



**JAHRE**

**GESCHICHTE ERZÄHLEN.  
ZUKUNFT GESTALTEN.**

**GESCHICHTE ERZÄHLEN.  
ZUKUNFT GESTALTEN.**

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

der 8. Dezember 2021 war ein großer Tag für die Eisenbahner\*innenfamilie. Unsere Gewerkschaft feierte ihr 125-jähriges Jubiläum.

Zeit, Geschichte zu erzählen: Die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner\*innen vor 125 Jahren waren hart. Heuern und feuern, harte Arbeit für Hungerlöhne, überlange Arbeitszeiten und Akkordarbeiten waren genauso üblich wie Arbeitsunfälle. Frauen wurden nur als Tagelöhner\*innen beschäftigt. Die Reichsbahnverwaltungen und der Staat haben alle Mittel angewandt, um die Bildung einer Eisenbahngewerkschaft zu verhindern. Über 60 Jahre haben die Eisenbahner\*innen unter diesen Bedingungen gebraucht, um mithilfe Heinrich Bürgers endlich die erste freie Gewerkschaft, den Verband der Eisenbahner Deutschlands (VdED), zu gründen.

Die EVG hat – mit ihren Vorläuferorganisationen – mit vielen, vielen mutigen Wegbereiter\*innen, von denen wir euch einige in diesem Heft vorstellen, die Lebensbedingungen der Eisenbahner\*innen verbessert und für gute Arbeit gesorgt: Es gibt tatsächliche Mitbestimmung, einen 8-Stunden-Tag, Kündigungsschutz, gute Tarifverträge und soziale Absicherung. Aber es gibt vielerorts auch noch Luft nach oben.

Zeit, Zukunft zu gestalten: Aus der Geschichte lernen wir, dass alles hart erkämpft werden musste und nichts ewigen Bestand hat. Deshalb sind Gewerkschaften gestern so notwendig wie heute und morgen.

Einheitsgewerkschaft, eine Lehre aus dem Faschismus, ist für uns der Weg. „Wir leben Gemeinschaft“ ist heute die EVG. In unserem 125-jährigen Jubiläumsjahr haben fast 15.000 neue Kolleg\*innen den Weg zu uns gefunden – wir sind viele Wegbereiter\*innen, die bereit sind, Zukunft zu gestalten.

Wir widmen dieses Heft den Wegbereiter\*innen der Vergangenheit, der Gegenwart und der Zukunft und wünschen euch viel Freude mit unserer Geschichte.



**Cosima Ingenschay**  
Geschäftsführender Vorstand der EVG



**Friedrich Rewinkel**  
Sprecher der EVG Geschichte





**„Er hat unermüdlich und mutig für Recht und Demokratie gekämpft, für die Befreiung der Arbeiter\*innen von Unterdrückung, Knechtschaft und miserabelsten Arbeitsbedingungen. Und er war bereit, neue Wege zu gehen, um seine Ziele zu erreichen.“**

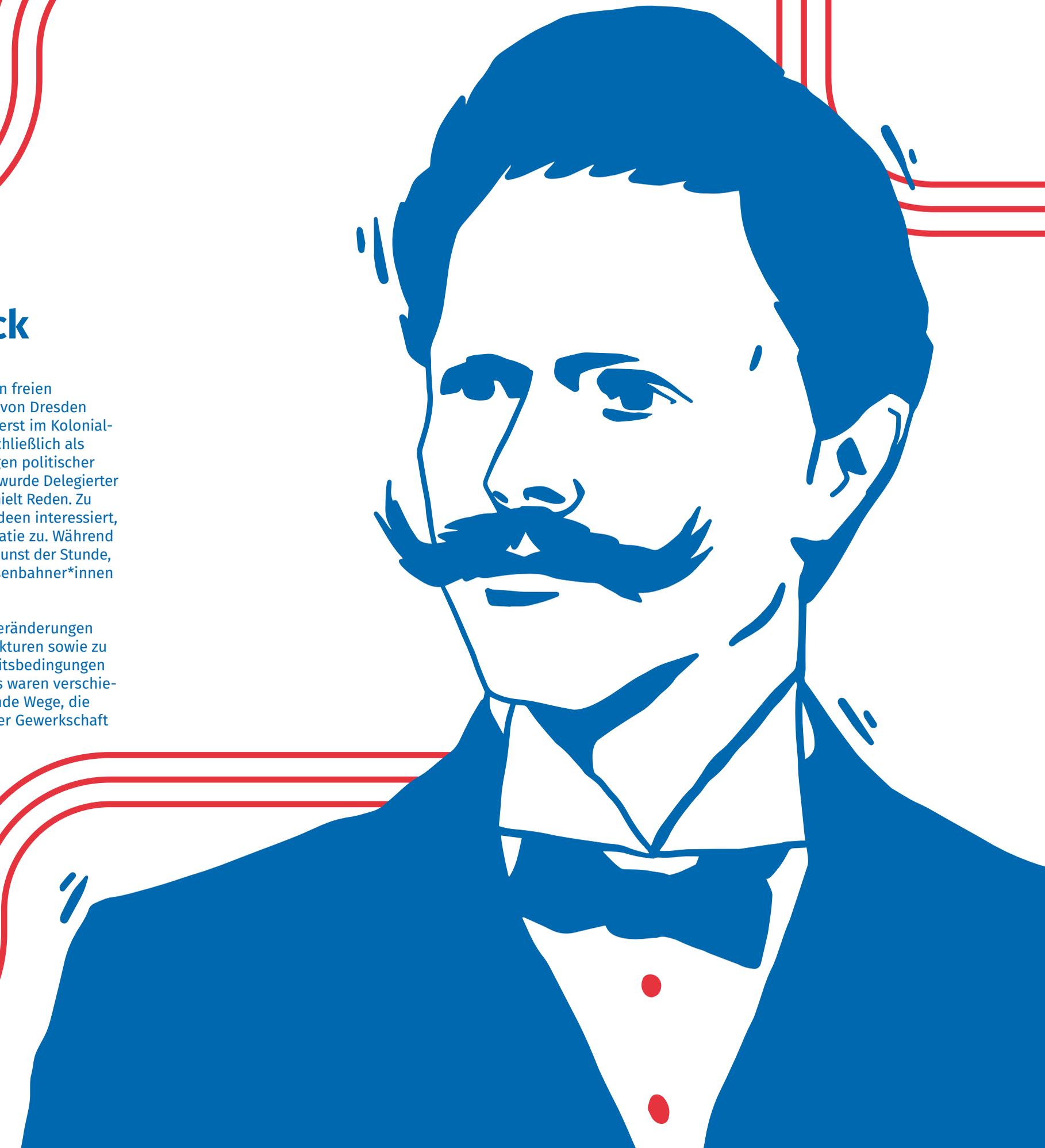
Sylvia Mehnert  
über ihren Großvater  
Heinrich Bürger

## Das Ziel im Blick

Heinrich Bürger, der Gründer der ersten freien Eisenbahngewerkschaft, siedelte 1886 von Dresden nach Hamburg über. Er arbeitete hart, erst im Kolonialwarenhandel, dann im Krankenhaus, schließlich als Stationsgehilfe bei der Eisenbahn. Wegen politischer Agitation verlor er seine Anstellung. Er wurde Delegierter im Gewerkschaftskartell, schrieb und hielt Reden. Zu Beginn war er eher an anarchistischen Ideen interessiert, dann wandte er sich der Sozialdemokratie zu. Während des Hafenarbeiterstreiks nutzte er die Gunst der Stunde, um die erste freie Gewerkschaft für Eisenbahner\*innen zu gründen.

Sein Durchsetzungsvermögen hat zu Veränderungen von sozialen und demokratischen Strukturen sowie zu Verbesserungen der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Eisenbahner\*innen beigetragen. Es waren verschiedene, nicht immer geradlinig verlaufende Wege, die Heinrich Bürger als Wegbereiter unserer Gewerkschaft gehen musste.

Am 8. Dezember 1896 aber verknüpften sie sich zum Startpunkt unserer Geschichte, die wir in einem Zeitstrahl anhand von ausgewählten Wegbereiter\*innen für euch aufbereitet haben.



# Auswahl: Starke Wegbereiter\*innen für eine starke Gewerkschaft

Dies sind ausgewählte Wegbereiter\*innen aus der Geschichte – eine Übersicht über die Vorsitzenden findest du auf der S.26 dieser Broschüre.

## Heinrich Bürger

**Wegbereiter für freie Eisenbahngewerkschaften.**

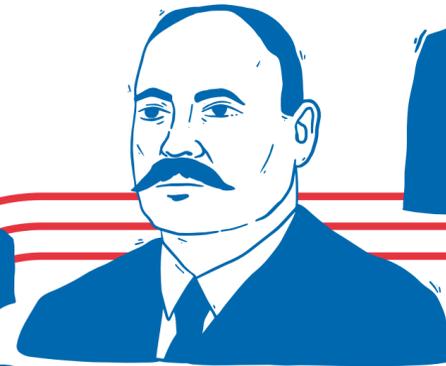
Gründer und Vorsitzender des VdED ab 1896.



## Franz Scheffel

**Wegbereiter für die Einheit der Eisenbahner\*innen-Bewegung.**

Vorsitzender des DEV und EdED.



## Clara Jaschke

**Wegbereiterin für Frauen und Beamtinnen.**

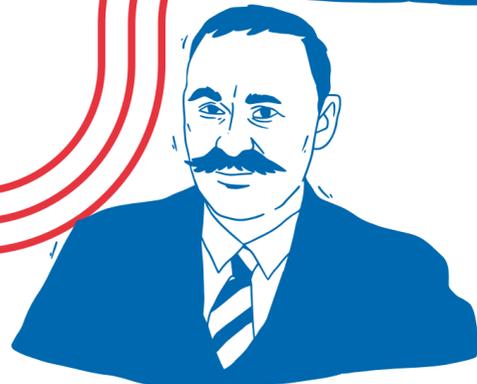
1873–1910 eine der ersten vier Arbeiterinnen bei der Preußischen Eisenbahn.



## Herman Jochade

**Wegbereiter für Wissen und Bildung.**

Vorsitzender des VdED und Präsident der ITF.



## Johannes „Hans“ Jahn

**Wegbereiter für „Nie wieder Krieg, nie wieder Faschismus“.**

Widerstandskämpfer und Vorsitzender der GdED 1948–1959.



## Laurentius „Lorenz“ Breunig

**Wegbereiter für betriebliche Mitbestimmung.**

Vorstandsmitglied des EdED und Widerstandskämpfer. Ermordet im KZ Sachsenhausen.

## Gretel Rabic

**Wegbereiterin für Gleichberechtigung.**

Ab 1952 erste Frauensekretärin der GdED.



## Roman Chwalek

**Wegbereiter für Eisenbahnwesen in der DDR.**

Widerstandskämpfer, Vorsitzender der IG Eisenbahn und Minister für Eisenbahnwesen.



## Philipp Seibert

**Wegbereiter für Austausch zwischen Ost und West.**

Vorsitzender der GdED 1959–1979.



## Rudi Schäfer

**Wegbereiter für den Zusammenschluss der Eisenbahnen und ihrer Gewerkschaften.**

Vorsitzender der GdED 1988–1999.



## Peter Rothe

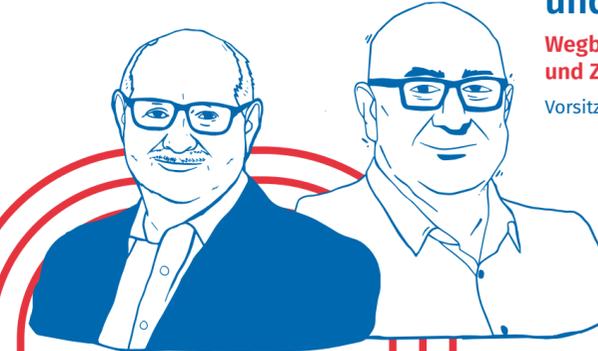
**Wegbereiter für gewerkschaftliche Einheit und Demokratie.**

Vorsitzender GdE (Ost) und Vorstandsmitglied GdED 1990–2000.

## Helga Petersen

**Wegbereiterin für internationale Gewerkschaftspolitik.**

Frauensekretärin 2000–2017.



## Alexander Kirchner und Klaus-Dieter Hommel

**Wegbereiter für Zukunft und Zusammenhalt.**

Vorsitzende von TRANSNET, GDBA und EVG.



## Regina Rusch-Ziemba

**Wegbereiterin für moderne Tarifpolitik mit Wahlrecht.**

Stellvertretende Vorsitzende von GdED, TRANSNET und EVG 1998–2019.



## Erika Albers und Nadja Houy

**Wegbereiterinnen für Gleichstellung und Frauenrechte.**

Vorsitzende Bundesfrauenleitung.

1835–1914: Aus dem Untergrund in die Organisierung

## Der steinige Weg zur ersten freien Eisen- bahngewerkschaft

Als 1835 die erste Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth feierlich eröffnet wird, befindet sich Deutschland bereits mitten im Wandel zur Industrienation. Immer mehr Menschen drängen vom Land in die Städte, vom Bauerngehöft in die Fabriken und zum Eisenbahnbau. Die dabei entstehende Zweiklassengesellschaft sieht bei der Bahn etwa so aus: Ganz oben stehen die Privatiers, die fleißig Aktien ausgeben, um mit dem Bau neuer Strecken das Eisenbahnnetz und ihre Kontostände zu vergrößern. Am unteren Ende schufteten Tausende Arbeiter und eine Handvoll Arbeiterinnen, die in 12- und mehr Stundenschichten, sieben Tage die Woche, abgespeist mit Hungerlöhnen als Tagelöhner\*innen Schwelle an Schwelle legen und darauf die Schienenstränge nageln.

An dieser Situation ändert sich nur wenig, als die Obrigkeit ab Mitte des 19. Jahrhunderts den militärischen Nutzwert des Schiene-Rad-Systems erkennt und aus vielen kleinen Privatbahnen in kürzester Zeit „Königliche und Staatseisenbahnen“ werden. Eher im Gegenteil: Gerade dieser Umstand bedingt, dass Entwicklungen, die im Schatten der „Märzrevolution“ und im Zuge der Aufhebung des Koalitionsverbots in anderen Bereichen zur Emanzipation der Arbeiter\*innenbewegung und zur Entstehung erster gewerkschaftlicher Strukturen führen, den Druck auf die im System Bahn arbeitenden Menschen erhöhen.

Während sich Buchdrucker\*innen, Zigarrenarbeiter\*innen und Schneider\*innen bereits in den ersten Zentralverbänden organisieren und geeint für bessere Arbeits- und Lebensbedingungen kämpfen, ist es Eisenbahner\*innen unter Strafe verboten, sich gewerkschaftlich oder politisch zu betätigen. Zwar schließen auch sie sich bereits in den 1860er-Jahren in Vereinen zusammen. Diese werden jedoch meist durch die Obrigkeit angeregt, stehen vor allem den besser gestellten Handwerker\*innen und Beamten\*innen offen und haben die Pflege treuer vaterländischer Gesinnung als Ziel. Ein weiteres Beispiel unterstreicht die damaligen Verhältnisse: Als es Frauen wie Clara Jaschke 1873 erlaubt wird, in Preußen bei der Bahn zu arbeiten, liegt das vor



**Heinrich Bürger (1867–1910)**

engagiert sich während seiner Ausbildung in Dresden in einem Arbeiterbildungsverein und sammelt dort erste politische Erfahrungen. 1896 gründet er in Hamburg gegen alle Widerstände die erste freie Eisenbahngewerkschaft, der er bis 1900 vorsteht.



**Hermann Jochade (1876–1939)**

als Vorsitzender und Vorstandsmitglied von VdED, DEV und EdED sowie Generalsekretär und Präsident der ITF ist er maßgeblich am Auf- und Ausbau der deutschen und internationalen Eisenbahngewerkschaftsbewegung beteiligt. Er wird im KZ Sachsenhausen ermordet.



# 17.000

## Hamburger Hafenarbeiter\*innen streiken im November und Dezember 1896.

allem daran, dass sie noch schlechter bezahlt werden dürfen als Männer.

Dass sich am 8. Dezember 1896 trotz der widrigen Bedingungen die erste Eisenbahner\*innengewerkschaft gründet, ist vor allem der Initiative eines Mannes zu verdanken. Heinrich Bürger, 1893 nach zweijähriger Anstellung als Stationsgehilfe wegen „sozialistischer Agitation“ gemäßregelt, nutzt die revolutionäre Stimmung des großen Hamburger Hafenstreiks und lädt die Eisenbahner\*innen der Stadt zur Versammlung. Der „Verband der Eisenbahner Deutschlands (VdED)“ ist geboren, Bürger wird erster Vorsitzender, seine Ziele: Hebung der sozialen Lage sowie gegenseitige Unterstützung und Hilfe. Letzteres wird bereits 1898 durch Gründung der ersten Zuschusskasse verwirklicht.

Auf allen anderen Gebieten gelingt es Staat und Verwaltung weiterhin erfolgreich, jedes politische und gewerkschaftliche Engagement zu unterbinden. Wer dem jungen Verband beitrifft, wird nicht selten gemäßregelt oder entlassen. Wer die schlechten Arbeitsbedingungen bei den Staatsbahnen anprangert, wird mit Gefängnis- und Geldstrafen belegt. Als Hermann Jochade, seit 1902 VdED-Vorsitzender, eine umfangreiche Materialsammlung über Entlassungen, Einsparungen und andere Missstände bei der Eisenbahn veröffentlicht, sind das sofortige Verbot der Broschüre und mehrere Haussuchungen die Folge.

Obwohl der noch junge Verband zunehmend aus dem Untergrund agiert und ab 1908 sogar als autonome „Reichssektion“ Schutz unter dem Dach des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes sucht, kommt die Entwicklung der Organisation nur spärlich voran. Unter den rund 2,5 Millionen Menschen, die Ende 1913 den freien Gewerkschaften angehören, befindet sich kaum ein\*e Eisenbahner\*in. Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbricht, ist das ein herber organisatorischer Schlag für die Arbeiter\*innenbewegung.

1914–1945: Erfolge und Niederlagen zwischen Krieg und Frieden

## Vom Ersten Weltkrieg über Weimar in den Widerstand

Große Teile der freien Gewerkschaften stehen bei Kriegsbeginn hinter dem deutschen Kaiser und seinen Zielen. Zur Unterstützung und weil sie sich im Gegenzug Zugeständnisse vonseiten des Staates erhoffen, verzichten sie sogar auf ihre stärkste Waffe, den Streik.

Am 1. Juli 1916 nimmt der frisch gegründete Deutsche Eisenbahner-Verband (DEV) seine Arbeit auf. Erster Vorsitzender wird Louis Brunner, der die Eisenbahner\*innen bereits seit 1899 bei ihren gewerkschaftlichen Kämpfen unterstützt. Die anfängliche Mitgliederzahl von gerade einmal 841 erhöht sich bis Ende 1917 auf knapp über 37.000. Organisationsverzichte der Metall- und Holzarbeiter\*innen, das Kriegsende und die revolutionäre Stimmung in Deutschland lassen den Verband binnen kürzester Zeit enorm weiterwachsen: Bis 1. März 1919 steigt die Mitgliederzahl auf über 200.000 in 447 Ortsgruppen, obwohl sich die Tätigkeit des Verbandes auf Preußen, Sachsen, Mecklenburg und Oldenburg beschränkt. Das Verbandsorgan „Der Weckruf“ heißt ab 6. Januar 1917 „Deutscher Eisenbahner“.

Am 9. November 1918 verkünden SPD und der Arbeiter- und Soldatenrat in Berlin den Generalstreik, treten Kaiser und Kronprinz als Staatsspitze zurück, verkündet Scheidemann die Deutsche Demokratische Republik, später die Weimarer Republik genannt. Am 12. November 1918 verlautbart der Rat der Volksbeauftragten in einem Aufruf an das deutsche Volk nicht nur die Einführung des achtstündigen Arbeitstages spätestens zum 1. Januar 1919, sondern verkündet auch mit Gesetzeskraft, dass das Vereins- und Versammlungsrecht keinerlei Beschränkungen mehr unterliegt. Auch nicht für Beamt\*innen und Staatsarbeiter\*innen.

Jahrzehntelange Forderungen, auch die der Gewerkschaften, werden mit der Novemberrevolution erfüllt. Beispielsweise das Frauenwahlrecht, die Koalitionsfreiheit, das Streikrecht, Tarifverträge, Räte-Rechte, Bildungsvereine usw.



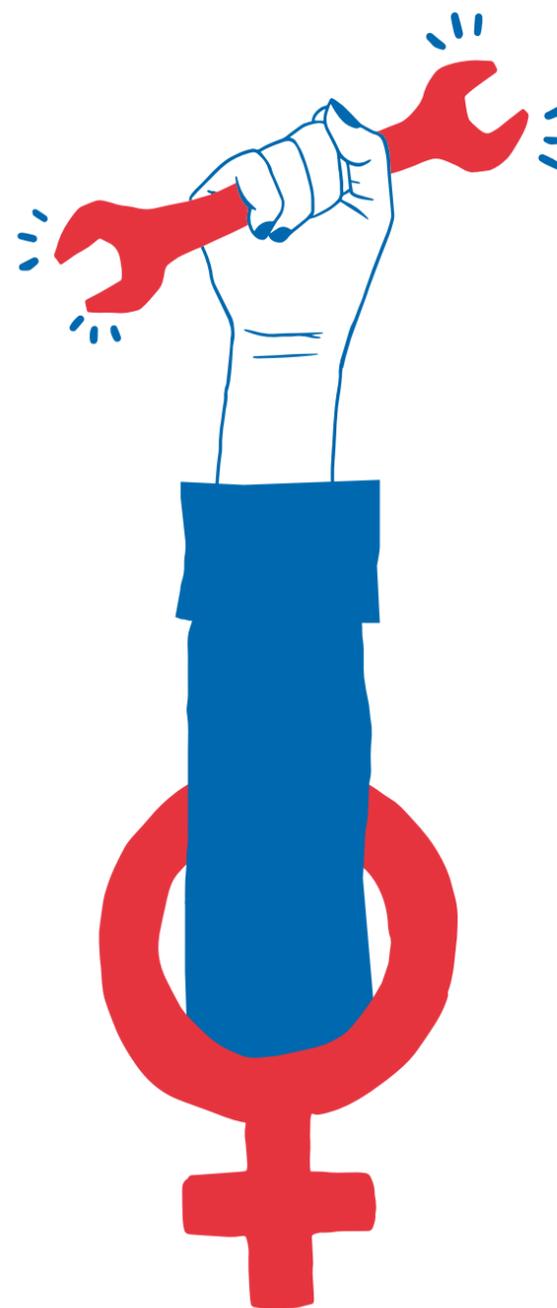
**Franz Scheffel (1873–1967)**

seit 1894 gewerkschaftlich organisiert, wechselt er 1918 vom Verband der Maschinisten und Heizer zum DEV/EdED. Er führt den Verband bis 1933 an und erwirbt sich große Verdienste für die Einheit der Eisenbahner\*innenbewegung in Deutschland.



**Laurentius „Lorenz“ Breunig (1882–1945)**

baut ab 1919 die Betriebsräte- und Rechtsabteilung des DEV/EdED auf. Zusammen mit seinem Vorstandskollegen Franz Apitzsch, Leiter eines Widerstandskreises gegen das NS-Regime, wird er 1939 verhaftet und kurz vor Kriegsende im KZ Sachsenhauen ermordet.



**Während der  
Kriegszeit erhöht sich  
die Anzahl der Frauen  
bei den Staatsbahnen  
von 11.000 im Jahr 1914  
auf 107.000  
Eisenbahnerinnen  
im Jahr 1918.**

Erstmals in ihrer 84-jährigen Geschichte erhalten die Eisenbahner\*innen nun das volle Koalitionsrecht. Der DEV profitiert von der Situation und ist erfolgreich. Es ist nun keine Schande mehr, als Eisenbahner\*in Gewerkschaftsmitglied zu sein. Der DEV erkämpft erste arbeits- und tarifpolitische Erfolge: Einführung des 8-Stunden-Tags, Abschaffung der Akkordarbeit, Gleichstellung der Handwerker\*innen und Arbeiter\*innen in Lohn- und Arbeitszeit, Verankerung von Betriebs- und Beamtenräten. Daneben spielen die Eisenbahner\*innen eine tragende Rolle bei der Niederschlagung des Kapp-Lüttwitz-Putsches. Konzentriert sich das Organisationsgebiet des DEV zunächst auf Nord- und Mitteldeutschland, dehnt es sich mit Anschluss des „Süddeutschen Eisenbahnerverbandes“ auf das gesamte Reichsgebiet aus. Neben Brunner hat Franz Scheffel, der zum neuen Vorsitzenden gewählt wird, wesentlichen Anteil daran. In den Folgejahren festigt er die Stellung des DEV als führende Reichsbahngewerkschaft und leistet Großes für die Einheit der Eisenbahner\*innen. Es gelingt ihm 1925, die „Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten & -Anwärter“ mit seinem DEV zum „Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (EdED)“ zusammenzuführen.

Der Aufstieg der jungen Gewerkschaft wird jedoch jäh durch die Weltwirtschaftskrise beendet. Entlassungswellen, steigende Arbeitslosenzahlen, die zunehmende Tarifierung per staatlicher Zwangsschlichtung und Notverordnungen erschüttern die gesamte Gewerkschaftslandschaft. Die fragile wirtschaftliche Lage vertieft die gesellschaftliche Spaltung auf allen Ebenen und führt zum offenen Bruch der Arbeiter\*innenbewegung. Statt die verbliebenen Kräfte im Kampf gegen den erstarkenden Nationalsozialismus zu bündeln, verlieren sich SPD, KPD und die ihnen nahestehenden Gewerkschaften in gegenseitiger Feindschaft.

Als am 2. Mai 1933 der NS-Aufstieg in der Zerschlagung der Gewerkschaftsbewegung gipfelt, werden auch die Gebäude des EdED besetzt, sein Vermögen beschlagnahmt und etliche Funktionär\*innen verhaftet. Viele von ihnen ziehen sich aus dem politischen Leben zurück, die Mehrzahl verweigert dem NS-Regime die Gefolgschaft, wenige wechseln die Seiten. Außerdem gibt es mutige Funktionär\*innen, die sich am Widerstand gegen die Nationalsozialisten beteiligen. Allen voran Hans Jahn, der unterstützt durch die ITF ein illegales Widerstandsnetz knüpft, das sich über weite Gebiete des Reiches erstreckt und dessen Funktionär\*innen zum Teil bis Kriegsbeginn zahlreiche Aktionen gegen das NS-Regime durchführen.

Daneben beteiligen sich mehrere Hundert Eisenbahngewerkschafter\*innen, vor allem aus den einst SPD- und KPD-nahen Verbänden, an geheimen Zusammenkünften, illegaler Materialverteilung oder offenen Aktionen gegen das Hitler-Regime. Nicht wenige von ihnen werden – so wie der einstige Vorstandssekretär des EdED Lorenz Breunig – verhaftet und von den Nazis ermordet.

Interview mit

# Peter Lind

## Zwischen Widerstand und Schuld

### Wie bist du in die EVG gekommen?

Als ich 1954 in die Gewerkschaft gegangen bin, war ich Spitzendreher-Lehrling. Ich komme aus einer politischen Familie, meine Eltern waren im Widerstand gegen die Nazis, und da war es für meine Familie selbstverständlich, dass ich in eine Gewerkschaft gehe. Ab 1966 war ich dann bei der Reichsbahn beschäftigt – einem DDR-Unternehmen, das jedoch auch für den Eisenbahnverkehr in West-Berlin zuständig war.

### Wie konnte der Gewerkschaftsgedanke auch unter der Nazi-Herrschaft aufrechterhalten werden?

Eisenbahner wie Lorenz Breunig, Hermann Jochade und Otto Scharfschwerdt stemmten sich gegen einen „Burgfrieden“ mit den Nazis. Sie wurden dafür verfolgt und ermordet. Trotzdem riss der Widerstand der Eisenbahner\*innen nicht ab und war nicht nur politischer, sondern auch technischer Natur: Die Eisenbahn hatte ein separates Telefonnetz, das für landesweite Koordinierung genutzt werden konnte. Zudem konnten die Eisenbahner\*innen grenzüberschreitend tätig werden und in Zügen Flüchtlinge, Nachrichten, Flugblätter transportieren. Auch Sabotage wurde verübt: Wie zum Beispiel durch die „Edelweißpiraten“, eine Widerstandsgruppe, die auch bei der Bahn aktiv war. Sie urinierten in die sogenannten „Fettnäpfe“ der Lokomotiven, bei denen sich dann

drehende Teile festfraßen, was zu ihrem Ausfall führte. Auch als Informant\*innen für die Geheimdienste anderer Staaten waren Eisenbahner\*innen sehr hilfreich, wie etwa Hans Jahn, da sie über gute Kenntnisse der Infrastruktur im Deutschen Reich verfügten.

### Welche Rolle spielte die Gewerkschaft nach dem Krieg?

Alle, die zurückgekommen sind, taten dies mit dem Anspruch, ein neues demokratisches Deutschland aufzubauen. Ein Beweggrund dafür war unter anderem, die Schuld gegenüber den Opfern der Nazi-Verbrechen abzutragen, an denen auch Eisenbahner\*innen beteiligt waren. Irgendjemand hatte ja die Weichen, die Signale und die Züge nach Auschwitz oder Treblinka gestellt bzw. zusammengestellt.

Es war klar, dass hier keine Wiedergutmachung möglich ist, aber man wollte einen Beitrag leisten, daraus die richtigen Schlüsse zu ziehen. Die politische Spaltung der Arbeiter\*innenbewegung, ein wesentlicher Grund für das Entstehen des Nazi-Regimes, konnte aber auch nach 1945 leider nicht endgültig überwunden werden.

### Was prägt die EVG aus dieser Zeit bis heute?

Die Losung: Nie wieder Faschismus, nie wieder Krieg.

### Wegbereiter der Gegenwart

Peter Lind (\*1940) ist seit vielen Jahren für die EVG Geschichte aktiv. Gemeinsam mit seinen Kolleg\*innen macht er das Unsichtbare sichtbar, um die Erinnerung an unsere Gewerkschaftsgeschichte lebendig zu halten.



„Irgendjemand  
hatte ja die Weichen  
nach Auschwitz  
gestellt.“



## Gewerkschaftliche Einheit über Grenzen hinweg

Der Krieg ist offiziell noch gar nicht beendet, da beginnen erfahrene Funktionär\*innen vielerorts schon mit dem Wiederaufbau betrieblicher Gewerkschaftsstrukturen. Mit der Erlaubnis durch die Alliierten werden daraus die ersten größeren Verbände. Dieses Mal schreiten die Bahnbeschäftigten voran: Im März 1948 gründen sie die „Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)“ als länderübergreifenden Verband in der amerikanischen Zone. Zum Vorsitzenden bestimmen sie Hans Jahn, der in den folgenden Monaten gleich die ersten großen Herausforderungen bewältigen muss.

Neben der GdED beansprucht eine zweite freie Gewerkschaft (ÖTV) die Organisation der Eisenbahner\*innen für sich. Es kommt zum Streit, den Jahn nicht zuletzt mit Unterstützung der ITF beilegen kann, sodass beide Verbände 1949 an der Gründung des Deutschen Gewerkschaftsbundes beteiligt sind. Ebenso positiv gestaltet sich sein Einsatz für den Erhalt des Berufsbeamt\*innentums bei der Bahn. Damit ebnet er gewissermaßen auch den Weg für die Beamt\*innennorganisationen, mit denen sich die GdED die nächsten Jahrzehnte um die Mitglieder streiten wird.

An erster Stelle steht jedoch der Kampf für bessere Arbeitsbedingungen. Ein erster großer Erfolg ist die Ablösung des Stunden- durch den Monatslohn. Es folgen unter anderem die Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall, ein sechswöchiger Regelurlaub, das 13. Monatsgehalt sowie Urlaubsgeld und Arbeitszeitverkürzungen auf zuletzt 40 Wochenstunden. Die Beamt\*innen profitieren insbesondere von der Verbesserung der Dienstdauervorschrift und der Ankoppelung der Besoldung an die Tarifabschlüsse.

Gegen die Kritik aus DGB und ITF baut Phillip Seibert, GdED-Vorsitzender ab 1959, dauerhafte Verbindungen zur sowjetischen Eisenbahner\*innengewerkschaft, zur ostdeutschen „IG Transport und Nachrichtenwesen (IG TuN)“ sowie zu weiteren osteuropäischen Verbänden auf. Tausende Gewerkschaftsfunktionär\*innen haben mehr als ein Vierteljahrhundert lang die Chance, im Rahmen von



**Johannes „Hans“ Jahn (1885–1960)**

errichtet und leitet während der NS-Zeit das größte Widerstandsnetz der Eisenbahngewerkschafter\*innen und ist nach Ende des Zweiten Weltkriegs maßgeblich an Wiederaufbau und Gründung der GdED beteiligt.



**Roman Chwalek (1898–1974)**

als Leiter der illegalen kommunistischen Gewerkschaftsführung festgenommen, von September 1933 bis Mai 1939 in Haft, ist er nach Kriegsende an führender Stelle beim Wiederaufbau der ostdeutschen Gewerkschaften beteiligt.



Delegationsreisen Wissen auszutauschen und wertvolle Erfahrungen zu sammeln. Ohne es zu wissen, bilden sie so außerdem die Grundlage der späteren Einheit mit den ostdeutschen Gewerkschaften.

Auch in der DDR beginnt der Wiederaufbau noch vor dem Kriegsende. Allerdings folgen die sowjetischen Besatzer\*innen den zentralistischen Vorstellungen der beteiligten Funktionär\*innen. Bereits wenige Tage nach der offiziellen Erlaubnis folgt am 15. Juni 1945 der Aufruf zur Gründung des „Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDGB)“. Mitunterzeichner ist Roman Chwalek, erfahrener kommunistischer Eisenbahngewerkschafter und Widerstandskämpfer gegen das NS-Regime. In den Folgejahren macht er sich um den Aufbau der ostdeutschen Gewerkschaftsbewegung verdient.

Die Führungsebenen des FDGB und seiner Mitgliedsverbände entwickeln sich jedoch schnell zum verlängerten Arm der SED. Dahingegen setzen sich die betrieblichen Funktionär\*innen, ganz im Sinne der abgeschafften Betriebsrät\*innen, für die Interessen ihrer örtlichen Mitglieder ein – notfalls auch gegen die Parteileitung. Auf die generellen Arbeitsbedingungen haben sie jedoch kaum Einfluss. Auch wenn diese theoretisch nach wie vor verhandelt werden, sind sie doch eher das Ergebnis zentraler Festlegung als das Ergebnis demokratischer, von Arbeitskämpfen begleiteter Ausräumungsprozesse.

Die Erfolge der ostdeutschen Gewerkschaftsbewegung sind daher vor allem im sozialen Bereich zu finden. Sie erreichten nicht selten ein Niveau, das selbst über dem heutigen liegt. So werden bereits 1946 gleiche Löhne für Männer und Frauen gesetzlich verankert. Die Verwaltung der Gesundheitsversorgung wird 1956 an den FDGB übertragen. Seitdem gehört die Förderung junger Familien und berufstätiger Mütter zum Standard. Auch bei der Festlegung sozialverträglicher Hilfen für Waren des täglichen Bedarfs und beim Wohnungsbau ist der Dachverband eingebunden.

**Die GdED-Satzung von 1948 schließt die Aufnahme von einstigen NSDAP-Mitgliedern kategorisch aus.**

Interview mit

# Nadja Houy

## 125 Jahre Gleichberechtigung?

### Wie bist du in die EVG gekommen?

In den 1980er-Jahren war es noch selbstverständlich, dass man mit der Einstellung als Auszubildende die Gewerkschaftsmitgliedschaft auf den Tisch gelegt bekam. Nach vier Wochen Bedenkzeit bin ich dann Mitglied geworden – denn Dinge aktiv zu verbessern, das ist mir wichtig.

### Wie hat sich die Rolle der Frauen in der Gewerkschaft verändert?

Vor siebzig Jahren, 1952, wurde Gretel Rabic die erste Frauensekretärin der GdED. Sie sorgte dafür, dass feste Gremien geschaffen wurden und sich das Thema in der Gewerkschaft etablieren konnte. Das war etwas Besonderes, direkt nach dem Krieg. Trotzdem hat es bis 1991 gedauert, bis das erste Mal eine Frau in den Vorstand gewählt wurde. Und dann noch mal bis 1996, bis in der Satzung festgelegt wurde, dass Frauen bei der Besetzung von Gremien mindestens mit dem Anteil in der Mitgliedschaft berücksichtigt werden müssen.

### Was bedeutet die Partizipation von Frauen in der EVG für dich?

Das sind viele Frauen, die ich in den letzten Jahrzehnten miterleben durfte: Ich erlebe, dass Frauen eher gemeinschaftlich funktionieren und auch in der Gemeinschaft am stärksten sind.

### Wo sollten wir in 125 Jahren stehen?

In den nächsten Jahren liegt der Fokus erst mal auf der Quote, die überall kommen muss. Und der nächste Schritt ist dann die gleichberechtigte Teilhabe: Die Hälfte der Gesellschaft sind Frauen. Und das muss sich genauso in allen Berufen und Institutionen abbilden.

In den nächsten 125 Jahren sollen Frauen sich weiterhin vernetzen und engagieren. Mein Wunsch und meine Hoffnung sind, dass wir dann über vermeintliche Unterschiede zwischen Menschen nicht mehr reden müssen.

### Wegbereiterin der Gegenwart

**Nadja Houy (\*1971)** ist Vorsitzende der Bundesfrauenleitung der EVG und Betriebsrätin bei der DB AG Konzernleitung. Sie setzt sich für die Gleichstellung der Geschlechter ein und kämpft für eine echte paritätische Teilhabe von Frauen im Organisationsgebiet.



**„In 125 Jahren werden wir hoffentlich über die vermeintlichen Unterschiede zwischen Menschen nicht mehr reden müssen.“**

1989–heute: Reformjahre

## Mit Solidarität und Weitblick ins 21. Jahrhundert

Im Dezember 1989 beschließt der Vorstand der IG TuN auf Druck seiner Mitglieder, den FDGB aufzulösen. Der erste Schritt zur Wiedervereinigung der ost- und westdeutschen Eisenbahngewerkschaften ist gemacht. Am 14./15. Februar 1990 wird die „Gewerkschaft der Eisenbahner“ gegründet. Vorsitzender wird Peter Rothe, wie auch die anderen Vorstandsmitglieder politisch unbelastet. Gemeinsam gelingt es ihnen, den Anschluss der ostdeutschen Eisenbahner\*innen an die GdED so gut vorzubereiten, dass er bereits im Oktober auf Augenhöhe stattfinden kann. Damit tragen sie wesentlich dazu bei, dass die erste Bewährungsprobe der neuen Organisation schon wenige Wochen später ein positives Ende nimmt.

Als nämlich die ersten Tarifvertragsverhandlungen für die Reichsbahner\*innen anstehen, legt deren Führung nicht etwa ein Angebot, sondern die Forderung zum Abbau von rund der Hälfte der Beschäftigten vor. Nach einem dreitägigen Streik sind nicht nur die Rationalisierungsmaßnahmen vom Tisch. Es wird darüber hinaus die Zusage erkämpft, die Lohnverhältnisse Ost schrittweise an die geltenden Tarifbedingungen der Bundesbahn anzugleichen. Auch wenn die vollständige Umsetzung mehr als ein Jahrzehnt in Anspruch nimmt, ist das ein großartiger erster Erfolg.

Lange kann dieser jedoch nicht gefeiert werden. Mit der Zusammenführung der beiden deutschen Staatsbahnen steht bereits die nächste Mammutaufgabe vor der Tür. Nach umfangreichen Diskussionen der Mitglieder kommt der 1992er-Gewerkschaftskongress zu dem Schluss, dass die Ablehnung der „Bahnreform“ keine Erfolgchancen hat. Stattdessen erhält der Vorstand das Mandat, den Umgestaltungsprozess kritisch zu begleiten und dabei möglichst viel Einfluss auf eine arbeitnehmer\*innen freundliche Gestaltung zu nehmen. Am Ende der langwierigen, nervenaufreibenden, von Rudi Schäfer erfolgreich geführten Verhandlungen stehen insgesamt 16 Tarifverträge, die den Besitzstand aller Eisenbahner\*innen absichern und sie vor Rationalisierungen schützen. Am Rande der Gespräche kommt es erstmals zur



**Rudi Schäfer (\*1934)**

löste politische und gewerkschafts-politische Fragen, wie Wiedervereinigung, gewerkschaftlichen Zusammenschluss von Ost und West, Bahnreform und Tarifverträge, die für die Betroffenen bis heute einmalige und wirkungsvolle Sicherungen bringen.



**Regina Rusch-Ziemba (\*1955)**

wechselte 1989 vom Ehren- ins Hauptamt und war eines der ersten weiblichen Vorstandsmitglieder der Eisenbahngewerkschaft. Als Verhandlungsführerin setzte sie 2015 das erste Wahlmodell durch, bei dem Kolleg\*innen zwischen Urlaub, Arbeitszeit und Lohn wählen können.



Annäherung zwischen den beiden langjährigen und erbitterten Konkurrentinnen GdED und GDBA. Die Kluft zwischen beiden schwindet in den folgenden Jahren zunehmend. Im Herbst 2002 gründen die mittlerweile als TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA firmierenden Verbände eine Verhandlungs-, drei Jahre später sogar eine Tarifgemeinschaft. Kein Wunder also, dass beide Gewerkschaften sich für die gleiche Taktik entscheiden, als kurz darauf eine mögliche Bahnprivatisierung greifbar wird.

Auf Grundlage der im Zuge der „Bahnreform“ gesammelten Erfahrungen positionieren sie sich nicht gegen die Privatisierung, sondern wollen den Prozess kritisch, im Sinne der Beschäftigten begleiten. Diese Einstellung bringt ihnen viel Kritik ein – sowohl aus den eigenen Reihen als auch von anderen Gewerkschaften und nahestehenden Organisationen. Die Tarifgemeinschaft lässt sich davon nicht beirren und schließt unter anderem einen „Struktursicherungstarifvertrag“ ab, der bis ins Jahr 2023 betriebsbedingte Kündigungen und die Zerschlagung des Konzerns verhindern soll. Ob er das tatsächlich leisten konnte, ist ungewiss. Schließlich vereitelt die weltweite Finanzkrise wenig später den angedachten Börsengang der Staatsbahn – im Übrigen bis heute.

Beide Gewerkschaften können sich neben dem Alltagsgeschäft nun wieder den Fusionsplänen widmen. Im Dezember 2010 schließen sie sich zur „Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)“ zusammen. Mit vereinter Kraft gelingt es bis heute, Erfolge zu erkämpfen, die auch für andere Gewerkschaften wegweisend sind. Dazu zählen unter anderem die erstmalige Tarifierung Dual Studierender, der Fonds soziale Sicherung, die Einführung des sogenannten Wahlmodells und der erstmalige Abschluss eines Branchentarifvertrages für den SPNV. Diese Ergebnisse und die Meldung, dass die EVG im Jubiläumsjahr mehr als 15.000 neue Mitglieder gewann, lassen auf eine erfolgreiche Zukunft hoffen. Eine Zukunft, die Brücken über tiefe Gräben der Feindschaft baut, die Eisenbahngewerkschaften eint und so das bereits vereinte Kapital überwindet und eine ökologisch nachhaltige Verkehrswende auf der Schiene erkämpft.

### Mit dem Tarifabschluss vom 15. März 2003 vereinbaren TRANSNET und GDBA als erste Gewerkschaften die volle Lohnangleichung von Ost und West.

Interview mit

# Annegret Pawlitz und Daniel Rehn

## Gewerkschaft früher, heute und in Zukunft

### Daniel, was ist deine Geschichte mit der EVG?

**Daniel Rehn:** Ich bin an einem 1. Mai eingetreten, ein Jahr nach dem Beginn meiner Ausbildung. Die EVG habe ich, wie viele heute, über Veranstaltungen kennengelernt – wo erst mal Vernetzung und Spaß im Vordergrund stehen und man dann langsam in die politische Aktivität reinwächst. Das ist wahrscheinlich ganz anders als bei dir Annegret, oder?

**Annegret Pawlitz:** Zu meiner Zeit ging das wesentlich einfacher: Je nach gewerkschaftlicher Mehrheit in der Ausbildungsstelle landete man in einer Gewerkschaft. So kam ich in die GdED, was sich im Laufe der Zeit auch als richtig herausgestellt hat: Denn der Gedanke einer Einheitsgewerkschaft, die sich für alle Kolleg\*innen im Bahnbetrieb zuständig fühlt, ist für mich ganz wichtig.

**Daniel Rehn:** Das geht mir ähnlich. Für mich ist deswegen auch die Vereinigung von TRANSNET und GDBA zur EVG ein ganz wichtiger Moment unserer Geschichte. Ich war damals selbst noch nicht dabei – aber diese Bereitschaft, Differenzen hinter sich zu lassen, weil man gemeinsam stärker ist, beeindruckt mich sehr.

**Annegret Pawlitz:** Das ist mein größter Wunsch an unsere jungen Mitglieder: Verliert die Einigkeit nicht aus dem Blick. Es gibt so viele Themen, die wir über die Generationen hinweg anpacken können, zum Beispiel die Frage nach bezahlbarem Wohnraum, die uns alle betrifft.

### Wer sind für euch besondere Wegbereiter\*innen für diese Einigkeit?

**Annegret Pawlitz:** Da möchte ich Regina Rusch-Ziemba nennen. Sie hat viel für die Frauen und Senior\*innen-Arbeit getan. Aber vor allem durfte ich dabei sein, wie sie in den letzten Jahren zur Wegbereiterin einer neuen, modernen Tarifpolitik geworden ist, mit der wir wirklich Geschichte geschrieben haben.

**Daniel Rehn:** Mitgliederwerbung ist für unsere Zukunft existenziell. Florian Witte konnte mich persönlich überzeugen, Mitglied der Gewerkschaft zu werden. Deshalb ist er für mich ein Wegbereiter.

### Was wünscht ihr euch für den zukünftigen Weg der EVG?

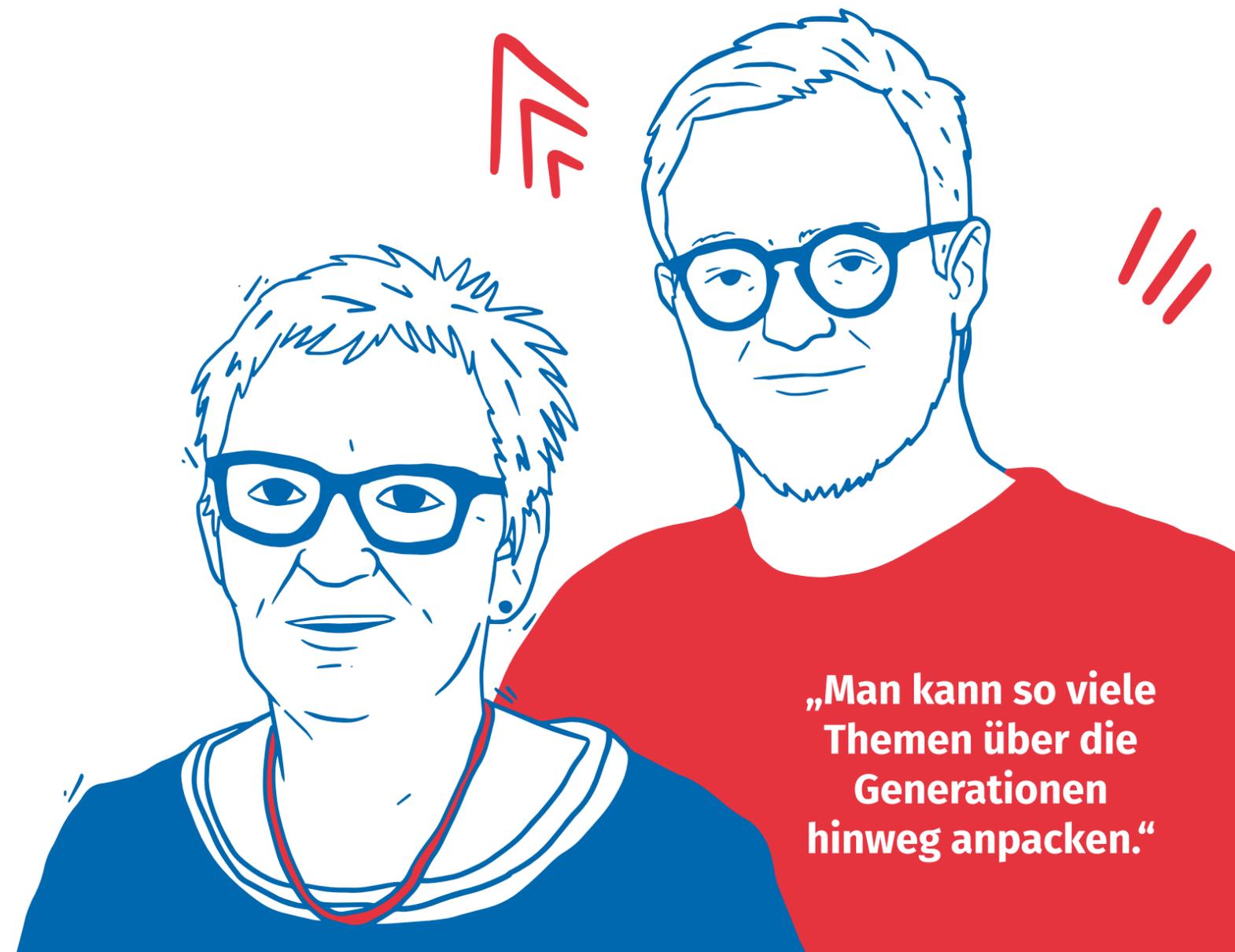
**Annegret Pawlitz:** Wir müssen viel mehr Themen inhaltlich gemeinsam besetzen und gemeinsam politische Positionen dazu erarbeiten. Ich würde mir wünschen, dass wir eine altersübergreifende Zusammenarbeit bekommen.

**Daniel Rehn:** Da stimme ich Annegret zu. Wir müssen aufhören, für uns selbst zu arbeiten, und anfangen, Themen gemeinsam zu bearbeiten. Das ist uns als Jugendorganisation wichtig, weil es genug Themen gibt, die alle betreffen.

### Wegbereiter\*innen der Gegenwart

**Annegret Pawlitz (\*1955)** ist Vorsitzende der Bundesseniorenleitung und Trägerin der Hans-Böckler-Medaille. Sie kämpft seit vielen Jahren dafür, dass Senior\*innen angemessen in den Gremien des DGB vertreten werden.

**Daniel Rehn (\*1994)** ist Bundesjugendleiter der EVG und setzt sich in der Jugend- und Auszubildendenvertretung für Nachwuchskräfte im Betrieb ein. Er vertritt die Interessen der EVG-Jugend gegenüber den Arbeitgeber\*innen und der Politik.



„Man kann so viele  
Themen über die  
Generationen  
hinweg anpacken.“

## Gewerkschaftsvorsitzende der Eisenbahner\*innen ab 1896

**Heinrich Bürger** (1896, Verband der Eisenbahner Deutschlands), **Moritz Schmidt** (1896, Bayerischer Eisenbahn-Verband), **Heinrich Winkler** (1898, Verband der bayerischen Eisenbahnwerkstätten- und Betriebs-Arbeiter), **Heinrich Smith** (1900, Verband der Eisenbahner Deutschlands), **Carl Endriß** (1900, Verband der württembergischen Eisenbahn-Werkstätten- und Betriebs-Arbeiter), **Hermann Jochade** (1902, Verband der Eisenbahner Deutschlands), **August Schwall** (1902, Verband der badischen Eisenbahnwerkstätten- und Maschinenhaus-Arbeiter), **Hans Herrmann** (1903, Bayerischer Eisenbahnwerkstätten- und Betriebsarbeiterverband), **Gustav Westphalen** (1906, Verband der Eisenbahner Deutschlands), **Oswald Schumann** (1908, Deutscher Transportarbeiter Verband), **Louis Brunner** (1916, Deutscher Eisenbahner-Verband), **Wilhelm Gutsche** (1918, Gewerkschaft deutscher Eisenbahner), **Franz Scheffel** (1920, Deutscher Eisenbahner-Verband), **Otto Schuldt** (1920, Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter), **Theodor Kotzur** (1922, Allgemeiner Deutscher Beamtenbund), **Otto Schuldt** (1922, Zentralgewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten und -Anwärter), **Kollege Rusch** (1925, Zentralgewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten und -Anwärter), **Franz Scheffel** (1925, Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands), **Kollege Wieg** (1929, Zentralgewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten und -Anwärter), **Oskar Rümmele** (1931, Gewerkschaft deutscher Eisenbahner), **Edo Fimmen** (1933, Exil-EdED – Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation), **Matthäus Herrmann** (1933, Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands), **Hugo Scaruppe** (1919 u. 1933, Allgemeiner Eisenbahner Verband), **Karl Blass** (1945, IG Eisenbahn), **Theodor Kotzur** (1946, IG Eisenbahn), **Hans Jahn** (1948, Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)), **August Dominik** (1948, Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten und Anwärter (GDRA)), **Roman Chwalek** (1949, IG Eisenbahn), **Otto Seeger** (1951, IG Eisenbahn), **Kurt Lucas** (1954, IG Eisenbahn), **Karl Fritsche** (1955, IG Eisenbahn), **Willibald Lutermann** (1957, Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten (GDBA)), **Karl Iffländer** (1959, IG Eisenbahn/Transport und Nachrichtenwesen (IG TuN)), **Philipp Seibert** (1959, Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)), **Ludwig Betzmeir** (1970, Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten (GDBA)), **Karl Kalauch** (1977, IG Transport und Nachrichtenwesen (IG TuN)), **Ernst Haar** (1979, Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)), **Adolf Hartmann** (1981, Gewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten (GDBA)), **Rudi Schäfer** (1988, Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)), **Klaus-Dieter Hommel** (1990, Gewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten (GDBA-Ost)), **Peter Rothe** (1990, Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE)), **Robert Dera** (1991, Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten/Verkehrsgewerkschaft), **Norbert Hansen** (1999, Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands/TRANSNET), **Klaus-Dieter Hommel** (2003, Verkehrsgewerkschaft GDBA), **Lothar Krauß** (2008, TRANSNET), **Alexander Kirchner** (2008, TRANSNET), **Alexander Kirchner** (2010, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)), **Torsten Westphal** (2019, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)), **Klaus-Dieter Hommel** (seit 2020, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG))

## Du möchtest mehr erfahren?

Die EVG Geschichte unterstützt dich gern und freut sich über Interessierte und Mitstreitende. Kontakt bekommst du in deiner EVG-Geschäftsstelle.



Weitere Infos findest du hier:  
[www.evg-online.org/geschichte](http://www.evg-online.org/geschichte)

### Herausgeber

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)  
Reinhardtstr. 23  
10117 Berlin  
[evg-online.org](http://evg-online.org)  
[geschichte@evg-online.org](mailto:geschichte@evg-online.org)

**Konzept und Gestaltung:** Ballhaus West | Agentur für Kampagnen GmbH

**Redaktion:** EVG Geschichte, Sebastian Wormsbächer,  
Ballhaus West | Agentur für Kampagnen GmbH

**Druck:** produtur GmbH

**Illustrationen:** Ignacio Mendez

**EVG**