



GEWERKSCHAFT
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER

Frankfurt am Main 26. Januar 2010

Pressemitteilung

Jubiläum: 20 Jahre Gründung der GDL-DDR

GDL war die erste freie Gewerkschaft in der DDR

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) feierte am 25. Januar 2010 die Gründung der GDL-DDR vor 20 Jahren in Halle an der Saale. Die GDL wurde trotz enormer Widerstände die erste freie Gewerkschaft in der DDR.

Anerkennung der Berufsjahre durchgesetzt

Am 24. Januar 1990 haben rund 100 Lokomotivführer aus 39 Dienststellen im Bahnbetriebswerk Halle beschlossen, für faire Löhne der Lokomotivführer für ihre verantwortungsvolle Arbeit im Schicht- und Wechseldienst zu kämpfen. „Von Berufserfahrung hielt die Deutsche Reichsbahn damals nämlich überhaupt nichts. So sollte bei den Lokomotivführern in der DDR die Anzahl der geleisteten Berufsjahre bei den Löhnen überhaupt nicht berücksichtigt werden. Dem haben wir einen Strich durch die Rechnung gemacht“, so der GDL-Bundesvorsitzende Claus Weselsky. Die GDL erreichte die volle Anerkennung bei der Anrechnung der Berufsjahre, obwohl eine Gewerkschaft des Deutschen Gewerkschaftsbundes schon die Streichung mit der Deutschen Reichsbahn ausgeklüngelt hatte.

Lohnumstellung 1:1

Die GDL hat wirkungsvoll für die Umstellung der Gehälter bei der Deutschen Reichsbahn gestreikt. Vom ursprünglichen Verhältnis 1:2 wurden die Löhne danach im Verhältnis 1:1 Ostmark/Deutsche Mark gezahlt. Schließlich sorgte die GDL für den Rechtsschutz für Lokomotivführer in Ostdeutschland.

90 Prozent der Ost-Lokomotivführer organisiert

Die Arbeit der GDL kam bei den Lokomotivführern gut an: Von den 18 000 Lokomotivführern der DDR hatte die GDL-DDR innerhalb kürzester Zeit 90 Prozent organisiert. „Keiner hatte mehr Interesse, im Freien Deutschen Gewerkschaftsbund zu verbleiben“, so das GDL-Gründungsmitglied Lothar Resch in seinem Vortrag zur Gründungszeit. Bis 1990 war der FDGB die einzige „Vertretung“ der Beschäftigten in der DDR, die jedoch nach der marxistisch-leninistischen Gesellschaftsordnung arbeitete und die den Namen Interessenvertretung in keinster Weise verdiente.

Steiniger Pfad

Dennoch war es ein steiniger Pfad, den die GDL-DDR zu gehen hatte, denn die Deutsche Reichsbahn und die Gewerkschaft der Eisenbahner wollten die GDL um jeden Preis verhindern. Es passte nicht in ihr Bild, dass eine Gewerkschaft die Rechte einer spezifischen Berufsgruppe einforderte. Hinzu kam die nicht unberechtigte Angst, dass die GDL mehr erreichen könnte als andere Gewerkschaften. Außerdem hatte die GDL-DDR mit organisatorischen Problemen zu kämpfen. So hatte sie im Gründungsjahr noch ein Büro beim Brandschutzinspektor der Reichsbahn. Vertrauliche Gespräche waren hier nicht möglich. Es gab auch keine stabilen Telefonverbindungen, schon gar keine Handys, nur Buschfunk. Manfred Schell transportierte mit seinem Dienstwagen höchstpersönlich Flugblätter und Zeitungen. „Ich habe keine Beschwerden über eine unpünktliche Zustellung gehört“, so Resch.

EFPTV ist der einzig richtige Weg, die Löhne nach oben anzugleichen

Der GDL-Bundesvorsitzende gab nach der Bilanz der Erfolge und Schwierigkeiten auch einen Ausblick auf die Zukunft: Die Löhne bei der Deutschen Bahn sind mittlerweile einigermaßen angemessen und in Ost und West gleich. Dafür haben wir lange gekämpft. Die Unterschiede bei den NE-Bahnen sind jedoch noch gravierend. Zehn Prozent des Fahrpersonals erhält einen Lohn, der bis zu 30 Prozent unter dem Niveau des Marktführers Deutsche Bahn liegt. Der einzig richtige Weg, diese Lohnunterschiede zu

beseitigen — und zwar mit einer Angleichung nach oben — und somit für einen fairen Wettbewerb auf deutschen Schienen, ist der Flächen-Eisenbahnfahrpersonaltarifvertrag (EFPTV). Die GDL organisiert 70 Prozent des Fahrpersonals. Diese Berufsgruppe hat ein hohes Zusammengehörigkeitsgefühl und ein hohes Berufsethos. Gepaart mit der Kompetenz und Schlagkraft der GDL werden wir den EFPTV durchsetzen.