

Ehrenplaketten für Eisenbahner-Jubilare und ein kurzer Blick in die Gewerkschaftsgeschichte

Bei Dienstjubiläen werden den geehrten Eisenbahnern Urkunden und Geschenke wie Uhren, Bücher, Ferngläser, Blumen und Präsentkörbe überreicht.



Heutige Urkunden fallen recht nüchtern aus, das war in vergangenen Zeiten deutlich anders.

In den 1970er Jahren brauchte in das Formular nur noch mit der Schreibmaschine der Name eingefügt werden, nicht einmal zur Eintragung des Datums hat es gereicht.

Das hat sich seitdem nicht geändert. Solche Urkunden hängt sich kaum jemand in seinem Wohnzimmer an die Wand.

In alter Zeit wurden farbig gehaltene Vordrucke mit individuellen Inschriften zu Ehren des jeweiligen Jubilars kalligraphisch gestaltet. Gerade auch die Interessenvertretungen der Eisenbahner gedachten ihrer Kollegen zu deren Dienstjubiläen, vor allem dem 25jährigen, 40jährigen und dem selteneren 50jährigen. Organisationen wie der Eisenbahn-Verein (1929, siehe angehängte Photos), die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner e.V. Fachverband des Reichsbahn-Rangierpersonals (1932), der Verein Deutscher Lokomotivführer (1932), der Reichsbund der Deutschen Beamten, Fachgruppe Lokomotivführer

(1938), die Fachschaftsgruppe Lokomotivführer (1937), die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und Anwärter (1956), die GDL Ortsgruppe (1953, 1962, 1980) schenken den Jubilaren gerahmte Urkunden und auf Holz montierte Ehrenplaketten. Sie schmückten fortan viele Jahre die Wohnzimmer der so bedachten Eisenbahner aller Sparten. Die (Loko-)Motive hielten sich oft über Jahrzehnte, die Inschriften und Ornamente änderten sich je nach politischer Lage.

Häufig werden die Ehrengeschenke alter Zeit mittlerweile auf Flohmärkten oder Internetseiten angeboten, wenn die Verwandtschaft kein Interesse am Eisenbahn-Erbe zeigt. Sie sollen zwischen 50 und 200 Euro in Deutschland erzielen, russische Auktionshäuser wollen gar ca. 400 Euro für deutsche Plaketten bekommen.

Beispiele einzelner Plaketten und Ehrengeschenke:



Jubiläumsp plakette aus Zinn in dunkelbraunem Holzrahmen mit einer großen und einer kleineren reliefartig hervorgehobenen Lok (BR E05) in einem Zahnrad mit Blitzpfeilen und einem Adler-Wappenschild, umgeben von Lorbeerzweigen. Die Schnellzuglok der Baureihe 01 steht auf 2 Säulen mit

Gravur zwischen den Säulen: Verein Deutscher Lokomotivführer seinem Mitgliede Hermann Beier zum 25jährigen Fahrdienstjubiläum Ortsgruppe 22 Berlin-Lehrter Bahnhof. 10.10.1907-1932. Hersteller: Richard Müncheberg Plaketten Berlin-Steglitz. Maße mit Rahmen: 27,5 x 29,5 cm.

Solche zinnartigen Plaketten enthalten die Angaben "Unserem Berufskollegen (Name) (Dienstgrad) zum Dienstjubiläum von (Gewerkschaft), (Dienststelle), (Dienstjahre)". Das Eisenbahnrelief ist auf einer schwarz gebeizten Buchen- oder Eichenplatte angebracht und hat einen Durchmesser von 20 cm. Die gebeizte Holzplatte hat die Maße: 30 x 30 cm. Das Relief und Holzplatte haben zusammen ein Gewicht von 1570 g. Auf der Rückseite findet sich der Herstellerhinweis "Richard Müncheberg, Plaketten Berlin Steglitz, Opitzstraße 4".

Ab 1937/38 änderte sich die Gestaltung der Plaketten. Statt Lorbeerzweigen wurde Eichenlaub auf den Säulen verwendet, Reichsadler und Hakenkreuz kamen hinzu. Die Ehrengeschenke zum Dienstjubiläum wurden aus versilbertem Tombak (Weißkupfer=Silberersatz) gefertigt mit halbplastischer Darstellung zweier Lokomotiven und der Symbole des Dritten Reichs.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen die alten Motive entnazifiziert wieder in Gebrauch, teilweise bis in die 1980er Jahre.



Die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner GdE, Fachverband des Reichsbahn-Rangierpersonals schenkte unter dem Motto „Ehre-Pflicht-Recht-Freiheit“ ein aufwendig gestaltetes Gedenkblatt „ihrem verehrten Mitgliede Herrn Rangieraufseher Heinrich Mütter zur dauernden Erinnerung an sein 25jähriges Dienst-Jubiläum (1907-1932) gewidmet von der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner e.V. Berlin, den 1. Mai 1932“, unterzeichnet von Oskar Rümmele (*6. Mai 1890, †29. Juni 1975, Rümmele wirkte seit 1912 als Verbandssekretär bei den Evangelischen Arbeiter- und Volksvereinen in Baden. Nach der Teilnahme am Ersten Weltkrieg war er 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 sowie des Gesamtverbandes

Deutscher Verkehrs- und Staatsbediensteter in Berlin. Unter den Nazis wurde er 1935 entlassen). Ferner unterzeichneten A. Müller und von der Ortsgruppe Coesfeld die Mitglieder Rohe und Vollmer. Das Gedenkblatt zeigt ein Stellwerk, von einem Zeppelin überflogen, einander überquerende Brücken mit einem Propellerflugzeug, einen Kraftomnibus, eine achtschichtige (schwedische?) Ellok mit Schneepflug, eine amerikanische 1'E1'-Dampflok, einen elektrischen Triebwagen (Untergrundbahn). Unter dem Flügelrad eine weibliche Figur mit Lorbeerzweigen und dem Schild des Fachverbandes, links unten Amboß, Zahnrad, Hammer, Schraubenschlüssel, rechts unten das Wappen der GdE mit Flügelrad und Händereichung. Der Coesfelder Eisenbahner Heinrich Müther war vom „Hülfsrangierer“ (1912) über den „Rangierführer“ (1925) zum „Rangieraufseher“ (1932) aufgestiegen.



Auch über den Tod hinaus wird bisweilen eine Verbundenheit zur Eisenbahn demonstriert. Neben dem Grabstein des Oberlokführers Heinrich Althoff (1918-1999) auf dem Coesfelder Jakobi-Friedhof findet sich die Plakette (ohne persönliche Daten) mit dem „Adler“ und einer Personenzuglok BR 23.



Reichsbahn-Assistent Hermann Thorns erhielt „zur freundlichen Erinnerung an die zurückgelegte 25jährige Dienstzeit“ in schwerem Holzschmuckrahmen eine Urkunde „mit den herzlichsten Glückwünschen gewidmet vom Eisenbahn Verein Neustadt a.Rbge den 1ten August 1929“, unterschrieben vom Vorsitzenden und vom Schriftführer. Die Urkunde mit preußischer Schnellzuglok der Gattung 2'B1'n4v und Abteilwagen und Symbolen aus der Bahnwelt nebst allegorischen Figuren ist gerahmt (49x39 cm) durch Eduard Ranwig Rahmen- und Bilderversandhaus in Magdeburg. Neustadt am Rügenberge liegt in Niedersachsen zwischen Bremen und Hannover.



Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer widmete ihrem „verehrten Mitgliede Franz Bauerschäfer in Anerkennung seiner treuen Mitarbeit in der G.D.L. und aus Anlaß seines 25jährigen Dienst-Jubiläums“ (2. September 1902-1939) dieses Jubiläums-Gedenkblatt (gesetzlich geschützt Nr.520), gezeichnet von Peter Geh, Berlin, der ansonsten als Illustrator für Bücher über Seeschlachten und den Ersten Weltkrieg wirkte. Die langgestreckte Lok der Baureihe preußische P 10, noch ohne Windleitbleche, prescht durch einen größeren Bahnhof in gebirgiger Landschaft.



Die Fachschaftsgruppe Lokomotivführer Ortsgruppe Frankfurt/Main schenkte am 1. Juli 1937 „ihrem treuen Mitglieder“ Johann Müller zum 25jährigen Fahrdienstjubiläum die Plakette noch ohne Nazi-Embleme. Die oxydierte Tafel aus Metall-Imitat hat die Jahre nur bedingt gut überstanden.



Obertriebwagenführer (E = im Einsatz auf elektrisch betriebenen Fahrzeugen)
Friedrich Wegener erhielt von der Ortsgruppe Hameln der GDL zum 25jährigen
Dienstjubiläum am 10. August 1962 die bekannte Plakette.



Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer Ortsgruppe Hof widmete ihrem Berufskollegen Hauptlokomotivführer Nicklas Brühschwein am 4. September 1980 die Plakette mit BR 01 und Adler zum 40jährigen Dienstjubiläum. Das Motiv war tausendfach aufgelegt worden und wartete jeweils nur noch auf die passende Gravur im unteren Halbteller. So fand es über viele Jahre Verwendung.



Mein Großvater, der Coesfelder Oberlokomotivführer August Hörnemann (5. Januar 1896 - 5. Juni 1971), erhielt um 1955 dieses Ehrengeschenk der GDL: in schwerem dunkelbraunen Holzrahmen eine Bronze imitierende Platte mit „Der Drache“ und Lok der Baureihe 01 sowie einem großen Lorbeerzweig. Nach der Schmiedelehre trat er in den Eisenbahndienst ein, von 1915 bis 1918 mußte er bei der Marine dienen. Dann wurde er Heizer und Reserve-Lokomotivführer beim Bw Coesfeld (Westf). Als Lokführer erlebte er ab 1944 mehrere Tieffliegerangriffe und wurde auf der Lok schwer verwundet. Von 1962 bis 1969 war er Vorsitzender der Eisenbahn-Pensionärsvereinigung Coesfeld.



Oberlokheizer Wilhelm Schuppener vom Bw Erndtebrück erhielt zum 1. Februar 1953 zur Erinnerung an seine Eisenbahndienstzeit ab 1936 von der GDL Ortsgruppe die Bundesbahn-Variante der Plakette mit der Lok „Der Drache“ von 1848 und der modernen Personenzuglok der Baureihe 23.



Ein Mitarbeiter des Bw Berlin-Schöneweide bekam von seinen Kollegen bei der DDR-Reichsbahn die schwarze Holztafel mit aufmontiertem Halbreif einer Lok der BR 01 und einer angeschraubten Plakette zum 25jährigen Dienstjubiläum ohne nähere Daten und ohne Namensnennung. Der Arbeitsaufwand bei der Herstellung eines solch anonymen Ehrengeschenks war sehr reduziert.

Eisenbahnvereine und Eisenbahner-Berufsverbände



Eisenbahnvereine und Eisenbahner-Berufsverbände entstanden vor allem ab den 1890er Jahren für alle nur denkbaren Bereiche und Berufsgruppen. Sie konzentrierten sich vor allem auf gesellige und sozialfürsorgerische Zwecke, als unpolitische, systemkonforme Standesorganisationen. Ab den 1880er Jahren entstanden jedoch auch Vereinigungen und Verbände, die den Gewerkschaften schon viel ähnlicher waren.

An ihrer Spitze stand der am 1. Mai 1884 auf Initiative des katholischen Bischofs von Trier, Michael Felix Korum, begründete Verband Deutscher Eisenbahnhandwerker, 1897 umbenannt in Verband deutscher Eisenbahnhandwerker und -arbeiter. Die christlichen Eisenbahnverbände reklamierten nach der Revolution den Namen „Gewerkschaft“ für sich und schlossen sich zur Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner zusammen.

Die zu den Sozialdemokraten und den Freien Gewerkschaften tendierenden Gründungen behielten den Namen „Verband“ bei (seit 1916 „Deutscher Eisenbahnverband“). Der Allgemeine Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahn umfaßte zu Beginn des Ersten Weltkriegs 868 Vereine mit rund einer halben Million Mitglieder.

Eisenbahnergewerkschaften

Als Interessenvertretung der Reichsbahnarbeiter und -beamten fungierten die Eisenbahnergewerkschaften. Sie kämpften für Lohnerhöhungen und Besoldungsverbesserungen, Erleichterungen im Dienstplan und Verkürzung der Arbeits- und Schichtzeiten, sie betrieben Bildungsarbeit, gaben ihren Mitgliedern Rechtshilfe bei Prozessen vor den Arbeitsgerichten und unterhielten Selbsthilfeeinrichtungen, die die Mitglieder in Notlagen unterstützten.

In der Ära der Reichsbahn-Gesellschaft war die weitaus mitgliederstärkste Eisenbahnergewerkschaft der „Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands“. Im Juni 1925 schlossen sich zwei Verbände zusammen zum Einheitsverband: Der freigewerkschaftliche „Deutsche Eisenbahner-Verband“ (Werkstätten-, Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter) und die „Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter“ (250.000-275.000 Mitglieder). Der christlich-nationalen Gewerkschaftsrichtung war die zentrumsnahe „Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner“ (1930 rund 155.000 Mitglieder) zuzuordnen, den liberalen Hirsch-Dunckerschen Gewerkvereinen der kleine „Allgemeine Eisenbahner-Verband“ (1930 rund 40.000 Mitglieder). Daneben existierten zahlreiche weitere Verbände, die wichtigsten waren die „Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer“ (1930 rund 35.000 Mitglieder) sowie der „Zentral-Gewerkschaftsbund Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter“ (1930 rund 120.000 Mitglieder).

Für den umfassenden Herrschaftsanspruch des nationalsozialistischen Regimes problematisch erschien die auf den ersten Blick eindrucksvolle Existenz der mächtigen Eisenbahnergewerkschaften, allen voran die traditionsreiche „Gewerkschaft Deutscher Lokomotivbeamten und Anwärter“, die auf eine seit 1867 andauernde Geschichte zurückblickte und deren fachlich hoch qualifizierte Mitglieder über ein beträchtliches Selbst- und Standesbewußtsein verfügten. Aber auch diese stolze Bastion demokratischer Provenienz mußte schließlich weichen und wurde unter dem Druck der „Deutschen Arbeitsfront“ in die Zwangsorganisation des neuen Staates überführt. Innerhalb kürzester Frist verloren Tausende von Funktionären der herkömmlichen Interessenvertretungen der Eisenbahner ihre berufliche Existenz.

Vgl. Gall, Lothar/Pohl, Manfred (Hg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. München: Beck, 1999.

Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (EdED)

Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (EdED) war eine Gewerkschaft der Weimarer Republik. Er entstand 1925 aus dem Zusammenschluß des Eisenbahner-Verbands mit der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter. Der EdED umfaßte 250.000 bis 275.000 Mitglieder und war damit die größte Eisenbahnergewerkschaft der Weimarer Republik. Er war organisiert im Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbund (ADGB) und stand der SPD nahe. Hauptamtlicher Vorsitzender war Franz Scheffel. Am 2. Mai 1933 wurde die Gewerkschaft von den Nationalsozialisten aufgelöst. Führende Funktionäre wurden in Schutzhaft genommen und von Gestapo und Sturmabteilung in den neu eingerichteten Konzentrationslagern gefoltert. Insbesondere im heutigen Rheinland-Pfalz wurde allerdings ein konspiratives Netzwerk eingerichtet, das vom ehemaligen Vorstandsmitglied Hans Jahn geleitet wurde und aktiven Widerstand gegen den Nationalsozialismus leistete. Der EdED war einer der wenigen Gewerkschaftsverbände, die über die gesamte Dauer des NS-Regimes aktiv waren und nie komplett zerschlagen wurden.

Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) als älteste deutsche Gewerkschaft organisiert die überwiegende Mehrheit aller Lokomotivführer bei der Deutschen Bahn und den Privatbahnen. Schon bald nach der Gründung 1867 als Verein Deutscher Lokomotivführer (VDL) waren dauerhaft 80-90 Prozent des gesamten deutschen Lokomotivpersonals darin organisiert. Der VDL hatte sich zum Ziel gesetzt, durch die Gründung einer Hilfskasse die mangelhafte Alters- und Hinterbliebenenversorgung der Lokomotivführer nachhaltig zu verbessern. Aufgrund der immensen Arbeitsbelastungen mußten die Lokomotivführer in Folge von Erkrankungen bereits früh ihren Beruf aufgeben. Hilfe zur Selbsthilfe lautete daher der Leitgedanke der VDL-Gründung. Darüber hinaus sollten die Interessen des Standes der

Lokomotivführer vertreten werden, Zusammengehörigkeitsgefühl und Standesbewußtsein sollten gefördert werden. Weitere Themen waren Fragen der Eisenbahntechnik und -sicherheit, ebenso die Verbesserung der Lokomotivführerausbildung und die Forderung, die Überanstrengung der Lokomotivführer zu reduzieren, denn monatliche Dienstschichten von 350-400 Stunden waren die Regel. Die aufreibenden Arbeitsbedingungen fanden nicht nur in den Krankenstandszahlen Ausdruck sondern auch darin, daß der VDL einer der ersten Berufsverbände war, der ein eigenes Erholungs- und Genesungsheim errichtete. Als Standort für dieses Heim wurde 1901 Hann. Münden bestimmt. Das 1903 eröffnete Heim wurde erst 1981 von der GDL geschlossen und an die Stadt Münden verkauft. Am 21. Oktober 1919 erfolgte die Umwandlung des Vereins Deutscher Lokomotivführer in die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer. Mit der Ausrufung der Weimarer Republik 1918 erhielten die Arbeitnehmerorganisationen das volle Koalitionsrecht. Das Vereins- und Versammlungsrecht unterlag keiner Beschränkung mehr. 1937 wurde die GDL aufgelöst. Bereits seit 1933 fungierte sie aufgrund der Zerschlagung der Gewerkschaften durch die Nationalsozialisten wieder als Verein Deutscher Lokomotivführer. Obwohl sich die GDL gegen den Verlust der Selbständigkeit wehrte, war in Nazideutschland für Gewerkschaften kein Platz mehr. 1946 wurden die ersten Ortsgruppen der GDL in den westlichen Besatzungszonen, insbesondere im heutigen Nordrhein-Westfalen, neugegründet. 1949 fand die erste Generalversammlung der GDL nach dem Krieg statt. Dabei wurde auch der Beitritt zum Deutschen Beamtenbund (dbb) beschlossen, der im März 1950 vollzogen wurde. Die GDL ist seit der Gründung 1989 in Rom Mitglied der Autonomen Lokomotivführer-Gewerkschaften. 1990 wurde die GDL als erste freie Gewerkschaft in der DDR gegründet. 1991 schlossen sich die beiden Lokomotivführer-Gewerkschaften zur gesamtdeutschen Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer zusammen.



Die Gründer der GDL

„Wir fordern Euch nunmehr auf zur ernstlichen Theilnahme an einem edlen, gemeinnützigen Werke ...“ Mit dieser Einleitung beginnt im Dezember 1866 der gerade gegründete Verein Deutscher Lokomotivführer (VDL) einen Aufruf an alle Lokomotivführer. Unterzeichnet ist dieser Aufruf neben anderen vom in Münden wohnhaften Carl Maaß. Neben dem vielfältigen Wirken von Maaß im VDL verband den Verein bis in die 1960er Jahre das Haus Weserland am Kattenbühl mit Hann. Münden.

			
Friedrich Schirmer 1812 – 1871 Lokomotivführer Kassel Vorsitzender	J. Scotti 1834 – 1913 Lokomotivführer Alzey-Mainz Schriftführer	Carl Maaß 1821 – 1892 Lokomotivführer Hann.Münden Schatzmeister	Xaver Sperl Lokomotivführer München- Augsburg-Lindau Revisor

Entwicklung der
Mitgliederzahlen des VDL:

Jahr	Mitgliederbestand
VDL	
1867	217
1872	3.973
1902	18.600
1914	50.032
GDL	
1919	63.000
1922	78.844
1932	70.002



Die konservative Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer konnte sich trotz Umbenennung zum Verein Deutscher Lokomotivführer nicht behaupten. Die traditionsreiche Gewerkschaft war im Grunde schon lange tot, bevor der „Verein“ im Mai 1937 offiziell aufgelöst wurde im Zuge der Gleichschaltung, d.h. Ausrichtung aller gesellschaftlichen Organisationen auf das NS-Regime und seine Ideologie.



Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ist heute eine Gewerkschaft im dbb beamtenbund und tarifunion mit Sitz in Frankfurt am Main. Sie ist Tarifpartner der Deutschen Bahn und einiger privater Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zunächst vertrat die GDL ausschließlich Lokomotivführer, öffnete sich jedoch 2002 für das gesamte Fahrpersonal der Bahn und des ÖPNV. Mit Ausscheiden der GDBA aus dem Beamtenbund ist die GDL dort die einzige Bahngewerkschaft. Im deutschen Arbeitsrecht ist die GDL eine typische Funktionselite. Nach eigenen Angaben liegt der Organisationsgrad unter den rund 25.000 Triebfahrzeugführern in Deutschland bei mehr als 70

Prozent, wobei mehr als 80 Prozent der Triebfahrzeugführer der Deutschen Bahn in der Gewerkschaft organisiert seien. Von den rund 11.000 Zugbegleitern der DB seien 30 Prozent GDL-Mitglied. Nach einer schriftlichen Vereinbarung mit dem DB-Konzern sollten die Zugbegleiter erst ab 2013 in den GDL-Tarifvertrag integriert werden.



Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)

Die TRANSNET - Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) war eine Gewerkschaft des Deutschen Gewerkschaftsbunds (DGB) mit Sitz in Berlin und Frankfurt am Main. Sie fusionierte am 30. November 2010 mit der Verkehrsgewerkschaft GDBA zur Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG).



Die Gewerkschaft wurde am 8. Dezember 1896 in Hamburg gegründet, doch wurde sie am 2. Mai 1933 wie alle freien Gewerkschaften zwangsweise aufgelöst. Am 25. März 1948 wurde sie unter der Bezeichnung Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) neugegründet. Sie war

Gründungsmitglied des DGB. Durch die Veränderungen im Bereich der Bahn (Privatisierung etc.) in den 1990er Jahren änderte die Gewerkschaft ihren Namen in TRANSNET Gewerkschaft GdED.

Anfang 1990 gründeten Beschäftigte der Deutschen Reichsbahn der DDR eine freie Eisenbahnergewerkschaft außerhalb des FDGB, die Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE). Am 25. Oktober 1990 trat die GdE der GdED während eines außerordentlichen Gewerkschaftstages in Kassel bei. 1990 gehörten ihr 320.000 Mitglieder an. Ende 1993 lag die Mitgliederzahl bei 451.000.

1994 wurden Bundesbahn und Reichsbahn fusioniert zum Unternehmen Deutsche Bahn. Die DB wurde als Aktiengesellschaft gegründet und damit formell privatisiert. Zugleich wurde der Schienenverkehrsmarkt auch für andere Anbieter geöffnet. Die GdED öffnete sich dementsprechend auch für Beschäftigte privater bzw. so genannter nicht-bundeseigener (NE-) Bahnen. Nach dem Prinzip „Ein Betrieb – eine Gewerkschaft“ organisiert sie auch Beschäftigte von Unternehmen, die dem DB-Konzern angehören, ohne „Eisenbahner“ im eigentlichen Sinne zu sein. Um diesem Wandel Rechnung zu tragen, änderte die Gewerkschaft Mitte Mai 2000 ihren Namen offiziell in TRANSNET (Abkürzung für TRANsport, Service und NETze). Mitte 2000 zählte die Gewerkschaft 340.000 Mitglieder, davon 50.000 Nicht-Eisenbahner. Die Bahngewerkschaft TRANSNET wurde mit der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) verschmolzen. Dazu wurde am 30. November 2010 die neue Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) gegründet. Die TRANSNET brachte 230.000 Mitglieder und die GDBA 40.000 Mitglieder in die neue Gewerkschaft ein. Dies war der größte Zusammenschluß unter den Gewerkschaften seit der Gründung von Verdi im Jahr 2001.





Vorsitzende der GdED/TRANSNET:

1949–1959: Hans Jahn

1959–1979: Philipp Seibert

1979–1988: Ernst Haar

1988–1999: Rudi Schäfer

1999–2008: Norbert Hansen

Mai bis November 2008: Lothar Krauß

November 2008-2010: Alexander Kirchner

Verkehrsgewerkschaft GDBA



Ehemaliges Logo der GDBA

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA war eine Gewerkschaft im Deutschen Beamtenbund (dbb - beamtenbund und tarifunion) mit Sitz in Frankfurt am Main. Sie fusionierte am 30. November 2010 mit der DGB-Gewerkschaft Transnet zur Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG).

Die GDBA wurde als Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter am 23. Mai 1948 in Nordrhein-Westfalen gegründet und entwickelte sich schnell zur schlagkräftigen Interessenvertretung aller Mitarbeiter und Berufsgruppen bei der Bahn. Schon 1963 wurde die Öffnung für den Tarifbereich beschlossen. Damit wandelte sich die GDBA, nur 15 Jahre nach ihrer Gründung, von einer reinen Beamten-Gewerkschaft zu einer tariffähigen Gewerkschaft, die seither auch die Interessen der Arbeitnehmer bei der Bahn effektiv durchzusetzen weiß. Im Zuge der Gründung der DB AG wurde 1994 aus der GDBA die Verkehrsgewerkschaft GDBA. Mit der Umbenennung wurde dem Anspruch Rechnung getragen, als Gewerkschaft nicht nur die Belange

allein von Eisenbahnern sondern von allen Beschäftigten im Verkehrsbereich zu vertreten. Sie fusionierte am 30. November 2010 mit der Gewerkschaft TRANSNET zur Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG). Zeit ihres Bestehens vertrat sie neben den Beschäftigten der Deutschen Bahn AG, des Bundeseisenbahnvermögens (BEV) des Eisenbahnbundesamtes (EBA) und beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anderer privater Verkehrsbetriebe.

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) gibt es seit dem 30. November 2010. An jenem Tag hat die Gewerkschaft TRANSNET ihre Satzung und ihren Namen geändert und ist mit der Verkehrsgewerkschaft GDBA zur EVG verschmolzen. Ein Schritt, der in der deutschen Gewerkschaftsgeschichte einmalig ist. Erstmals vereinigten sich eine DGB- und eine dbb-Gewerkschaft zu einer neuen Organisation. Bereits seit dem 1. August 2005 arbeiteten TRANSNET und GDBA in einer Tarifgemeinschaft zusammen. Verhandlungen mit dem Arbeitgeber wurden nun gemeinsam geführt, ebenso Streiks und Arbeitskämpfe. Ein Modell, das sich schnell bewährte und deutlich machte, daß aus ehemaligen, gewerkschaftlichen Gegnern Partner werden konnten. Die EVG hat zum 1. Dezember 2010 rund 240.000 Mitglieder, wovon 210.000 die ehemalige TRANSNET einbringt und 30.000 die GDBA. Die EVG organisiert Mitglieder in großen Teilen des Verkehrsbereiches: Busfahrer gehören ihr ebenso an wie Servicekräfte; Binnenschiffer auf dem Bodensee und natürlich der klassische Eisenbahner.



Christliche Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner (CGDE)

Die Christliche Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner (CGDE) wurde 1908 als Gewerkschaft für Eisenbahner in Deutschland gegründet. Sie organisiert einige

tausend Mitglieder bei der Deutsche Bahn AG und ihren Tochtergesellschaften. Bundesvorsitzender war bis 2011 Alfred Junker. Aktueller Bundesvorsitzender der CGDE ist seit Mai 2011 Rudolf Bruns. Die Geschäftsstelle befindet sich in Saarbrücken. Es gibt zwei Landesverbände in Bayern und Nordrhein-Westfalen. Die CGDE will die Zukunft bei den Bahnen und im Verkehrsbereich mitgestalten. Sie ist keine „große“ Gewerkschaft und keine Massenorganisation. Die CGDE tritt als unabhängige Gewerkschaft für die Verwirklichung des christlich-sozialen Ordnungsbildes in den Bereichen des Arbeits-, Wirtschafts- und Gesellschaftslebens ein.

Schwerpunkte ihrer Arbeit sind:

Gleiche Rechte und Pflichten für jeden Arbeitnehmer in seinem Bereich,
eine bessere und sinnvolle Familienpolitik,
die Beteiligung am Produktivkapital der Wirtschaft,
das Bekenntnis zur sozialen Marktwirtschaft und zur sozialen Partnerschaft,
die verbesserte Fort- und Weiterbildung, vor allem der jungen Generation,
eine Verkehrspolitik, die den Schienenverkehr stärkt und fördert.



Quellen:

Internetauftritte der Gewerkschaften; wikipedia-Artikel; Gall, Lothar/Pohl, Manfred (Hg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. München: Beck, 1999.

P. Dr. Daniel Hörnemann