

150 Jahre GDL (Teil 15)

Die GDL und ihre Beziehung nach außen

Seit der Etablierung des Vereins Deutscher Lokomotivführer auf Landesebene stand er in stetigem Kontakt zu anderen Vereinen. Bereits in den 60er-Jahren des 19. Jahrhunderts nahm er eine Zusammenarbeit mit anderen Vereinigungen der Eisenbahner auf, um eine umfassende Interessensvertretung aufzubauen. Die Bedingungen für eine deutschlandweite Vertretung war gerade in den ersten Jahrzehnten des Bestehens des VDL wesentlich ausdifferenzierter als heute. Auch nach der Reichsgründung 1871 gab es eine Vielzahl einzelner Länderbahnen, die den Eisenbahnverwaltungen der einzelnen Gliederstaaten des Deutschen Reiches zugeordnet waren. Dementsprechend waren die Zusammenschlüsse der Lokomotivführer oft regional bedingt, jedoch gliederten sich immer mehr Landesvereine nach 1900 in den VDL ein.

Die Beziehungen nach außen

Mit Ende des I. Weltkrieges und der Gründung der Weimarer Republik wurden zunehmend Gewerkschaften in Deutschland aufgebaut. Viele der neu gegründeten Gewerkschaften lösten sich auf, schlossen sich zusammen und unterschieden sich in politischer Bindung, Konfession und Organisationsstruktur. Bedingt durch die Diversität der bestehenden Gewerkschaften gab es zunehmende Zusammenschlussbewegungen bis Mitte der 20er-Jahre. Auch in der GDL gab es vermehrte Debatten um einen Zusammenschluss mit anderen Gewerkschaften zu einer Einheitsgewerkschaft der Eisenbahner. Entscheidende Kriterien für die GDL waren die parteiiche und konfessionelle Neutralität einer Einheitsgewerkschaft sowie das eigenständige Fortbestehen der GDL an sich. Eine Kooperation sollte so lediglich eine gemeinsame organisatorische Spitze haben, welche allgemeine,



Bereits an den 1950er-Jahren nahm die GDL regelmäßig an Tagungen des dbb teil. Bis heute setzen sich dbb und GDL gemeinsam für eine ständige Verbesserung der Arbeitsbedingungen ein. Der GDL-Bundesvorsitzende Claus Weselsky ist seit 2012 stellvertretender dbb-Bundesvorsitzender.

über den Berufsstand des Lokomotivpersonals hinausgehende Fragen gemeinsam vertreten sollte. Zudem bestand für die GDL ein sinnhafter Zusammenschluss nur mit anderen Beamtengewerkschaften des Eisenbahnpersonals, was unter anderem in dem damaligen Spannungsverhältnis zwischen Arbeitern und Beamten begründet lag. Viele dieser Aspekte fehlten, wodurch der Zusammenschluss zu einer Einheitsgewerkschaft vom Großteil der GDL-Mitglieder entschieden abgelehnt wurde.

Die Gründung einer Reichsgewerkschaft

Nach der Gründung der Reichsbahn aus den einzelnen Länderbahnen am 1. April 1920 wurden die Rahmenbedingungen für die Gründung einer Reichsgewerkschaft der Eisenbahner geschaffen. Sowohl der „Gewerkschaftsbund Deutscher Eisenbahnbeamter“ (GDEB) als auch das Kartell der Eisenbahnbeamten setzten sich für die

Gründung einer solchen ein. Eine entsprechende Versammlung fand im Juni 1920 statt, an der auch die GDL teilnahm.

Es zeigte sich schnell, dass es zwei unterschiedliche Standpunkte zur Verwirklichung einer Reichsgewerkschaft gab. Zum einen wurde die Gründung einer Einheitsgewerkschaft der Eisenbahnbeamten gefordert, zum anderen, und das war auch der Standpunkt der GDL, die Gründung eines Gewerkschaftsbundes. Der Zuspruch der meisten anwesenden Beamtengewerkschaften erfolgte zu Letzterem. Eine Einigung aller Anwesenden bestand letztlich in der Gründung einer Reichsgewerkschaft, deren Träger und Säulen die einzelnen Fachgewerkschaften sein sollten. Bis zur Generalversammlung der GDL in Leipzig im September 1920 wurde der Zutritt kontrovers in der Gewerkschaft diskutiert. Letztlich einigte man sich auf einen Beitritt zur Reichsgewerkschaft. Die Hauptargumente hierfür waren, dass ein Beitritt der festgefügt

GDL nichts Negatives anhaben könne und die GDL zudem entscheidenden Einfluss auf die Leitung der Reichsgewerkschaft ausüben würde, um einen Umbau dieser in eine Einheitsgewerkschaft zu verhindern.

GDL als Großorganisation anerkannt

Die GDL gehörte dann in der Sparte VIII – Fachgewerkschaft Lokomotivpersonal – der Reichsgewerkschaft an. Mit über 80 000 Mitgliedern entfiel auf sie etwa ein Drittel des Mitgliederbestandes der Reichsgewerkschaft. In den folgenden Monaten und Jahren kam es jedoch vermehrt zu Kompetenzstreitigkeiten und die Reichsgewerkschaft stand immer mehr in der Kritik, die Interessen der Fachgewerkschaften unberücksichtigt zu lassen. Nach dem abgebrochenen Streik 1922 stand sie vor dem Zerfall. Auch in der GDL wurde ein Ausstieg diskutiert. Die Generalversammlung der GDL 1924 beschloss den Aus-

tritt. Dabei sollte sowohl die Autonomie der GDL bestehen bleiben als auch der weiterhin bestehenden Reichsgewerkschaft nicht geschadet werden. Versuche, mit der Reichsgewerkschaft auch nach dem Austritt in einem Kartellverhältnis zu bestehen, scheiterten. Somit war die GDL die einzige Eisenbahnorganisation, welche sich nicht mit anderen Gewerkschaften zusammenschlossen hatte und auch keinem Gewerkschaftsbund angehörte. Von der Reichsbahn wurde die GDL letztlich als Großorganisation anerkannt und zu allen Verhandlungen als Partner eingeladen. Sie hatte über 70 000 Mitglieder und organisierte somit über 90 Prozent des gesamten Lokomotiv-

personals, was sie zu einer anerkannten Großgewerkschaft machte.

Verbindungen nach der Wiedergründung

Bis zu ihrer Auflösung im Dritten Reich bestand die Selbstständigkeit der GDL weiter. Nach ihrer Wiedergründung mit dem Ende des II. Weltkrieges stand auch die Frage erneut im Raum, ob man sich einem Spitzenverband anschließen sollte oder wie 1924 einen eigenen Weg geht. Die Entscheidung des Anschlusses an die Dachorganisation der Beamtengewerkschaften fiel auf der Generalversammlung 1949. Im März 1950 trat die GDL kooperativ dem DBB bei. Dieser existierte bereits seit 1918, ur-

sprünglich als „Zusammenschluss der deutschen Beamten- und Lehrervereinigung auf gewerkschaftlicher Grundlage“. Auch er wurde 1933 durch die NSDAP in seiner ursprünglichen Form aufgelöst und als „Reichsband der deutschen Beamten“ gleichgeschaltet, konnte sich 1949 jedoch neu gründen. Seit dieser Zeit arbeiten Vertreter der GDL in verschiedenen Gremien des DBB und gewährleisten eine gemeinsame starke Interessenvertretung. Bereits in den 60er- und 70er-Jahren setzten sich GDL und DBB gemeinsam mit den Fachgewerkschaften für viele Verbesserungen der Lebenssituation der Lokomotivführer ein. Das umfasste Verbesserungen beim Personalvertretungsgesetz, die Beamtenbezüge oder die

Dienstдавervorschrift. Neben den gewerkschaftspolitischen Fragen arbeitete die GDL immer aktiv in den verschiedenen DBB-Kommissionen wie Organisation, Beamtenrecht, Personalvertretung, Besoldung und Technik mit sowie der GtV/DBB-Tarifunion. Seit November 1979 ist zudem ein Mitglied der GDL in der Bundesleitung des DBB vertreten. Im Oktober 1990 wurde die seit 1954 bestehende Tarifvertretung (GtV) in DBB Tarifunion umbenannt. Seit 2003 ist es der dbb Beamtenbund und Tarifunion. Ihm gehören mittlerweile 43 Gewerkschaften an und er hat seinen Sitz in Berlin. Bis heute besteht eine enge, beständige Zusammenarbeit zwischen GDL und dbb.

S. T.

Bikertreffen – dieses Jahr einmal ganz anders!



Die Biker fühlten sich in Pullman City in den Wilden Westen zurückversetzt.

Das 2. Juni-Wochenende im Harz steht im Kalender der GDL-Biker als unverrückbarer Termin. Allerdings ging es dieses Mal nicht an den Birnbaumteich, wie seit 16 Jahren, sondern in die Westernstadt Pullman City. Hier hat man das Gefühl, dass die Zeit zurückgedreht wurde und der wilde Westen wieder auferstanden ist.

Die Organisatoren rund um Mario Reiß begrüßten die aus allen Richtungen Deutschlands kommenden Biker am Freitag

vor der Big Moos Bar. Am Nachmittag wurden die Biker in der Westernshow mit der Geschichte des Wilden Westens begeistert. In der abendlichen Willkommensfeier im Saloon der Westernstadt ließ der GDL-Bundesvorsitzende Claus Weselsky einen GDL-Zug mit Stationen der GDL-Geschichte Revue passieren. Als bald wurden die kleinen runden Saloon-Tische mit den typischen Speisen und Getränken der Cowboys bestückt und es dauerte nicht lange, bis das Tanzbein zu Country und Rock'n'

Roll geschwungen wurde. Die Nacht wurde lang. Am Samstag ging es zur Höhenburg Querfurt im Saalekreis. Sie ist siebenmal so groß wie die Wartburg. Ein Tross von fast 100 Motorrädern

schlangelte sich wie eine Anaconda 110 Kilometer durch den Harz. Nur muss man sich das übliche Zischen der Schlange als dröhnenden Motorensound vorstellen. Am zweiten Abend erwartete die Easy Rider in der Dance Hall ein riesiges Büfett mit allen Köstlichkeiten des Wilden Westens. Eine Country-Live-Band spielte zünftige Musik. Einige schwangen das Tanzbein zum komplizierten Square Dance. Und so mancher versuchte sich beim Bullenreiten. Hier eine gute Figur zu machen, war nicht so einfach. Die gemeinsamen Stunden vergingen wie im Fluge und die Rückkehr in den Eisenbahnalltag ist unvermeidlich. Was bleibt sind schöne Erinnerungen und die Vorfreude auf das 18. GDL-Biker-Treffen im Sommer 2017.

M. R.

Änderungen bei den Bezirken und Ortsgruppen Ortsgruppenvorsitzende:

Nossen:

Holger Lorenz, Döbelner Str. 54, 01683 Nossen.

Alle weiteren Daten bleiben unverändert.
(Bezirk Berlin-Sachsen-Brandenburg)