

25 Jahre Vereinigung Luftfahrt

wichtige „Stationen“ im Rückblick:

Vergütungsrunde bei Lufthansa 1974:

Einführung des „Einheitsmitarbeiters“ im Tarifvertrag der Lufthansa. Damit verbunden waren Einkommensverluste für in der Technik beschäftigte Mitarbeiter (insbesondere „Vormänner“).

Obwohl sich die betroffenen Technikmitarbeiter gegen dieses Vorgehen des Arbeitgebers mit der damals tarifschließenden Gewerkschaft versuchten zu wehren, war der Abschluss nicht zu verhindern.

17. April 1975

Aus dieser großen Unzufriedenheit heraus konstituierte sich während einer Versammlung im Bürgerhaus Goldstein ein Aktionsausschuss zur Gründung einer Vereinigung. Diesem Ausschuss gehörten die Herren Orlopp, Bussek, Geiger, Lindenau, Radosch und Bregula an.

11. Juli 1975

Während einer Gründungsversammlung die von dem Ausschuss einberufen wurde, wird die Vereinigung Luftfahrt ins Leben gerufen.

Zum ersten Vorsitzenden wird Herr Günther Geiger gewählt. Sein Stellvertreter ist Herr Volker Vogel. Als Schatzmeister wird Herr Bernd Marx gewählt. Weitere Vorstandsmitglieder sind die Herren Hans-Joachim Selle und Jürgen Kolb.

Schriftführerinnen des neuen Vereins sind Frau Ingrid Leukel und Frau Sibille Obigt.



der erste VL Vorstand

7. August 1975

Die VL wählt ihren ersten Beirat. Er besteht aus 11 Mitgliedern. Erster Vorsitzender des neuen Beirates ist Herr Wolfgang Borkenhagen.

Damals kommt es zu einem Rechtsstreit mit der ÖTV über die Anerkennung der VL als Gewerkschaft. Durch Sammlungen unter den Mitgliedern und unter den Mitgliedern der Vereinigung Cockpit, angeführt von dem damaligen VC-Präsidenten Gades wird eine Summe von annähernd 30.000 DM aufgebracht. Somit ist man für den Rechtsstreit gut gerüstet.

Die Vereinigung Cockpit hatte uns damals aber nicht nur mit Geld, sondern auch mit tatkräftiger Hilfe ihrer angeschlossenen Anwälte unterstützt.



Die erste Mitgliederversammlung. Einstimmig "JA"....

14. Oktober 1977

Jürgen Kolb wird zum VL-Vorsitzenden gewählt. Zu seinem Team gehört auch als quasi „ehrenamtlicher Pressesprecher“ Herr Hans Dieter Gades.

14. Juli 1978

Roland Steinert wird zum VL-Vorsitzenden gewählt, nachdem Jürgen Kolb vorzeitig zurücktritt.

20. Dezember 1979

Hans Schucker wird zum vierten VL-Vorsitzenden gewählt.

14. Oktober 1981

Hans Schucker wird erneut zum VL-Vorsitzenden wiedergewählt.



Februar 1982

Es erscheint die erste VL-INFO

Im Jahr 1983

beginnen die ersten Gespräche mit der Deutschen Angestellten Gewerkschaft über einen eventuellen Kooperationsvertrag



22. September 1983

Hans Schucker wird erneut zum zweiten Mal als VL-Vorsitzender wiedergewählt.

Hans Jürgen Kipar wird sein Stellvertreter und gleichzeitig auch Bundesschatzmeister



Dezember 1983

Hans Schucker und Viktor Jauernig werden unter dem Wahllogo „AoF“ in den Aufsichtsrat der Lufthansa gewählt.

24. Januar 1984

Der erste Ortsverband der Vereinigung Luftfahrt wird in Hamburg gegründet. Vorsitzender ist Herr Uwe Thees

29. Februar 1984

Der Ortsverband Düsseldorf unter seinem neuen Vorsitzenden, Herrn Bernd Seifert, wird gegründet.

31. Oktober 1985

Hans Schucker wird für eine vierte Amtsperiode zum VL-Vorsitzenden gewählt, Herr Werner Langendörfer wird zu seinem Stellvertreter und Herr Hans Jürgen Kipar wiederum zum Bundesschatzmeister gewählt. In diesem Jahr feiert die VL ihr 10 – jähriges Jubiläum

12. Februar 1986



Frau Klähne und Frau Marx im ersten VL-Büro in Kelsterbach

Frau Klähne wird eingestellt und unterstützt Frau Marx in der täglichen Besetzung des VL-Büros.

Im Jahr 1988

finden die Verhandlungen mit der DAG zu einem Kooperationsvertrag ein gutes Ende.

26. August 1987

Werner Langendörfer wird zum fünften VL-Vorsitzenden und Werner Zielina zu seinem Stellvertreter gewählt.

Im Jahr 1988

wird Werner Langendörfer mit Viktor Jauernig als AoF-Bewerber in den Aufsichtsrat der Lufthansa gewählt.



Heinz Werner Langendörfer übernimmt den VL-Vorsitz von Hans Schucker

Im Jahr 1989

erscheint die erste VL-Bildungsurlaubsbrochure.

Im Mai 1989

stellt die VL Herrn Horst Stuhldreier als Rechtsbeistand ein.

12. Dezember 1989

Heinz-Werner Langendörfer wird wieder zum VL-Vorsitzenden gewählt,
Werner Zielina zu seinem Stellvertreter
und Wilfried Dulies zum Bundesschatzmeister.

2. August 1990

In Kuwait beginnt der Golfkrieg mit in der Folge dramatischen Veränderungen in der internationalen Luftfahrt.

31. Januar 1991

Die VL erwirbt in Gross Gerau ein neues Verwaltungs- und Tagungsbüro.

27. April 1991

Das neue VL-Büro wird während einer Feier mit den Mitgliedern „eingeweiht“.

2. Oktober 1991

Der VL-Vorstand unter Langendörfer, Zielina und Dulies, wie am 12. Dezember 1989 für zwei weitere Jahre in seinem Amt bestätigt.



Heinz-Werner Langendörfer

20. März 1993



Die Vereinigung Luftfahrt, die Vereinigung Cockpit, die Unabhängige Flugbegleiterorganisation, die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft und die ÖTV rufen gemeinsam zu einer Demonstration in Bonn auf. Extrem hohe Gebühren, monopolartige Strukturen auf den Flughäfen und chaotisch ausgerüstete Flugsicherung bringen die deutschen Fluggesellschaften in existenzielle Nöte. In diesem Zusammenhang sei auch heute noch daran erinnert, dass diese Demo zwar eine „pro Lufthansa-Aktion“ war, die LH-Geschäftsleitung sich aber vornehm zurückhielt und nicht zur Demo in Bonn erschien. Ein Verhalten, welches bis heute nicht vergessen ist.

21. Oktober 1993

Heinz-Werner Langendörfer wird für eine vierte Amtszeit zum VL-Vorsitzenden gewählt, Werner Zielina wieder zu seinem Stellvertreter und Dr. Dietrich Kummer wird neuer Bundesschatzmeister.

Juni 1994

Der vor zwei Jahren abgegebene Aufnahmeantrag der VL zur international tätigen Vereinigung „Aircraft Engineers International“ wird positiv beschieden. Die VL ist seither über diese Vertretung auch auf „internationalem Parkett“ vertreten.

1. Juni 1994

Da die Zerschlagung des Lufthansakonzerns bevorsteht, wird vorsorglich die „Tarifvereinbarung Bestandsschutz“ abgeschlossen.

14. Juli 1995

Die VL feiert in der Weilbachhalle zu Weilbach ihr 20 – jähriges Bestehen.



Hans-Josef Weilbacher organisiert in Weilbach in der Weilbachhalle die 20-Jahrfeier der VL

24. Oktober 1995

Werner Zielina wird zum sechsten VL-Vorsitzenden gewählt, Dr. Wolfgang Hildebrand zu seinem Stellvertreter und Dr. Dietrich Kummer erneut zum Bundesschatzmeister.



der neue Bundesvorsitzende Werner Zielina bei seiner "hauptberuflichen" Tätigkeit als ERI

Im August 1997

wird nach dreijähriger Zusammenarbeit mit den in Betrieb vertretenen Gewerkschaften und der Unabhängigen Flugbegleiterorganisation der „Serviceberuf Luftfahrt“ neu geschaffen.

28. Oktober 1997

Werner Zielina wird erneut zum VL-Vorsitzenden gewählt, Frank Schott zu seinem Stellvertreter und Karl-Heinz Bebenroth zum Bundesschatzmeister.



Werner Zielina

29. August 1998

Die VL erhebt schriftlich Einspruch gegen die Wettbewerbsbeschränkungen für die Lufthansa und die Mitglieder der „Star Alliance“ vor der EU-Kommission. Karel van Miert plant drastische Einschränkungen der Flugverbindungen. Damit verbunden droht Arbeitsplatzabbau.

Oktober 1998

Die VL spricht sich für den weiteren Ausbau des Flughafen Frankfurt aus.

14. und 15. Dezember 1998

Es kommt zu einem Hearing vor der EU-Kommission in Brüssel. Themen sind die Wettbewerbsbeschränkungen. Der VL-Vorsitzende und das Bundesvorstandsmitglied Heinz-Werner Langendörfer reisen nach Brüssel und vertreten die Position der VL und der DAG.

22. April 1999

Werner Zielina wird zum dritten Mal zum VL-Vorsitzenden wiedergewählt, Frank Schott zu seinem Stellvertreter und Anneli Jürgensen zur Bundesschatzmeisterin, als erste Frau im VL-Bundesvorstand.

23. Juni 2000

Die Vereinigung Luftfahrt feiert in einer offiziellen Festveranstaltung ihr 25jähriges Bestehen

26. August 2000

Die Mitglieder und Freunde der Vereinigung Luftfahrt sind zu einem Fest anlässlich des 25jährigen Bestehens in die VL-Geschäftsstelle eingeladen

Soviel zur Geschichte der VL bis zu unserem 25 jährigen Bestehen.

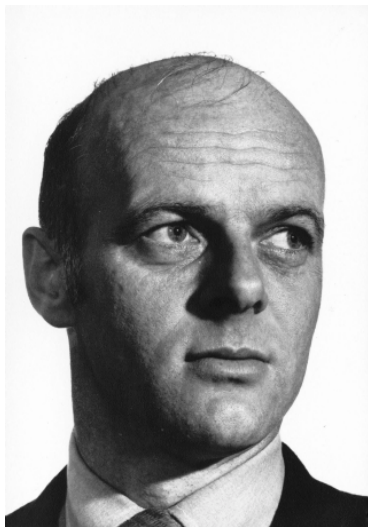
Bei der Gründung der Vereinigung Luftfahrt hat uns die damals seit sechs Jahren existierende Vereinigung Cockpit ganz erheblich unterstützt. Wir werden diese Hilfe der VC nie vergessen.

Auf die damals - und manchmal auch heute noch - gestellte Frage: VL, was ist das?, fand der damalige VC Vorsitzende Hans Dieter Gades in einem Artikel eine passende Antwort. Wir wollen diesen Beitrag hier nach 25 Jahren nochmals abdrucken:

Vereinigung Luftfahrt. Was ist das ?

Frankfurt im Sommer 1975

Gewisslich haben Sie in letzter Zeit in Zeitung, Rundfunk oder Fernsehen eine Vereinigung Luftfahrt erwähnt gefunden. Was verbirgt sich dahinter ?



Der Ursprung:

Die Mechaniker der DLH in Frankfurt fühlten sich durch den Abschluß der Verhandlungen über den Tarifvertrag „Einheitsmitarbeiter“ von ihrer Gewerkschaft ÖTV düpiert. Sie versuchten in letzter Minute den geschäftsführenden Hauptvorstand der ÖTV von der Unterzeichnung des Vertrages abzuhalten; dieser Versuch misslang - der ÖTV-Hauptvorstand sprach im Gegenteil den hauptamtlichen Tarifverhandlern seines Hauses, den Herren Jacobi und Hölzel, nach der Intervention der Mechaniker ausdrücklich das Vertrauen aus. Daraufhin erklärten sechs Mechaniker, die der Bundestarifkommission der ÖTV angehört hatten, ihren Austritt aus der ÖTV und veranstalteten eine Versammlung für ihre Kollegen im Bürgerhaus Goldstein in Frankfurt-Niederrad. Zu dieser Versammlung waren ebenfalls Arbeitnehmer von British Airways, von PANAM, von der Alitalia und vom Bordpersonal der DLH eingeladen.

Der Unmut der Techniker über den „Einheitsmitarbeiter“ äußerte sich vielfältig und gefühlsbetont. Immerhin hat dieser Tarifvertrag und insofern werden die Wogen der Emotion verständlicher - pekuniäre Ansprüche bei den Mechanikern, die sie bisher hatten, für die Zukunft in Wegfall kommen lassen - tarifhistorisch sicherlich ein bemerkenswertes und nicht sehr übliches Ereignis.

Die Hintergründe:

Der „Einheitsmitarbeiter“ war bereits Thema der Vergütungs-Tarifrunde 1974 gewesen; der vom Arbeitgeber vorgelegte Entwurf zur Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen von Arbeitern und Angestellten war am 1./2. März 1974 in Seeheim und am 20. Juni 1974 in Köln verhandelt worden. Am 3. Juli 1974 lehnte die Tarifkommission das Verhandlungsergebnis ab. Der geschäftsführende Hauptvorstand der Gewerkschaft bekräftigte diese Ablehnung am 5. Juli 1974.

In der Zwischenzeit bis zur Wiedervorlage des selben Tarifvertragsentwurfs am 16.-Dezember 1974 wurde zwischen Lufthansa-Vorstand in seiner AVH-Eigenschaft und der Stuttgarter ÖTV-Zentrale „grünes Licht“ für den „Einheitsmitarbeiter“ gegeben, ohne dass die ehrenamtlichen Tarifkommissions-Mitglieder davon durch die ÖTV in Kenntnis gesetzt worden wären.

Am 11. März 1975 schließlich stimmte die ÖTV-Bundestarifkommission mit 23 gegen 6 Stimmen bei 4 Stimmenthaltungen dem inzwischen verbesserten Tarifvertrag „Einheitsmitarbeiter“ zu. Wie leicht solche gut vorzeigbaren Mehrheiten bei Abstimmungen zu erzielen sind, wird verständlich, wenn man berücksichtigt, dass die zustimmenden Tarifkommissionsmitglieder für die von ihnen vertretenen Gruppen leichte Vorteile mitnehmen konnten, mithin der notwendige Minoritäten-Schutz für die zahlenmäßig unterlegene Spezialisten-Gruppe, die die zukünftigen Nachteile einzustecken hatte, schlicht wegfiel.

Auf ähnliche Weise kam Anfang 1969 ein Tarifvertrag der ÖTV für das Bordpersonal zustande: Die Tarifkommission hatte sich unter starkem Einfluss des ÖTV-Funktionärs Kugoth einstimmig zum Abschluss eines Tarifvertrages mit dreijähriger Laufzeit entschieden - ein Verhandlungsergebnis, das schon nach 18 Monaten ganz erheblichen Korrekturen unterworfen werden musste; die Mitgliedschaft hatte sich gegen das faule Ergebnis durch Gründung der Vereinigung Cockpit zur Wehr gesetzt und genügend Druck ausgeübt, um während der Laufzeit eines gültigen Tarifvertrages - d.h. ohne zu Kampfmitteln greifen zu können - ganz bedeutende Verbesserungen, besonders im Bereich der Vergütungs-Strukturen, durchzusetzen.

Die Parallele:

Heute bei den Technikern wie damals bei den Fliegern war der Anlass der gleiche: Misstrauen der gewählten ehrenamtlichen Arbeitnehmer gegenüber den Funktionären der Großgewerkschaft, die offensichtlich ihren Pflichtbeitrag zum Nivellierungsprozess zwischen hoch- und weniger spezialisierten Gruppen leisten müssen. Die Konsequenz war auch die gleiche: Auf der Versammlung im Bürgerhaus Goldstein wurde ein Aktionsausschuss zur Gründung einer „Vereinigung Luftfahrt e.V.“ gebildet.

Gegen die von den Arbeitnehmern auf dieser Versammlung gewählten Aktionsausschuss-Mitglieder hat die ÖTV eine Reihe von Prozessen angestrengt - beliebtes Mittel von Machthabern, den Aufmüpfigen durch das Aufzwingen kostspieliger Verfahren den Schneid abzukaufen; aber vergebens: Die Spenden-Sammlung der Mechaniker zum Aufbau ihrer eigenen Organisation, die für alle in der Luftfahrt spezialisierten Arbeitnehmer offen sein soll, hat mehr Geld eingebracht als die ÖTV annahm, als sie die Prozess-Lawine auslöste.

VC - VEREINIGUNG LUFTFAHRT:

Der Vorstand der VC wie auch die Jahreshauptversammlung am 22. April 1975 haben sich in ausführlicher Diskussion mit der beschriebenen Entwicklung befasst. Selbstverständlich ist, dass die VC ihre heutige Eigenständigkeit aufrecht erhalten wird; selbstverständlich ist aber auch, dass die VC die Ereignisse beim Bodenpersonal kritisch würdigt, mit Rat und Tat den Initiatoren der Vereinigung Luftfahrt zur Seite steht und gegenseitige Information und Konsultation für angebracht hält.

Nach der Konstituierung der neuen Vereinigung soll eine enge Kooperation vertraglich vereinbart werden; bei den Kontakten der Vereinigung Luftfahrt zur DAG hat die VC ihre ehrlichen Makler-Dienste angeboten.

Es ist meine feste Überzeugung, dass Gewerkschaften primär zur Durchsetzung von selbstbestimmten Arbeitnehmer-Interessen da sind und dem Streben der etablierten Großgewerkschaften des DGB nach mehr Macht für ihre Funktionäre endlich Einhalt geboten werden muss.

Ihr Hans-Dieter Gades

Blick in die nächsten 25 Jahre

Die VL wird 25 Jahre alt. Dies ist ein guter Grund die Vergangenheit Revue passieren zu lassen, aber auch ein guter Grund einen Blick in die Zukunft zu wagen. Was hat denn die VL in den vergangenen 25 Jahren eigentlich geleistet? Diese Frage bekommen wir des öfteren gestellt.

Die Vereinigung Luftfahrt wurde vor 25 Jahren gegründet, um als Berufsverband speziell die Interessen der in der Luftfahrt beschäftigten Kolleginnen und Kollegen zu vertreten.

Jeder, der bei einer Fluggesellschaft beschäftigt ist weiß, dass die Ansprüche und Anforderungen an uns mit den wenigsten anderen Branchen zu vergleichen sind... Schon allein von daher ist die Vertretung über eine spezielle Gruppierung innerhalb der Luftfahrt sehr sinnvoll.

Seit mehreren Jahren sind wir beteiligt an den Entscheidungsfindungen, die sich auf die JAR´s auswirken. Es liegt uns in diesem Zusammenhang als Berufsverband sehr viel daran, die Qualifikationen der in der Luftfahrt und von den JAR´s betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nicht nur zu erhalten, sondern auch auf einem möglichst hohen Niveau zu belassen.

Dies ist natürlich um so schwieriger, als eine hohe Qualifikation der Kolleginnen und Kollegen die Gesellschaften natürlich wesentlich mehr Geld kosten, als das Fachwissen auf einem unbedingt notwendigen Mindestlevel zu halten. Hier wurde in der Vergangenheit unter der Mitwirkung der AEI (Aircraft Engineers International) von uns einiges bewegt.

Die Bodentarifkommission der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft setzt sich fast ausschließlich aus Mitgliedern der VL zusammen. Im Rahmen des Kooperationsvertrages zwischen der DAG und der VL haben wir bei der Besetzung der TK ein Vorschlagsrecht, von dem wir auch regen Gebrauch machen.

Bei der Besetzung der Kommission versuchen wir weniger nach Quoten, d.h. Mitgliederstärke in den einzelnen Bereichen vorzugehen, sondern nach Fachwissen, das unbestreitbar unabdingbar für die Mitarbeit in einer Tarifkommission ist.

Auch hier waren in den vergangenen Jahren die Mitglieder in Zusammenarbeit mit Kabine und Cockpit sehr erfolgreich.

Weiterhin sind seit vielen Jahren Vertreter der VL in den Aufsichtsräten des Lufthansakonzerens vertreten. Damit können wir die Interessen unserer Mitglieder in den höchsten Gremien gut darstellen.

Es ist manchmal nicht ganz einfach auf Anhieb in persönlichen Gesprächen die Frage zu beantworten, was macht Ihr eigentlich als Berufsverband. Viele der eben genannten Tätigkeiten sind bei den aktiven Mitgliedern mittlerweile zum alltäglichen Handeln geworden.

Dennoch ist sehr wichtig für uns, noch mehr Mitglieder zu finden, die aktiv mitmachen wollen.

Und hier beginnt nun unser Blick in die Zukunft.

Es ist schon einigermaßen erschreckend, wie hoch der Mitgliederschwund in den Gewerkschaften in der Vergangenheit geworden ist. Besonders auffallend ist für uns der Umstand, dass vor allem nach Vergütungsrounds die meisten unzufriedenen Anmerkungen von Kolleginnen und Kollegen kommen, die nicht mehr Mitglied in einer Gewerkschaft oder einem Berufsband sind oder es noch nie waren.

Natürlich weiß auch unser Gegenüber bei Verhandlungen abzuschätzen, wie hoch die Kampfbereitschaft der Arbeitnehmervertreter ist. Wenn uns von einigen Kritikern die Vereinigung Cockpit mit ihren Erfolgen als maßgebendes Beispiel vorgehalten wird, übersehen diese Mitarbeiter aber auch sehr gerne den Organisationsgrad im Cockpit im Vergleich mit dem der Kabine und des Bodens.

Innerhalb der Mitgliedschaft gibt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt immer intensivere und auch emotionale Diskussionen über den Zusammenschluss der 5 Gewerkschaften DAG, HBV, ÖTV, DPG und IG-Medien zu einer großen Dienstleistungsgewerkschaft „ver.di“.

Viele Mitglieder haben Angst davor, dass die Interessen der Luftfahrt in einem solchen „Gewerkschaftsmoloch“ wesentlich uneffektiver, oder so gut wie nicht mehr vertreten werden.

In vielen Einzelgesprächen versuchen wir unseren Kolleginnen und Kollegen einerseits die Angst vor einer großen Dienstleistungsgewerkschaft zu nehmen, auf der anderen Seite begründet gerade diese Angst einen starken Berufsverband, der die Interessen unserer Mitglieder nicht nur gegenüber den Arbeitgebern, sondern auch in den Gremien von ver.di selbstbewusst und stark vertreten kann.

Die jüngste Vergangenheit hat gezeigt, dass die sogenannten „guten alten Zeiten“ bei Lufthansa mittlerweile zu Ende sind. Es werden immer mehr Töchter und Enkel gegründet, die Organigramme ändern sich fast täglich und immer neue Ankündigungen über neue Ausgründungen und Auslagerungen verunsichern die Belegschaft.

Als das neueste Beispiel sei die geforderte dramatische Kostenersparnis im Stationsbereich genannt.

Wir werden in der Zukunft, noch mehr als in der Vergangenheit, mit einer Unmenge von Veränderungen konfrontiert werden. Es gibt wohl mittlerweile keine Kollegin und keinen Kollegen mehr, der nicht auf die eine oder andere Weise von Auslagerungen, Umstrukturierungen und geforderten Sparmaßnahmen betroffen ist.

Gerade jetzt ist wohl der „falscheste“ Zeitpunkt, aus einer Gewerkschaft oder einem Berufsverband auszutreten. Im Gegenteil, die derzeitige Tariflandschaft braucht eine starke Arbeitnehmervertretung.

Der Luftverkehr gehört zur Zeit zu den sich am schnellsten entwickelnden Branchen weltweit. Die Kolleginnen und Kollegen brauchen gerade hier einen starken Berufsverband, der ihre Interessen vertritt.

Je höher die Mitgliederzahl desto schwieriger wird es für die Arbeitgeber, an der Belegschaft vorbei die Belastungen immer weiter steigen zu lassen und in der Vergangenheit erkämpfte Ansprüche abzusenken.

Wir bitten Sie daher alle, sich nicht von den Gewerkschaften und Berufsverbänden abzuwenden, sondern ihnen den Rücken zu stärken.

Gemeinsam sind wir sicherlich in der Lage, die auf uns zukommenden Veränderungen innerhalb unserer Betriebe in einem großen Maße zu Gunsten aller Kolleginnen und Kollegen mitzugestalten.

Wir sind sicher, gemeinsam werden wir in der Lage sein, uns den zukünftigen Herausforderungen selbstbewusst zu stellen. Zum Wohle nicht nur der bereits im Konzern beschäftigten Kolleginnen und Kollegen, sondern auch für die nachkommende Generation.

Reinhard Bind,

VL-Beiratsvorsitzender und

Frank Schott,

stellvertr. VL-Vorsitzender