 €	45.535,97 €
107	31.979,00 €	32.629,91 €	33.284,99 €	33.946,19 €	34.607,51 €	35.268,97 €	35.930,43 €	38.292,71 €
108	30.024,71 €	30.593,46 €	31.162,47 €	31.731,48 €	32.319,99 €	32.908,89 €	33.498,89 €	35.930,86 €
109	28.527,63 €	29.006,55 €	29.485,60 €	29.964,78 €	30.443,83 €	30.923,01 €	31.423,01 €	33.913,20 €
110	27.329,55 €	27.823,94 €	28.302,99 €	28.796,86 €	29.275,91 €	29.275,91 €	29.775,91 €	31.763,11 €
111	26.131,86 €	26.551,24 €	26.955,28 €	27.374,66 €	27.778,83 €	27.778,83 €	28.278,83 €	29.769,23 €
112	25.383,32 €	25.682,58 €	25.982,10 €	26.281,49 €	26.580,88 €	26.580,88 €	27.080,88 €	28.322,88 €
113	24.634,65 €	24.934,04 €	25.233,56 €	25.533,08 €	25.832,47 €	25.832,47 €	26.332,47 €	27.574,47 €



Bisherige Stufensprünge werden zu Garantiestufen und sichern einen „Garantiezuwachs“ – wie bisher – nach Erfahrungsjahren in der Tätigkeit

dynamisch, aber kein automatisches Hineinwachsen

Leistungsbereich in den FGrTV 1 bis 3, 5 und 6

Protokollnotiz:

Unabhängig von der inneren Systematik der Entgeltgruppen gilt der Grundsatz, dass Arbeitnehmer innerhalb der Entgeltspanne und gegebenenfalls auch des Leistungsbereichs stets so positioniert werden, dass - unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Entgeltkomponenten, insbesondere unter Einbeziehung regelmäßiger / nicht nur vorübergehender Leistungszulagen - hinsichtlich des individuellen Gesamtentgelts (Tabellenentgelt und Zulagen) eine Ungleichbehandlung derselben Arbeitnehmergruppen in demselben Betrieb ausgeschlossen ist. Dabei bleiben sachlich begründete Unterschiede, die z.B. aufgrund von Besitzstandszulagen bestehen, ebenso unberücksichtigt, wie individuelle Faktoren, die im Einzelfall z.B. leistungsbezogen, zu einer höheren Positionierung innerhalb der Entgeltgruppe geführt haben.

Jahresabschlussleistung - Änderung im § 24 Abs. 1 FGr 1 bis 3, 5 und 6-TV

§ 24 Jahresabschlussleistung für Arbeitnehmer der Entgeltgruppen X01, X02 sowie betriebliche Führungskräfte

- (1) Die Jahresabschlussleistung (JAL) richtet sich nach den individuellen Leistungen des Arbeitnehmers/der betrieblichen Führungskraft und dem jeweiligen Unternehmensergebnis.
- (2) Die Beurteilung der individuellen Leistungen des Arbeitnehmers/der betrieblichen Führungskraft erfolgt auf der Grundlage von Zielvereinbarungen.

ALT

NEU

(1) Die Jahresabschlussleistung (JAL) richtet sich nach den individuellen Leistungen des Arbeitnehmers/der betrieblichen Führungskraft und dem Geschäftserfolg im Systemverbund Bahn.

ANHANG 13**DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE****Der aktuelle Tarifabschluss der EVG – Einkommensrunde DB AG 2016
- Ein Tarifabschluss für ALLE -**

Verhandlungsverpflichtungen (aus dem Abschlussprotokoll)**➤ Neustruktur Arbeitszeitkontensystematik FGr-TVe in 2017
bzgl. der Überzeitsystematik, v.a. Definition Überzeit inkl.
Überzeitschwelle**

Zeitpunkt der Überzeitbewertung, Ausgestaltung der
Überzeitzulage, Definition der Überzeit inkl. Überzeit-
schwelle

Ziel: Neuregelung spätestens zum 31.12.2017

**Der aktuelle Tarifabschluss der EVG – Einkommensrunde DB AG 2016
- Ein Tarifabschluss für ALLE -**

Verhandlungsverpflichtungen (aus dem Abschlussprotokoll)**➤ Ausgestaltung einer einheitlichen, linear verlaufenden
Entgelttabelle für Lokomotivführer**

Thema im Rahmen der Verhandlungen zum
BranchenTV SPNV

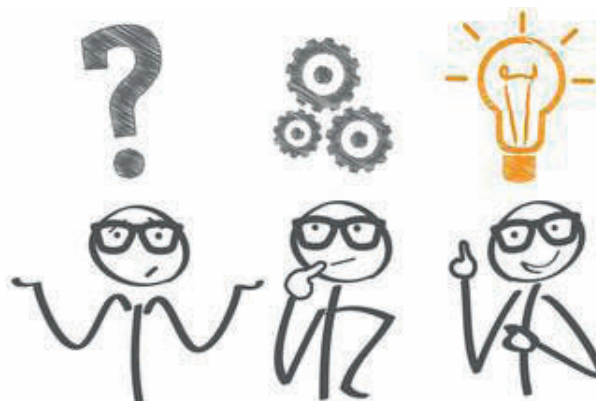
Ziel: einheitliche, linear verlaufende Entgelttabellen für
Lokomotivführer

DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

ANHANG 13

Der aktuelle Tarifabschluss der EVG – Einkommensrunde DBAG 2016
- Ein Tarifabschluss für ALLE -

Was wollt Ihr noch wissen?
Was noch zu sagen wäre....!



Das war es!
Danke für Eure Mitarbeit und Aufmerksamkeit



Wir leben Gemeinschaft

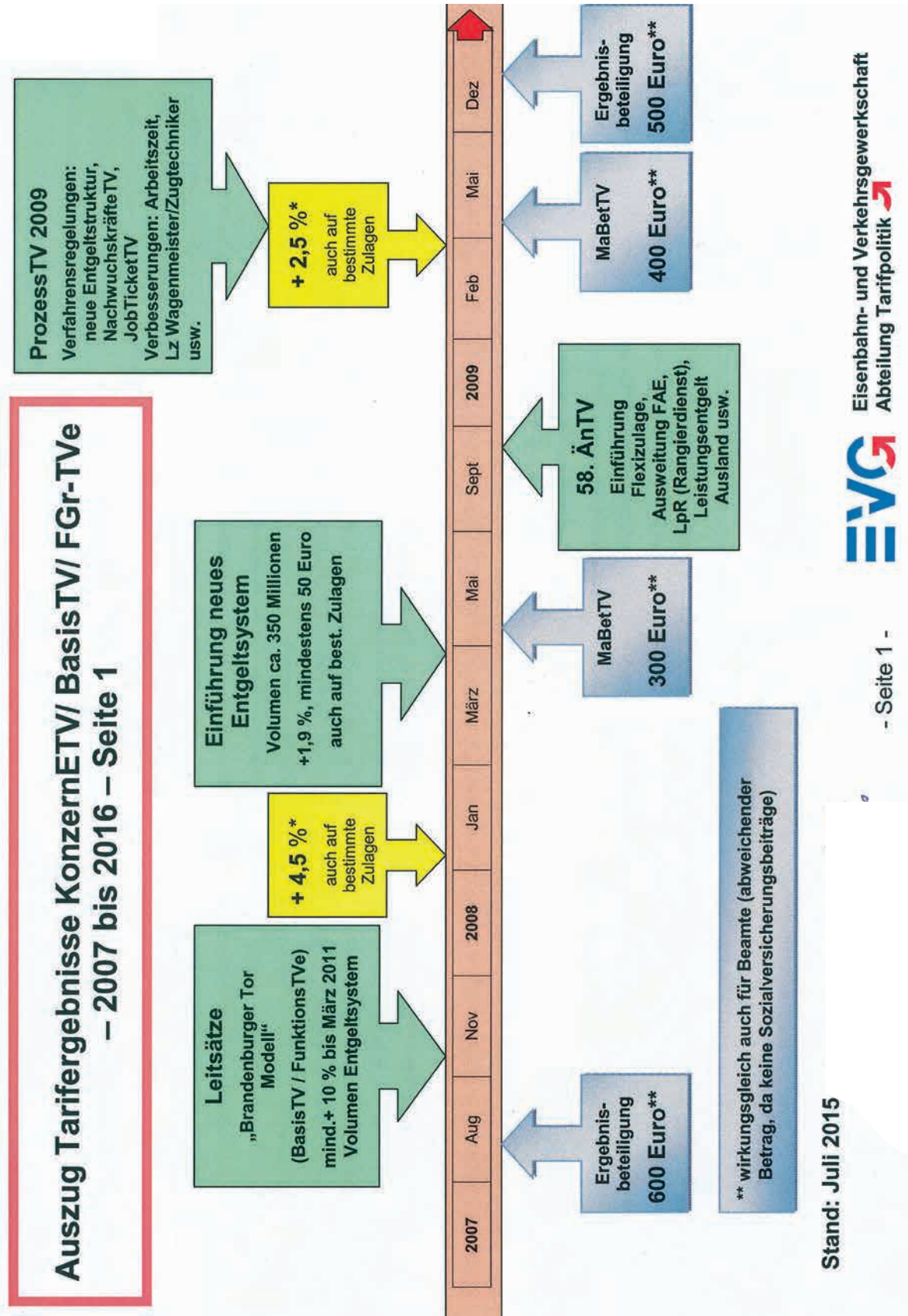


Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
Vorstandsbereich Regina Rusch-Ziemba
Tarifpolitik
Stand: 28.02.2017

Wir leben Gemeinschaft

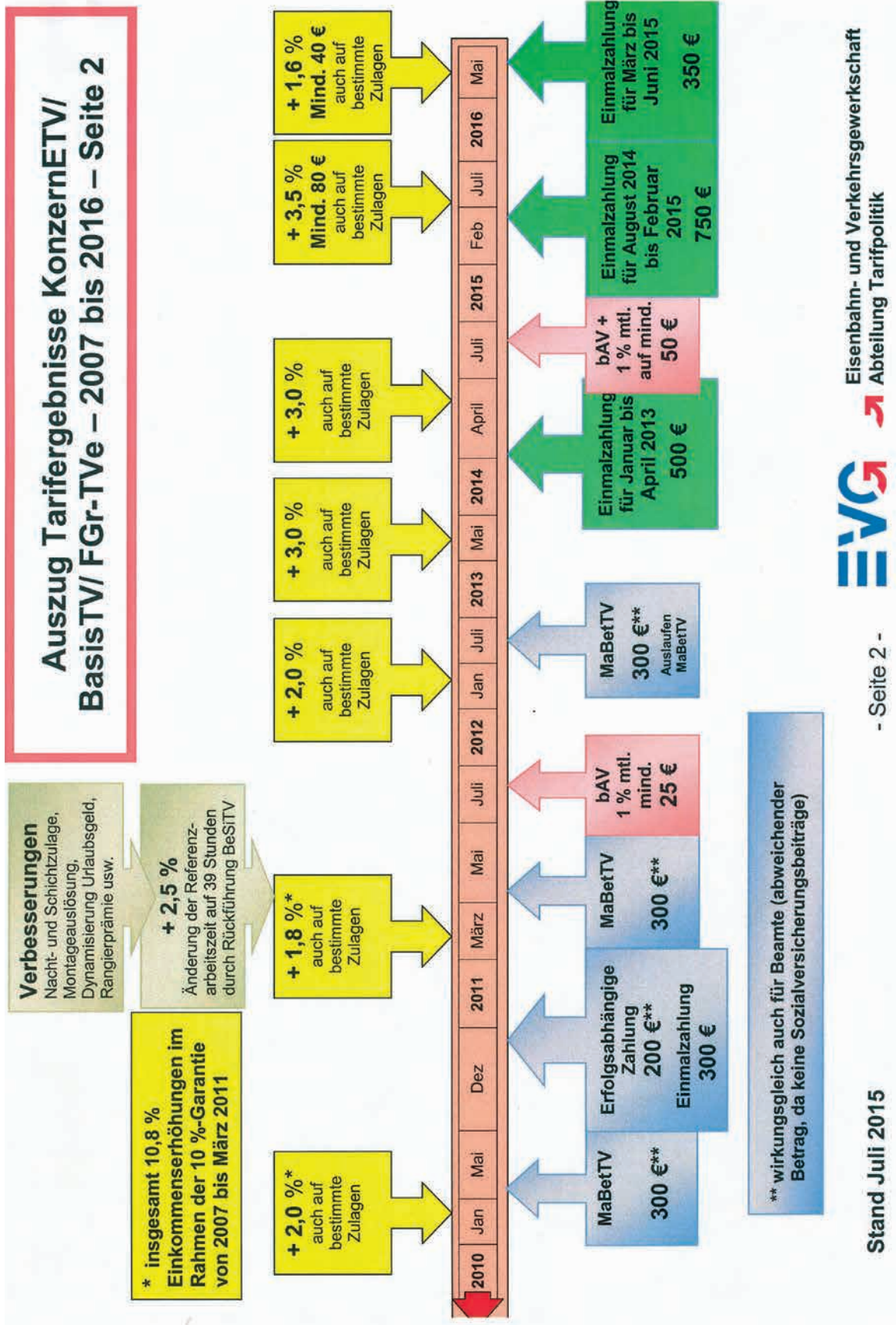
ANHANG 13

DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE



DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE

ANHANG 13



ANHANG 13

DER AKTUELLE TARIFABSCHLUSS DER EVG 2016
EIN TARIFABSCHLUSS FÜR ALLE



WIR ÜBER UNS: DIE EVG-GESCHICHTSARBEIT

Wir über uns: Die EVG-Geschichtsarbeit

■ Mehr Geschichte wagen Mitglieder und Kontakte

Die Entscheidung des Geschäftsführenden Vorstandes der TRANSNET im Jahre 2003 einen ehrenamtlichen Arbeitskreis Geschichte einzurichten war eine zukunftsweisende Notwendigkeit. Der ehemalige Arbeitskreis heißt heute „**EVG Geschichte**“.

Wir leben in einer schnelllebigen Zeit mit gravierenden Veränderungen. Nichts scheint mehr „Bestand“ zu haben. Wo sind die gemeinsamen Fundamente, die Grundlagen, Werte für unser in die Zukunft gerichtetes Handeln? Wer sich diese Frage stellt wird sie besser beantworten können, wenn er sich mit der eigenen Geschichte auseinandersetzt. Zukunft bedeutet immer 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. Die Mitglieder der EVG Geschichte haben 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 wichtige Ereignisse in Wort und Bild aufzuzeigen war das Ziel. Ob wir es geschafft haben unterliegt der Beurteilung der Kolleginnen und Kollegen.

Die Geschichte unserer Gewerkschaft ist spannend. Erzählt sie uns doch unverblümt unter welchen schwierigen Bedingungen Eisenbahner arbeiten mussten und die Eisenbahnergewerkschaft für ihre Mitglieder gekämpft hat, mal mehr und mal weniger erfolgreich. Die Geschichte ist insbesondere für junge Eisenbahnerinnen und Eisenbahner interessant. Damit können sie nachvollziehen, warum und mit welchem Erfolg Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sich organisieren und kämpfen. Die Gewerkschaftsgeschichte zeigt auf, wie vorausschauend, zielorientiert und selbstbewusst unsere Gewerkschafter nach 1945 dachten und agierten. Sie haben gegen viele Wider-

stände Grundlagen geschaffen, von denen wir teils heute noch profitieren.

Die Publikationen der EVG Geschichte sind allemal auch für „ältere“ Gewerkschaftsmitglieder interessant. Es ist, wie mit alten Bildern, die vergessen und irgendwo ihr Dasein fristen. Doch irgendwann kramt man sie hervor und erinnert sich gerne. Auch mit diesem Buch wird an Ereignisse erinnert, die vielleicht vergessen waren. Und die Vielen, die aktiv, teils über Jahrzehnte, unsere Gewerkschaftsgeschichte mitgestaltet haben werden sich erinnern: Hier, an dieser Sache habe ich mitgearbeitet und zum Erfolg beigetragen.

Die EVG Geschichte hofft, dass die von ihr erstellten Geschichtsbücher und weitere vielfältige Publikationen Anreiz geben, sich mit der eigenen Geschichte intensiv auseinanderzusetzen und dass Kolleginnen und Kollegen sich bereit erklären, die Geschichte unserer Gewerkschaft auch zukünftig fortzuschreiben.

Gestalten wir unsere Zukunft mit Blick auf die Vergangenheit!

Die Mitglieder der EVG Geschichte danken dem ehemaligen Stellv. Vorsitzenden und Bundesgeschäftsführer Wolfgang Zell. Er war jahrelang verantwortlich für die Geschichte der EVG. Ohne ihn wären wichtige historische Unterlagen der Quellengewerkschaften GdED, TRANSNET, GDBA und weiterer Vorläuferorganisationen nicht im Archiv der Friedrich-Ebert-Stiftung eingelagert worden. Wolfgang Zell hat entscheidend dazu beigetragen, dass die Geschichte der EVG und ihrer Vorläuferorganisationen in Büchern, Filmen und im Internet dokumentiert ist und nachvollzogen werden kann.

*Herzlichen Dank lieber Wolfgang
und alles erdenklich Gute
für Deinen dritten Lebensabschnitt*

ANHANG 14

WIR ÜBER UNS: DIE EVG-GESCHICHTSARBEIT

Mehr Geschichte wagen – Plädoyer für einen mutigeren Umgang der Gewerkschaften mit ihrer Zeit-Geschichte

Mehr Geschichte wagen, das heißt für Gewerkschaften, sich zunächst zu fragen, warum der eigene Umgang mit Geschichte seit einiger Zeit in eine Krise geraten zu sein scheint. Was kann "lernen aus der Geschichte" für Gewerkschafter am Beginn des 21. Jahrhunderts bedeuten? Diese Frage wurde im Rahmen eines gemeinsamen Forschungsprojekts der Hans-Böckler- und Friedrich-Ebert-Stiftung wissenschaftlich unter Beteiligung der EVG Geschichte 2016 aufbereitet:

Aus der Zeitgeschichte lernen heißt kämpfen lernen!

Die Zeitgeschichte bietet heute vielfältige Ansätze um Handlungskonstellationen differenziert zu analysieren und die Rolle der Gewerkschaften auf zentralen Konfliktfeldern neu zu beleuchten. Es stehen zahlreiche Studien bereit, die es Gewerkschaften ermöglichen, den eigenen Beitrag zum dynamischen Wandlungsprozess in Gesellschaft und Arbeitswelt historisch neu zu begreifen. Aus der Geschichte lernen heißt deshalb heute vor allem, die Vorgeschichte der Gegenwart als Erfahrungswerte so für die Gewerkschaftspolitik der Zukunft neu zu entdecken.

In den letzten Jahrzehnten ist ein wachsendes öffentliches Interesse an Geschichte zu beobachten. Die Zahl von historischen Museen Ausstellungen und Programmbeiträgen in Fernsehen und Rundfunk nicht zuletzt auch in Spielfilmen hat ungeheuer zugenommen. Allerdings spielen Gewerkschaften und die mit ihnen verbundenen Themen meist nur eine Nebenrolle. Streiks und Tarifkonflikte, die Lebenswirklichkeit der Arbeiter und Arbeiterinnen oder Proteste von Menschen am unteren Ende der sozialen Hierarchie kommen selten zur Sprache.

Deshalb gilt insgesamt: die Auseinandersetzung mit der eigenen Vergangenheit kann für die Gewerkschaften nur dann produktiv werden, wenn sie viel stärker - als aktuell betriebenen - als eine Beschäfti-

gung mit dem gewerkschaftlichen Handeln der Epoche etwa seit 1970 verstanden wird. Lernen aus der Geschichte, das bedeutet für die Gewerkschaftsbewegung heute, die Vorgeschichte der Gegenwart als Erfahrungswerte für die Gewerkschaftspolitik der Zukunft neu zu entdecken.

Gewerkschaftsgeschichte ist aktuell

Die aktuellen Themen unserer Zeit und unserer Gesellschaft betreffen die großen Fragen, wie wir zukünftig leben und arbeiten wollen. Es geht um Arbeitsprozesse, Arbeitszeiten und Qualifizierung, Verlagerung von Arbeit ins Ausland oder ins Internet, prekäre Beschäftigung und ganz wichtig, um eine offensive Werte-Politik, die gerade in digitalen Arbeitswelten vielfach missachtet wird.

Hier haben die Gewerkschaften historische wie aktuelle Kompetenz. Mit dem Blick auf die Geschichte können tagesaktuelle Handlungen besser begründet, verstanden oder verständlich gemacht werden. Schlechte Arbeitsbedingungen und Tarifkonflikte sind immer wieder in den Schlagzeilen. Letztlich geht es im ganzen Bereich von Arbeit im digitalen Zeitalter um globale Entwicklungen, bei denen die Rechte der Arbeitnehmer abgebaut und die Macht der Gewerkschaft beschnitten werden soll. Geringer Lohn, Leistungsdruck, fehlende Wertschätzung, Würde und Solidarität sind historisch gesehen keine neuen Phänomene, sie erscheinen aber nun globalisiert im neuen Gewand. Ein Blick in die Geschichte zeigt, dass soziale Errungenschaften nie freiwillig von den Arbeitgebern gewährt wurden, sondern das Ergebnis von Arbeitskämpfen und sozialen Auseinandersetzungen waren und sind.

In der internen Vermittlung innerhalb der Gewerkschaften ermöglicht die Beschäftigung mit Geschichte Selbsterkenntnis und Selbstvergewisserung von den Gewerkschaften als Grundpfeiler der Demokratie. Die Gewerkschaftsgeschichte kann darstellen, mit welchen Erfolgen Gewerkschaften Entwicklungen zu Gunsten der Arbeitnehmer beeinflusst haben. Das gleiche Potenzial trifft auch auf zukünftige Herausforderungen zu. Allgemein gilt: **Gewerkschaftsgeschichte ist die Geschichte der Gewerkschaftsmitglieder.**

WIR ÜBER UNS: DIE EVG-GESCHICHTSARBEIT

Gewerkschaftsgeschichte muss als Scharnier zur Zukunft betrachtet werden.

In einer Studie des Internationalen Währungsfonds aus dem Jahr 2015 geht hervor, das schwache Gewerkschaften ein wichtiger Grund dafür seien, das es auf der Welt immer mehr soziale Ungerechtigkeiten gäbe.

Fazit: die große Herausforderung für die Gewerkschaften liegt darin, sich möglichen Bedeutungsverlust zu stellen, umso an Bedeutung zu gewinnen. Bislang sind solche Fragen öffentlich tabuisiert, denn Gewerkschaften unterliegen in ihrer Selbstwahrnehmung dem Paradigma des permanenten Erfolgs. Das ist unrealistisch.

Deshalb sollte mehr auf die eigene Geschichte gesetzt werden. Es geht nicht darum, von vergangenen siegreichen Kämpfen und heroischen Gewerkschaftsführern zu berichten oder energiepolitische Rückzugsgefechte zu führen, sondern die Beschäftigung mit historischen Themen bietet genügend Chancen, Handlungsoptionen für heute und morgen aufzuzeigen.

■ EVG Geschichte: Mitglieder und Kontakte

Kontaktadresse:

Vorstandsbereich Vorsitzender, EVG Geschichte
Zentrale Frankfurt Main, Zimmer 313,
(zeitweise besetzt)
Weilburger Straße 24, 60326 Frankfurt am Main
Tel.: 069 7536 507,
E-Mail: Geschichte@evg-online.org

Sprecher für die EVG Geschichte:

Friedrich Rewinkel, Stockgrund 11,
61267 Neu-Anspach
E-Mail: friedrichrewinkel@gmx.de

Stellvertreter/in

Cosima Ingenschay,
Geschäftsführerin EVA, Bildung & Beratung gGmbH
E-Mail: cosima.ingenschay@eva-akademie.de

Jürgen Hoffmann
E-Mail: juergen.j.hoffmann@t-online.de

Mitglieder:

Wilhelm Bahndorf, Marion Carstens, Michael Dubielczyk, Ulrich Felder, Rainer Hölzchen, Rolf Hofmann, Jürgen Hoffmann, Cosima Ingenschay, Helmut Kleindienst, Alfred Lange, Peter Lind, Erhard Mattes, Volker Naujok, Burkhard Nobbe, Eberhard Podzuweit, Friedrich Rewinkel, Wolfgang Semlanski

Koordinatoren des Geschäftsführenden Vorstandes für die Geschichte der EVG:

Alexander Kirchner, EVG-Vorsitzender

Marion Carstens,
Abteilungsleiterin/Leiterin Vorstandsbüro EVG,
Bereichsleiterin Politik und Internationales

Kristian Loroach, Bereichsleiter



Info-Stand EVG Geschichte auf dem GT 2012, v.l.n.r :
Heinz Lahmann, ehem. Pakt der Generationen,
Regina Rusch-Ziemba, stellv. EVG-Vorsitzende,
Walter Nieke, GS, verstorben 4.11.13, Christin Brunner,
Friedrich Rewinkel, Sprecher EVG Geschichte

Die Kolleginnen/Kollegen der EVG Geschichte arbeiten ehrenamtlich und haben u. a. folgende Publikationen erstellt, bzw. Aufgaben übernommen:

- Geschichtsbuch „Zukunft hat Vergangenheit“ 2007, 3. Auflage 2010,
- Geschichtsbuch „zeiten ändern sich - der auftrag bleibt“ 2008, 2. Auflage 2009,
- Geschichtsbuch „Der ständige Kampf“ 2018 2. Auflage

ANHANG 14

WIR ÜBER UNS: DIE EVG-GESCHICHTSARBEIT

- Seminare zur EVG Geschichte (EVA), Vorträge
- Weiterbildung für GS
- Kontakte zu Universitäten, Gedenkstätten, Archiven, Museen usw.
- Zusammenarbeit mit EAdA, FES und HBS (Wissenschaftliche Projekte unserer Geschichte)
- Bearbeitung geschichtlicher Anfragen
- Konzeptionserstellung für Bildungsveranstaltungen/Argumente für Funktionäre
- Plakataktionen
- Zeitzeugenaufnahmen
- usw.

Regionale Broschüren:

EVG Geschäftsstelle Frankfurt am Main:
DER ERSTE EISENBAHNER, 2014, Hofmann/Rewinkel

EVG Ortsverband Berlin: „Aufruf!“, Berlin Juni 1949,
Streik?, Putsch?, Kalter Krieg?, 2016, Lind/Nesemann

Die ersten drei, **blau** gekennzeichneten EVG
Geschichtsbücher erhalten EVG Mitglieder kostenlos
über ihre zuständige Geschäftsstelle,
bzw. den Ortsverband.

**Bestellmodus für Geschäftsstellen bzw.
Ortsverbände: BFW-Ratgeber-Bestellschein!**



Gruppenarbeit,
EVG-Geschichtsseminar 2012
in Großenlüder

LITERATURHINWEISE, COPYRIGHT

■ **Literatur-Hinweise:**

Neben den laufenden Fußnoten im Fließtext verweist die Redaktion auf die aus folgenden TRANSNET- und EVG-Quellen entnommene Literatur:

TRANSNET, **Zukunft hat Vergangenheit**. 110 Jahre Gewerkschaft bei der Bahn. 1896 – 2006, 3. Aufl. Frankfurt 2010, S. 140 – 143

TRANSNET, **zeiten ändern sich – der auftrag bleibt**. TRANSNET- Gewerkschaft bei der Bahn 1945 – 2008, 2. Aufl. Frankfurt 2009, lfd. Fußnoten im Text

TRANSNET, **175 Jahre Beschäftigte bei den Bahnen**. Ihr ständiger Kampf zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen. 1835 – 2010, Frankfurt 2010, S. 73 – 74

EVG, **Einigkeit**. Von der Zersplitterung der Eisenbahner zur vereinten Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG). 1835 – 2012. Frankfurt 2012, S. 135 – 138

EVG Geschäftsstelle Frankfurt am Main, **Der erste Eisenbahner**. Entwicklungsgeschichte der Eisenbahn-Bauarbeiter. 2014, S. 41 – 44.

EVG-Internetseiten

EVG Geschichte: Wir über uns und Portal Arbeiterbewegung

■ **Copyright:**

Beschäftigte bei den Bahnen und ihre Gewerkschaften – Der ständige Kampf – zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen 1835 – 2017, 1. Auflage 2017, Frankfurt am Main
2. Auflage 2018, Frankfurt am Main

Herausgeber: EVG Bundesvorstand,
Vorsitzender Alexander Kirchner

Autoren: Rolf Hofmann, Friedrich Rewinkel,
EVG Geschichte

■ **Konzeption:**

Kristian Lorocho, Marion Carstens

■ **Layout und Satz:**

Bürodienstleistungen Kühne, Selb

■ **Druck:**

Johannes Pfeufer/Luise Pollinger, Frankfurt/Main

■ **Titelseite U1:**

DB Museum Nürnberg

■ **Titel-Innenseite U2:**

Hans Baluschek,
Eisenbahner-Feierabend 1895; in: Margrit Bröhan,
Hans Baluschek 1870-1935, Berlin 1985

■ **Hintere Innenseite U 3:**

Bild: EVG Bundesvorstand, Juli 2017

■ **Hintere Außenseite U 4:**

Bei Renovierungsarbeiten 2016 im DGB-Haus Hamburg, Besenbinderhof 60, freigelegte Freske mit Eisenbahnbauarbeitern aus der Frühzeit des Eisenbahnbaus

■ **Weitere Texte und Bilder:**

Bundesarchiv, Berlin
Deutsche Nationalbibliothek, Leipzig
Staatsarchiv Hamburg
Archiv der sozialen Demokratie der FES, Bonn
DGB Archiv
DB Museum Nürnberg
EVG Handarchiv
EVG Kommunikation
EVG Vorstandsbereiche
Fonds für soziale Sicherung
Archiv Friedrich Rewinkel und Rolf Hofmann
Einzel-Autoren bei ihren jeweiligen Beiträgen

■ **Alle Rechte liegen beim Herausgeber EVG Bundesvorstand**

Hinweise der Redaktion:

Die Redaktion hat, aus Kostengründen, auf eine externe Korrekturlesung verzichtet. Wir bitten eventuelle Tippfehler zu entschuldigen.

Einige Bilder und Dokumente haben keine optimale Druckqualität. Diese Vorlagen sind jedoch zur Erläuterung der Inhalte wichtig.

Wir bitten um Beachtung der Werbeträger.

Dieses Geschichtsbuch der EVG wurde, wie alle anderen auch, nach wissenschaftlichen Grundsätzen in ehrenamtlicher Arbeit erstellt.

»»**WIR** sind lieber Teil
von etwas – als teilnahmslos.«



Kundenmonitor®
Deutschland 2017

Platz 1

Sparda-Banken
(Platz 1 von 1993-2017)

Kundenzufriedenheit

unter 8 ausgewiesenen Filialbanken

Gemeinsam mehr als eine Bank

Sparda-Bank:

Die Bank, die ihren Mitgliedern gehört.

Wir sind die Gemeinschaft, die Bankgeschäfte fair und einfach macht. Statt des Gewinns für die Bank stehen die Vorteile für unsere 3,6 Millionen Mitglieder im Mittelpunkt. Von Eisenbahnern gegründet, sind wir unseren Wurzeln bis heute treu geblieben. Mit persönlicher Beratung und überzeugenden Angeboten für DB-Mitarbeiter.

Entdecken Sie die Gemeinschaft: www.sparda.de

Sparda-Bank



Gewerkschaftliche
Unterstützungseinrichtung
der DGB-Gewerkschaften

**Nur 21 €
im Jahr**

Die Unterstützungseinrichtung der DGB-Gewerkschaften mit **8 Topleistungen**

- > **Sicherheit bei allen beruflichen Tätigkeiten**
- > **Schutz auf allen Arbeitswegen**
- > **Unterstützung nach Unfällen**
- > **... und vieles mehr**



0 €

Alle EVG-Mitglieder, die förderberechtigt* durch den Fonds soziale Sicherung sind, sind automatisch bei der GUV/FAKULTA abgesichert.

Zwei Beispiele für Schutz und Hilfe



Kollege K. verlor seinen Dienstschlüssel. Diverse Schlösser mussten ausgetauscht werden. Der Arbeitgeber nahm den Kollegen mit 2.400 Euro in Regress.
Die GUV/FAKULTA zahlte 2.328 Euro Schadenersatzbeihilfe.



Kollege H. aus E. war auf dem Arbeitsweg. Er verursachte einen Unfall mit Sachschaden.

Die GUV/FAKULTA zahlte 594 Euro Rechtsanwaltskosten.

GUV/FAKULTA

Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung
der DGB-Gewerkschaften

Ruhrstr. 11

71636 Ludwigsburg

Telefon: 07141 70233-0

Fax: 07141 70233-111

E-Mail: info@guv-fakulta.de



Beruhigt arbeiten

www.guv-fakulta.de

* Förderung durch den Fonds soziale Sicherung erhalten Mitglieder der EVG, die in einem Unternehmen beschäftigt sind, das unter den Anwendungsbereich des „Sozial-Sicherungs-Tarifvertrags“ fällt.

Für eine persönliche Beratung finden Sie unter www.devk.de einen Ansprechpartner in Ihrer Nähe.

Telefonisch sind wir unter **0800 4-757-757*** rund um die Uhr für Sie da.

* gebührenfrei aus dem deutschen Telefonnetz



Wir machen Ihr Problem zu unserem.
Von der Altersvorsorge bis zur Haftpflichtversicherung.

GESAGT. GETAN. GEHOLFEN.

DEVK



EVG

**Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft**

ANHANG 16

EVG-BUNDESVORSTAND

EVG Bundesvorstand

■ Der EVG - Bundesvorstand, Legislaturperiode 2017 - 2022

Das Entscheidungsgremium der EVG zwischen den Gewerkschaftstagen

Stand Juli 2017, alphabetisch gereiht

Erika Albers	Henrik Maiwald
Kurt Amberger	Udo Maßing
Peter Anton	Walter Moßner
Michael Bartl	Hermann-Josef Müller
Uwe Bertram	Petra Nagel
Ralph Borkowski	Angelika Neufert
Ralf Bott	Hans Neumann
Thomas Brandt	Mario Noack
Rupert Bunk	Annegret Pawlitz
Martin Burkert	Rainer Perschewski
Ralf Damde	Patrick Peuker
Rainer Deters	Thomas Pfarr
Hans-Jürgen Dorneau	Pia Pflüger
Dirk Eisenbarth	Dieter Pielhop
Thomas Filip	Maritta Plan
Alois Frank	Dieter Posner
Petra Gangl	Frank Precht
Wolfgang Hable	Franz Rackl
Thorsten Hauser	Thilo Rassek
Alfred Helgert	Regina Rusch-Ziemba
Rolf Hellmann	Sebastian Rüter
Jörg Hensel	Harry Sahm
Holger Herzog	Thomas Scheb
Klaus-Dieter Hommel	Wolfgang Scherf
Nadja Houy	Gerhard Schimm
Vincent Höner	Birgit Schmidt
Rainer Ingennillm	Karin Schreiber
Ralf Ingwersen	Jens Schwarz
Alex Kirchner	Veit Sobek
Axel Kleich	Ralph Sqhire
Anemone Knöpp-Rack	Mario Stecker
Jürgen Knörzer	Lothar Wawrzyniak
Madeleine Kremer	Andreas Weitz
Meinhard Lanz	Arno Wellmanns
Michael Lehmann	Thorsten Westphal
Joachim Leitow	Andra Wylegala
Jürgen Lenz	Norbert Zänker
Michael Lieske	
Gabriele Maak	



