

JUBILÄUMSZEITUNG

75 Jahre Ortsgruppe Osnabrück

Ausgabe September 2022



Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer

Ortsgruppe Osnabrück

Bezirk Nord

Vorwort

Eine Gewerkschaft über 140 Jahre durch die Wirren der Zeit zu führen ist schon beachtlich.

Viele Ereignisse prägen die lange Geschichte der GDL u.a. zwei unnötige Weltkriege und das Verbot von 1937 durch die Nationalsozialisten.

Es wurde aber immer wieder ein Weg gefunden, sich neu zu finden bzw. neu aufzubauen.

Nie wurden die Interessen der Mitglieder außer Acht gelassen. Zu allen Zeiten fanden sich immer Kollegen, die Verantwortung übernahmen und Ortsgruppen, Bezirke oder Hauptvorstände zu führen. Über die Basis (Ortsgruppe) kam auch der Wiederaufbau der GDL; man erinnere an die Kollegen Warstein und Marcus nach dem 2. Weltkrieg

Sie setzten ein Zeichen, so das es am 01. August 1947 in Osnabrück zur Wiedergründung der GDL Ortsgruppe kam.

Die Geschichte der OG Osnabrück geht allerdings bis auf das Jahr 1888 zurück. Aber auch die 75zigjährige Nachkriegsgeschichte der OG Osnabrück gestaltete sich schwierig, Probleme waren u. a. die Zusammenführung der Deutschen Bahn und der Deutschen Reichsbahn durch die Wiedervereinigung, der Strukturwandel, Streckenstilllegungen, Personalabbau und ständige Umstrukturierungen.

Die Neubildung der Geschäftsbereiche machten der OG besonders schwer zu schaffen.

Die Betreuung der Mitglieder in den drei neuen Geschäftsbereichen erweist sich als besonders schwierig.

Hinzu kommen noch die neuen weit verstreut wohnenden Kolleginnen und Kollegen von Privatbahnen mit hauseigenen Problemen wie z.B. andere Entgelttarife.

An dieser Stelle möchte sich der Vorstand der OG Osnabrück bei allen Mitgliedern bedanken für die unvergleichbare Solidarität und Treue gegenüber der GDL. Dieses Beweisen Tag für Tag viele Mitglieder mit ihrer ehrenamtlichen Arbeit innerhalb der OG.

Oft ist es Arbeit die gar nicht auffällt wie z.B. die Pensionärs Betreuung und Jugendarbeit.

Wir der Vorstand der GDL OG Osnabrück wünschen uns weiter eine solche phantastische Unterstützung für die kommenden Jahre ganz im Sinne der GDL: Einer für alle, alle für einen!





Vorgeschichte – Die erste Eisenbahn

Ver fasst von Bernhard Kovermann

Jedes Kind kennt hierzulande die erste „deutsche“ Lokomotive – den „Adler“, der am 7. Dezember 1835 den erste Eisenbahnzug in Deutschland von Nürnberg nach Fürth zog. Der Anfang einer einmaligen Geschichte.

Weniger bekannt ist hingegen die Tatsache, das der „Dampfwagenführer“ aus England gleich mitgeliefert wurde: Mr. William Wilson war sein Name und sein Auftritt glich – nach heutigen Maßstäben – eher einem „Star“ als einem gewöhnlichen Ingenieur. Gekleidet im noblen Frack, auf dem Kopf einen ehrwürdigen Zylinder und mit weißen Handschuhen bediente er stolz die erste deutsche Dampfmaschine. Lässig thronte er auf „seinem Adler“, während der deutsche Heizer Georg Hyronimus für die nötige Antriebskraft sorgte, die den „Adler“ mit immerhin fast 40 km/h „fliegen“ ließ.

Auch die geübtesten Pferde konnten da beim besten Willen nicht mehr mithalten. Die Begeisterung war groß und gerade die Bahnaktionäre witterten gute Dividende. Die weitere Erfolgsgeschichte der Eisenbahn – bis in unsere Tage – ist bekannt.

Mr. Wilson war seinerzeit nur als „Gastarbeiter“ für acht Monate verpflichtet, um natürlich Fachwissen weiterzugeben und weitere „Lokführer“ auszubilden – und das in einem geradezu fürstlichen Gehalt, das deutlich über dem seiner „Arbeitgeber“ lag. Doch dieser englische Gentleman gilt quassi als Urahn aller deutschen

Erst acht Jahre später reiste Wilson wegen einer Lungentuberkulose wieder nach England ab. Waren seine Symptome schon die erste Folge einer neuen „Berufserkrankung“? Bei Wind und Wetter ständig im Freien stehend?



Die Geschichte der GDL

Der Engländer Wilson kehrte jedoch nach Nürnberg zurück und heiratete später eine Deutsche. Man überreichte ihm eine Urkunde „als Dank für acht Jahre unfallfreies Lokomotiv führen.....“. Doch das reichte Wilson nicht. Er wollte unbedingt zurück auf „seinem Adler“. Schließlich lenkten die Herren der Ludwigsbahn ein und gaben dem von seiner Krankheit gezeichneten Maschinisten einen „Teilzeitjob“.

Im besten Mannesalter verstarb William Wilson 1862 in Nürnberg, wo er auch bestattet wurde.

Ein Jahr später machte der Lokomotivführer Lehmann aus Zwickau auf sich aufmerksam: In der neuen Zeitschrift für Lokomotivführer veröffentlichte er einen Aufruf an seine Kollegen, sich zusammen zu schließen. Darin hieß es „ Die Lokomotiveführer Deutschlands möchten zu einem Verein zusammentreten, der sich neben allgemeiner Interessen des Führerstandes insbesondere die Aufbesserung der Pensionsverhältnisse durch ein gemeinsames Vorgehen“.

Hauptgrund für das Bestreben, einen „Verein“ ins Leben zu rufen waren seinerzeit die sozialen Verhältnisse. Die Alters- und Hinterbliebenen-Versorgung gab es nur ansatzweise.

Die Lokführer wurden meist vorzeitig wegen Krankheit (Abnutzungserscheinungen) pensioniert oder starben, bevor sie den Höchstsatz der Versorgung von 66 Prozent erreicht hatten. Kesselexplosionen, unzuverlässiger Gleisbau, mangelhafte Signalsicherung und andere Risiken überschatteten den entsagungsvollen Beruf.

Industrialisierung

Bereits im Jahre 1863 umfasste das Streckennetz ca. 15.000 Kilometer. Die Produktion boomte. Es war die Zeit der industriellen Revolution mit der tagtäglich zunehmenden Verarmung und Ausbeutung der Arbeiterschaft, die sich aus Handwerkern und Bauern zusammensetzte.

Die Verdienstmöglichkeiten, beispielsweise des Jahres 1850 beim niederschlesischen Eisenbahnbau beschränkte sich auf einen Taler und sechs Silbergroschen pro Woche. Um den Lebensunterhalt einer 5-köpfigen Familie zu sichern, waren ca. 6 Taler wöchentlich notwendig. Und so mußte die ganze Familie arbeiten – einschließlich der Kinder. Noch im Jahre 1877 waren in schlesischen Glashütten 15 Prozent der Arbeiter Kinder zwischen 14 und 16 Jahren. Sogar 19 Prozent waren unter 14 Jahren. Es gibt Berichte aus dem Kölner Raum, daß in vier Fabriken der Anteil der „Kinderarbeit“ über 50 Prozent betrug.

Ein erstes Kindergesetz wurde bereits 1839 geschaffen. Damit wurde die Arbeit für Kinder unter neun Jahren in Fabriken, Berg- und Hüttenwerken verboten. Bis zum 16 Lebensjahr durfte die tägliche Arbeitszeit bei einer 6-Tage-Woche in der Regel nicht länger als zehn Stunden dauern!! Da war die „kindliche Seite“ der industriellen Revolution. Dieses heute kaum noch vorstellbaren sozialen Umstände müssen wir betrachten, wenn wir uns an die Gründungszeit der GDL vor über 140 Jahren erinnern.



C. Maaß, Schatzmeister



F. Schirmer, Vorsitzender



J. Scotti, Schriftführer



X. Sperl, Revisor

Widerwärtigkeiten

Wie Eingangs erwähnt, gab es schon im Jahre 1863 Lokomotivführer, die darüber nachdachten, sich in Vereinen zusammen zuschließen. Eine Meinungs- und Koalitionsfreiheit – wie wir sie heute kenne – gab es damals noch nicht; wohl aber die Widerwärtigkeiten und Gefahren aus dem Berufe der Lokführer. Die Reaktion auf den sächsischen Aufruf war innerhalb der Lokführerschaft geteilt. Doch der Gedanke zum Zusammenschluß war geboren, es gab kein Zurück mehr.



Historische Mitgliedskarte des Vereins Deutscher Lokomotivführer, dem Vorgänger der GDL, ausgestellt am 1. April 1913. Sammlung: Bernhard Kovermann

GRÜNDUNG DES VEREINS „DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER (VDL)“

Verfasst von Bernhard Kovermann

Vereinsgründung

Haupttriebfeder des damals beabsichtigten Zusammenschlusses war die völlig mangelhafte Altersversorgung der Lokführer.

Wie schon oben erwähnt, erreichten aufgrund der harten Arbeitsbedingungen viele erst gar nicht den Höchstsatz der Versorgung, weil sie schon frühzeitig aus gesundheitlichen Gründen den Beruf aufgeben mussten.

Auf der Basis gegenseitiger Unterstützung erfolgte die Gründung des „Magdeburger Vereins“ bereits im Oktober 1864.

Gründung des Vereins Deutscher Lokomotivführer (VDL)

Frankfurt am Main bildeten dann im Jahre 1865 die Väter unserer heutigen GDL – die Herren Schirmer, Scotti und Maaß – ein erstes provisorisches Komitee. Es diente der Vorbereitung für eine später einzuberufende größere Lokführerversammlung.

Die Versammlung, die sich mit der endgültigen Formulierung der ersten Satzung befassen sollte, war für den Juli 1866 in Heidelberg vorgesehen.

Tatsächlich kam es dann am 12. November 1866 in Ludwigshafen zur Gründungsversammlung. Die Konstituierung des Vereins Deutscher Lokomotivführer wurde dort auf den 1. Januar 1867 festgelegt.



Gehalt der Lokomotivführer und Heizer

Sowohl Heizer wie auch Lokomotivführer erreichten erst nach 18 Jahren ihr Höchstgehalt. Beide rückten alle drei Jahre in eine höhere Gehaltsstufe auf, so daß sie nach sechs Stufen das Maximalgehalt erhielten. Dabei ist zu bedenken, daß bis zur Anstellung als Lokführer ein Alter von 29 bis 33 Jahre erreicht sein mußte, bevor diese Anrechnung zum Tragen kam. So erhielten bei günstigen Verhältnissen diese Kollegen erst im Alter von 49 Jahren das Höchstgehalt.

Damals waren die Beförderungsmodalitäten in Deutschland sehr unterschiedlich. In Baden erreichten Lokführer das Höchstgehalt erst nach 23 bis 25 Jahren, in Württemberg schon nach 19 bis 21 Jahren und in Sachsen bereits nach 15 Jahren. Um jedoch die höchste Gehaltsstufe überhaupt erreichen zu können, bedurfte es erst einmal einer anhaltenden guten Gesundheit.

Das Lokomotivpersonal war besonders von einer frühen Invaldität und Sterblichkeitsrate betroffen: Eine amtliche Erhebung aus dem Jahre 1908 ergab, daß über 80 Prozent des gesamten Lokomotivpersonals vor dem 55 Lebensjahr in den Ruhestand versetzt werden mußte oder sogar verstarb. Geradezu erschreckend war die Statistik des Kaiserlichen Amtes für Privatversicherungen zwischen den Jahren 1898 und 1911: Das Durchschnittsalter der 775 verstorbenen Mitglieder betrug demnach gerade mal 39 Jahre und 7 Monate!

Eine Statistik der Preußischen Eisenbahnverwaltung ergab, daß 1908 etwa 25 Prozent der Lokomotivführer niemals ihr Höchstgehalt beziehen würden. Die Aufgaben des VDL bezogen sich auch auf andere Gebiete. Schon damals setzte sich das Einkommen der Lokomotivführer aus drei Teilen zusammen: Grundgehalt, Wohngeld und so genanntes Nebengeld. Das Nebengeld bestand aus dem Kilometergeld, der Kohlen- und Ölprämie und z.T. aus Vergütungen für auswärtige Übernachtungen.

Die Verhandlungen zwischen VDL und Verwaltung zogen sich über Jahre hin, wobei der VDL eine Teilung des Nebengeldes in eine feste Monatspauschale anstrebte.

Die Monatspauschale sollte einen gehaltsähnlichen Charakter erhalten, indem sie sowohl Krankheits- und Urlaubstage als auch beim Ausscheiden aus dem Fahrdienst gezahlt werden sollte.

Diese Verhandlungen dauerten bis 1914, und am 1. Mai trat eine Neuregelung in Kraft. Danach wurde die Monatspauschale in Höhe von zwei Dritteln des pensionsfähigen Betrages gewährt. Das entsprach 30 Mark monatlich für Lokführer und 16,70 Mark für Heizer.

Mit dieser Nebengeldreform war der Forderung des Lokpersonals grundsätzlich entsprochen worden. Die Höhe des Schichtgeldes war aber weiterhin unbefriedigend.

Die Einkommensentwicklung im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts wiesen bei den einzelnen Länderbahnverwaltungen zum Teil große Unterschiede auf. In Preußen konnte ein Lokomotivführer beispielsweise bis zu 900 Mark Nebengeld im Jahr erzielen, während dem Kollegen in Sachsen kein Nebengeld gezahlt wurde.

Zusammenfassend ergibt sich jedoch, daß trotz vieler Unterschiedlichkeiten – auch durch die Arbeit des VDL – das Lokpersonal der Ländereisenbahnen im Deutschen Reich nahezu gleichgestellt war.



Der alltägliche Dienst auf einer Dampflokomotive hatte mit Romantik nicht viel zu tun, wie vielleicht Eisenbahnfreunde glauben mögen. Die Belastung des Heizers galt auf Schnell- und Güterzugsloks sogar als Schwerstarbeit



DER FAHRDIENST AUF UNSEREN MODERNEN E-LOKOMOTIVEN- WIE HIER AUF EINER IC LOK DER BAUREIHE 101 – IST FÜR DEN LOKFÜHRER IM VERGLEICH ZUR DAMPFLOKZEIT DEUTLICH KOMFORTABLER GEWORDEN. DAS HEIßT JEDOCH NICHT, DAß ER OFT DURCH UNGÜSTIGE DIENSTZEITEN WENIGER BEANSPRUCHT WIRD.



Foto: Sammlung Lothar Hübner.

Unser Kollege Lothar Hübner blickte nachdenklich in die Zukunft





Selbsthilfeeinrichtungen

Eine besondere Bedeutung erlangten die Selbsthilfeeinrichtungen für die in Not geratenden Mitglieder. Große Bedeutung erlangte hier die

„Hilfskass Deutscher Lokomotivführer“,

die Unterstützungen im Pensions- und Sterbefall gewährten. Die Hilfskasse sollte den Familien der Lokomotivführer im Falle von Krankheit, bei Unfall und Tod helfen und die erste große Not zu lindern.

Der Wahlspruch der Hilfskasse lautet:

„Einer für alle – alle für einen“

Die Altersversorgung war Anfangs miserabel. Das oftmals frühe Ausscheiden (durch Invalidität und Tod) aus dem Dienst verschärfte die Not in den Familien der Lokomotivführer. Karge Pensionen kamen auf Grund der niedrigen Gehälter hinzu.

Die Hilfskasse zahlte an die Witwen eine einmalige Unterstützung von 600 Mark. Dieser Beitrag rettete die betroffenen Witwen über die ersten finanziellen Schwierigkeiten hinweg.

Erholung für Lokomotivführer

Der aufreibende lange Dienst des Lokomotivführers (bei 300-400 Stunden im Monat) griff die Gesundheit stark an. Auf der Generalversammlung des VDL in Straßburg im August des Jahres 1900 berichtete der Bahnarzt Dr. Brämer, oft genug sträuben sich die Kollegen den Urlaub auszunutzen um sich zu erholen. Urlaub bedeutete, Einkommensverlust, die Familie musste unterstützt werden, ernährt werden und Kurkosten mussten selbst getragen werden. Das war damals für einen Lokomotivführer meist unmöglich. Die Folge war, dass er nach ein paar Tagen wieder zum Dienst erschien und auf längeren Urlaub verzichtete. Auf der Straßburger Generalversammlung wurde der einstimmige Beschluß gefaßt, den Bau eines Erholungs- und Genesungsheims zu realisieren. Der VDL entschloss unter großen Anstrengungen das Ferienheim zu bauen. Ein Ausschuß entschied sich dann im September 1901 einstimmig für Hann. Münden als geeigneten Standort. Die Grundsteinlegung erfolgte am 22. Juni 1902 und bereits am 7. August 1903 erfolgte die Einweihung.

Als weitere soziale Einrichtungen wurde 1914 die Einrichtung einer eigenen Brand und Einbruchskasse beschlossen. Darüber hinaus versuchte der VDL auch eine eigene Krankenkasse zu schaffen. Dieses Vorhaben scheiterte letztlich an der Beschaffung der Geldmittel. Hotel- und Pensionsverträge waren weitere Angebote.

Rechtschutz für Lokomotivführer

In der „Zeitschrift für Lokomotivführer“ von 1870 finden sich bereits Gedanken über die Rechtsunsicherheit unseres Berufsstandes. Damals wurden Lokführer bei Vernachlässigung ihrer Pflichten wegen Eisenbahntransportgefährdung vor den Richter zitiert und das selbst, wenn kein Sach- und Personenschaden entstanden war. Es drohte sogar ein Jahr Gefängnis. Um auch hier Verbesserungen zu erreichen, machte der VDL zusammen mit dem Verein der Reichsbeamten im Jahre 1899 eine Eingabe an den Reichskanzler. Darin wurde gefordert, das Strafgesetzbuch zu ändern und das Strafmaß in das Ermessen des

Richters zu stellen. Ferner sollten innerhalb der Eisenbahnverwaltungen Unfallämter eingerichtet werden, die als Sachverständigengerichte mit unparteiischen Sachverständigen zu besetzen seien. Ohne in dieser schwierigen Frage einen gänzlichen Durchbruch zu erzielen, wurden auch hier Änderungen erreicht. So wurde die Forderung des VDL erfüllt, wonach der Richter über das Strafmaß bei Eisenbahntransportgefährdung zu entscheiden hat.

Aufgrund der immer komplizierteren Fälle wurde der Rechtsschutz weiter verbessert. Ab dem Jahr 1903 bestellte man Rechtsanwälte, die mit dem Eisenbahnwesen vertraut waren. Durch den Rechtsschutz wurde der VDL zu einer wichtigen Größe und verhalf ihm zu einem Organisationsgrad von 90% der Lokomotivführer.

Der Rechtsschutz besteht heute noch und ist aus dem Alltag des Lokomotivführers nicht mehr wegzudenken.



So sieht Erholung heute aus

Damals - Heute







Wichtiger, informativer Bestandteil des „VORAUSS“ war und ist „Die Lokomotivtechnik“. Sie vermittelt technisches Wissen, berichtet über Neuerungen und analysiert Ursachen von Unfällen.

Bereits 1918 wurden die Herausgabe einer regelmäßig erscheinenden Mitgliederzeitung beschlossen. Fortschrittlich erwies sich dabei der Preußisch-Hessische Landesverband, der bereits am 7. Juni 1918 für die neue Zeitschrift „VORAUS“ eine eigene Vertriebsgesellschaft gründete. Am 5. April des Jahres 1919 erschien dann die erste Ausgabe mit einer Auflagenhöhe von 45.000 Exemplaren.

Ab 1. Januar 1919 wurde die Herausgabe des „VORAUS“ und der technischen Zeitschrift „Lokomotivtechnik“ dem Vorstand der GDL unmittelbar unterstellt.

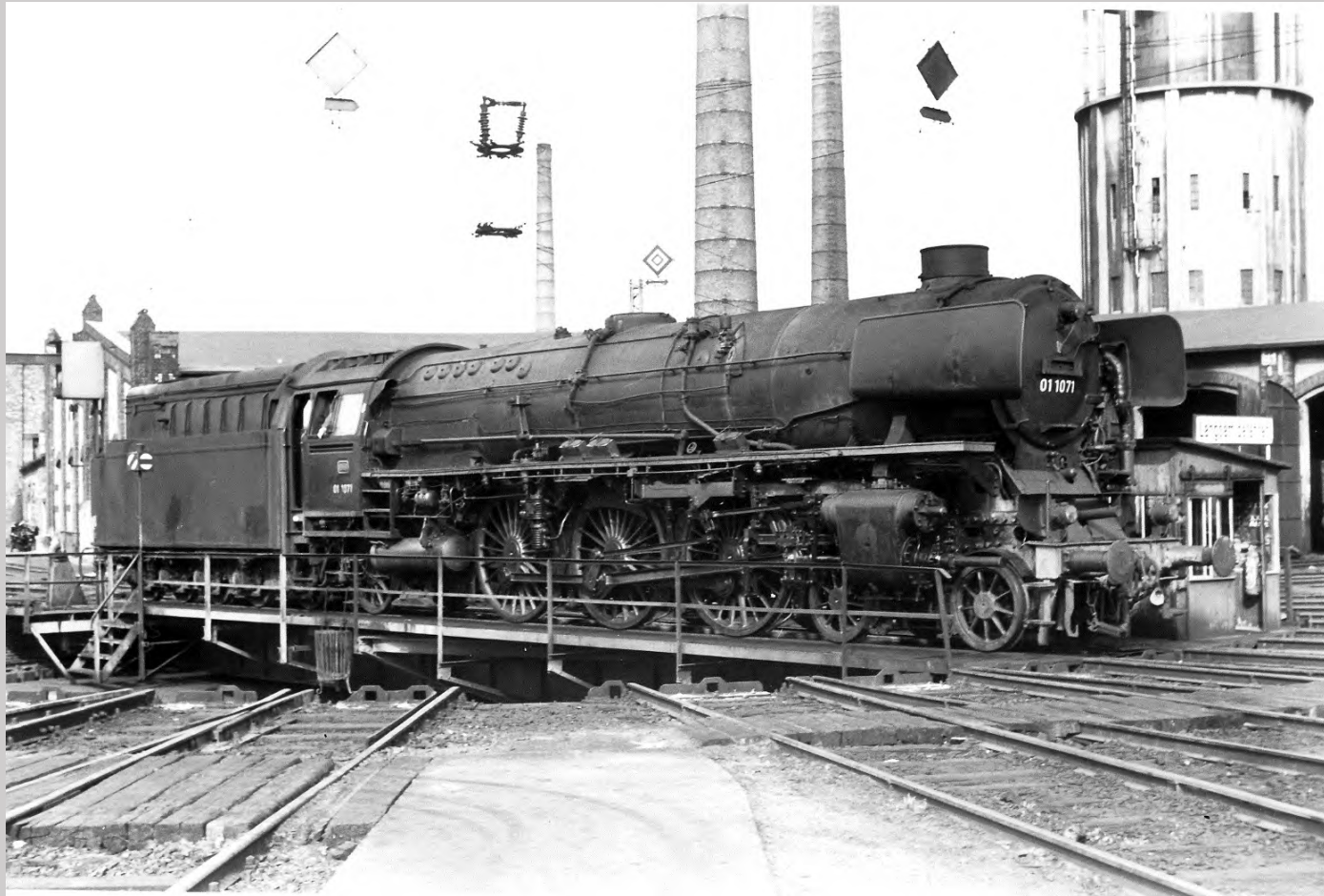
Damals wie heute wird mit dem „VORAUS“ das Ziel verfolgt, die Mitglieder über die gewerkschaftliche Arbeit, so wie über Entscheidungen und Bestimmungen von Regierung und Politik zu unterrichten

Genauso wichtig ist es im umgekehrten Verhältnis, Arbeitgebern, Regierung und der Öffentlichkeit die Probleme und Forderungen der Lokomotivführer darzulegen und zu erläutern.



RÜCKGANG IM FERNVERKEHR

Foto: Joachim Bügel



Bis zur Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebes auf der "Rollbahn" zwischen Köln und Hamburg war das Bw Osnabrück Hbf, Dreh-und Angelpunkt für die Beförderung hochwertiger Reisezüge. Die Baureihe 01.10 bildete das Rückgrat im schweren Schnellzugdienst.

Seit Beginn des Eisenbahnzeitalters war Osnabrück aufgrund seiner geografischen Lage stets Mittelpunkt im Geschehen. Sowohl für die im Jahre 1856 eröffnete „Hannoversche Westbahn“ nach Emden als auch für die im Jahre 1871 – zunächst bis Münster – in Betrieb genommene „Hamburg-Venloer Bahn“ war Osnabrück Lokwechselstation. Mit Eröffnung der „Oldenburger Südbahn“ im Jahre 1876 wuchsen die Bahnanlagen weiter. Und als der „Haller Willem“ 1886 seinen Betrieb aufnahm, war schon mit dem zweigleisigen Ausbau der „Rollbahn“ zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet beschäftigt.

Das Verkehrsaufkommen stieg ständig und somit auch die Zahl der Beschäftigten der Eisenbahn. Die Wirtschaft blühte und die Stadt Osnabrück entwickelte sich – dank der Eisenbahn – zu einem bedeutenden Wirtschaftszentrum im nordwestdeutschen Raum. Und der Bedeutung angemessen, wurde im Jahre 1895 der „Centralbahnhof“ eingeweiht. Dieses in Deutschland einmalige Bauwerk markiert architektonisch eindrucksvoll den Schnittpunkt zweier großer Magistralen: (Skandinavien) – Hamburg – Köln (Frankreich) und (England/Holland) – Rheine – Berlin – (Polen).

Schon 1876 wurden Schnell- oder „Courirzüge“ auf der noch eingleisigen Strecke von Köln nach Hamburg eingeführt. Im Jahre 1899 gab es schon zwei D-Zugpaare auf dieser – mittlerweile zweigleisigen – Relation.



Dienstplan 803 – Tag 11: IC-Lokpersonalwechsel war im Jahre 1993 auf Osnabrück Po noch ganz selbstverständlich



Einen gewissen Höhepunkt bildete der Zwischen den Jahren 1908 und 1910 eingesetzte „Lloyd-Express“ zwischen Hamburg und Genua. Sicher nicht ohne einen gewissen Stolz werden sich Osnabrücker Lokomotivführer mit ihrer Dampflok vor diesen Luxuszug gesetzt haben.

Ab 1928 gab es auch einen interessanten „Flügelzug“. Der aus Altona kommende FD 211 wurde beispielweise hier in Osnabrück mit dem FD 111 (Berlin – London) vereinigt. Für die Bespannung der hochwertigen Reisezüge verfügte das

Bahnbetriebswerk (Bw) Osnabrück Hbf. stets über die jeweils leistungsfähigsten Dampflokomotiven. Bis zur Gründung der Deutschen Reichsbahngesellschaft (DRG) im Jahre 1920 dominierten Schnellzugloks preußischer Bauart – die S10 – das Bahngeschehen.

Das Bw Osnabrück erhielt im Jahre 1930 die ersten Einheitsloks der Baureihe 03 direkt ab Werk. Bis 1949 war Osnabrück eine 03-Hochburg. Danach kam die stärkere 01 „zum Zuge“.

Mit der fortschreitenden Elektrifizierung in Süddeutschland gelangen ab 1955 die legendären Dreizylindermaschinen der Baureihe 01 nach „Kamerun“, die hier Höchstleistungen vollbrachten. So war das Schnellzugpaar D 195/196 der schnellste dampfgeführte Reisezug der DB. Er brauchte für die 122 Kilometer nach Bremen 67 Minuten und war damit schneller als der mit V 200 bespannte F 4 (Merkur) mit 68 Minuten oder der F 34 (Gambrinus) mit 69 Minuten.

Ab dem 12.09.1966 wurde der D 94 in westlicher Richtung erstmalig mit einer E-Lok bespannt. Bereits zwei Jahre später war die „Rollbahn“ bis Hamburg durchgehend elektrisch befahrbar, ein Lokwechsel in Osnabrück wurde damit überflüssig. Für das Bw Osnabrück Hbf. endete damit die über 110 Jahre dauernden Tradition des Dampfbetriebes.

Das Bw Osnabrück Hbf. erbrachte noch bis zum Jahre 1976 Leistungen im Personen- und Güterzugdienst.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ist die älteste deutsche Gewerkschaft, sie gliedert sich heute in sieben Regionalbezirke. Der Bezirk Nord ist mit 41 Ortsgruppen der größte. In ihm ist auch die Ortsgruppe Osnabrück organisiert.

Die Geschichte der GDL geht in das Jahr 1863 zurück. Ihre Satzung trat am 01.01.1867 in Kraft. Gegründet wurde sie als Verein Deutscher Lokomotivführer (VDL). Aufgrund der immer größer werdenden Arbeitsbelastungen mussten die

Lokomotivführer immer früher in Folge von Erkrankungen ihren Beruf aufgeben. Hilfe zur Selbsthilfe lautete der Leitgedanke. Es sollten aber auch Interessen des Lokomotivführer Standes vertreten werden.

Die Gründer waren F. Schirmer, J. Scotti, C. Maas und X. Sperl

Der Beschluss zur Umbenennung erfolgte auf einer Konferenz der VDL am 09. Juli 1919 in Osnabrück. Hintergrund war eine Verordnung der Reichsregierung von 1918. Das Vereins- und Versammlungsrecht wurde aufgehoben und erlaubte auch Beamten und Staatsdienern sich zu organisieren.

Die Generalversammlung des VDL beschloss am 21. Oktober 1919 in Berlin, sie in eine Gewerkschaft umzubenennen (die heutige GDL).

Somit hat es die OG-Osnabrück mit Sicherheit schon weit vor 1919 gegeben. Aus einer Festschrift von 1917 geht hervor, dass der Kollege Schmidt-Blecher zum 31.12.1916 zum Ehrenmitglied in der VDL ernannt wurde. Nimmt man diese Daten, die belegt sind, unter Berücksichtigung der Ehrenmitgliedschaft (die nur bei großen Verdiensten ausgesprochen wurde und oft erst im Alter), so ist die OG-Osnabrück sicher älter als 100 Jahre.

In der Jubiläumsschrift (125 Jahre GDL) von 1992 ist nach zu lesen, dass die Lokomotivstation Osnabrück schon 1888 Mitglied in dem Verein Deutscher Lokomotivführer (VDL) war. Ob schon eine Ortsgruppe gegründet war, ist unklar. Leider sind durch den zweiten Weltkrieg viele wichtige und wertvolle Daten vernichtet worden. 1937 wurde die GDL von den Nazis verboten. Durch den Einsatz der Kollegen Josef Warstein und Carl Magnus kam es bereits 1946 zu Neugründungen von Ortsgruppen. Die OG-Osnabrück wurde am 01. August 1947 im damaligen (noch schwer vom Krieg gezeichneten) Hotel Schwanenburg im Schinkel wieder gegründet.

Es war ein schwerer Anfang. Das Misstrauen der Militär-Regierung war groß. Versammlungen mussten genehmigt werden und die Protokolle dem Stadtkommandanten vorgelegt werden, so berichtete unser Gründungsmitglied Werner Brockhaus. Leider verstarb er am 28. April 2007 kurz vor seinem 60. Gewerkschaftsjubiläum.

Besondere Verdienste in der GDL bzw. in der OG-Osnabrück erwarben sich die Kollegen Werner Brockhaus und Hermann Muncke, die den ehemaligen Bezirk Münster über mehrere Jahre erfolgreich führten. Der Kollege Fritz Ruhrmann, der von der GDL zum Prozessbevollmächtigten für Zivil- und Sozialrecht bestellt wurde und dieses Amt fast 25 Jahre ausübte. Hierfür ehrte ihn der Vorstand der OG-Osnabrück mit der Ehrenmitgliedschaft (im Jahre 1998).

Die Liste der anderen Kollegen, die sich innerhalb der OG verdient gemacht haben, wäre zu lang, um hier aufgeführt zu werden. Ebenso wie unsere verdienten Mitglieder werden wir als GDL (auch als OG) für unsere Kolleginnen und Kollegen für Verbesserung kämpfen.

Zum Beispiel die hervorragende Arbeitsleistung (weiter gestiegene Produktivität) unserer Mitglieder im Unternehmen ist Grundlage für Forderungen in immer wiederkehrenden Tarifrunden. Es kann nicht angehen, dass Arbeitnehmer im mittleren Alter, die Höchstverdienstgrenze beim Tabellenentgelt erreicht haben sollen. Es muss weiter eine finanzielle Perspektive geben, bei der z.B. Berufserfahrung und Konzernzugehörigkeit besser honoriert werden. Die GDL setzt sich für eine starke Tarifpolitik ein.

Getreu im Sinne der GDL:

„Denn wir wissen, was wir wollen“

Hermann Muncke



verstarb am 10. Mai 1997

im Alter von 83 Jahren. Muncke wurde am 21. November 1913

In Osnabrück geboren. Sein beruflicher Werdegang begann 1928

Mit einer Kraftfahrzeugschlosserlehre. Nach dem Kriegsdienst

bei der Marine trat er 1946 als Lokomotivschlosser im Bw Osnabrück

ein und war von 1948 bis zu seiner Pensionierung im Lokfahrdienst

Werner Brockhaus



begann 1936 als Lehrling beim damaligen Raw Osnabrück. Nach seiner Ausbildung zum Lokführer wurde er Mitglied in der GDL. Gleichzeitig war er an der Wiedergründung der GDL OG Osnabrück nach dem Krieg maßgeblich beteiligt. Seit 1955 war Brockhaus Lehrlokführer für Diesel-Fahrzeuge.

tätig.

1954 kam Muncke zur GDL und war fast 15 Jahre im Vorstand der Ortsgruppe Osnabrück, wurde 1957 stellvertretenden Vorsitzen und ein Jahr später bis 1962 Vorsitzender. Von 1958 bis zur Auflösung des GDL-Bezirks Münster 1972, war Muncke dessen Vorsitzender und Hauptvorstandsmitglied.

Von 1958 bis 1966 war er Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft der Lehrlokführer der Deutschen Bundesbahn. Als Mitarbeiter des Gewerkschaftsorgans „VORAUS“ und „Die Lokomotivtechnik“ waren seine Fachartikel hochgeschätzt. Im Altbezirk Münster oblag ihm die Jugendarbeit, die er als stellvertretender Bezirksvorsitzender förderte. Von 1963 bis 1965 war er Vorsitzender der Ortsgruppe Osnabrück. Am 28. April 2007 verstarb Werner Brockhaus.

Fritz Ruhrmann



war Lokomotivführer beim Bw Osnabrück Hbf. und war seit 1951

Mitglied der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer in der OG Osnabrück.

1954 / 1955 besuchte er Seminare der GDL für Disziplinar- und Sozialrecht.

Von 1956 bis 1970 war er Prozessbevollmächtigter für den Bezirk Münster

Im Disziplinar- und Sozialgerichtsverfahren.

Ab 1970 wurde seine Zuständigkeit auf die Sozialgerichte Bremen, Bremerhaven, Hamburg, Lübeck, Kiel und Schleswig erweitert. Gleichzeitig war er von

1953 bis 1980 Mitglied im Personalrat des Bw Osnabrück Hbf. Die Ortsgruppe

Osnabrück leitete Ruhrmann von 1966 bis 1980. Für die Belange der

Ruheständler war er in den Jahren 1981 bis 1998 zuständig.

Fritz Ruhrmann verstarb am 26.06.2014

Als Dank für seine großen Verdienste in der GDL wurde er zu Lebzeiten von dem früheren Vorsitzenden zum Ehrenvorsitzenden der Ortsgruppe Osnabrück ernannt.

„Einer für alle – Alle für einen „





Foto: Bernhard Kovermann

Der im Jahre 1887 geborene Otto Scharfschwerdt wurde 1919 in den geschäftsführenden

Vorstand der GDL gewählt. 1920 spielte er bei der Beteiligung der GDL am Generalstreik gegen den Kapp-Putsch eine führende Rolle. Der Kapp-Putsch sollte damals die Staatsordnung der Weimarer Republik beseitigen. Während der Nazi-Diktatur arbeitete er für die von den Nationalsozialisten verbotene SPD in Berlin.

Als er und seine Familie 1937 von der Gestapo verhaftet wurde, verbrachte der Antifaschist zunächst sechs Jahre im Gefängnis. Danach wurde Scharfschwerdt ins KZ Sachsenhausen überführt,

wo er 1942 ermordet wurde.

Die Freizeitgruppe „Stralsunder Lokführer“ hatte die vom GDL-Hauptvorstand, dem Bezirksvortand Nord und der Ortsgruppe Stralsund gesponserte Gedenktafel zusammen mit einer Treibachse der Schnellzugdampflok 03 1087 sowie einem Wasserkran am Stralsunder Bahnhof im Jahre 2001 aufgestellt. Damit soll an die Dampflok Zeit und an das vor der Schließung stehende Bahnbetriebswerk

Stralsund erinnert werden. Dieses trug seit den 1970er Jahren den

Namen des GDL-Widerstandskämpfers.

Vorsitzende der GDL Ortsgruppe Osnabrück

Heinrich Molkenbur	? - 1919	Fritz Ruhrmann	1965 - 1981
Karl Specht	1919 – 1923	Klaus - Dieter Aderholt	1981 - 1989
August Soostmeyer	1923 – 1931	Hans – Jürgen Eßing	1989 - 1996
Horst Kahler	1931 – 1937	Hans – Jürgen Bruns	1996 - 2001
1937 Auflösung der GDL durch die Nationalsozialisten		Bernhars Kovermann	2001 - 2004
Wilhelm Diekmann	1947 – 1958	Carszen Wahlbrink	2004 - 2008
Hermann Muncke	1958 – 1963	Michael Schindler	2008 - 2017
Werner Brockhaus	1963 – 1965	Frank Bems	2017 - 2021
		Sabine Kastner	2021 -

Vorstehend sind nur die OG Vorsitzenden aufgeführt. Aber ein Vorstand besteht nicht nur aus dem 1. Vorsitzenden. Deshalb geht an dieser Stelle auch ein großes Dankeschön an die Kollegen, die Ämter, wie 2. Vorsitzender, Kassierer, Schriftführer und Beisitzer ausgeübt haben und so den OG Vorstand durch ihre ehrenamtliche Arbeit über Jahre unterstützen und unterstützt haben.

Privatbahnen

Die zweite Stufe der Bahnreform ermöglichte im Jahre 1998 privaten Anbietern sich an Streckenausschreibungen im öffentlichen

Personennahverkehr (ÖPNV) zu beteiligen. In Osnabrück hatte sich die Nord-West-Bahn und in Bielefeld die Eurobahn gegründet.

Beide Bahn-Gesellschaften waren bei den Ausschreibungen erfolgreich. Die erfolgreiche Werbung der Ortsgruppe bescherte uns bei beiden Bahnen neue Mitglieder; ein Glücksfall, der eine tolle Zusammenarbeit entstehen ließ.

Die GDL möchte auch weiter für das Vertrauen werben, gerade auch bei den Privatbahnen. Denn 140 Jahre im Dienst der Lokomotivführer zu stehen, ist schon einmalig in Deutschland. Das kann man nur erreichen mit Vertrauen, verantwortungsvollen Umgang mit den Mitgliedern und hoher Fachkompetenz. Bei einem überaus günstigen Beitrag genießen unsere Mitglieder einen hervorragenden Rechtsschutz mit Fachanwälten, sowohl im Privat- als auch im Berufsrechtsschutz.

DENN WIR WISSEN; WAS WIR WOLLEN



In Folge der politischen Veränderungen
Anfang der 1990er Jahre ergaben sich mit
Auflösung des so genannten „Ostblocks“
neue Perspektiven. Im Rahmen von
Städtepartnerschaften wurde es möglich,
neue Kontakte zu knüpfen. Nach der
Wende pflegte die OG Osnabrück
zunächst Kontakte zu Kollegen in der Gewerkschaft
Vorpommerschen Greifswald, wenig später
zu Kollegen im russischen Twer.

Gegenseitige Besuche über viele
Jahre haben ein freundschaftliches
Verhältnis entstehen lassen. Ein sichtbares
Zeichen hierfür war der Glückwunsch zum
60zigsten Jubiläum. Die nebenstehende
Urkunde unterzeichnete der Leiter des
Bahnbetriebswerkes, der Vorsitzende der
so wie der Vorsitzende der
Gesellschaft der Freundschaft der
Eisenbahner Twer und Osnabrück.
Durch den Krieg zwischen Russland und der
Ukraine, ruht das freundschaftliche
Verhältnis

GDL EUROPaweit



Die Autonomen Lokführergewerkschaften Europas (ALE) wurde 1988 in Rom von vier Repräsentanten europäischer Lokführergewerkschaften gegründet. Die GDL wurde durch Manfred Schell vertreten. Italien durch Guiseppe Minutoli, die Niederlande durch Jan Altena und die Schweiz durch Fritz Schneider.

Ziel der ALE ist, Einfluss zu nehmen auf die Zunehmende Ausweitung der Liberalisierung bei den Eisenbahnen.

Die EU sieht dies als Heilmittel für die Schiene an. Forderungen der ALE war und ist aber, die Liberalisierung nicht zu verhindern, sondern zu verlangsamen, so daß sie nicht auf dem Rücken der Lokomotivführer und anderer Fahrpersonale ausgetragen wird.

Einen hohen Stellenwert nehmen daher internationale Begegnungen von Lokomotivführern

um den Austausch von Verkehrs-, Berufs- und sozialpolitischen Informationen ein.

Höchst qualifizierte Lokomotivführer sollen Züge durch Europa fahren und der hohe Sicherheitsstandard bei den Eisenbahnen erhalten bleiben. Dazu gehören u. a. die Einführung einheitlicher Zugsicherungssysteme.

Heute besteht die ALE aus 15 europäischen Lokomotivführergewerkschaften mit insgesamt ca. 108.000 Lokführern und anderen Beschäftigten des Eisenbahnfahrpersonals. Tendenz steigend.



DIE GDL HEUTE

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer organisiert die weit überwiegende Mehrheit aller Lokomotivführer in Deutschland. Die erfolgreiche und positive gewerkschaftliche Arbeit der GDL hat dazu geführt, dass auch andere Mitglieder des Transports- und Verkehrswesens Mitglied der GDL sind.

Die GDL gliedert sich auf Bundesebene in sieben Regionalbezirke, die wiederum in 200 Ortsgruppen unterteilt sind.

Höchstes Organ der GDL ist die Generalversammlung (GV), die in der Regel alle vier Jahre stattfindet. Ausführendes Organ der GV und des 20 Mitglieder starken Hauptvorstandes ist der geschäftsführende Vorstand, der sich aus Bundesvorsitzenden (Claus Weselsky) und seinen drei Stellvertreter (Lutz Schreiber, Lars Jedinat und Mario Reiß) zusammensetzt.

Die Hauptgeschäftsstelle der GDL hat ihren Sitz in Frankfurt am Main.

Die Gewerkschaftszeitung der GDL ist der 1919 aus der Zeitschrift für Lokomotivführer hervorgegangene „VORAUS“, der zehn Mal jährlich mit einer Auflage von 36.000 Exemplaren erscheint. Die GDL stellt ihren Mitgliedern außerdem zahlreiche Fachbücher und Broschüren zu Verfügung, ebenso wie den alljährlichen Taschenkalender, der auf die speziellen Bedürfnisse der einzelnen Berufsgruppen hin ausgerichtet ist.

Gemäß der Satzung wahrt und fördert die GDL die beruflichen, sozialen, wirtschaftlichen und rechtlichen Interessen ihrer Mitglieder. Dazu werden alle gesetzlich zugelassenen Mittel eingesetzt.

Die GDL ist Tarifpartner der Deutschen Bahn AG und aller Privatbahnen, für die dort im Arbeitnehmerverhältnis stehenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Zusätzlich zur gewerkschaftlichen Interessenvertretung verfügt die GDL über einen umfangreichen Katalog von Sozialleistungen. Ein umfassender Rechtsschutz für alle im Zusammenhang mit dem Dienst- und Arbeitsverhältnis stehenden Fälle gehört hierzu ebenso wie eine finanzielle Unterstützung bei Streik, im Sterbefall und bei Notlagen.

Die GDL bietet ihren Mitgliedern Berufshaftpflichtschutz, Familienrechtsschutz und eine Freizeitunfallversicherung.

Zur Förderung der gewerkschaftlichen Jugend- und Nachwuchsarbeit haben sich die jugendlichen Mitglieder in der **GDL-Jugend** organisiert, die Mitglieder der Jugendorganisation des Deutschen Beamtenbundes (DBB) und Tarifunion (DBB-Jugend) ist.



Bundesweiter Warnstreik am 06. März 2003. Kollegen der OG Osnabrück waren dabei



Mitglieder der OG Osnabrück beim Streik am 03. September 2021
vor dem Bahnhofsgebäude in Osnabrück

Die Unternehmenszweige der Deutschen Bahn,
wie z.B. DB Netz, DB-Cargo, DB Regio und
DB-Fernverkehr gehören auch zur OG Osnabrück.



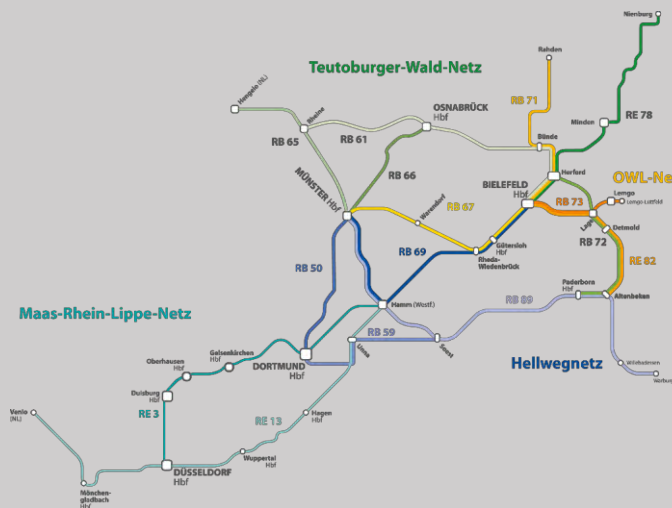
Unsere Privatbahnen in der OG Osnabrück



Die Nordwestbahn wurde
1999 gegründet. Weit
Mehr als 1000 Mitarbeiter
sind bei der
Nordwestbahn beschäftigt
Sie bedienen 17 Linien
Mit insgesamt 17,7 Mio.
Zugkilometer.

(Quelle Wikipedia)





Die Eurobahn GmbH & Co. KG betreibt Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen mit grenzüberschreitenden Zügen nach Venlo und Hengelo. Das Unternehmen mit Sitz in Düsseldorf hat ca. 900 Mitarbeiter. Zu diesen werden mehr als 600 Triebfahrzeugführer und Kundenbetreuer gezählt. (Wikipedia)

Gründung: 1998

Geografische Abdeckung: Nordrhein-Westfalen

Eigentümer: Anwaltskanzlei Noen

Eisenbahn: 15

Mitarbeiter: 920

Gründer: Keolis, Rhenus

Dachorganisation: VIA-GTI



Die WestfalenBahn GmbH ist ein gegründetes deutsches Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Bielefeld, welches sich vollständig der Berliner Abellio GmbH befindet. Das Unternehmen betreibt Schienenpersonennahverkehre in Niedersachsen und angrenzenden Gebieten von Nordrhein-Westfalen.

Am Unternehmen waren bei der Gründung vier Gesellschaften zu je 25 Prozent beteiligt, wobei es sich abgesehen von Abellio bei allen Teilhabern um kommunale Eigenbetriebe handelt.

- Abellio GmbH, Berlin
- Mindener Kreisbahnen GmbH, Minden
- moBiel GmbH, Bielefeld
- Verkehrsbetriebe Extertal GmbH, Extertal

Am 12. Juli 2017 wurde bekannt gegeben, dass das Unternehmen vollständig von Abellio übernommen wurde, da für die Kommunalen Betriebe sonst eine Ausschreibungspflicht für ihre Stadtverkehre bestehen würde.

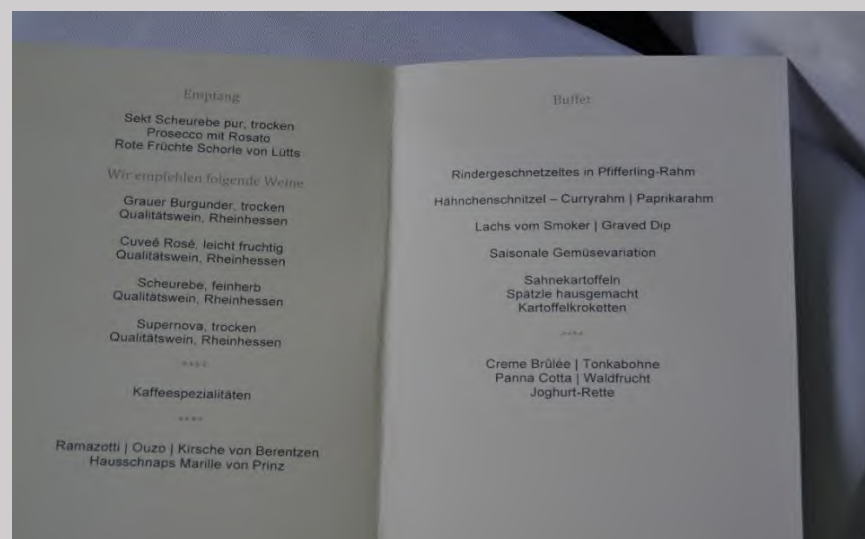
Bei der Gründung der WestfalenBahn 2005 war Abellio noch Tochter der Essener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (EVV), die WestfalenBahn damit ein rein kommunales Unternehmen, das aber im gleichen Jahr teilweise verkauft wurde.

Unsere Jubiläumsfeier am 10.09.2022 in Melle





























**Zum 75 jährigen Jubiläum
wünschen wir weiterhin
gute Zusammenarbeit.**

GDL Ortsgruppe



Ostfriesland

Wir bedanken uns bei allen, die dafür gesorgt haben, dass es ein gelungenes Fest wurde.

Besonderen Dank gilt unseren Gästen, darunter unseren stellvertretenden Bundesvorsitzenden Lutz Schreiber,

den OG Vorsitzenden von Bremen, Stefan Görgens,

den OG Vorsitzenden von Bremerhaven, Sebastian Rotter,

den OG Vorsitzender von Ostfriesland, Ansgar Schulze Finkenbrink

Der Vorstand der OG Osnabrück

