

Biografische Daten von / über Gerhard Mogwitz

Gesprächsprotokolle

- 1. Gespräch** *am 13.02.2008 in Hannover, Drosselgasse*
Beteiligte: *Gerhard Mogwitz, Gundolf Algermissen.*

 - 2. Gespräch** *am 28.04.2008 in Hannover, Drosselgasse*
Beteiligte: *Gerhard Mogwitz, Gundolf Algermissen.*

 - 3. Gespräch** *am 06.06.2008 in Hannover, Drosselgasse*
Beteiligte: *Gerhard Mogwitz, Gundolf Algermissen.*
-

Lebensdaten Geboren am 2. Mai 1933 in Münsterberg/Schlesien. Die Eltern hatten eine Landwirtschaft. Ich wuchs mit acht Geschwistern als zweitältester Sohn auf. Dort besuchte ich die Volksschule von 1939 bis zu den Weihnachtsferien 1944. Nach den Ferien sollte es mit der Schule weitergehen, doch wegen der Nähe der Front waren die Schulen zu Lazaretts umfunktioniert.

Erinnerung

Von den Weihnachtsferien 1944 bis August 1946 konnte ich, wegen der russischen und polnischen Besatzung keine Schule besuchen. Mein Vater organisierte eine Lehrerin für meinen Bruder, meine Schwester und mich um in einem bescheidenen Umfang Unterricht zu haben. Von September 1946 bis März 1947 war wieder ein Schulbesuch in Altwarmbüchen möglich, ich wurde im März 1947 aus der 8. Klasse entlassen.

Auf Antrag meines Großvaters musste mein Vater nicht zum Militär, vier Brüder von ihm waren schon Soldaten und drei in Russland gefallen. So hatte mein Vater neben seinem Hof, den seines Vaters und den des Schwiegervaters mit zu betreuen. Er musste Ende 1944 aber noch zum Volkssturm, deshalb konnten wir erst spät flüchten.

Mit einem Treck in Richtung Glatz

Mit einem Treck kamen wir bis Bad Landeck in der Grafschaft Glatz. Dort mussten wir bleiben, weil die Straßen für das Militär frei sein sollten. Das Ende des Krieges erlebten wir dort in Bad Landeck. Der Bürgermeister der Stadt und einige mutige Männer, darunter auch mein Vater, hatten weiße Fahnen aus Bettlaken an den Gebäuden anbringen lassen.

Nach einigen Tagen kam der Befehl von den Russen, dass alle die nicht in dem Ort wohnen, zurück in ihre Heimorte müssen. So sind wir wieder nach Münsterberg auf den Hof meiner Eltern gekommen, dort blieben wir bis zur Evakuierung im August 1946.

Der elterliche Hof wird beschlagnahmt

In Münsterberg erlebten wir die Zeit zunächst unter russischer und später unter polnischer Verwaltung. Als wir einige Tage daheim waren, kam der russische Stadtkommandant und hat für sich den Hof meiner Eltern beschlagnahmt. Wir hatten großes Glück, denn er wohnte in der Stadt in einer Villa, so mussten wir nur ein Zimmer für den Verwalter abgeben. Es gab keine Probleme, mein Vater konnte den Hof bewirtschaften wie er es gewohnt war. Meine Aufgabe war es, jeden Tag frische Milch, Butter, Eier und Gemüse in die Stadt zu bringen.

Im Herbst 1945 kam unser Ort unter polnische Verwaltung, für uns änderte sich im Alltag nichts. Denn nun war es der polnische Stadtkommandant der den Hof für sich in Anspruch nahm. Sein Onkel – den er als Verwalter einsetzte - bewohnte das Haus neben unserem Hof, dadurch hatten wir das Haus für uns allein.

*Mit Lkw und
Güterzug
in Richtung Westen*

Im August 1946, wurden wir aufgefordert uns an einer angegebenen Stelle zu sammeln. Mitnehmen konnten wir nur, was wir tragen oder in kleinen Karren befördern konnten. Von dort ging es mit Lastwagen nach Frankenstein in die Kreisstadt. Dort wurden wir in Güterwagen verfrachtet. Der Zug fuhr in Richtung Westen, aber keiner wusste wohin die Reise ging. Nach sechs Tagen in Güterwagen kamen wir schließlich auf dem Bahnhof in Lehrte an. Von hier aus wurden wir auf verschiedene Orte verteilt. Wir, das waren meine Eltern mit sieben Kindern, mein jüngster Bruder ist erst 1947 bei Hannover geboren, wurden mit einem Lkw nach Altwarmbüchen gebracht und kamen auf einen Bauernhof unter, auf dem schon zwei Flüchtlingsfamilien untergebracht waren.

Erinnerung

Wir waren auf dem Bauernhof nicht unbedingt willkommen. Im Herbst wollten wir einmal Äpfel organisieren. Der Altbauer war so verbissen, dass er seinen Hund auf uns hetzte. Wir mussten mit ansehen wie die Schweine im Garten das Fallobst aufgefressen haben.

Mein Vater hat zunächst beim Bauern mitgeholfen, es war ja gerade Kartoffel- und Rübenzeit. Im Frühjahr 1947 hat uns der junge Bauer ein Stück Land in der Nähe des Hofes gegeben, den wir als Garten nutzen konnten, um für uns selbst Gemüse und Kartoffeln anzubauen, damit wir uns selbst versorgen konnten.

Ausbildung

Eigentlich wollte ich gerne Tischler werden, weil ich gern mit Holz gearbeitet habe. Ich fand aber keine Lehrstelle. So habe ich zunächst als landwirtschaftlicher Gehilfe bei einem Bauern gearbeitet. Erst 1948 fand mein Vater eine Lehrstelle allerdings als Stellmacher, bei Heinrich Kischer in Hannover-Buchholz. (dort steht heute das Nord-Ost-Bad). In der Stellmacherei waren nur der Altgeselle und ich. Er war Gewerkschafter und Sozialdemokrat, er hat mir viel von sich und von seinen Erfahrungen und Erlebnissen erzählt.



*Gerhard Mogwitz bei
der Montage von
Stützen
und Dachleisten bei
der Firma Emmelmann
(Linkes Bild rechts,
rechtes Bild in der
Mitte)*

Währungsreform Nach der Währungsreform kamen die Ackerwagen mit Holzrädern sehr schnell aus der Mode, die Gummi bereiften Räder waren moderner. Mein Lehrgeselle wechselte dann gleich nach meiner Gesellenprüfung zur Conti, so habe ich dann allein die noch anfallenden Arbeiten erledigt.

Ich wechselte 1953 zur Karosseriefirma Adolf Emmelmann in Hannover. Hier bekam ich den ersten konkreten Kontakt mit der Gewerkschaft. Hier arbeitete ich bis zu meinem Wechsel in das Volkswagenwerk im Jahr 1955 in der Endmontage. Sitze und Inneneinrichtung einbauen war meine Arbeit.

Erinnerung

Für mich war es innerlich kein Problem in die Gewerkschaft, in die IG Metall einzutreten. War ich doch schon durch das Erzählen meines Lehrgesellen überzeugt. Als der Betriebskassierer mir eines Tages sagte, ich komme am Mittag wieder um die Beitritts-erklärung unterschrieben abzuholen. Gab es keine lange Diskussion. So wurde ich zum 1. April 1953 Mitglied in der IG Metall.

Bewerbung bei VW

1955 bewarb ich mich bei VW in Wolfsburg und wurde aufgrund meiner Schilderung über meine bisherige Tätigkeit im Sonderwagenbau eingestellt. Wir bauten in Normalschicht Krankenwagen, Streifenwagen und bei dem Samba-Bus die Inneneinrichtungen ein. Eingestellt war ich in der Lohngruppe zwei, obwohl ich für meine Arbeit eigentlich die Lohngruppe vier hätte erhalten müssen.

Erinnerung

Eines Tages stand der Meister hinter mir und sah mir bei der Arbeit zu. Er sagte, „sie können das ja schon, dann kriegen sie bald ihr Geld“. Ich habe dann mehrfach den Meister auf sein Versprechen angesprochen, als Konsequenz wurde ich „nach der Saison“ (Juni/Juli) in den Bereich Rohbau versetzt, das bedeutete für mich Schichtarbeit und damit wie die vielen anderen Kollegen in der Frühschichtwoche morgens um drei Uhr aus den Federn.

Die erste Arbeitsniederlegung

Die erste Arbeitsniederlegung habe ich miterlebt. Er wurde von Kollegen aus Hannover „angezettelt“. Bei der Einstellung hatte man uns gesagt; die Anlernzeit in Wolfsburg würde etwa vier bis fünf Monate dauern. Die Zeit war längst um und wir forderten die Erstattung des Fahrgeldes. Nach der Arbeitsniederlegung und den darauf erfolgten Verhandlungen und einigem hin und her haben wir 50 Prozent der Fahrtkosten (fünf D-Mark pro Woche) erstattet bekommen.

Die Fahrertüren wurden noch in Wolfsburg bearbeitet als schon die Produktion in Hannover lief. Mängel an der neuen Pressschweißstrasse waren der Grund dafür, dass wir erst im Mai 1956 nach Hannover kamen. Unsere Gruppe wollte darum das volle Fahrgeld erstattet haben. Wir meldeten uns beim Produktionsleiter an um unsere Forderung vorzutragen.

Erinnerung

Zum Ende der Frühschicht erschienen alle Kollegen der Frühschicht bereits in Straßenkleidung beim Produktionsleiter, um unsere Forderung zu begründen. Ich war der einzige, der in Arbeitskluft dabei war. Der Produktionsleiter sah mich und fragte „was wollen sie denn hier?“, meine Antwort, „ich vertrete die Spätschicht“. Unsere Forderungen hörte er sich in Ruhe an. 14 Tage später waren wir alle in Hannover.

Meine Arbeit war im Rohbau, auch im VW-Werk Hannover, Oberflächenbearbeitung an den Fahrertüren und Klappen. Diese Arbeit war mit Lohngruppe vier bewertet. Nachdem die Pressweißstrasse in Gang kam, war das Bearbeiten der Türen wesentlich schwieriger geworden. Wir forderten eine Überprüfung durch die Lohnkommission. Nach unserem Antrag auf Höhergruppierung wurden unsere Arbeitsplätze von der Lohnkommission befristet mit der Lohngruppe fünf bewertet.

Gesucht:
Gewerkschaftliche
Vertrauensleute

Gewerkschaftliche Vertrauensleute wurden im Werk gesucht. Anfangs fanden keine Wahlen statt, sie wurden ernannt. Die Hallensprecher waren von der IG Metall zur Unterstützung der vom Betriebsrat des Werkes Wolfsburg abgestellten zwei Betriebsratsmitglieder eingesetzt und für verschiedenen Bereiche in den Früh- und Spätschichten verantwortlich. Ihre Aufgabe war es auch, entsprechend Kolleginnen und Kollegen zu suchen die bereit waren, die Funktion eines Vertrauensmannes zu übernehmen.



Die Gruppe Fahrertüren in der Kantine in Wolfsburg
(vorne links Gerhard Mogwitz)

Erinnerung

Ich wurde angesprochen und hatte auch Interesse. Meine Bedingung war, es sollte gewählt werden. Es gab eine Zusammenkunft mit allen Kollegen aus der Abteilung. Der Hallensprecher sagte, der Kollege Mogwitz möchte gewählt werden. Da es keine weiteren Kandidaten gab, ließ er per Handzeichen wählen. Damit war ich aus meiner Erinnerung wohl der erste gewählte Vertrauensmann im VW-Werk in Hannover.

1958 gab es eine Veränderung. Die Türen und Klappen wurden unbearbeitet an die Karosse montiert. Die Oberfläche wurde dann am Fertigstellerband, am Putzerband mitbearbeitet. Für mich bedeutete das, Arbeit am Band in Wechselschicht, ich wollte aber in Normalschicht arbeiten, deshalb bewarb ich mich in die Tischlerei.

Nach einigen Tagen in der Tischlerei kam der zuständige Betriebsrat zu mir und fragte mich, ob ich nicht Vertrauensmann in der Tischlerei werden wollte. Der zuständige Vertrauensmann hatte das Handtuch geworfen. Mein Hinweis, dass ich erst kurz an dem neuen Arbeitsplatz war, kommentierte der Kollege mit der Feststellung „das lass mal meine Sorgen sein“. Also war ich wieder Vertrauensmann.

Erinnerung

Schon bei den Wahlen zum Betriebsrat 1958 und 1959 wurde ich gefragt ob ich nicht für den Betriebsrat kandidieren möchte. Ich wollte mich erst entsprechend weiterbilden, für diese Aufgabe befähigen. So besuchte ich neben meiner Arbeit Kurse und Bildungs-Veranstaltungen an der Volkshochschule, später bei Arbeit und Leben. Weiterhin habe ich Lehrgänge und Seminare bei der IG Metall und beim DGB besucht, um meinen Bildungshorizont zu erweitern.

*Betriebsratswahlen,
die erste Kandidatur*

1960 bei den Betriebsratswahlen wurde ich wieder angesprochen. Eigentlich wollte ich auch in diesem Jahr noch nicht kandidieren, ließ mich dann aber doch auf die Ersatzliste stellen. So rückte ich im Jahr 1960 in den Betriebsrat nach und wurde ordentliches Betriebsratsmitglied, allerdings ohne Freistellung. Freigestellt waren die Kollegen des Betriebsausschuss, der Rest der Betriebsratsmitglieder war nur zu 50 Prozent freigestellt. Die offizielle Freistellung für alle Betriebsratsmitglieder gab es ab 1971 in Verbindung mit einer Bezahlungsregelung für Betriebsratstätigkeit.

Ich hatte in meiner Arbeit starkes Interesse an Lohn- und Tarifrfragen, meine Arbeit begann im Lohn- und Akkordausschuss und ich war auch Mitglied der paritätisch besetzten Lohnkommission. 1964 wurde ich Vorsitzender des Lohnausschusses.

Erinnerung

Neben meiner Arbeit im Lohnausschuss hatte ich die Betreuung der Außenbereiche übernommen, das waren u. a. Werksfeuerwehr, Tischlerei, Kraftwerk Holzlager usw. Mit einem Fahrrad bin ich an zwei Tagen in der Woche in alle Außenbereiche gefahren und habe viele Gespräche geführt. Auch durch die Arbeit der Lohnkommission hatte ich die Möglichkeit Arbeitsplatzbesichtigungen vorzunehmen, um vor der Begehung durch die paritätische Kommission mir ein eigenes Bild zu machen. Somit war ich bei vielen Kolleginnen und Kollegen bekannt.

Sprecher im Lohnausschuss

1972 waren Betriebsratswahlen nach dem neuen Betriebsverfassungsgesetz. Wie auch schon bei den vorherigen Wahlen wurde ich als Sprecher des Lohnausschusses auf den Listenplatz fünf gesetzt. In der Zwischenzeit hatte es Ärger um den amtierenden Betriebsratsvorsitzenden Heinz Hilbich (Jahrgang 1931) gegeben. Anlass war eine Zeitungsmeldung in der es hieß, er habe sich um eine Abteilungsleiterstelle im VW-Werk in Wolfsburg beworben. Auch wurde ihm widersprüchliches Handeln vorgeworfen. Störend war auch sein diktatorisches Verhalten, Kollegen wurden von ihm im Falle auch von berechtigter Kritik „abgebügelt“. Ich habe dann in dieser Zeit gegen ihn offen opponiert, obwohl wir uns zuerst gut verstanden haben.

Erinnerung

In der entscheidenden Vertrauensleutesitzung wurde Kollege Hilbich gefragt, ob es stimme das er sich für eine Abteilungsleiterstelle beworben habe. Er antwortete, „das geht euch gar nichts an“. Daraufhin gab es eine Abstimmung und eine Mehrheit der Vertrauensleute sprach ihm das Misstrauen aus.

Nun war es nach unserer Auffassung erforderlich, auch im Betriebsrat, zunächst unter den IG Metallern eine Entscheidung herbei zu führen. Auch hier war er nicht bereit sein Mandat aufzugeben und den Rücktritt zu erklären. So haben wir dann mit Einverständnis der Bevollmächtigten der IG Metall Verwaltungsstelle Hannover eine außerordentliche Betriebsratsitzung gefordert mit dem Tagesordnungspunkt „Abwahl des Betriebsratsvorsitzenden“ und Neuwahl eines Vorsitzenden. In dieser Sitzung wurde ich bei elf Gegenstimmen von 39 anwesenden Betriebsratsmitgliedern zum neuen Vorsitzenden gewählt. Großen Wert legte ich darauf, die IG Metall im Betriebsrat wieder zusammen zu führen, das gelang mir auch bald.

Kollege Hilbich hat gegen seine Abwahl vor dem Arbeitsgericht geklagt. Er hat in der ersten und zweiten Instanz verloren. Er arbeitete später als Unterabteilungsleiter im Vertrieb Nutzfahrzeuge.

Betriebsverfassungsgesetz 1972

Da nach dem Betriebsverfassungsgesetz 1972 die Bildung eines Gesamtbetriebsrates zwingend vorgeschrieben wurde, bildeten wir auch für Volkswagen dieses Gremium. Die IG Metall verhandelte mit dem Vorstand von VW über eine andere Zusammensetzung als nach dem Gesetz. Hannover bekam in diesem Gremium vier Sitze von 21. Auch den Konzernbetriebsrat bildeten wir im Jahr 1974 nach einem von der IG Metall ausgehandelten Tarifvertrag. Wegen der Wichtigkeit kam es uns auch hier darauf an, die Sitze entsprechend der Größe der Belegschaften anzupassen. Ich war von Anfang an in beiden Gremien vertreten.

Ölkrise und Strukturkrise im Werk Hannover

Gleich zu Beginn meiner Zeit als Betriebsratsvorsitzender hatte ich wohl die schwierigste und für das Werk Hannover einschneidendste Anpassung zu bewältigen. Die Ölkrise - und das Werk Hannover war noch zusätzlich durch eine Strukturkrise betroffen. Sie war durch die Umstellung von Luft- auf Wasserkühlung für alle Motoren ausgelöst. Für die neuen Motore wurde in Salzgitter ein neues Werk gebaut, damit verlor Hannover den Motorenbau. Gegen die Stimmen der Arbeitnehmervertreter beschloss der Aufsichtsrat den „S 1 Plan“ Das bedeutete, die Belegschaft wurde in den Jahren 1972 bis 1976 von über 29.000 Beschäftigten auf 17.200 reduziert. Das war für mich eine meiner bittersten Augenblicke in meiner Zeit in der ich Verantwortung für die Belegschaft des Werkes Hannover hatte. Es gab sehr viele Aufhebungsverträge und Kurzarbeit. Eine hohe Zahl von ausländischen Kolleginnen und Kollegen nahmen die Abfindung und sind in ihre Heimat zurückgekehrt.



Das Bild zeigt das Gesamtbetriebsratsgremium bei der konstituierenden Sitzung

Vordere Reihe sitzend, dritter von links Egon Koch, Betriebsratsvorsitzender VW-BS (BR-VS), vierter von links Siegfried Ehlers (BR-VS WOB), stehend in der Mitte Gerhard Mogwitz

Erinnerung

Ich kann mich sehr gut an ein Gespräch mit Herrn Leiding erinnern, es ging dabei um die Verlagerung des Motorenbaues nach Salzgitter. Er sagte zu mir; „wir haben die Produktion der Transporter von Wolfsburg nach Hannover verlagert, es gab keine Probleme. Wir haben die Motorenproduktion von Wolfsburg nach Hannover verlagert, es gab keine Probleme. Der Getriebebau wurde von Wolfsburg nach Kassel verlagert, es gab keine Probleme. Wir haben die Käfermontage nach Emden verlagert, auch da gab es keine Probleme. Nun meinen sie, weil wir jetzt die Motorenfertigung von Hannover nach Salzgitter verlagern, wird es Probleme geben, wir müssen für die neuen Motore ein neues Werk haben“. Damit war das Gespräch für Herrn Leiding gelaufen und der „S 1 Plan“ wurde umgesetzt.

Ich war in diesen Jahren einer hohen Belastung ausgesetzt und habe den Stress dadurch abgebaut, indem ich an den Wochenenden auf die Baustellen meiner beiden Brüder gefahren bin und habe malocht bis zum umfallen. Anschließend nach Haus, in die Badewanne und durchgeschlafen bis Sonntagmittag, nur so war es mir möglich die Belastung zu bewältigen.

*Arbeitsbedingungen
in Brasilien und
„Betriebsratshilfe“*

Der Bereich Nutzfahrzeuge wurde für uns auch international immer interessanter, so auch in Brasilien. Bei unserem ersten Besuch 1976 fanden wir in der Gießerei äußerst schlechte Arbeitsbedingungen vor. Die brasilianischen Kollegen baten uns sie in ihrem Kampf um bessere Bedingungen zu unterstützen. Bei den konzerninternen Gesprächen, insbesondere bei Investitionsentscheidungen haben wir gefordert, noch ein paar Millionen für die Verbesserungen der Arbeitsplätze in Brasilien draufzulegen. Das wurde akzeptiert, bei unserem nächsten Besuch wurden wir von den brasilianischen Kollegen mit herzlichen Umarmungen empfangen. Auch durch unsere Aktivitäten ist es bei VW do Brasil gelungen, einen Betriebsrat nach deutschem Vorbild zu wählen, obwohl es in Brasilien noch kein entsprechendes Gesetz gab.

Auch für die Kolleginnen und Kollegen in Südafrika haben wir uns eingesetzt, um ihre Situation zu verbessern. Den VW-Vorstand haben wir aufgefordert, die „schwarzen Gewerkschaften“ dort anzuerkennen. Ebenso forderten wir die Einhaltung der sozialen Mindeststandards durch das Management in Südafrika. Das war für die Kolleginnen und Kollegen sehr wichtig, aber auch der VW-Vorstand konnte durch unsere Aktivitäten positives für sich verbuchen. Für meine Arbeit in diesen Zusammenhängen kam auch mein Mandat im Aufsichtsrat (ab 1977) zugute. Die Aktivitäten des Gesamtbetriebsrates standen unter dem Zeichen der internationalen Solidarität.



*Übergabe der
Belegschaftsspende im
Jahr 1978 im Beisein
des niedersächsischen
Sozialminister Kurt
Partsch an Vertreter
der Lebenshilfe und an
den türkischen Konsul
für die Erdbebenopfer*

*Besuch im VW-Werk
in Mexico
(zweiter von rechts
Gerhard Mogwitz)*



*Geschäftsfeld
Elektronik*

Mitte der 80er Jahre sollte ein neues Geschäftsfeld eröffnet werden, weil das Auto der Zukunft viele elektronische Teile haben sollte. Es wurde eine Kooperation mit Nixdorf angestrebt. Nixdorf zog sich dann aber kurzfristig aus den Verhandlungen zurück. Nun entschied sich der Vorstand sehr schnell für den Kauf von Triumph-Adler. Die geschönten Bilanzen der Firma brachten den VW-Konzern in große Schwierigkeiten, aber man hatte daraus gelernt.

Diese Erfahrungen führten dazu, dass bei der Übernahme der Firma SEAT alle Geschäftsbereiche Prüfungen vornahmen und erst die Ergebnisse aller Berichte wurde bei der Entscheidung berücksichtigt.

*Betriebsräte-
versammlung des
Volkswagen-
Konzerns 1981
(Am Mikrophon
Gerhard Mogwitz)*



Diese veränderte Situation nahmen wir als Gesamtbetriebsrat zum Anlass, auch unsererseits Kontakte zu den Gewerkschaftern in Spanien aufzunehmen. Denn auch wir wollten wissen, was da eingekauft wird, und ob es nicht wieder wie bei Triumph-Adler ein Flop wird.

Erinnerung

Unser erstes Gespräch mit den Betriebs- und Gewerkschaftsvertretern in Spanien war für uns eine völlig neue Erfahrung. Wir, durch die Einheitsgewerkschaft geprägt, hatten kein Verständnis für das was sich da abspielte. Es gab zu allen Themenbereichen immer Stellungnahmen der beiden Gewerkschaften der CCOO und der UGT. Siegfried Ehlers, damals Konzernbetriebsratsvorsitzender, stellte fest, „so geht das nicht“ – das war aus meiner Sicht die Geburtsstunde des „Europäischen Volkswagen-Konzernbetriebsrates“ und ein weiterer Schritt der internationalen Arbeit der gewerkschaftlichen Interessenvertretung bei Volkswagen.

Die Unterschriften für den Europa-Betriebsrat werden geleistet (Links sitzend der damalige IG Metall Vorsitzende Franz Steinkühler, dahinter Gerhard Mogwitz)



Erinnerung

Für mich war es selbstverständlich, als Betriebsratsvorsitzender bei Warnstreiks oder Aktionen der Kolleginnen und Kollegen an vorderster Front mit dabei zu sein. Der Kampf um die „35-Stunden-Woche“ war für mich und meine Kolleginnen und Kollegen ein Einsatz, der uns zusammengeschweißt hat und wir uns dann auch gemeinsam über unseren Erfolg freuen konnten. In diese Zeit fiel auch unsere Demonstration gegen den „Franke-Erlass“ – danach sollte bei einer „kalten Aussperrung“ kein Kurzarbeitergeld gezahlt werden.



*Große Demonstration
im Frühjahr 1981 zur
Bundesstraße 6, dort
haben wir uns mit den
Kollegen der Varta
(Batteriehersteller)
getroffen
(Gerhard Mogwitz
vorne mit Mikrofon)*



*Eine Protest-
veranstaltung vor dem
Werksgelände unter
freiem Himmel aus
Anlass der Forderung
für eine
„35-Stunden-Woche“*

*Der Euro-Betriebsrat
bei VW entsteht*

Wir stellten an den Vorstand die Forderung einen Europäischen Betriebsrat zu bilden. Die Argumentation des Vorstandes, „es gäbe noch kein Gesetz“, war für uns nicht akzeptabel. Wir bastelten uns nach den im europäischen Parlament vorhandenen Entwürfen eine Geschäftsordnung. Hier kam uns zugute, dass Kollege Karl Heinz Mihr, der Betriebsratsvorsitzende des Werkes Kassel, Mitglied des europäischen Parlamentes war. Der Volkswagen-Konzernvorstand war dann bereit mit uns unter Mitwirkung der IG Metall eine freiwillige Vereinbarung abzuschließen. Im August des Jahres 1990 wurde der Vertrag mit entsprechender Wirksamkeit für die Öffentlichkeit in Brüssel unterzeichnet

In der Zwischenzeit hatte sich viel bei der Arbeitnehmervertretung ereignet. Siegfried Ehlers verstarb plötzlich, sein Nachfolger wurde Walter Hiller, der dann im Jahr 1990 vom Ministerpräsidenten Gerhard Schröder als Sozialminister in sein Kabinett geholt wurde. So wurde ich am 7. Februar 1990 zum ersten Präsidenten des Gremiums „Europäischer Konzernbetriebsrat“ gewählt.

*Besondere
Bewährung für alle
Betriebsräte*

1992/1993 war für uns Betriebsräte eine Zeit der besonderen Bewährung. Der Konzern hatte viele Probleme, wir als Betriebsräte hatten durch eine Vielzahl von Gesprächen mit Kolleginnen und Kollegen umfassende Kenntnisse über Probleme in der Produktion und der Verwaltung. Damit hatten wir die besseren und realistischeren Kenntnisse über Betriebsteile und den Konzern.

Zur umfassenden und rechtzeitigen Information seitens der Konzernleitung wurden Standortkonferenzen eingeführt, hier muss die Unternehmensleitung berichten was sie planen, wie sieht die Modellpolitik aus, welche Personalplanung liegt dem Zugrunde? Die Frage der Beschäftigungssicherung hat für uns immer im Vordergrund gestanden.



*Während einer
Betriebsversammlung
Ende der 80er Jahre*

Für mich war es ein sehr bewegender Abschied, der Dank der Kollegen während meiner letzten Betriebsversammlung



Ausscheiden aus dem Betriebsratsgremium

Im Juni 1992 habe ich in Abstimmung mit meinen Kollegen auch für mich die „58-er-Regelung“ in Anspruch genommen, ich legte mein Betriebsratsmandat nieder. Bis zu meinem Ausscheiden 1993 habe ich meine anderen Funktionen noch bis zum Ablauf der jeweiligen Amtszeit wahrgenommen.

Mit meinem Ausscheiden haben wir auch sofort mit einigen Kolleginnen und Kollegen den Gedanken aufgegriffen, die Geschichte des VW-Werks Hannover aus der Sicht der Arbeitnehmervertretung aufzuarbeiten. Daraus ist eine Broschüre, ein Film in zwei Teilen „Mit dem Buli fing alles an“ und „der Kampf um Arbeitsplätze“, sowie eine umfangreiche Chronik entstanden.

Mein Engagement in der Otto-Brenner-Akademie

Als ich 1993 von Egon Kuhn – dem ehemaligen Leiter des Freizeitheim Linden - angesprochen wurde, ob ich bei der Gründung einer Senioren-Akademie mitmachen würde, gab es für mich nur ein „Ja“. Im Jahr 1995 kam es dann zur Gründung als eingetragener Verein. Wir hatten immer im Auge die Generationen zusammenzuführen, daher gaben wir uns den Untertitel „Treffpunkt der Generationen“. Zu einem späteren Zeitpunkt wurde die Akademie umbenannt in „Otto-Brenner-Akademie“ – Treffpunkt der Generationen“. Hier haben ehemalige Gewerkschafter, Betriebsratsmitglieder und Vertrauensleute die Möglichkeit gewerkschaftsübergreifend in Arbeitskreisen, in Seminaren Erfahrungen auszutauschen und aktuelle Themen zu behandeln. Erämpftes und Erlebtes darf und soll nicht in Vergessenheit geraten.

Meine Vorbilder

Meine Vorbilder waren Otto Brenner (langjähriger Vorsitzender der IG Metall) und Hugo Bork (Langjähriger Betriebsratsvorsitzender im VW-Werk Wolfsburg). Ich habe versucht meine Arbeit immer so zu gestalten, dass man, auch wenn ich nicht in den Funktionen bin, sich positiv an mich erinnert.

**Gewerkschaftliche
Mandate**

1953 Mitglied in der IG Metall
1967 Mitglied in der Ortsverwaltung IG Metall Hannover
1987 Mitglied im Beirat der IG Metall Bezirk Hannover
1990 Mitglied im Präsidium des IG Metall Beirates
Zurzeit aktives Mitglied in der IGM-Seniorenarbeit
Zweiter Vorsitzender der Otto-Brenner-Akademie in Hannover

**Politisches
Engagement**

1962 Mitglied der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands,
keine Funktionen übernommen.

Protokollführung:
Gundolf Algermissen, Abteilungsleiter im DGB-Bezirk NBS

Technische Umsetzung und Bildbearbeitung:
Gunda Jortzig, PCA beim DGB-Bezirk NBS
