



125 Verstehen, was Menschen bewegt

125
JAHRE | Persönlich,
preiswert,
nah.

DEVK
VERSICHERUNGEN

Verstehen, was Menschen bewegt

125 Jahre DEVK Lebensversicherungsverein a.G.

Köln 2011

125 | Persönlich,
JAHRE | preiswert,
nah.

DEVK
VERSICHERUNGEN

Vorwort	6
Eisenbahnerfamilie mit Tradition	8
1886 – 1913: Kaiserreich und Gründung	10
1914 – 1923: Erster Weltkrieg und Inflation	26
1924 – 1932: Weimarer Republik und Wirtschaftskrise	38
1933 – 1945: NS-Herrschaft und Zweiter Weltkrieg	48
1946 – 1952: Besatzungszeit und Neuanfang	60
1953 – 1975: Wirtschaftswunder und Aufschwung	68
1976 – 1988: Automatisierung und Marktöffnung	84
1989 – 1999: Deutsche Einheit und Aufbau Ost	96
2000 – 2011: Finanzmarktkrisen und Aufbruch	106
Zahlen und Fakten, Organigramm	120
Quellen- und Literaturverzeichnis	122
Bildnachweise	124
Impressum	125

„Als junger Eisenbahner war ich unter anderem als Fahrdienstleiter im Schichtdienst für ein mechanisches Stellwerk verantwortlich. Diese selbstständige, eigenverantwortliche Arbeit hat mir großen Spaß gemacht.“

Friedrich W. Gieseler



Seit 2007 ist Friedrich W. Gieseler (57) Vorstandsvorsitzender der DEVK Versicherungen

Liebe Leserinnen und Leser,

„Alle für einen, einer für alle!“ Das ist nicht nur die Devise der drei Musketiere, sondern auch der solidarische Grundsatz der DEVK Versicherungen. Ihre Geschichte beginnt vor 125 Jahren, als es kaum soziale Absicherung gab und die gesetzliche Sozialversicherung noch in den Kinderschuhen steckte. Die Menschen, die bei der Eisenbahn körperlich harte und gefährliche Arbeit leisteten, wollten ihre Angehörigen zumindest im Todesfall

finanziell absichern. Der Gedanke setzte sich durch, dass die Gemeinschaft der Eisenbahner dieses Risiko tragen sollte – für jeden bezahlbar.

Im Fürstenzimmer des Breslauer Hauptbahnhofs schlug am 1. April 1886 die Geburtsstunde der DEVK: Der schon 1847 gegründete Breslauer Hilfsverein, die wahrscheinlich erste soziale Selbsthilfeeinrichtung bei einer deutschen Eisenbahnver-

waltung, wurde als sogenannte Sterbekasse rechtlich selbstständig. Sie gilt als direkter Vorläufer des heutigen DEVK Lebensversicherungsvereins. Dieser ursprünglich kleinen, schlesischen Sterbekasse verdankt die DEVK ihre Existenz.

Die DEVK entstand als Selbsthilfeeinrichtung von Eisenbahnern für Eisenbahner und ist bis heute als betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn anerkannt. Für Eisenbahner ist sie deshalb nicht irgendeine, sondern die Versicherung schlechthin – denn sie bietet „Sicherheit aus eigener Hand“. Nach wie vor bestimmen die Deutsche Bahn und die Bahngewerkschaften in den Gremien der DEVK mit. In der Mitgliederversammlung, die den Aufsichtsrat wählt, sind überwiegend aktive Bedienstete der Bahn vertreten. Auch im Aufsichtsrat und im Vorstand der DEVK entscheiden Eisenbahner mit.

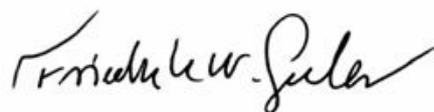
Natürlich hat sich das Unternehmen immer den aktuellen Marktgegebenheiten angepasst. Trotzdem haben wesentliche Grundprinzipien der DEVK unverändert Bestand. Dazu gehört vor allem, Versicherungsschutz zu fairen Bedingungen und so preiswert wie möglich anzubieten. Mindestens ebenso wichtig ist die bis heute gültige Rechtsform der beiden Mutterunternehmen DEVK Lebensversicherungsverein und DEVK Sach- und HUK Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit. Das bedeutet: DEVK-Mitglieder sind gleichzeitig die „Aktionäre“ des Vereins. Das hat viele Vorteile: Zum einen muss die DEVK keine fremden Investoren bedienen. Zum anderen profitieren die Mitglieder dadurch, dass sie nicht benötigte

Versicherungsbeiträge zum Teil sogar wieder ausgezahlt bekommen. Dies ist eine absolute Ausnahme in der Branche. Schon seit den 1960er Jahren erstattet die DEVK ihren Mitgliedern jährlich Versicherungsbeiträge zurück.

Ein wichtiger Meilenstein in der Geschichte des Unternehmens war die Öffnung für Privatkunden in den 1970er Jahren. Damit wurde die Basis geschaffen für weiteres Wachstum, denn die Zahl der Nichtmitglieder in den Vereinen war satzungsgemäß auf höchstens zehn Prozent der Versicherten beschränkt. Im September 1976 entstand daher als gemeinsame Tochter beider Vereine die DEVK Allgemeine Versicherungs-AG, die seitdem allen Privatkunden offensteht und die DEVK schnell wachsen ließ.

Die vorliegende Chronik berichtet anschaulich, was die DEVK in den verschiedenen Epochen bewegte und welchen Herausforderungen und Möglichkeiten sie sich stellte. Am Ende des Buches finden Sie außerdem eine DVD mit einem Dokumentarfilm, der die Entwicklung der DEVK in bewegten Bildern erzählt. Ich wünsche Ihnen neue Einblicke und viel Spaß bei der Beschäftigung mit der DEVK-Geschichte!

Köln im Juni 2011



*Friedrich W. Gieseler,
Vorstandsvorsitzender der
DEVK Versicherungen*



ZUR PERSON

Friedrich W. Gieseler wurde in Warburg, Ostwestfalen, geboren. Er brachte schon umfangreiche Erfahrungen bei der Bahn mit, als er seine Karriere bei der DEVK begann. Nach einer Ausbildung zum Bundesbahninspektor in Wuppertal war er in Düsseldorf und Köln auf verschiedenen Dienstposten tätig: als Leiter der Verkehrsabteilung, Kassenverwalter und Kundenberater Stückgutverkehr, bei der Güterabfertigung, als Sachbearbeiter für Laufbahnangelegenheiten, bei der Bundesbahndirektion Köln sowie als Personalleiter beim Bahnbetriebswerk Düsseldorf-Derendorf.

1979 stellte ihn die Bundesbahn frei für seine Arbeit bei der DEVK, für die er inzwischen seit über 30 Jahren tätig ist. 1987 ergänzte Gieseler seine Ausbildung durch den Abschluss zum Diplom-Verwaltungsbetriebswirt. Die ersten 15 Jahre bei der DEVK trug er die Verantwortung in verschiedenen Führungspositionen des Vertriebs. Schließlich leitete Gieseler die Vertriebsorganisation, bevor er 1995 Mitglied in den DEVK-Vorständen wurde. Im Juli 2007 berief ihn der Aufsichtsrat zum Vorstandsvorsitzenden. Gieseler ist verheiratet und Vater von zwei Kindern.

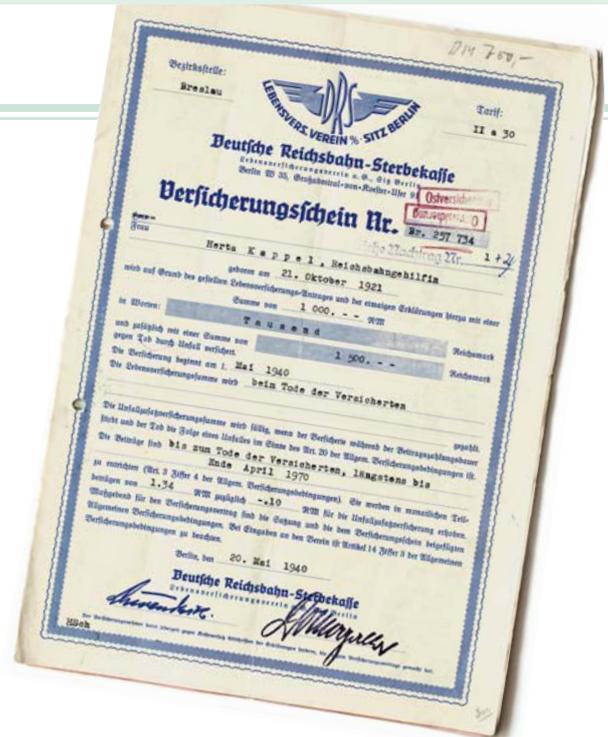
Von Generation zu Generation

Der Beruf des Eisenbahners hat eine eigene Faszination. Deshalb haben sich im Lauf der Jahrzehnte häufig Söhne und Töchter von dem anstecken lassen, was schon ihre Eltern an der Welt der Züge und Schienen gereizt hat. Herausragend ist jedoch, dass in einer einzigen Familie sage und schreibe 17 Personen für die Bahn gearbeitet haben und teilweise immer noch arbeiten. Die heute in Münster ansässige Familie Kappel kann auf insgesamt 561 Berufsjahre bei der Bahn zurückblicken. Als Johannes Carl Kappel im Jahr 1856 seine Beschäftigung bei der Eisenbahn in Breslau aufnahm, begründete er eine Tradition, die bis heute anhält.

„Die Eisenbahner waren eine eingeschworene Gemeinschaft,“ sagt Bernd Kappel, heute 66 Jahre alter Ruheständler. „Der Betrieb läuft nur reibungslos, wenn alle an einem Strick ziehen. Und Gefahren im Betriebsablauf sind nur dann auszuschließen, wenn man sich auf die Arbeit des anderen unbedingt verlassen kann. Das schweißt die Menschen zusammen.“

Mit der DEVK seit 125 Jahren verbunden

Wie die meisten Eisenbahner waren auch die Kappels schon früh Kunden der DEVK und ihrer Vorgängerunternehmen. Bernds Großvater Alfred trat 1921 in den Eisenbahndienst und schloss sofort eine Sterbegeldversicherung bei der Eisenbahn-Sterbekasse Breslau ab. Diese behielt er trotz mehrjähriger Arbeitslosigkeit und Geldnot bis zu seinem Tod 1973 bei. Seine Tochter Herta, heute 89 Jahre alt, hat als Eisenbahnerin bei der DEVK Policen für Hausrat-, Wohngebäude-, Glas-, Haftpflicht-, Unfall- und Sterbegeldversicherungen abgeschlossen. Ihre Sterbegeldversicherung zum Beispiel vereinbarte sie dem Vorbild ihres Vaters folgend schon als ganz junge Frau, als sie noch in Breslau lebte. Auch ihr Bruder Max und ihr Sohn Bernd sind bis heute umfassend bei der DEVK versichert.



Herta Kappel schloss schon 1940 eine Police bei der Deutschen Reichsbahn-Sterbekasse ab

Die Geschichte der DEVK ist daher eng mit der Familiengeschichte der Kappels verbunden. Die folgenden Kapitel berichten daher nicht nur davon, wie sich die Breslauer Sterbekasse zum Versicherungskonzern entwickelt hat, sondern auch, wie es gleichzeitig der Münsteraner Familie erging. Die Kappels stehen stellvertretend für alle Mitglieder und Kunden der DEVK. An ihrem Schicksal werden die vergangenen Epochen lebendig. Ihre Familiengeschichte macht anschaulich, wie die Menschen in der jeweiligen Zeit ihren Alltag bewältigten, was sie in Glück und Unglück bewegte.

Eisenbahnchronist: Bernd Kappel pflegt eine umfangreiche Fotosammlung zum Thema Lokomotiven



und ihren Sozialeinrichtungen eng verbunden



Blick zurück: Herta Eilers in einem historischen Eisenbahnabteil



Vier Kappel-Generationen auf einer Lok: Gerds Söhne Fabian und Lukas sowie Bernd (oben v. l.), Bernds Sohn Gerd (Mitte), Gerds Frau Christiane, Herta und Bernds Frau Ulrike (unten v. l.)



Alles im Plan: Bernd Kappel nennt eine schöne Modelleisenbahn sein Eigen



Lob für langjährige Mitarbeit: Bahnchef Rüdiger Grube (M.) mit Herta Kappel und ihrem Bruder Max

„Die DEVK ist für uns alle als Rückhalt bei unvorhergesehenen Problemen sehr wichtig. Sie hat uns immer große Sicherheit im Alltag gegeben.“

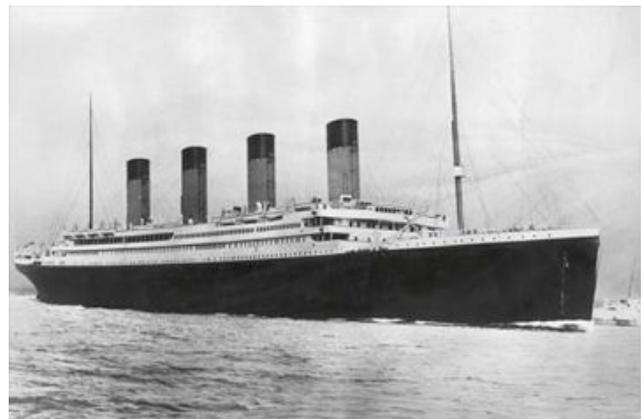
Bernd Kappel



1886 bis 1913



*Wilhelm II. eröffnet aus dem Kaiserzelt heraus
1895 den Nord-Ostsee-Kanal*



1912 bricht die Titanic zu ihrer Schicksalsfahrt auf

Kaiserreich und Gründung



Industrialisierung

Arbeiterunruhen

Erfindungen

Sozialismus

Kommunismus

Automobil

Wilhelm II.

Bismarck

Nationalismus

Imperialismus

Kolonien

Psychoanalyse

Jugendstil

Militarismus



Start zum 100-Meter-Lauf bei den ersten Olympischen Spielen der Neuzeit 1896 in Athen



Schon Anfang des 20. Jahrhunderts kommen Autorennen in Mode: Der Bugatti Typ 13 sorgt um 1910 für Furore

Die Bahn löst die Postkutsche ab



1825 fängt alles an: Der erste Personenzug der Stockton & Darlington Railway wird bejubelt

Am Morgen des 27. September 1825 gab es für die Bewohner von Stockton und Darlington, zwei Städtchen in Nordostengland, nur ein einziges Thema: Zum ersten Mal sollten an diesem Tag Menschen mit einer Eisenbahn fahren. Man ließ also die Arbeit ruhen; per Kutsche, zu Pferd oder zu Fuß brachen Jung und Alt zur westlich von Darlington gelegenen Brusselton-Höhe auf. Hier fuhr um 08:00 Uhr begleitet von offiziellem Brimborium ein Zug ab, der nicht nur wie bislang Güter, sondern auch Pas-

sagiere beförderte. Die Dampflok zog insgesamt 36 Wagen, zwölf davon transportierten Kohle und Mehl, auf den restlichen wurden Arbeiter und Gäste platziert. Auch ein erster, speziell für Fahrgäste konstruierter Personenwagen wurde eingesetzt, er trug den Namen „Experiment“. Der Zug wurde zuerst von stationären Maschinen an einem Seil auf den Hügel gezogen und danach an die Lokomotive angeschlossen. Die setzte sich zunächst unproblematisch in Bewegung. In der Folge wurde die Fahrt

CHRONIK der ZEITGESCHICHTE

1886: Einweihung der Freiheitsstatue im New Yorker Hafen • 1888: Im März Tod Kaiser Wilhelms I.; Nachfolger wird sein todkranker Sohn Friedrich III., der im Juni stirbt; es folgt sein Sohn Wilhelm II. • 1889: Bergarbeiterstreik im Ruhrgebiet, größter Streik im Deutschland des 19. Jahrhunderts • 1890: Sturz des Reichskanzlers Otto von Bismarck; Leo von Caprivi wird Nachfolger • 1892: In Hamburg fordert die Cholera 8.000 Tote • 1895: Das Deutsche Reich tauscht mit Großbritannien die deutsche Kolonie Sansibar gegen Helgoland • 1895: Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals (Kaiser-Wilhelm-Kanal) • 1896: In Athen werden die ersten Olympischen Spiele der Neuzeit mit 43 Disziplinen veranstaltet • 1900: Das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) tritt in Kraft • 1903: Gründung des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) in Stuttgart • 1907: Einführung einheitlicher Autokennzeichen • 1912: Bei den Reichstagswahlen wird die SPD erstmals auch nach Sitzen stärkste Partei • 1912: Das britische Passagierschiff „Titanic“ sinkt in der Nähe von Neufundland



Lokomotivpionier George Stephenson
(1781 – 1848) liefert auch nach Deutschland

jedoch mehrmals unterbrochen, weil ein Wagen wiederholt aus den Schienen sprang und eine verstopfte Leitung Dampfmenge verursachte. Insgesamt zwei Stunden nahm der erste Fahrabschnitt bis Darlington – etwa neun Meilen – in Anspruch. Danach ging es rund elf Meilen weiter bis Stockton, was fünfdreiviertel Stunden dauerte. Während der Fahrt überholte der Zug die Postkutsche; die Fahrgäste winkten sich begeistert zu und wussten in diesem Moment genau, dass sie Zeugen eines historischen Umbruchs waren: 600 Menschen beförderte der Zug, 16 saßen in der Kutsche, die von vier Pferden gezogen wurde. Als der Zug hügelabwärts zum Bahnhof Stockton rollte, erreichte er die Höchstgeschwindigkeit: rund 24 Stundenkilometer. Tausende Zuschauer jubelten, beim anschließenden Essen in der Stockton Hall wurde die für englische Verhältnisse ungewöhnliche Zahl von 23 Toasts ausgesprochen. Mit der „Stockton & Darlington Railway“ brach ein neues Zeitalter an.

Der Ingenieur George Stephenson (1781 – 1848), der die Dampflok auf die Schiene gesetzt hatte, entwickelte seine Innovation in den folgenden Jahren unermüdlich weiter. 1829 präsentierte er mit der „Rocket“ eine Lok, die einen mit 20 Tonnen Fracht beladenen Zug ziehen konnte und es dabei auf 21,5 Stundenkilometer brachte. Einen Personenwagen konnte sie bereits mit 46 Stundenkilometern beför-

dern. Ein Jahr später startete auf der Strecke Manchester – Liverpool der erste regelmäßige öffentliche Eisenbahnverkehr Englands.

Die Welt ist begeistert

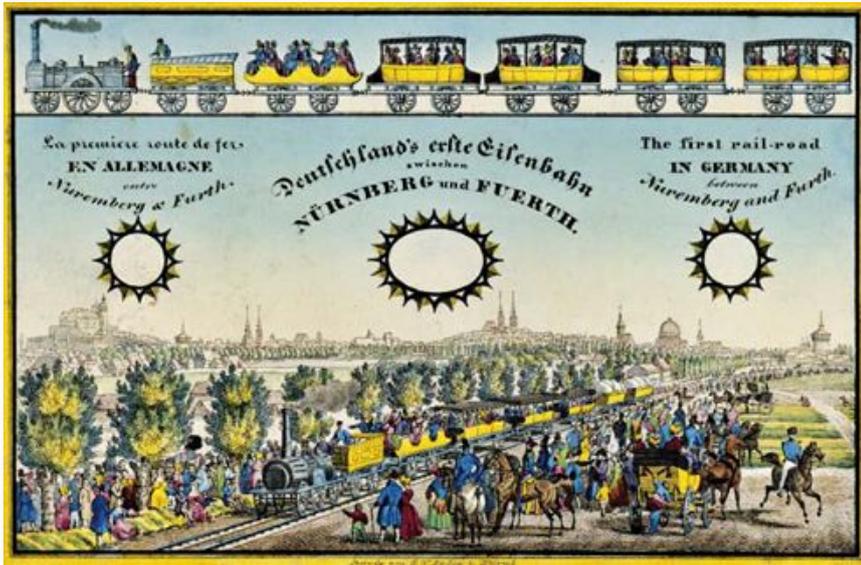
Die frohe Kunde aus England verbreitete sich wie ein Lauffeuer in Europa und Nordamerika. Endlich neigten sich die Zeiten dem Ende zu, als eine lange Reise beschwerliche Stunden in der holpernden, unbequemen Postkutsche erforderte. Und vor allem: Die Möglichkeit, sicher und viel schneller als bislang Güter zu transportieren, versprach eine ungemeine Erleichterung von Produktion und Handel. Nun wurde es möglich, Rohstoffe aus entlegenen Gebieten in kurzer Zeit in die Fabriken zu schaffen und Waren unkompliziert zu den Abnehmern. Vorbei die Zeit der nationalen und regionalen Beschränkungen, die neuen Möglichkeiten schienen nahezu unbegrenzt.

Die weitreichende Bedeutung wurde schnell erkannt. Schon 1834 hieß es im „Allgemeinen Deutschen Conversations-Lexicon für die Gebildeten eines jeden Standes“: „Die Kunststraßen mit eisernen Schienen haben den englischen und nordamerikanischen Verkehr auf das Unglaublichste gehoben und scheinen in der jüngsten Zeit bei Anwendung der Dampfmaschinen dem gesamten Völkerhandel wenn nicht eine andere Richtung, doch einen unübersehbaren Aufschwung geben zu wollen.“

DAMPFLOK

Richard Trevithick stellt die Weichen

Dampflokomotiven dominierten bis Mitte des 20. Jahrhunderts den internationalen Eisenbahnbetrieb. Die Technik basiert auf dem Prinzip, dass abkühlender Wasserdampf Unterdruck erzeugt, der einen Kolben in einem Zylinder in Bewegung setzen kann, also Bewegungsenergie erzeugt. Für den Betrieb von Dampflokomotiven wird Wasser in einem Dampfkessel erhitzt, wozu meist mitgeführte Kohle oder Schweröl eingesetzt wird. Die ersten Maschinen entwickelte der englische Erfinder Thomas Newcomen (1663 – 1729). Sie wurden in Bergwerksgruben beim Abbau von Kohle und Erz genutzt. Die Modelle von Newcomen wichen Ende des 18. Jahrhunderts leistungsstärkeren Maschinen, die vom schottischen Mechaniker James Watt (1736 – 1819) konzipiert wurden. Richard Trevithick (1771 – 1833) gelang es später, eine Konstruktion zu entwickeln, die drei bis vier Mal so viel Druck erzeugte und gleichzeitig kompakt genug war, um auf ein Fahrzeug montiert zu werden. Schon bald wurden in den Bergwerken die dampfbetriebenen Seilzuganlagen gegen auf Schienen laufende Dampfmaschinen ausgetauscht – das erste Modell hatte Trevithick 1803 entwickelt. Das Prinzip wurde ständig weiterentwickelt. Die „Rocket“ von George Stephenson (1781 – 1848) war es schließlich, mit dem die „Stockton & Darlington Railway“ 1825 erstmals auch Passagiere beförderte und nicht mehr nur Kohle und Erz.



Deutschlands Eisenbahngeschichte beginnt 1835 auf der Strecke Nürnberg – Fürth

Der „Adler“ bringt die Deutschen auf die Schiene

Nach der ersten Fahrt im englischen Stockton sollte es in Deutschland noch zehn Jahre dauern, bis die erste Eisenbahnstrecke eröffnet wurde. George Stephenson's Fabrik in Newcastle lieferte der Ludwigsbahn die Lokomotive „Adler“, die ihre Jungfernfahrt am 7. Dezember 1835 auf der Strecke von Nürnberg nach Fürth zurücklegte. Sie konnte immerhin auf 30 Stundenkilometer beschleunigen.

Begeistert zeigte sich davon vor allem der Nationalökonom Friedrich List (1789 – 1846), der sich bereits in England eingehend über die Möglichkeiten der Eisenbahn informiert hatte. Für ihn, den Visionär eines weitreichenden Freihandels, war das neue Transportmittel Wegweiser einer besseren Zukunft. Schon 1833 entwarf er für die 39 Staaten des 1815 gegründeten Deutschen Bundes ein effizientes Streckennetz, das später – ohne jede Steuerung einer zentralen Planungsinstanz – mehr oder weniger wirklich so entstand. „Der wohlfeile, schnelle, sichere und regelmäßige

Transport von Personen und Gütern ist einer der mächtigsten Hebel des Nationalwohlstandes und der Zivilisation nach allen ihren Verzweigungen“, schwärmte er. Mehr noch: Die Eisenbahnen seien die „eigentlichen Volkswohlfahrts- und Bildungsmaschinen“.

Das deutsche Streckennetz wuchs in der Folge mit erstaunlichem Tempo. 1837 wurde die zweite Strecke im Königreich Sachsen eröffnet, die zwei Jahre später Leipzig und Dresden verband. 1838 nahm in Preußen die Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft ihren Betrieb auf. Im selben Jahr wurde die Staatsbahn Braunschweig eingeweiht. In Schlesien, wo die Ursprünge der DEVK liegen, hatte 1842 die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft die Teilstrecke Breslau – Ohlau eröffnet. Die Märkische Eisenbahngesellschaft folgte mit dem Abschnitt Breslau – Liegnitz, zudem wurden Frankfurt an der Oder und Bunzlau verbunden.

Viele weitere Gründungen folgten, sodass das Netz 1850 bereits rund 6.000 Streckenkilometer aufwies. Schon bald stammten die eingesetzten Lokomotiven nicht mehr aus England, sondern aus heimischer Fertigung. 1837 wurden die beiden Firmen J. A. Maffei in München und Borsig in Berlin gegründet, die den Maschinenbau in großem Stil vorantrieben.

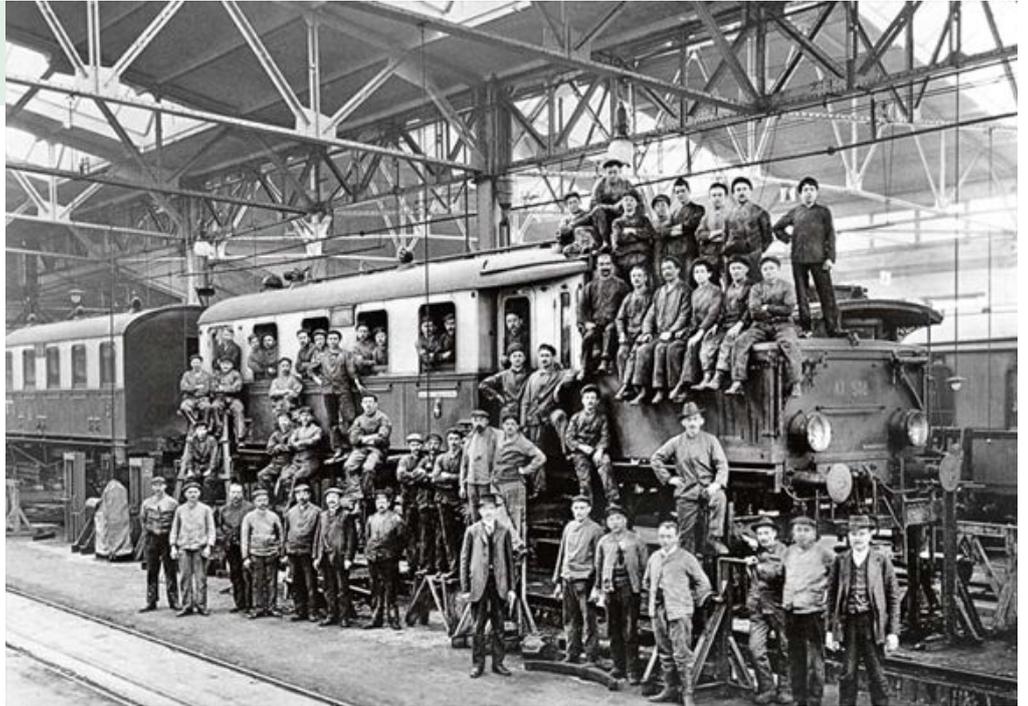
In der ersten Zeit waren es meist private Investoren, die das Geld für eine Eisenbahnstrecke aufbrachten. Angestachelt von der allgemeinen Euphorie standen sie Schlange, wenn es um das Zeichnen der vielversprechenden Aktien ging. Die Gesellschaften der frühen Jahre waren also – von der Braunschweiger Staatsbahn abgesehen – Privatunternehmen, die ganz bestimmte, häufig regional und lokal abgegrenzte Interessen hatten. Weil daneben unzählige Grenzen den Staatenbund durchzogen und jeweils



Der wohlfeile, schnelle, sichere und regelmäßige Transport von Personen und Gütern ist einer der mächtigsten Hebel des Nationalwohlstandes und der Zivilisation.

Friedrich List, Nationalökonom

*Eisenbahnerbelegschaft:
Zusammenhalt und Solidarität sind
von Anfang an stark ausgeprägt*



verschiedene Eisenbahngesetze galten, verlief der Ausbau des Netzes zunächst eher wildwüchsig.

Die Arbeiter bauen auf Selbsthilfe

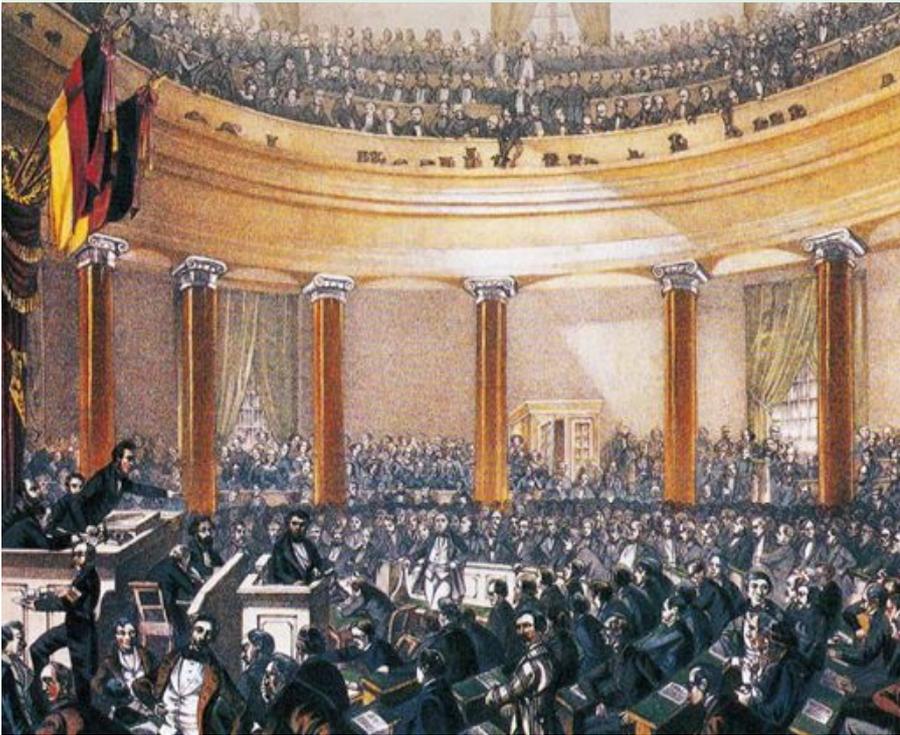
Der Eisenbahnbau sorgte für viele neue Arbeitsplätze. Insgesamt waren schon 1846 in Deutschland rund 180.000 Menschen daran beteiligt. So vielversprechend der Wirtschaftszweig auch war, so hart und gefährlich war die Arbeit. Der Eisenbahnbetrieb erforderte vollen körperlichen und geistigen Einsatz, oft kam es zu tödlichen Unfällen. Der Beruf konnte also schwerwiegende Folgen nicht nur für die Eisenbahner selbst, sondern auch für ihre Familien haben. Eine soziale Absicherung im Invaliditäts- oder Todesfall gab es damals nicht. Die geringen Gehälter reichten auch nicht aus, um für den Risikofall gewappnet zu sein.

Notgedrungen setzten die Eisenbahner also auf Selbsthilfe. Unterstützt von den Eisenbahnverwaltungen gründeten sie Vereine und Kassen, die ihre Mitglieder in Notlagen finanziell unterstützten. Sie trugen Namen wie „Kranzspendeverein“, „Freiwillige Begräbniskasse“, „Beerdigungsverein“, „Fahrbeamtenverein“, „10-Pfen-

nigs-Kasse“ und „Schärpenverein“. Die Wohlfahrtseinrichtungen dienten zunächst vor allem zur Unterstützung der Angehörigen verstorbener Eisenbahner.

Die Bediensteten der Oberschlesischen Eisenbahn gründeten 1847 den Breslauer Hilfsverein, die wahrscheinlich erste soziale Selbsthilfeeinrichtung bei einer Eisenbahnverwaltung. Der Hilfsverein, der vor allem der Hinterbliebenenversorgung diente, war Bestandteil der „Arbeiter-Unterstützungs- und Pensionskasse der Oberschlesischen Eisenbahn“. Darin wurden 1868 auch noch die „Beamten-Sterbekasse der Stargard-Posener“ und 1872 die Sterbekasse der Wilhelmsbahn integriert. Die Kasse hatte ihren Sitz im Haus „Germania“ in der Breslauer Taschenstraße. Die Ausstattung war damals noch sehr spartanisch:

„Das Mobiliar in diesem Büro besteht noch aus wenigen Teilen“, heißt es in einer alten Chronik. „Ein hohes Schreibstehpult an der Wand. Davor ein Drehbocksessel mit einem sattelförmigen, abgewetzten, hellen Lederpolster, einer typischen Form für die ‚Bureaus‘ der damaligen Zeit. Eine Kopierpresse zur Vervielfältigung der



Nationalversammlung in der Frankfurter Paulskirche, 1848

handgeschriebenen Schriftstücke sowie ein paar Stühle vervollständigen die Ausstattung.“

Die sozialen Probleme verschärfen sich

Zum Zeitpunkt der Vereinsgründung befand sich Deutschland – wie andere europäische Länder auch – in einer bedenklichen Schieflage. Der technologische Fortschritt vollzog sich immer schneller und eröffnete vielversprechende ökonomische Perspektiven. Die politische und soziale Entwicklung hinkte aber hinterher. Deutschland war nach wie vor ein Flickenteppich aus Staaten und freien Städten mit unterschiedlichen, teils gegensätzlichen Interessen. Ein Wirrwarr an Grenzen verhinderte ein Erstarren des innerdeutschen Handels. Der Deutsche Zollverein hatte zwar 1834 Verbesserungen gebracht, ein starker nationaler Wirtschaftsraum war jedoch noch nicht entstanden. Nationale Ideen und vor allem der aufkommende Liberalismus begeisterten das erstarkte Bürgertum. Die

Unzufriedenheit entlud sich in der Revolution von 1848/1849, die allerdings die grundlegenden Widersprüche nicht auflösen konnte.

Gleichzeitig verschärfen sich die sozialen Probleme: Die Kluft zwischen Arm und Reich wurde immer größer. Während die Wirtschaft modernisiert wurde, stand eine Anpassung der sozialen Sicherung an die neuen Verhältnisse zunächst nicht auf der Tagesordnung. Der Übergang von der landwirtschaftlichen zur industriell geprägten Ökonomie gestaltete sich für die nicht privilegierten Schichten sehr problematisch. Die Bevölkerung wuchs, die Menschen flüchteten vom Land in die boomenden Industriestädte. Massen von Arbeitern konkurrierten um die neuen Arbeitsplätze in den Fabriken, und entsprechend niedrig waren die Löhne. Besonders erschütternd waren die Verhältnisse in den schlesischen Webereien, die 1844 zu einem Aufstand führten, den später Gerhart Hauptmann in seinem Drama „Die Weber“ eindrucksvoll in Szene setzte. Weder der Staat noch die zu schnellem Gewinn gekommenen Industriellen sahen sich in der Fürsorgepflicht. Nicht nur den Eisenbahnern, sondern allen Arbeitern in den neuen Industrien wehte ein rauer Wind entgegen: Entlassen aus den familiären Sicherungssystemen der agrarischen Gesellschaft waren sie nun komplett auf sich allein gestellt. Wo es umfassende Angebote wie etwa ärztliche Versorgung oder Werkwohnungen gab, war dies auf freiwillige, patriarchalisch motivierte Initiativen wie etwa von Krupp in Essen zurückzuführen.

Die Proletarier haben nichts zu verlieren als ihre Ketten. Sie haben eine Welt zu gewinnen.

Karl Marx, Philosoph



Die Proklamierung des deutschen Kaiserreichs am 18. Januar 1871 in Versailles in der Darstellung des Malers Anton von Werner

Als Folge wurden Stimmen laut, die soziale Reformen forderten, oder sogar gleich die Revolution – wie Karl Marx und Friedrich Engels 1848 im „Kommunistischen Manifest“. Auch der Gedanke der genossenschaftlichen Selbsthilfe, formuliert von Friedrich Wilhelm Raiffeisen (1818 – 1888) und Hermann Schulze-Delitzsch (1808 – 1883), wurde populär. Es leuchtete ein, dass auch weniger betuchte Menschen durch gemeinschaftliche Kapitalbildung sich gegenseitig in der Not beistehen und bei Krankheit und Tod solidarisch einspringen konnten. Es waren die Ideen aus diesem Umfeld, die später Inspiration zur Erweiterung der Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahn sein sollten.

Der Staat greift nach der Bahn

Während der Betrieb der Eisenbahnen in den Anfangsjahren vornehmlich in privater Hand lag, wurden die Staaten nach 1850 aktiver. Ihnen war nicht entgangen, dass die Eisenbahn ökonomisch interessant war und wichtige infrastrukturelle Dienste leis-

ten konnte, wenn man die Streckennetze entsprechend organisierte. Mehr und mehr setzte sich die Überzeugung durch, wichtige Transportmittel nicht privaten und damit „partikularen“ Interessen zu überlassen. Hinzu kam, dass Eisenbahnen auch aus militärischem Blickwinkel einen sehr wichtigen Faktor darstellten – was vor allem in den beiden Weltkriegen deutlich wurde.

Schon 1850 waren außerhalb Preußens nur noch 35 Prozent der Strecken in privater Hand, in Preußen lag der Anteil noch höher. Otto von Bismarck trieb aber als preußischer Ministerpräsident und ab 1871 auch als Reichskanzler die Verstaatlichung voran. Seine Idealvorstellung waren nicht nur Staatsbahnen, sondern eine einheitliche Reichsbahn, die allerdings erst nach dem Ersten Weltkrieg entstehen sollte. Vor allem in den 1880er Jahren nahm die Verstaatlichungstendenz Fahrt auf. 1888/89 waren 88 Prozent der mittlerweile 40.000 Schienenkilometer in staatlicher Hand.

BISMARCKSCHE SOZIALGESETZE

Der Staat zeigt Verantwortung

Die soziale Kluft in der Gesellschaft hatte seit Mitte des 19. Jahrhunderts dazu geführt, dass sich sozialreformerische Gedanken und auch die Idee des Sozialismus ausbreiteten. Reichskanzler Otto von Bismarck versuchte, die Kritiker unter anderem mit den Sozialistengesetzen zu unterdrücken. Gleichzeitig demonstrierte der Staat nach dem Prinzip „Zuckerbrot und Peitsche“ auch Eigeninitiative. Kaiser Wilhelm I. formulierte 1881 die „Kaiserliche Botschaft“, in der er die soziale Verantwortung des Staates betonte und entsprechende Maßnahmen forderte. Erstes Resultat war das Gesetz über die gesetzliche Krankenversicherung. Es schrieb eine Versicherung für Arbeiter mit einem Jahreseinkommen von unter 2.000 Mark vor. Für dieselbe Gruppe wurden 1884 die staatliche Unfallversicherung und 1889 eine

Alters- und Invalidenversorgung beschlossen.

Am 1. Januar 1891 wurde die Rentenversicherung eingeführt. An der Finanzierung beteiligten sich auch die

Arbeitgeber: Bei der Krankenversicherung trugen sie zwei Drittel der Kosten, die Unfallversicherung zahlten sie komplett, die Rentenversicherung zur Hälfte.



Es gelang Bismarck mit den Gesetzen nicht, die sozialen Konflikte zu entschärfen. Bemängelt wurde, dass die Zuwendungen zunächst nur auf die Arbeiter beschränkt und sehr knapp bemessen waren. Dennoch legten die Gesetze den Grundstein für die heutige gesetzliche Sozialversicherung und waren Vorbild für ähnliche Regelungen in anderen Ländern.



Beamte und Bedienstete der Station Oberhofgau, 1897

Damit veränderte sich nach und nach auch der Charakter des Eisenbahndienstes. Dienststränge wurden eingeführt, die der öffentlichen Verwaltung nachempfunden waren. Ein Teil der Bediensteten erhielt zudem Beamtenstatus. Die neuen Staatsdiener verstanden sich zunehmend als Teil der öffentlichen Verwaltung. Wer es schaffte, im mittleren oder höheren Dienst einen Posten zu bekommen, konnte sich über einen sicheren Arbeitsplatz mit relativ guter Versorgung freuen. Beamte erhielten schon früh Privilegien wie Alters- und Hinterbliebenenfürsorge. In Preußen wurde 1854 für die unkündbar Bediensteten die Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse eingerichtet, der ab 1872 auch die kündbaren etatmäßig angestellten Beamten beitreten durften. 1885 wurde diese auch für die Betriebs- und Werkstättenarbeiter geöffnet.

Der gemeinsame Status als Staatsdiener sorgte dafür, dass bei den Eisenbahnern ein stärkeres Zusammengehörigkeitsgefühl entstand. In den ersten Jahrzehnten hatten sie sich zunächst in zahlreichen berufständischen Vereinigungen zusammengeschlossen, etwa im Verein der Lokomotivführer oder im Verband der

Dienststellenvorsteher. Es gab Schaffner, Bremser, Heizer, Zugführer, Rangierer, Stellwerker und viele weitere Berufe. Nun kristallisierte sich eine gemeinsame Identität, sogar ein gewisser Corpsgeist heraus. Dieser wurde durch die einheitlichen Uniformen, an denen Eingeweihte sofort den Status des Trägers erkennen konnten, unterstrichen. Es entstand eine eingeschworene Gemeinschaft, die auch dadurch gestärkt wurde, dass häufig die Söhne in die Fußstapfen ihrer Väter traten. Das Salar war zwar auch bei den Beamten nicht besonders hoch, aber die gute Absicherung und zahlreiche Privilegien wogen diesen Nachteil wieder auf. Für viele wurde der Eisenbahner von Kind an zum Traumberuf – kein Wunder, dass die erste auf Schienen laufende Modelleisenbahn, die 1891 von Märklin vorgestellt wurde, vom Start weg ein großer Erfolg war.

Durch die Verbeamtung und die Bismarckschen Sozialgesetze verbesserte sich die soziale Lage der Eisenbahner zwar etwas. Dennoch blieben in der Versorgung große Lücken, vor allem bei den Arbeitern. Die Selbsthilfeeinrichtungen der Bahnen verloren vor diesem Hintergrund keineswegs an Bedeutung – im Gegenteil:

Die staatlichen Reformen zeigten, dass solidarische Systeme notwendig und sinnvoll waren. Man war auf dem richtigen Weg.

1886 schlägt die Gründungsstunde der DEVK

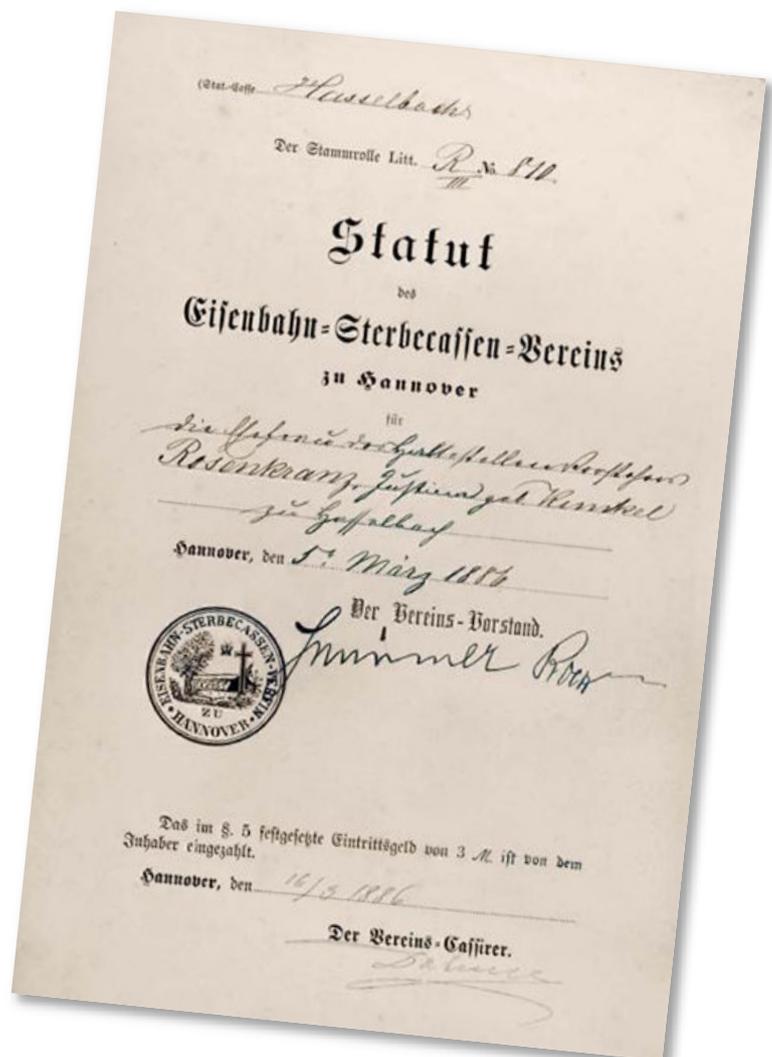
Seit 1883 war auch die Oberschlesische Eisenbahn in staatlicher Hand. Am 1. April 1884 ging auch deren Selbsthilfeeinrichtung auf die Staatseisenbahnverwaltung über und wurde von der Eisenbahndirektion Breslau verwaltet. Die Kasse weitete damit ihre Tätigkeit auf die gesamte Eisenbahndirektion aus. Die Stadt war mittlerweile zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt geworden, was der imposante, 1856 im Tudorstil errichtete Hauptbahnhof unterstrich.

Die Unterstützungskasse hatte ihren Sitz mittlerweile im Verwaltungsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion in der Gartenstraße, gegenüber vom Breslauer Hauptbahnhof. Von hier aus gingen die Züge ins oberschlesische Industriegebiet nach Oppeln, Gleiwitz, Beuthen und Kattowitz, wo es reichlich Kohle, Erz und Zinn gab. Die Haupt- und Residenzstadt Schlesiens war auch Brücke für den Handel mit dem südosteuropäischen Ausland.

Die Sterbekasse, wie der ehemalige Breslauer Hilfsverein seit 1864 hieß, blieb aber nicht lange unter staatlicher Verwaltung. 1885 beschloss die Eisenbahndirektion, sie in die rechtliche Selbstständigkeit zu entlassen. So wurde die „Sterbekasse der Beamten und Arbeiter im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bres-



Der Bahnhof im Tudorstil unterstreicht ab 1856 die Bedeutung des Verkehrsknotenpunkts Breslau



Statut von 1886 des Hannoveraner Eisenbahn-Sterbecassen-Vereins – einer von vielen Vorläufern der heutigen DEVK



Das Breslauer Rathaus, 1903

lau“ gegründet. In ihrem Statut von 1885 wurde als Rechtsform „Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit“ festgehalten. Die eigentliche Gründung wurde am 1. April 1886 im feierlichen Rahmen im Fürstenzimmer des Breslauer Hauptbahnhofs gefeiert. Dieser Tag gilt bis heute als das offizielle Gründungsdatum des heutigen DEVK Lebensversicherungsvereins a.G.

Die Sterbekasse bezeichnete sich in ihrer Satzung als „eine für sich bestehende, auf die gegenseitige Bürgschaft der Mitglieder begründete Einrichtung, welche den Zweck hat, bei dem Tode eines Kassenmitgliedes ein einmaliges Sterbegeld zu gewähren“. Das Büro in der Eisenbahndirektion umfasste nun eineinhalb Räume. Geschäftspapiere und Dokumente wurden noch mit der Hand geschrieben, wenn mehrere Exemplare notwendig waren, wurde die Kopierpresse eingesetzt.

Die Versicherungssummen betragen damals wahlweise 300, 270, 150 oder 100 Mark für Monatsbeiträge von 60, 50, 30 und 20 Pfennig. Um der Kasse die Arbeit zu erleichtern, wurden den Eisenbahnern die Beiträge direkt vom Gehalt beziehungsweise vom Lohn einbehalten – Ärger mit säumigen Zahlern konnte es also nicht geben. Das Statut von 1885 bestimmte in §4: „Der Beitrag wird den Beamten und Pensionären für den gleichen Zeitraum, für welchen das Gehalt oder die Pension fällig ist, den Arbeitern am Schluss der ersten Lohnperiode für den vollen Monat einbehalten.“ Schon kurz nach Gründung der neuen Sterbekasse wurden die Signale auf Expansion gestellt: 1887 erfolgte die Vereinigung mit der „Sterbekasse der Beamten und Arbeiter der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft“ und der „Privatsterbekasse für Lokomotivführer der Oberschlesischen Eisenbahn“.

Eines der ersten Luftschiffe: die „Santos Dumont Nr. 6“ 1901 über dem Eiffelturm



Im ZEICHEN des FORTSCHRITTS

1889: Fertigstellung des Eiffelturms in Paris • 1898: Marie Curie-Sklodowska entdeckt im Uran das radioaktive Element Radium • 1900: Der erste lenkbare Zeppelin fliegt • 1901: Staubsauger, elektrische Schreibmaschine und Rasierapparat werden erfunden • 1902: Robert Bosch entwickelt die Zündkerze • 1903: Doppeldecker der Brüder Wright fliegt 70 Meter • 1907: Die ersten Farbfotos werden vorgestellt • 1910: Elektrische Waschmaschinen werden eingeführt • 1911: Roald Amundsen erreicht als erster Mensch den Südpol

Aber nicht nur die Altersvorsorge und die Hinterbliebenenversorgung waren ein wichtiges Thema für die Eisenbahner. Handlungsbedarf gab es auch beim Thema Sachversicherung. Weil die stroh- oder holzgedeckten Häuser der Eisenbahner sehr häufig in der Nähe der Gleisstrecken standen, waren sie überdurchschnittlich oft von Funkenflug betroffen. Für die Vertreter der Feuerversicherungen waren die Eisenbahner aber keine attraktiven Kunden, weil sie weitab von den Ortschaften von der Werbung nicht angesprochen werden konnten und auch nur geringe Werte zu versichern hatten. Die Eisenbahnverwaltungen halfen zwar meist bei einem Brand aus, aber nur in geringem Umfang und ohne rechtlichen Anspruch der Eisenbahner. Auch hier war also Selbsthilfe gefragt. Am 26. April 1889 wurde daher in Berlin der „Brandversicherungsverein Preußischer Staatseisenbahn-Beamten“ ins Leben gerufen. Er ist der Vorläufer des heutigen DEVK Sach- und HUK-Versicherungsvereins a.G. Der Verein erwies sich vom Start weg als äußerst erfolg-



VERSICHERUNGSVEREIN AUF GEGENSEITIGKEIT

Ein Prinzip setzt sich durch

„Alle für einen – einer für alle!“ Nach diesem Prinzip wurden seit Mitte des 19. Jahrhunderts Selbsthilfeeinrichtungen für die Bediensteten bestimmter Unternehmen gegründet. So entstanden die ersten Sterbekassen, die nach einem Todesfall die Hinterbliebenen unterstützten, vor allem bei der Finanzierung der Beerdigung. Weil nicht Profitstreben, sondern solidarisches Verantwortungsgefühl Triebfeder der Gründung der Vereine war, wurden sie nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet. Vielmehr arbeiteten sie „auf Gegenseitigkeit“: Alle Einnahmen abzüglich der Verwaltungskosten wurden wieder ausgezahlt. Das Gegenseitigkeitsprinzip als Rechtsform entwickelte der Brite James Dodson (1710 – 1757).

Das Besondere: Die Mitglieder eines Versicherungsvereins auf Gegenseitigkeit (VvAG) sind gleichzeitig dessen Eigentümer. Sie bestimmen durch Mehrheitsvotum über die Geschäftsstrategie und setzen einen Vorstand ein. Die Breslauer Sterbekasse erhielt die Rechtsform bereits

zum Start ihrer rechtlichen Selbstständigkeit 1886, der 1889 gegründete Brandversicherungsverein ebenfalls. Er nahm den Begriff „auf Gegenseitigkeit“ 1901 in die offizielle Firmierung auf, die Sterbekasse 1927. Die DEVK folgt bis heute dem Prinzip der Gegenseitigkeit. Das Versicherungsangebot richtet sich heute zwar nicht nur an Eisenbahner und deren Angehörige. Die Müttervereine des Konzerns, der DEVK Lebensversicherungsverein und der DEVK Sach- und HUK-Versicherungsverein, sind aber nach wie vor VvAG, deren Eigentümer die Mitglieder sind, also die Bahnbediensteten. Das VvAG-System hat sich über die Jahrzehnte bestens bewährt. VvAG haben im Vergleich zu Aktiengesellschaften höhere Zuwächse bei den Versicherungsverträgen, sind in Sparten mit niedrigeren Risiken aktiv, weisen geringere Kosten auf und erwirtschaften höhere Gewinne. Rund 60 von 300 deutschen VvAG sind in der Arbeitsgemeinschaft der Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit (ARGE) organisiert, die ihren Sitz in Köln hat (www.arge-vvag.de).



Eisenbahn-Sterbekassen – hier ein Aufnahmeschein eines Kasseler Vereins – entstehen in ganz Deutschland



reich: Ende 1894 hatten bereits 58.100 Mitglieder über 222 Millionen Mark Versicherungssumme gezeichnet. Ab 1897 konnten auch Hilfsbeamte beitreten, drei Jahre später stand der Verein auch allen Arbeitern offen. Damit gab es Feuerversicherungsschutz für jeden Eisenbahner.

Ein wichtiges Datum in der Geschichte des Vereins stellt das Jahr 1907 dar. Weil die Entwicklung der Versicherung so günstig war, wurde nun auch Versicherungsschutz gegen Einbruchdiebstahl angeboten. Für eine Versicherungssumme von 1.000 Mark waren 40 Pfennig zu zahlen. Die Portfolioerweiterung machte eine Umfirmierung notwendig: Der „Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten a. G. in Berlin“ war geboren.

Die Sterbekasse meistert die ersten Bewährungsproben

Obwohl die Zahl der Mitglieder stetig wuchs, stand die Sterbekasse schon früh vor finanziellen Problemen. Weil sich die Prämien anfangs nur nach der Versicherungssumme und nicht nach dem Beitrittsalter richteten, gerieten die Finanzen schon bald unter Druck. Von diesem Problem waren auch andere Sterbekassen betroffen. Hinzu kam 1890 eine Influenza-Epidemie unter den Versicherten, die viele Todesopfer und damit außergewöhnlich

hohe Auszahlungen bedingte. 1892 wurden daher Neugeschäftsbeiträge eingeführt, die auch das Lebensalter der Versicherten berücksichtigten. Damit war die Kasse auch in Phasen erhöhter Sterblichkeit unter den Versicherten nicht existenzgefährdet.

Im selben Jahr gab es weitere organisatorische Veränderungen: Die Sterbekasse erhielt mehr Eigenständigkeit und wurde nun nicht mehr von der Eisenbahndirektion mitverwaltet. Aus diesem Grund erhielt sie einen eigenen Vorstand, der aus neun Personen bestand, die von den Mitgliedern gewählt wurden. Es wurde dazu beschlossen, dass alle drei Jahre eine Generalvollversammlung mit den in Breslau wohnenden männlichen Mitgliedern der Sterbekasse einberufen werden sollte. Die Eisenbahndirektion fungierte lediglich noch als Aufsichtsbehörde und ließ die Buch- und Kassenführung durch ihre Dienststellen vornehmen. Der neue Vorstand installierte an allen Einsatzorten der Eisenbahner Vertrauensmänner, die Mitglieder für die Sterbekasse warben.

Darüber hinaus wurde zur Betreuung des Tagesgeschäfts der erste Angestellte eingestellt. Die Wahl fiel auf Wilhelm Jacob, einen gerade 19 Jahre alten Schreiber einer Bahnmeisterei. Er sollte als „Mädchen für alles“ die Geschicke der Kasse in den folgenden Jahrzehnten maßgeblich mitbestimmen. Jacob, der später heiratete und eine Tochter bekam, war zehn Jahre lang der einzige Angestellte. „Dank seines vorbildlichen Fleißes, seines ruhigen, ausgleichenden Wesens und seiner Persönlichkeit war er von Vorstand und Angestellten gleich geachtet, anerkannt und verehrt“, heißt es in einem Nachruf in der Mitarbeiterzeitschrift, nachdem Jacob 1953 im Alter von 81 Jahren in Dresden verstorben war.

Wie die Kappels in Breslau zur Eisenbahn kamen und eine Tradition begründeten

Es bleibt in der Familie

1856 meldete sich Johannes Carl Kappel, 38-jähriger Sohn eines Kleinbauern, zum ersten Mal zum Dienst. Gerade war die Strecke Breslau – Posen eröffnet worden, in deren Bereich er als Bahnwärter eingesetzt wurde. Kappel war mit der 25-jährigen Anna Rosina Fliegner verheiratet. Die beiden hatten einen Sohn, Karl; vier Jahre später wurde Josef Johann Lorenz geboren.

Bescheiden lebte die Familie in einem Häuschen direkt an der Strecke. Kappels Aufgabe war es vor allem, die Schranken zu bedienen und die Strecke bezüglich möglicherweise kommenden Zügen und Besonderheiten zu beobachten, etwa Böschungsbrände durch die damals üblichen Dampflokomotiven. Die überschaubare Aufgabe konnte auch Anna vertretungsweise übernehmen, wenn ihr Mann verhindert war.

Die beiden Söhne wurden ebenfalls Eisenbahner. Karl tat wie sein Vater Dienst als Bahnwärter. Josef avancierte zum „Königlich Preussischen Weichensteller 1. Klasse“ und arbeitete auf einem großen Stellwerk in Breslau. Er heiratete 1884 mit Maria Theresia Reimelt eine Frau, die auch aus einer Bahnerfamilie stammte. Ihr Vater Reinhold war ebenfalls als Bahnwärter im Bezirk Breslau tätig. Eheschließungen innerhalb der großen „Eisenbahnerfamilie“ waren damals nicht selten: Über zusammenhängende Dienstwohnungen und die zahlreichen Vereine



Stolze Eisenbahnerfamilie: Josef Johann Franz Lorenz Kappel mit Frau Maria Theresia und den Kindern Alfred, Gertrud, Martha und Max (v. l.)

der Bediensteten kam es häufig zu engeren Kontakten.

Die beiden bekamen bis 1905 zehn Kinder; drei Söhne traten in die Fußstapfen des Vaters. Alfred Johann, Jahrgang 1889, war der Älteste. Schon als Kind übernahm er in den Ferien Botengänge am Bahnhof und brachte Telegramme, die dort ankamen, zu ihren Empfängern. Alfred erlernte jedoch zunächst den Beruf des Schuhmachers und stieß erst später zur Bahn. Der ein Jahr jüngere Bruder Max arbeitete als Kesselschmied beim Betriebswerk Breslau Hauptbahnhof. Dort war auch der dritte Bruder Kurt, geboren 1893, als Schlosser tätig. Eine bis heute ungebrochene Eisenbahnertradition hatte ihren Anfang genommen.

1856 bis 1913

Trotz der harten Arbeit wird „Eisenbahner“ für viele zum Traumberuf

AUTOMOBIL

Carl Benz hat die Nase vorn

Als 1886 die Geburtsstunde der DEVK schlug, begann auch der Siegeszug eines außerordentlich erfolgreichen Verkehrsmittels: Das Automobil wurde entwickelt. Am 29. Januar 1886 meldete Carl Benz (1844 – 1929) das Patent für einen dreirädrigen Motorwagen an, der mit einem Verbrennungsmotor betrieben wurde. Dieses Datum gilt heute als offizieller Geburtstag des Autos. Benz war aber nicht der einzige Pionier. Nicolaus August Otto (1832 – 1891)



hatte 1876 mit einem Gasmotor auf Viertaktbasis die Grundlage für alle späteren Verbrennungsmotoren geschaffen. Vor allem Gottlieb Daimler (1834 – 1900) und Wilhelm Maybach (1846 – 1929) aber gebührt gleiche Anerkennung wie Benz. Die beiden konstruierten 1885 aus einem hölzernen Zweirad durch Einbau eines 0,5-PS-Motors den sogenannten „Daimler-Reitwagen“, eigentlich das erste Motorrad. 1886, nach der Patentanmeldung von Carl Benz, statteten sie eine Kutsche mit einem 1,5-PS-Motor aus – das erste Auto mit vier Rädern. Daimler gründete 1890 die Daimler-Motoren-Gesellschaft, für die auch Maybach tätig war. Mit der Firma von Carl Benz fusionierte das Unternehmen 1926 zur Daimler-Benz AG. In diesem Jahrzehnt wurden Autos zu einem Verkehrsmittel, das nicht nur den betuchten Schichten vorbehalten war. 1924 begann mit dem Opel Laubfrosch die Fließbandproduktion von Pkw in Deutschland. Seit den 1950er Jahren dominiert das Auto in Deutschland den Individualverkehr.



Die Akquisition der Vertrauensmänner lief erfolgreich an. In wenigen Jahren wurden einige Tausend neue Namen gezählt, sodass sich die Kapitaldecke deutlich verbesserte – so deutlich, dass die Eisenbahndirektion 1902 guten Gewissens auch die Buch- und Kassenführung an den Vorstand abgeben konnte. Neue Mitglieder brachte zudem die Tatsache, dass die Direktionsbezirke Posen und Kattowitz der Breslauer Direktion angeschlossen wurden. So war es 1903 bis 1905

möglich, an alle Mitglieder mit zehnjähriger Versicherungsdauer eine Dividende von 25 Prozent der eingezahlten Versicherungsbeiträge auszuzahlen. Danach gab es anstelle der Dividende einen Sterbegeldzuschlag von bis zu 30 Prozent der Versicherungssumme. Weil der Verein auf Gegenseitigkeit nicht darauf ausgerichtet war, Gewinne zu erzielen, gab es in guten Jahren immer wieder solche Beitragsrückerstattungen. An dieser Tradition hält die DEVK bis heute fest



Die technologische Entwicklung schreitet voran: ein Drehstromtriebwagen von Siemens, 1903

und ist damit eine absolute Ausnahme in der Branche.

Die Eisenbahn etabliert sich

Am Anfang des neuen Jahrhunderts waren die Perspektiven für die Kasse glänzend: Die Eisenbahn war zu einem mächtigen Wirtschaftsfaktor im Deutschen Reich geworden. Auch das „flache Land“ war schnell streckentechnisch erschlossen – so gut wie jede Kleinstadt verfügte nun über einen Bahnanschluss. 1913 umfasste das Netz fast 63.000 Kilometer. Auch eine komfortable internationale Anbindung war zum Standard geworden. Der Calais-Nizza-Rom-Express, der Süd-Express von Calais bis Lissabon und vor allem der 1883 erstmals eingesetzte Orient-Express von Paris nach Konstantinopel lockten nicht nur Geschäftsleute, sondern auch betuchte Touristen, die auf diese Weise bequem fremde Länder erkunden konnten. Vor allem die Reise im Orient-Express mit seinen luxuriösen Schlaf- und Restaurantwagen wurde zum gesellschaftlichen Ereignis.

Auch die Innovationsspirale drehte sich weiter: 1906 stellte eine Maffai-Lokomotive den neuen Rekord von 154 Stundenkilometern auf. Auch wurden Alternativen zur Dampflok

entwickelt: Siemens baute 1879 die erste elektrische Lokomotive. 1910 folgte die erste Diesellokomotive von Borsig und Sulzer, die mit der Elektrolok Schritt für Schritt das Monopol der Dampflok brach. Zwar gehörte die Aufmerksamkeit der breiten Öffentlichkeit nun der aufsehenerregenden Erfindung des Automobils, wichtigstes Verkehrsmittel blieb aber vorerst die Bahn.

Der kontinuierliche Verstaatlichungs- und Konzentrationsprozess war vor dem Ersten Weltkrieg abgeschlossen. 1913 gab es lediglich noch acht Länderbahnen: Baden, Bayern, Elsass-Lothringen, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg, Sachsen, Württemberg und – als größte – Preußen-Hessen. Die Bahn war längst der größte zivile Arbeitgeber: Zählte sie 1850 noch 26.000 Beschäftigte, waren es 1873 bereits 234.000 Beschäftigte und 1913 schließlich über 700.000 Beschäftigte, davon rund 40 Prozent Beamte. Diese Entwicklung sorgte dafür, dass sowohl der Sterbekasse als auch dem Versicherungsverein viele neue Mitglieder zugeführt wurden. Aber die ruhigen Jahre sollten erst einmal vorbei sein.



Aufnahmeschein eines Lokomotivführervereins, 1913: Die Eisenbahner lieben das Vereinswesen



Die DEVK 1886 bis 1913

- 1886: Gründung der eigenständigen „Sterbekasse der Beamten und Arbeiter im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau“
- 1887: Erste Fusion: Vereinigung mit der „Sterbekasse der Beamten und Arbeiter der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft“ und der „Privatsterbekasse für Lokomotivführer der Oberschlesischen Eisenbahn“
- 1889: Gründung des „Brandversicherungsvereins Preußischer Staatseisenbahn-Beamten“
- 1892: Die Geschäftsführung der Sterbekasse wird einem von den Eisen-

- bahnern gewählten Vorstand übergeben; Wilhelm Jacob wird als erster und vorerst einziger Angestellter eingestellt
- 1902: Das Aufsichtsrecht über die Kasse wird dem Vorstand übertragen
- 1903: Nach zwischenzeitlichen Problemen hat sich die Vermögenslage wieder deutlich gebessert
- 1907: Der Brandversicherungsverein führt eine Einbruchdiebstahlversicherung ein; Umbenennung in „Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten a. G. in Berlin“

1914 bis 1923



Die Folgen der Inflation: Wertlos gewordene Geldscheine werden als Altpapier gehandelt



In den Schützengräben und auf den Schlachtfeldern des 1. Weltkriegs sterben zehn Millionen Soldaten

Erster Weltkrieg und Inflation



Kriegsanleihen

Stellungskrieg

Materialschlachten

Verdun

Lenin

Verträge von Versailles

Reparationen

Streiks

Reichscorps

Weimar

Hyperinflation

Ruhrkampf

Hunger

Schwarzmarkt

Rentenmark



Philipp Scheidemann ruft 1918 vom Deutschen Reichstag die Republik aus



Mit der Rentenmark wird im November 1923 die Inflation überwunden

Der Krieg wird zur Bewährungsprobe

Die Bahn im Krieg: Eine Maffai-Lokomotive, 1917



„Schrankenwärter Schmidt im Dienst, keine besonderen Vorkommnisse, guten Morgen, Herr Vorsteher!“ Sprachregelungen wie diese, militärisch anmutend, waren bei der Deutschen Bundesbahn bis in die 1960er Jahre nicht ungewöhnlich. Die Uniformen, die Dienstvorschriften, die feingestufteten Hierarchien – all das erinnerte an die enge Verbindung zwischen Bahn und Militär seit der Verstaatlichung der Eisenbahnunternehmen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Ehemalige Soldaten wechselten häufig in den Eisenbahndienst, konnten aber ihre Orientierung an der formal straffen Ordnung des Heeres nicht ohne Weiteres ablegen. Dies wurde auch keineswegs verlangt, waren doch auch bei

den Länderbahnen Tugenden wie Disziplin, Pünktlichkeit und Genauigkeit bis zur Pedanterie gefragt. Von Anfang an hatten die Verwaltungen Wert auf ein Selbstverständnis des Eisenbahners als Staatsdiener gelegt. Unerwünscht waren zwar Auswüchse – etwa, wenn Fahrgäste weniger als Kunden denn als Antragsteller behandelt wurden –, aber die grundsätzliche Ausrichtung wurde als durchaus angemessen betrachtet. Immerhin verlangte der Bahnbetrieb unbedingte Verlässlichkeit. Die Verbeamtung, die Streiks und politisch unerwünschte Betätigung verbot, trug dazu bei.

Auch organisatorisch gab es nach der Reichsgründung enge Verbindungen zwischen den Bahnen und der Ar-

CHRONIK der ZEITGESCHICHTE

1914: Ermordung des österreichischen Thronfolgers Franz Ferdinand in Sarajewo; der Erste Weltkrieg beginnt • 1915: Albert Einstein formuliert die „Allgemeine Relativitätstheorie“ • 1916: Schlacht um Verdun • 1917: Russische Revolution; Lenin übernimmt die Führung • 1917: Die USA erklären Deutschland den Krieg • 1918: Russland scheidet mit dem Frieden von Brest-Litowsk als Kriegsteilnehmer aus • 1918: Das Deutsche Reich kapituliert; Massenstreiks und innere Unruhen; Philipp Scheidemann ruft am 9. November die Republik aus; Kaiser Wilhelm II. wird gestürzt; der Sozialdemokrat Friedrich Ebert wird Reichskanzler • 1919: Spartakus-Aufstand in Berlin; Ermordung von Rosa Luxemburg und Karl Liebknecht • 1919: Weimarer Reichsverfassung; Friedrich Ebert wird von der Nationalversammlung zum Reichspräsidenten gewählt • 1919: Die Pariser Vorortverträge (unter anderem Versailles) geben Europa eine neue Ordnung • 1920: Die Parteien der Weimarer Koalition (SPD, Zentrum und DDP) verlieren die Mehrheit • 1920: Das Radio nimmt in Deutschland seinen Sendebetrieb auf • 1920: Die Reichsbahn wird gegründet • 1922: Vertrag von Rapallo zwischen der Sowjetunion und dem Deutschen Reich • 1923: Frankreich besetzt das Rheinland • 1923: Hitler-Putsch; zahlreiche weitere innere Unruhen • 1923: Höhepunkt und Ende der Inflation; Einführung der Rentenmark

Wilhelm II. lobte die Einsatzbereitschaft der Bahn (Gemälde von Carl Bublitz)



mee. Die Regierungen wussten seit den Anfängen der Bahn, wie wichtig diese auch im Kriegsfall sein würde – nicht zuletzt deshalb hatte die öffentliche Hand nach anfänglicher Zurückhaltung eine Verstaatlichung angestrebt. Also wurden die Eisenbahnverwaltungen schon frühzeitig in militärische Planungen für den Ernstfall einbezogen, die Bediensteten nahmen auch an Manövern teil.

So wundert es nicht, dass der Aufmarsch des deutschen Heeres im August 1914 und damit der Beginn des

Ersten Weltkriegs transporttechnisch reibungslos ablief. Mit insgesamt 11.000 Transporten wurden in wenigen Wochen über drei Millionen Soldaten und 860.000 Pferde an die Front gebracht. Koordiniert wurden die Aktionen über die Eisenbahnteilung beim „Chef des Feldeisenbahnwesens,“ bei Kriegsbeginn bestehend aus 63 Offizieren und 13 Beamten. Kaiser Wilhelm II. lobte am

ERSTER WELTKRIEG

Das Reich stürzt sich in die Katastrophe

„Ich kenne keine Parteien mehr, ich kenne nur Deutsche“, erklärte Wilhelm II. nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs im Reichstag. Damit brachte er die Stimmung auf den Punkt: Nachdem das Deutsche Reich am Nachmittag des 1. August 1914 Russland den Krieg erklärt hatte, brach ein nie gekannter nationaler Jubel aus. Er hatte so lange in der Luft gelegen, dieser Waffengang, der in den Augen vieler wie ein reinigendes Gewitter klare Verhältnisse in Europa schaffen sollte. Viele Probleme hatten sich aufgestaut: Die großen Imperialmächte hatten schon seit geraumer Zeit die Muskeln spielen lassen und waren unter anderem bei ihren kolonialen Bestrebungen aneinandergeraten. Hinzu kam das Erstarken nationalistischer Propaganda in vielen Ländern, vor allem bei kleinen Völkern Osteuropas, die sich gegen den monarchischen Vielvölkerstaat Österreich-Ungarn wandten.

Die Ermordung des österreichischen Thronfolgerpaars in Sarajewo am 28. Juni 1914 lieferte dann den willkommenen Anlass. Mit der deutschen Blankovollmacht ausgestattet stürzte sich Österreich-Ungarn Seite an Seite mit dem Deutschen Reich in den Krieg gegen Russland, Frankreich, England und zahlreiche weitere Staaten. Die deutschen Truppen besetzten Belgien und Luxemburg und stießen auch schnell in Frank-

reich vor. Der Angriff auf Paris wurde allerdings bereits im September 1914 an der Marne gestoppt. Bis zum Ende des Kriegs sollte der Stellungskrieg im Westen, der Millionen Soldaten das Leben kostete, ohne nennenswerte Bewegung weitergeführt werden. Die Schlachten, besonders der deutsche Angriff auf Verdun 1916, wurden zum Symbol der Sinnlosigkeit eines Kriegs, der aufgrund neuer Waffen wie Maschinengewehren und Giftgas so verlustreich und grausam war wie keiner zuvor. Nachdem 1917 auch die USA den Mittelmächten den Krieg erklärt hatten, zeichnete sich die Niederlage für das Deutsche Reich ab. Zwar streckte Russland unter der neuen Führung Lenins im März 1918 die Waffen. Am 11. November 1918 sah sich die Oberste Heeresleitung unter Paul von Hindenburg jedoch gezwungen, zu kapitulieren.



Das Attentat von Sarajewo: Mitglieder einer bosnisch-serbischen Bewegung erschießen Erzherzog Franz Ferdinand und seine Frau im Auto

Die Bilanz: Zehn Millionen tote Soldaten, davon zwei Millionen deutsche. Die Zahl der Opfer unter der Zivilbevölkerung wird auf weitere sieben Millionen geschätzt. Zwar tobte der Krieg nicht auf deutschem Reichsgebiet, doch die Seeblockade Englands und die umgebenden Kontinentalmächte sorgten dafür, dass das Deutsche Reich von Rohstoff- und Lebensmittelimporten abgeschnitten wurde. Die Zivilbevölkerung in den Städten litt große Not. In Deutschland verhungerten rund 750.000 Menschen.

REICHSBAHN

Rote Zahlen erleichtern Einigung

Eine einheitliche deutsche Eisenbahn und damit ein Ende des kleinstaatlichen Wirrwarrs – das hatte schon Otto von Bismarck vorgeschwebt. Aber die acht Länder wollten lange Zeit nicht loslassen, schließlich warf die Schiene ansehnliche Erträge ab. Der Überschuss der acht Bahnen hatte 1913 insgesamt über

eine Milliarde Mark betragen. Nach dem Krieg hatte sich das Blatt aber gewendet. Die Bahnen waren in einem desolaten

Zustand, schwarze Zahlen waren vor diesem Hintergrund in weite Ferne gerückt. Der Verlust der Bahnen lag 1919 bei über 4,1 Milliarden Mark. Umso leichter fiel es den Ländern, der Gründung einer einheitlichen Reichsbahn zuzustimmen. Für insgesamt 39 Milliarden Mark kaufte das Reich ihnen die Betriebe ab und gründete am 1. April 1920 die Reichsbahn mit Hauptverwaltungssitz in Berlin. Wichtigste Verwaltungsorgane wurden nun die regionalen Reichsbahndirektionen, deren Struktur sich an den bisherigen Direktionen orientierte.

Weil die Siegermächte darauf drängten, dass aus den Erträgen der Reichsbahn fortan garantierte Reparationszahlungen zu leisten seien, wurde sie 1924 vom Reichshaushalt abgetrennt. Unter der Regie der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) agierte sie nun wirtschaftlich selbstständig.



Mobilmachung im August 1914 in Deutschland: Bayerische Soldaten winken in euphorischem Glauben an einen schnellen Sieg aus den Fenstern eines Zugs, der sie an die Front bringt

22. August: „Mit beispielloser Sicherheit und Pünktlichkeit haben die deutschen Eisenbahnen die gewaltigen Transportbewegungen ausgeführt ... Die bisherigen Leistungen geben mir die sicherste Gewähr, dass die Eisenbahnen auch im weiteren Verlauf des großen Kampfes um des deutschen Volkes Zukunft jederzeit den höchsten Anforderungen der Heerführung gewachsen sein werden.“

Die Bahn fährt in die Katastrophe

In diesem historischen Augenblick offenbarte sich die weitreichende Staatstreue der Eisenbahner: Ohne nennenswerte Diskussionen schlossen sie sich dem „Burgfrieden“ an, für den sich der größte Teil der sozialdemokratischen Reichstagsfraktion ausgesprochen hatte. Die Gewerkschaften stellten ihre Forderungen nach verbesserten Arbeitsbedingungen und höheren Löhnen zurück. Pragmatisch und zuverlässig erfüllte die Bahn Aufgaben gigantischen Ausmaßes: Über Jahre mussten Millionen von Soldaten transportiert wer-

den, dazu erforderte die Umstellung von der zivilen auf die militärische Ausrichtung eine komplett neue Logistik. Neue Verkehrsströme wurden notwendig, die durch die bestehenden Verbindungen nicht abgedeckt waren. Und das nicht nur auf dem Territorium des Reichs: Deutsche Eisenbahner waren in Frankreich, Belgien, Italien, Polen, Russland, Rumänien, in der Türkei, in Mesopotamien und in Palästina im Einsatz. Hier schufen sie mit Feldbahnen eine Infrastruktur für die Erfordernisse des deutschen Heeres.

Der Druck wurde noch größer, als im August 1916 Generalfeldmarschall Paul von Hindenburg die Oberste Heeresleitung übernahm. Immer deutlicher wurde zu diesem Zeitpunkt, dass der Stellungskrieg die Zahl kampffähiger Soldaten dramatisch verringerte. Wollte das Reich militärisch noch erfolgreich sein, musste die Schwächung durch technologische Überlegenheit ausgeglichen werden. Mit dem „Hindenburg-Programm“ wurde folglich die ge-

samte deutsche Wirtschaft Kriegszielen untergeordnet – ab jetzt musste jedes Rad für den Krieg rollen. Im Dezember 1916 wurde das Kriegsamt eingerichtet, das von Wilhelm Groener, bis dahin Chef der Feldeisenbahnen, geleitet wurde. Er sorgte dafür, dass Maßnahmen auf kürzerem Wege realisiert werden konnten. Die Verwaltungen der einzelnen Bahnen mussten ihre individuellen Belange nun völlig zurückstellen. So wurden schon mitten im Krieg die Weichen für die spätere Reichsbahn gestellt.

Der Krieg verlangte den Eisenbahnern allerhöchste Anstrengungen ab. Viele erfahrene Kollegen waren eingezogen worden, ihre Aufgaben mussten von angelernten Hilfskräften ausgeführt werden. Weil Wartungsarbeiten nicht mehr durchgeführt werden konnten, nutzten sich die Maschinen ab. Wichtige Betriebsmittel fehlten oder waren kriegsbedingt von schlechter Qualität. Dennoch war bei jeder militärischen Operation der Beitrag der Bahn unerlässlich – nicht umsonst ist der Erste Weltkrieg auch als „Eisenbahnkrieg“ bezeichnet worden.



Wilhelm Groener, im Krieg Chef der Feldeisenbahnen, bestimmte ab 1920 als Reichsverkehrsminister die Geschicke der Reichsbahn



Unterzeichnung des Friedensvertrags von Versailles: Auch auf die Bahn kommen hohe Reparationsforderungen zu (Gemälde von William Orpen)

Als im November 1918 endlich die Waffen schwiegen, waren zahllose Beamte und Arbeiter gefallen oder kriegsversehrt. Was die überlebenden Eisenbahner an ihrem Arbeitsplatz vorfanden, war erschütternd: Die gesamte Schieneninfrastruktur befand sich in äußerst desolatem Zustand und erforderte aufwändige Reparatur sowie Wartungsarbeiten. Weitere Probleme drückten: Als Reparationsleistung sollten 5.000 Lokomotiven, 20.000 Personenwagen und 150.000 Güterwagen an die Siegermächte geliefert werden. Zudem wurden die Bahnen Auffangbecken für ehemalige Soldaten, die in großer Zahl in den Bahndienst übernommen wurden – eine arbeitsmarktpolitische Maßnahme ohne Rücksicht auf Wirtschaftlichkeit. 1919 war die Zahl der Bediensteten auf 1,1 Millionen angewachsen, rund 4 Prozent der gesamten Beschäftigten in Deutschland. Die Bahnen waren damit der größte zivile Arbeitgeber der Welt. Die Länder, bislang Betreiber der Bahnen, hatten vor diesem Hintergrund keine Probleme, der „Verreichlichung“ der Bahn zuzustimmen.



Delegation der Entente vor dem Salonwagen in Compiègne: Hier endet mit der deutschen Kapitulation der Erste Weltkrieg



Die Sterbekasse beschließt
1916 eine neue Satzung

schäft gekommen ist, lässt sich heute nicht mehr feststellen. Um wirtschaftlichen Erfolg ging es ohnehin schon bald nicht mehr. Das Massensterben auf den Schlachtfeldern und die Not der Bevölkerung überschatteten auch die Breslauer Wohlfahrtseinrichtung. Auch Wilhelm Jacob – mittlerweile zum Kasseninspektor ernannt – wurde zum Kriegsdienst eingezogen.

Als er 1918 gesund und unversehrt zurückkehrte, fand er die Sterbekasse in äußerst problematischer Lage vor: Die Auszahlungen überstiegen die Einnahmen bei Weitem. Ein Teil des Anlagevermögens war in Kriegsanleihen geflossen und damit nun vernichtet. Nach und nach machte auch die einsetzende Inflation zu schaffen. Wenn das Geld immer weniger wert wird, wer will dann eine Lebensversicherung? Ab 1923 verursachte die rasende Geldentwertung auch technische Probleme: Wer den Wert seiner Versicherung erhalten wollte, musste die Summe ständig nach oben korrigieren. Zu diesem Zeitpunkt wurden die Versicherungssummen noch handschriftlich auf Papierbögen eingetragen und bei Veränderungen nachgetragen. Die Handvoll Mitarbeiter, über die die Sterbekasse damals verfügte, war bald schon völlig überfordert, nur die Summen ständig zu aktualisieren – Papier und Zeit reichten nicht aus. Auf dem Höhepunkt der Inflation konnte den Mitarbeitern kein Gehalt ausgezahlt werden, weil dafür Wäschekörbe voller Banknoten notwendig gewesen wären.

Das Geschäft läuft aus dem Ruder

Für die Breslauer Sterbekasse lief der Geschäftsbetrieb nach Kriegsausbruch vorerst wie gewöhnlich weiter. Seit 1914 war der Versicherungsschutz ausgeweitet worden: Nun war es möglich, sich in Abstufungen von je 100 Mark für bis zu 1.000 Mark zu versichern. Im Juni 1915 wurde eine neue Satzung beschlossen, nach der der Name der Sterbekasse 1916 in „Eisenbahn-Sterbekasse Breslau (O/S)“ geändert wurde. Im Verlauf des Kriegs erhöhte sich die Zahl der potenziellen Mitglieder: 1913 betrug die Zahl der deutschen Bahnmitarbeiter gut 700.000, am Ende des Kriegs waren es 900.000. Ob es dadurch allerdings zu nennenswertem Neuge-



In Deutschland herrschte zu diesem Zeitpunkt Chaos und Anarchie. Immer wieder kam es zu gewaltsamen politischen Unruhen und Aufständen. Zu Tausenden zogen entlassene Soldaten durch die Städte, die sich desorientiert rechtsnationalen Reichscorps anschlossen. Die Straßen waren nicht mehr sicher, die Menschen, hungrig und verarmt, sahen sich jeder Zukunftsperspektive beraubt. Vor dem Hintergrund der Geldentwertung kam es zu gewaltigen Umschichtungen des Reichtums: Spekulanten und

Schieber profitierten kurzfristig von der Katastrophe und verprassten ihr Geld natürlich umgehend, sodass in den Großstädten neben der Not auch ein gespenstischer Glamour zu spüren war. Es war die Zeit der Halbweltgigolos, die den „Jimmy“ und den „Charleston“ tanzten – ein Tanz auf dem Vulkan.

Auch die Mitarbeiter der Sterbekasse hatten unter der Not zu leiden. Jacob erzählte in späteren Jahren, „dass er von dem ein oder anderen Mitglied

INFLATION

Fatale Kettenreaktion

Das Reich hatte sich dazu entschieden, die Kosten für die Kriegsführung zwar auch über Kriegsanleihen, aber ebenfalls über die Erhöhung der Geldmenge aufzubringen. Man war sich bewusst, die Finanzierung damit auf die Sparer und auf spätere Generationen abzuwälzen. Bereits 1914 war die Deckung der Reichsmark durch die Goldmark aufgegeben worden. Neben dieser inflationären Tendenz kamen nach dem Krieg weitere destabilisierende Faktoren hinzu: Die Reichsbank gab zinsgünstig Kredite für die Wiederankurbelung der Wirtschaft aus. Gleichzeitig erhöhte sie die Geldmenge weiterhin zur Tilgung der Staatsschulden. Als das Reich nicht in der Lage war, die Reparationszahlungen vertragsgerecht zu leisten, kam es im Januar 1923 zur Besetzung des Rheinlands durch französische Truppen. Um den Widerstand durch Streik aufrechtzuerhalten, mussten die Arbeiter durch weiterhin hohe Lohnzahlungen motiviert werden. Diese und viele weitere Faktoren verwoben sich zu einem komplexen Netz, durch das sich die inflationären Phänomene gegenseitig immer weiter verstärkten. Im Verlauf des Jahres 1923 kam es schließlich zur Hyperinflation. Für ein Brot, das im Dezember 1919 noch 80 Pfennig gekostet hatte, mussten im August 1923 bereits 69.000 Mark gezahlt werden. Im November 1923 lag der Preis bei über 200 Milliarden Mark. Mit der Einführung der Rentenmark am 23. November 1923, die über reale Sachwerte gedeckt war, konnte die neu gegründete Rentenbank das Vertrauen in die Währung wiederherstellen.



Umkämpftes Deutschland: Arbeiter- und Soldatenräte 1918 in Berlin



Eier der Güteklasse B für 120 Mark pro Stück: Im Laufe des Jahres 1923 sollten die Preise noch viel höhere Dimensionen erreichen. Im Herbst weigerten sich viele Bauern, für das wertlos gewordene Geld überhaupt noch Lebensmittel auszuliefern

des Aufsichtsrates und Vorstandes – alle damals in Breslau ansässig – ab und zu ein Brot geschenkt bekommen habe, damit er nicht hungern musste“, wie sich ein Weggefährte später erinnerte.

Rettung in letzter Minute

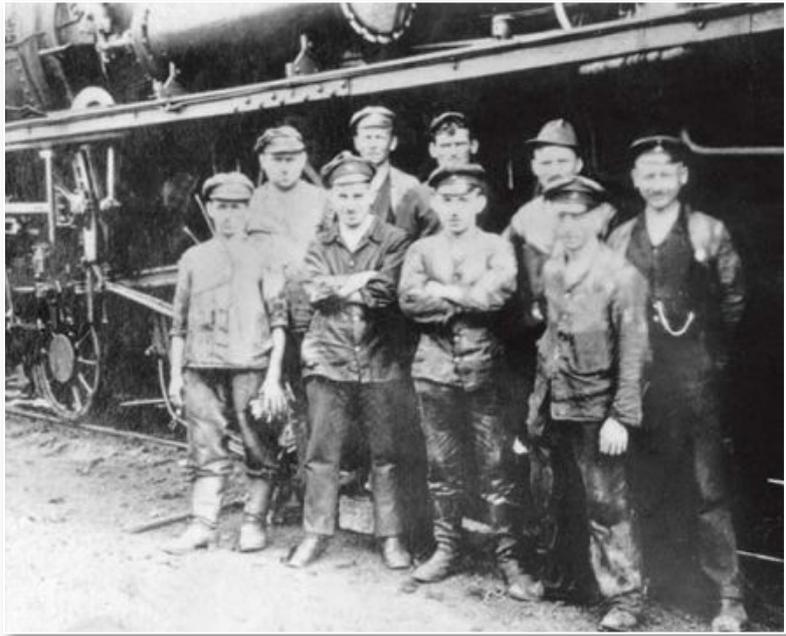
Als eine völlige Entwertung der Versicherungssummen der Sterbekasse drohte, gelang es, die Reißleine zu ziehen. Am 15. September 1923 gab der Vorstand der Sterbekasse bekannt, dass die bisherigen Versicherungen der Sterbekasse in wertbe-

ständige Versicherungen umgewandelt würden. Damit lauteten sie auf Goldmark, die bis 1918 offizielle Währung des Kaiserreichs gewesen war und einen Feingoldkern hatte – also einen realen Wert darstellte. Mit Ausbruch des Kriegs 1914 waren die Banken aber von der Pflicht enthoben worden, auf Konten befindliches Geld in Goldmark auszuzahlen. So entstand die Papiermark. Über die Abkopplung der Papier- von der Goldmark waren der Inflation Tür und Tor geöffnet worden. Vor dieser waren die Versicherungssummen der Sterbekassenmitglieder nun erst einmal sicher. Alle Mitglieder unter 67 Jahren waren ab dem 1. November 1923 offiziell mit 300 Goldmark versichert. Die über 67 Jahre alten Mitglieder konnten sich mit 300 oder 150 Goldmark versichern, wenn sie lebenslang einen Beitrag von zwei beziehungsweise einer Goldmark zahlten. Der Reichsregierung gelang es kurze Zeit später, eine ebenfalls wertbeständige neue Währung einzuführen. Die neu errichtete Rentenbank begann Mitte November 1923, Rentenmark auszugeben, die über Sachwerte in Höhe von 3,2 Milliarden Goldmark gedeckt waren. Eine Ren-

Die Kappels zwischen Untergang und Neubeginn

Der Krieg stellt die Weichen

Die erste große Katastrophe des 20. Jahrhunderts riss alle Deutschen aus ihrem gewohnten Leben. Max Kappel, Kesselschmied beim Betriebswerk Breslau Hauptbahnhof, wurde schon vor Kriegsausbruch auf dem Panzerkreuzer „Scharnhorst“ stationiert. Die Besatzung erlebte ihre erste große Schlacht am 1. November 1914 bei Coronel an der chilenischen Küste, als durch Treffer der „Scharnhorst“ der britische Panzerkreuzer „Good Hope“ versenkt wurde. Die Briten setzten am 8. Dezember 1914 nach: In der „Falklandschlacht“ wurde die „Scharnhorst“ getroffen und sank. Kein einziges Besatzungsmitglied überlebte.



Geglückter Wiedereinstieg: Alfred Kappel (l.) 1922 mit Kollegen seiner Lokvorbereitergruppe vor einer Schnellzuglok S 10

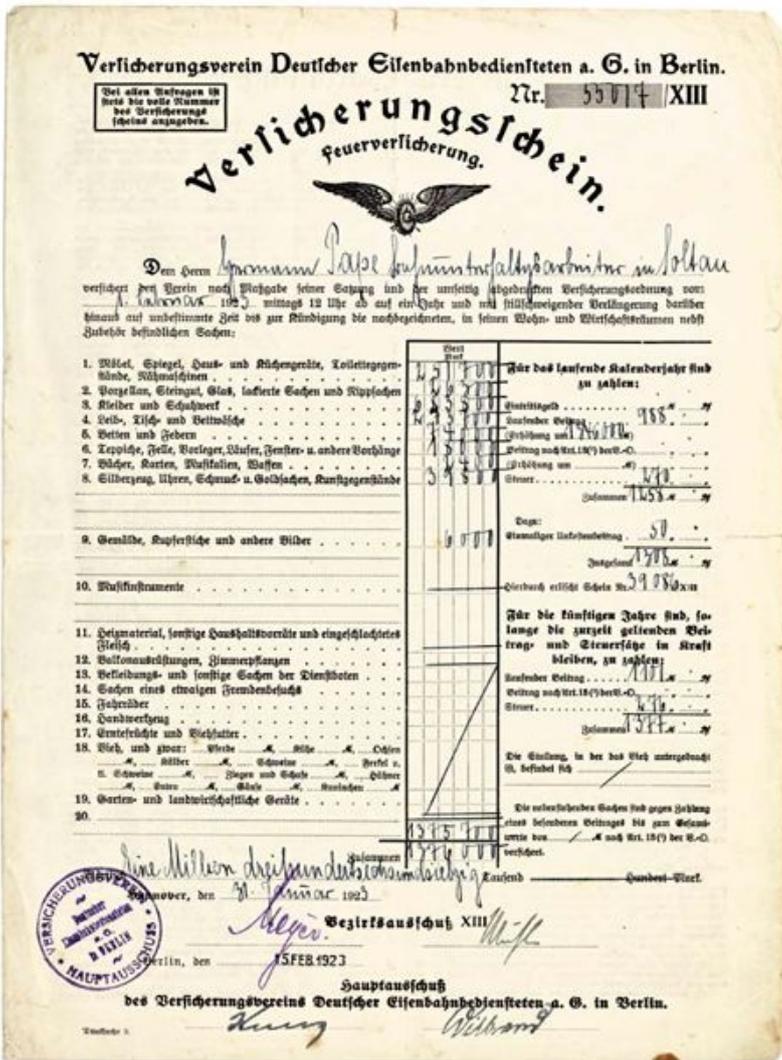
Max' Bruder Kurt arbeitete als Schlosser beim Betriebswerk Breslau Hauptbahnhof. Er wurde ebenfalls zum Kriegsdienst eingezogen und in Frankreich verwundet. Nach dem Krieg arbeitete Kurt wieder in seiner früheren Position. Er heiratete die Schneiderin Gertrud Goebel, 1924 wurde ihre Tochter Gerda geboren.

Der ältere Bruder Alfred, der als Schuhmacher tätig war, lernte zu dieser Zeit die Hauswirtschafterin Luise Ernestine Schöps kennen und lieben. Auch sie kannte das Bahnmilieu: Ihr Bruder arbeitete als Zugführer in Breslau beim Freiburger Bahnhof. Schon bald wurde Alfred eingezogen und in Frankreich und Russland stationiert. Als bekannt wurde, dass er an die Front

abkommandiert wurde, entschieden sich die beiden auf einem Heimaturlaub im September 1916 zu einer provisorischen „Kriegstrauung“. 1917 wurde ihr erster Sohn Gerhard geboren, der jedoch wenige Wochen später starb.

Alfred kehrte im November 1918 in die Heimat zurück, wo Luise inzwischen beim Heeresinstandsetzungsamt arbeitete. Ihren Platz nahm daraufhin Alfred ein – Männer wurden bevorzugt beschäftigt. Als das Amt geschlossen wurde, fand er im Betriebswerk Breslau Hauptbahnhof als Lokvorbereiter Arbeit. Just am 21. Oktober 1921, als seine Tochter Herta Luise geboren wurde, kam er mit der ersten Lohntüte der Bahn nach Hause. Es ging langsam wieder aufwärts.

1914 bis 1923



Die Inflation erfordert immer höhere Versicherungssummen: Der Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten erhöht im Januar 1923 eine Police auf „eine Million dreihundertsechundsiebzigtausend“ Reichsmark

tenmark stand für eine Billion Reichsmark. Die Eisenbahn-Sterbekasse konnte bereits am 1. Dezember 1923, dem offiziellen Start der neuen Währung, Sterbegeld in Rentenmark auszahlen. Damit war die Krise aber noch nicht beendet. Nach der Währungsreform musste der Kassenvorstand feststellen, dass das Vermögen der Kasse auf einen winzigen Rest zusammengeschnitten war: Ganze 40.000 Rentenmark standen nun in den Büchern. Zum Glück war das Management aber so weitsichtig gewesen, im Laufe der Zeit im Raum Breslau einen recht umfangreichen Grundbesitz zu erwerben.

Dennoch: Die Finanzdecke reichte nicht, um den Geschäftsbetrieb aufrechtzuerhalten. Die Sterbekasse bestand zu diesem Zeitpunkt aus acht Angestellten und drei Eisenbahn-Oberinspektoren als Vorstand. Dem Vorstandschef Adolf Jahn ist es zu verdanken, dass die Kasse zu diesem Zeitpunkt nicht abgewickelt wurde. Die Übergabe des Restvermögens an die Eisenbahnverwaltung war bereits vorbereitet worden, da legte Jahn sein Veto ein. Mit erstaunlicher Überzeugungskraft schaffte er es, einen Kredit über 20.000 Rentenmark bei der Schlesischen Bank in Breslau loszuziehen – Rettung in buchstäblich letzter Minute.



schon 17.500 Einbruchdiebstahlversicherungen. In den 25 Jahren seines Bestehens hatte der Verein in rund 46.000 Schadensfällen fast fünf Millionen Mark Entschädigungen an Eisenbahner gezahlt. Doch schon während des Kriegs und erst recht danach verschärften sich die Probleme. Die Beiträge mussten angehoben werden, weil die Einnahmen zur Deckung der Schäden nicht mehr ausreichten. Aber die Währung verfiel immer schneller, sodass die eingehenden Beträge so gut wie wertlos waren. Das vorhandene Anlagevermögen schmolz auf einen kleinen Rest zusammen. Zwar schloss der Verein das Unglücksjahr 1923 mit einem Plus von drei Trillionen, 418 Billionen und 243 Milliarden Mark ab. Durch die Währungsumstellung blieben aber gerade noch 3.418 Rentenmark für den Neustart.



Kinder spielen nach Ausgabe der neuen Rentenmark mit den wertlos gewordenen alten Geldscheinen

Nicht alle Versicherungsunternehmen und -vereine hatten das Geschick oder auch das Glück, die Hyperinflation zu überstehen. Viele mussten Konkurs anmelden oder wurden zum Kauf angeboten. Hier liegt die Ursache für die Konsolidierungswelle, die in den folgenden Jahren der Weimarer Republik die Versicherungsbranche erfassen sollte.

Die DEVK 1914 bis 1923

- 1914: Die Sterbekasse weitet die möglichen Versicherungssummen aus
- 1916: Satzungsänderung und Umbenennung in „Eisenbahn-Sterbekasse Breslau O/S“
- 1918: Kasseninspektor Wilhelm Jacob kehrt aus dem Krieg zurück; Einnahmen und Ausgaben befinden sich in gefährlichem Missverhältnis

- 1923: Im September wandelt die Sterbekasse die Versicherungen in wertbeständige Versicherungen um; Sterbekasse und Sachversicherungsverein müssen durch die Währungsumstellung drastische Vermögensverluste bilanzieren; ein mit Mühe ergatterter Bankkredit bewahrt die Sterbekasse vor dem Aus

1924 bis 1932



Auf dem Höhepunkt der Wirtschaftskrise 1932: Ein Berliner Wurstverkäufer spendet für das Winterhilfswerk



Außenminister Gustav Stresemann nach Unterzeichnung des Völkerbund-Beitritts, 1926

Weimarer Republik und Wirtschaftskrise



Goldene Zwanziger
Kino Radio
Comedian Harmonists
Stresemann Bauhaus
Straßenkämpfe
„Schwarzer Freitag“
Arbeitslosigkeit
Notverordnungen



Willy Fritsch in „Melodie des Herzens“, Deutschlands erster UFA-Tonfilmproduktion, 1929



Die Republik stürzt ins Chaos: Warteschlange von Arbeitslosen vor einem Arbeitsamt in Berlin, 1930

Die Sterbekasse wächst durch Übernahmen und Fusionen

Volldampf voraus: Die Reichsbahn fährt mit der wirtschaftlichen Eigenständigkeit ab 1924 in die schwarzen Zahlen



Auch nach der Inflation kehrte in Breslau vorerst keine Ruhe ein. Nachdem die Sterbekasse knapp der Schließung entgangen war, trieben Vorstandschef Adolf Jahn neue Sorgen um. Er hatte erkannt, wie schnell eine Versicherung nach konjunkturellen Einbrüchen vor dem Aus stehen kann. Viele andere Unternehmen, Vereine und Kassen hatten die Inflation nicht überstanden, weil die Kapitaldecke zu dünn war. Und zahlreiche kleine, lokal operierende Institutionen existierten zwar noch, standen aber auf äußerst wackligen Beinen. Vereine wie der „Sterbe- und Unterstützungsverein der Beamten und Bediensteten der

K.B. Verkehrsanstalten Augsburg“, der „Spar- und Unterstützungsverein für Beamte und Bedienstete und ständige Arbeiter der K.B. Staatseisenbahnen, Post und Bodenseeschiffahrt Regensburg“ oder der „Leichenverein der Eisenbahnarbeiter und Bediensteten des Bezirks Neustadt“ zählten häufig nur 150 bis 500 Mitglieder. Eine solche Basis reichte selten aus, um unvorhergesehene Probleme meistern zu können.

Unterstützung sollte der 1924 in Elberfeld gegründete „Verband Deutscher Eisenbahn-Sterbekassen und Lebensversicherungsvereine a.G.“

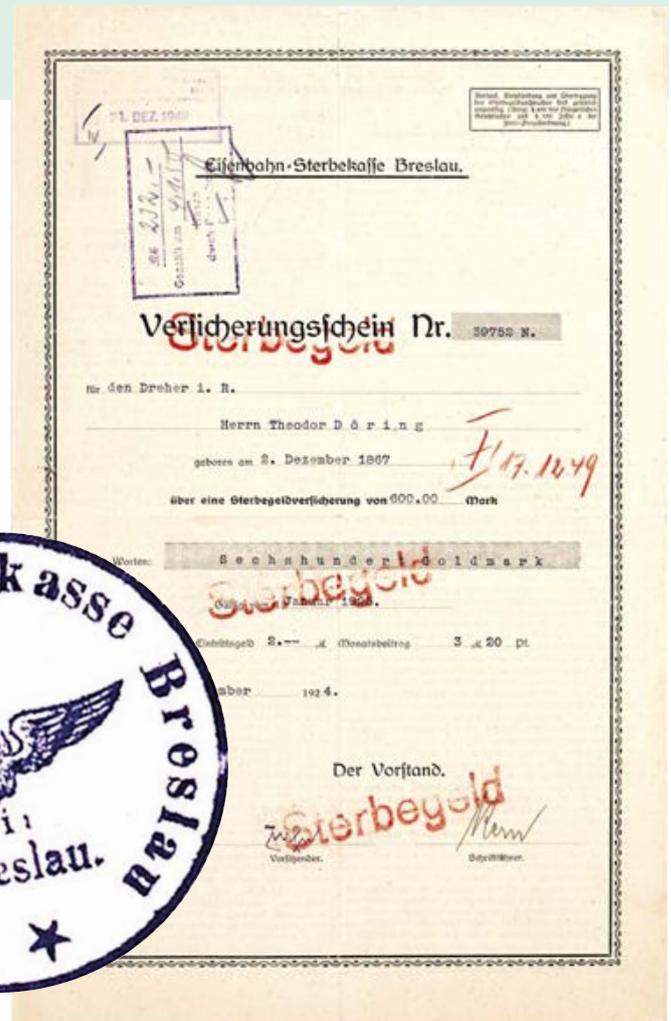
CHRONIK der ZEITGESCHICHTE

1924: Bei der Reichstagswahl gewinnen SPD und bürgerliche Mitte • 1924: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) nimmt ihren Betrieb auf • 1925: Paul von Hindenburg wird als Reichspräsident Nachfolger des verstorbenen Friedrich Ebert • 1926: Die Lufthansa AG wird gegründet • 1926: Deutschland tritt dem Völkerbund bei • 1926: In Berlin wird die erste Verkehrsampel in Betrieb genommen • 1927: Einführung der Arbeitslosenpflichtversicherung • 1927: Charles Lindbergh fliegt als erster Mensch über den Atlantik • 1927: Das erste Rennen auf dem Nürburgring gewinnt Rudolf Caracciola • 1927: Einführung des Tonfilms • 1928: SPD, Zentrum, DDP und DVP bilden eine große Koalition • 1929: Die deutsche Adam Opel AG wird an General Motors verkauft • 1929: Mit dem „Schwarzen Freitag“ in New York beginnt die Weltwirtschaftskrise • 1930: Heinrich von Brüning führt als Reichskanzler eine Minderheitsregierung • 1930: In Uruguay findet die erste Fußballweltmeisterschaft statt • 1930: Erste Notverordnung des Reichspräsidenten zur „Sicherung von Wirtschaft und Finanzen“ • 1930: Bei der Reichstagswahl legt die NSDAP erdrutschartig zu • 1931: Bildung der „Harzburger Front“ aus NSDAP, DNVP und Stahlhelm • 1932: Über 6 Millionen Deutsche sind ohne Arbeit • 1932: Die Regierung Brüning tritt zurück; ein Reichskabinett unter Franz von Papen scheidet; Kurt von Schleicher wird zum Reichskanzler ernannt • 1932: Bei den Reichstagswahlen im Juli stellt die NSDAP die stärkste Fraktion

bieten. Sein Ziel war es, die Kassen geschlossen gegenüber der Eisenbahnverwaltung zu vertreten. Einheitstarife und -satzungen sollten die Rivalität eindämmen und damit den Fortbestand auch der kleinen Vereine sichern. Dies gelang jedoch nicht. Jahn realisierte, dass nur Wachstum und damit die Verlagerung des Risikos auf immer mehr Schultern die Voraussetzung für nachhaltigen Erfolg war. Also streckte er seine Fühler aus, knüpfte Kontakte und signalisierte Bereitschaft für Übernahmen und Verschmelzungen. Die Sterbekasse lag mit der Strategie im Trend: Die gesamte Versicherungswirtschaft des Deutschen Reichs war in dieser Zeit von Konsolidierung geprägt: Viele große Konzerne haben in diesen Jahren ihre entscheidenden Expansionschritte vollzogen.

Der Wirkungskreis wird größer

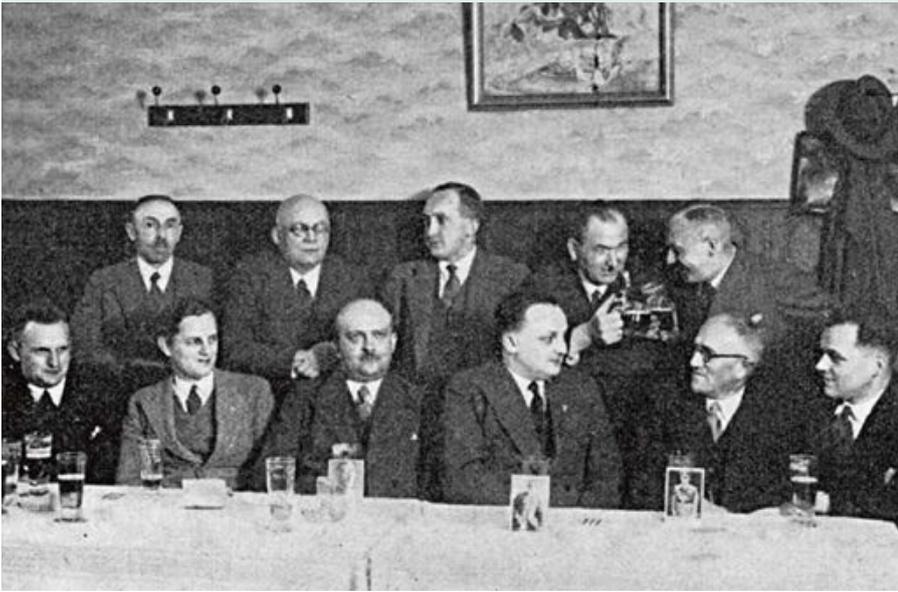
Die erste Übernahme stemmte die Sterbekasse bereits zum Jahresanfang 1924: Die „Sterbekasse für die Beamten der Breslau-Freiburger Eisenbahn“ schlüpfte unter das Dach von Jahns Organisation. Schon im Oktober schloss sich ein weiterer schwächerer Kandidat an. Die „Sterbekasse der Bediensteten in den Bezirken der Eisenbahndirektionen Osten und Königsberg i. Pr.“ hatte bis Kriegsende auch Danzig und Bromberg abgedeckt. 1919 durch den Vertrag von Versailles besiegelt, musste das Deutsche Reich jedoch die Provinzen Westpreußen und Posen, in denen diese Städte lagen, an Polen abtreten. Eine Zeit lang versuchte man, die Sterbekasse im deutlich geschrumpften Tätigkeitsgebiet durchzubringen, dies schien jedoch schon bald aussichtslos. Mit der Akquisition



Versicherungsschein von 1924:
Mit der Goldmark zieht das
Geschäft wieder an

weitete die Breslauer Sterbekasse ihren Wirkungskreis erstmals über Schlesien hinaus aus.

Das Breslauer Büro hatte 1924 neben der Integration der beiden Kassen weitere organisatorische Aufgaben zu erledigen. Alle Satzungen und Nachträge wurden übersichtlich zusammengefasst und am 1. Oktober 1924 neu herausgegeben. Gleichzeitig wurde das „O/S“ aus dem Namen gestrichen: Ab sofort firmierte die Kasse nur noch als „Eisenbahn-Sterbekasse Breslau“. An der engen Zusammenarbeit mit der Eisenbahndirektion sollte sich unter der neuen Ägide der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) nichts ändern. Im Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 wurde die DRG verpflichtet, die bestehenden Vereinbarungen der



In den späten 1920er Jahren war das Team der Sterbekasse noch überschaubar: die Mitarbeiter Albrecht, Schönfeld, Schiwiek, Böttcher und Kuhardt (hintere Reihe v. l.) sowie Abstoß, Schmidt, Reinhold, Herbst, Jacob und Hübner (vordere Reihe v. l.)

Reichsbahn zu übernehmen. Dies bedeutete, dass die Sterbekassen-Beiträge der Bediensteten weiterhin direkt vom Lohn einbehalten wurden. Zudem wurde der Schriftwechsel kostenfrei befördert.

Der geglückte Neustart 1924 machte es auch möglich, die Versicherungssummen anzuheben. Die Höchstgrenze lag ab dem 1. November bei 900 Reichsmark, im folgenden Jahr stieg sie abermals auf nun 3.000 Reichsmark. Zu diesem Zeitpunkt wurden auch die Prämien gesenkt, Eintrittsgeld und Wartezeit fielen weg. Diese Schritte wurden möglich, weil das Geschäft nicht nur durch die beiden Akquisitionen erstaunlich gut anlief. Das versicherungstechnische Gutachten zum Geschäftsabschluss 1924 fiel blendend aus, sodass alle, die bereits vor Juli 1922 Mitglied waren, bei der Versicherungssumme einen Aufschlag von 100 Goldmark erhielten – auch die Neukunden der Freiburger und Ostener Kasse. „Schon Ende 1924 war unser Abschluss ein sehr günstiger; 1925 muss er als vorzüglich bezeichnet werden“, ließ der Vorstand verlauten. Zählte die Kasse Ende 1924 noch rund 80.000 Mitglieder, hatte sie ein Jahr später bereits die 100.000er Grenze geknackt. Innerhalb eines Jahres war das Beitragsvolumen von 868.000 auf über eine Million Reichsmark gestiegen.

Schnelles Wachstum

Kennzahlen der Sterbekasse Mitte der 1920er Jahre

	31.12.1924	31.12.1925
Mitgliederzahl	80.000	> 100.000
Einnahmen*		
Beiträge	868.000	1.037.700
Zinsen	23.800	86.800
Mieten	15.800	54.000
Sonstige Einnahmen	29.100	60.200
Ausgaben*		
Gezahltes Sterbegeld	121.675	270.200
Begünstigte Personen	730	916
Kapital*		
Goldhypotheken	581.500	1.756.600
Wertpapiere	4.700	45.600
Grundstückswerte	208.750	415.790

*in Reichsmark

Kostenbewusstsein macht günstige Konditionen möglich

Die Gründe für den Erfolg sind vielschichtig. Neben der weitsichtigen Expansionspolitik Jahns spielte der Kasse die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Weimarer Republik in die Hände. 1924 begann eine Phase relativer Ruhe und finanzieller Sicherheit, die „Goldenen Zwanziger“

brachen an. Zudem hatte der Staat eine gewisse Umschichtung des Wohlstands von oben nach unten angeschoben, um für innenpolitische Stabilität zu sorgen. Die Arbeitslosenpflichtversicherung, 1927 auf dem vorläufigen Höhepunkt konjunkturellen Wachstums eingeführt, machte das soziale Netz feinmaschiger. Die größte Not war also behoben. Gleichzeitig waren die Verdienstmöglichkeiten bei der Reichsbahn aber nach wie vor sehr bescheiden, und das existenzielle Gefühl der wirtschaftlichen Verunsicherung wich auch in der stabilsten Phase der Republik nie völlig. Die Eisenbahner waren geneigt bis gezwungen, für den Notfall vorzusorgen.

Hinzu kam das ausgeprägte Kostenbewusstsein des Vorstands, das sehr günstige Konditionen möglich machte. Die Breslauer Belegschaft, die in bescheidenen drei Räumen des Direktionsgebäudes ihre Arbeit verrichtete, bestand bis Ende der 1920er Jahre aus gerade zehn Mitarbeitern. Lediglich Vorstandschef Adolf Jahn hatte ein eigenes Zimmer zur Verfügung. Wilhelm Jacob, Angestellter der ersten Stunde, fungierte nicht nur als Bürovorsteher, sondern kümmerte sich auch um die Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder. Die prompte Auszahlung, für das Ansehen einer Versicherung ausschlaggebend, lag ihm besonders am Herzen: „Wilhelm Jacob ließ nicht einen einzigen Sterbefall auch nur einen Tag unerledigt liegen“, erinnerte sich später Herbert Rak. Pro Woche

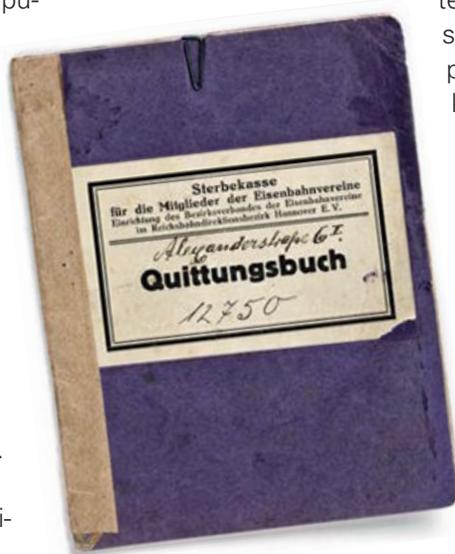
zählte man im Schnitt zehn Benachrichtigungen über Sterbefälle von auswärts. Dazu kamen Schreiben aus Breslau selbst und den umliegenden Orten. „Alles erledigte Wilhelm Jacob eigenhändig“, so Rak. „Und mancher von uns wird sich noch erinnern, wie er auf dem Ladentisch neben seinem Stehpult in dem Berg der aufgetürmten Stammbücher – große Folianten, die alle Angaben enthielten – hantierte, den Federhalter oder Stift quer im Munde. Er vergaß darüber das Frühstück, das ihm seine Frau schon

bissenweise geschnitten mitgab, damit er schnell einen Happen zu sich nehmen konnte.“

Trotz der umfangreichen Arbeit herrschte in der Regel gute Stimmung – die „Jacobsfamilie“, wie die Belegschaft genannt wurde, fühlte sich als eingeschlossene Gemeinschaft. Rudolf

Hübner, der 1928 zum Team stieß, betonte später in einem Rückblick: „Das Betriebsklima war ausgezeichnet und geradezu familiär.“ Hübner war aufgrund einer handgeschriebenen Bewerbung eingestellt worden, die damals noch einem Grafologen zur Begutachtung vorgelegt wurde.

Jahn arbeitete derweil weiter an seiner Expansionsstrategie. Ein entscheidender Coup gelang ihm 1926: Mit der Übernahme des „Eisenbahn-Sterbekassen-Vereins zu Hannover“ kam ein sehr attraktiver Stützpunkt an der Schnittstelle der Bahnverbin-



„GOLDENE ZWANZIGER“

Weimars kurze Blüte

Glanz und Glamour, eine unvergleichliche kreative Blüte und der Siegeszug von Kino und Radio: Die Jahre 1924 bis 1929 werden in der Rückschau häufig als „Goldene Zwanziger“ bezeichnet, als eine Zeit des Aufatmens nach Krieg und Inflation, für die Berlin die Bühne und die Comedian Harmonists die Musik lieferten. Tatsäch-



lich war es eine Periode erstaunlicher kultureller Ereignisse, von der Bauhaus-Architektur über Thomas Manns „Zauberberg“ und Erich Maria Remarques „Im Westen nichts Neues“ bis hin zu Filmen wie Fritz Langs „Metropolis“ oder Sternbergs „Blauer Engel“. Hinzu kamen bahnbrechende technische Innovationen wie die Entwicklung der Kleinbildkamera, der Fernsehübertragung und vor allem des Tonfilms. Auch politisch war es die stabilste Phase der Weimarer Republik: Von 1924 bis 1928 erlebte die Republik das einzige Mal eine volle Legislaturperiode. Außenminister Gustav Stresemann gelang es, Deutschland außenpolitisch wieder hoffähig zu machen, was 1926 durch den Beitritt zum Völkerbund symbolisiert wurde. Auch wirtschaftlich ging es bergauf. Der Dawes-Plan hatte 1924 die Reparationsforderungen klar geregelt, sodass wieder Investitionskapital nach Deutschland floss. Bis 1927 stieg das Brutto sozialprodukt. Der Zusammenbruch der jungen Republik nach der Weltwirtschaftskrise von 1929 offenbarte dann allerdings, dass den Deutschen nur eine kurze „Scheinblüte“ gegönnt gewesen war.



Familienidyll: Ab 1924 erleben die Deutschen eine relativ stabile Phase der Weimarer Republik

dungen Berlin – Köln und Hamburg – Frankfurt dazu. Der Verein hatte seine Aktivitäten bereits über einen großen Teil Westdeutschlands ausgedehnt. Nach der Verschmelzung bedienten die Breslauer nun Schlesien, Ostpreußen, Pommern und Hannover. Damit betrieben sie die Sterbekasse mit dem größten Tätigkeitsbereich.

Auch in Hannover herrschte eine angenehme Arbeitsatmosphäre: „Der Mann, der hier mit der Leitung der Geschäfte betraut wird, Herr Tusche, hat eine Vorliebe für weiße Schuhe, eine ebensolche Seemannsmütze – und in der Freizeit für das dazugehörige Segelboot. Kein Wunder, dass er bei seinen damaligen Mitarbeitern bald den Spitznamen ‚Der Maschsee-Kapitän‘ hat“, heißt es in einer Chronik aus den 1950er Jahren.

Tarife für alle Fälle

Die Sterbekasse hatte sich durch die Übernahmen nicht nur zu einem nationalen Versicherer entwickelt, sondern auch ihr Angebot ausgeweitet. Neben der klassischen

Sterbegeldversicherung waren nun auch gemischte Versicherungen für den Todes- und Erlebensfall möglich. Damit war die Sterbekasse ein „Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit“ nach den Bestimmungen des Reichsgesetzes über die privaten Versicherungsunternehmen von 1901 geworden. Daher änderte das Unternehmen 1927 seinen Namen in „Eisenbahn-Sterbekasse Breslau, Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit“, was 1928 ins Handelsregister des Amtsgerichts Breslau eingetragen wurde. In den folgenden Jahren wurden auch die Tarife flexibler gestaltet. Möglich wurden nun Versicherungssummen von 300 bis 10.000 Reichsmark. Die Mitglieder konnten nicht nur die Höhe der Summe, sondern auch die Dauer der Beitragszahlung wählen. So wurde es möglich, Beiträge zum Beispiel nur bis zum 60. Lebensjahr zu entrichten oder Versicherungen mit einer Laufzeit von 10 bis 50 Jahren abzuschließen. Eingeführt wurden nun auch Kinderversicherungen, die eine Auszahlung zu einem bestimmten Zeitpunkt, etwa zum Studienbeginn oder zur Heirat, vorsahen. Diese wurden auch beim vorzeitigen Tod des Familienversorgers und damit ausbleibender Beitragszahlungen fällig.



Die Kappels leiden unter den Sparmaßnahmen der Bahn

Von Arbeitslosigkeit betroffen

Es war die richtige Entscheidung, in den frühen Jahren der Weimarer Republik möglichst viele Soldaten bei der Reichsbahn in Lohn und Brot zu bringen. Die Radikalisierung entlassener Armeeingehöriger stellte eine große innenpolitische Gefahr dar. Dennoch war die Bahn mittelfristig gezwungen, drastisch zu sparen, wollte sie nicht vollends in ein finanzielles Desaster stürzen. Also wurde im Herbst 1923 ein schmerzhafter Personalabbau eingeleitet: Innerhalb eines Jahres wurde die Zahl der Eisenbahner von gut einer Million auf 775.000 reduziert.

Auch das Betriebswerk Breslau Hauptbahnhof musste Arbeiter entlassen. 1924 traf es Kurt Kappel – ausgerechnet in dem Jahr, in dem seine Tochter Gerda geboren wurde. Da er über keine andere Ausbildung verfügte und die Lage in Deutschland wirtschaftlich angespannt blieb, war er acht Jahre ohne Beschäftigung. Dies änderte sich erst 1932, als er Straßenbahnschaffner in Breslau wurde.

Sein Bruder Alfred behielt seine Arbeit als Lokvorbereiter vorerst. Die junge Familie verlebte daher relativ unbeschwerte Jahre. 1928 bekam die kleine Herta mit Max einen Bruder, der wie sie später die Eisenbahnertradition der Familie fortsetzen sollte. Der Rückschlag kam vier Jahre später: Alfred verlor seine Anstellung gemeinsam mit vielen anderen Arbeitern des Betriebswerks.

Er war damit eines der vielen Opfer der Brüning'schen Notverordnungen. Der Reichskanzler hatte ab 1930 im Kampf gegen die Wirtschaftskrise und eine abermals drohende Inflation drastische staatliche Sparmaßnahmen und



Kurt Kappel 1922: Nur noch zwei Jahre sind ihm beim Betriebswerk Breslau vergönnt

Steuererhöhungen eingeleitet. Alfred war zuerst verschont geblieben, die letzte Notverordnung führte dann aber doch 1932 zu seiner Entlassung. Neue Arbeit, diesmal wieder in seinem erlernten Beruf als Schuhmacher, sollte er erst wieder im Zweiten Weltkrieg bei der deutschen Wehrmacht finden.

WELTWIRTSCHAFTSKRISE

Der „Schwarze Freitag“ bringt die Depression

Der amerikanische Börsencrash am 25. Oktober 1929 zeigte, wie eng die internationalen Wirtschaftsströme mittlerweile verzahnt waren. Die amerikanische Wirtschaft hatte nach dem Ersten Weltkrieg die Produktion bestimmter Güter – vor allem Autos, Kühlschränke und Fotoapparate – deutlich ausgeweitet. Damit reagierten die Unternehmen auf eine gestiegene Nachfrage, die jedoch Ende der 1920er Jahre gesättigt war. Die Folge: Produktionsstillstand in vielen Unternehmen und stark rückläufige Umsätze. Da die Investitionen in den Jahren zuvor vor allem über Aktien finanziert worden waren, zogen deren Besitzer die Papiere nun massenweise zurück, bis es zum dramatischen Einbruch am „Schwarzen Freitag“ kam. Die Krise riss die übrigen Industriestaaten mit. Die US-Nachfrage blieb aus, zudem



protegierten die Amerikaner ihre Märkte mit hohen Schutzzöllen – eine Politik, der sich die übrigen Volkswirtschaften bald anschlossen. Vor allem Deutschland wurde schwer getroffen: Die amerikanischen Investoren zogen ihre Gelder zurück, der Export wurde dramatisch geschwächt. Innerhalb eines Jahres stieg die Arbeitslosenquote von 9 auf 16 Prozent. 1931 folgte mit den ersten Bankenzusammenbrüchen die zweite Phase der großen Depression. 1932 war die Industrieproduktion in Deutschland auf die Hälfte des Niveaus von 1928 zurückgefallen, 6 Millionen Menschen waren arbeitslos.

Die Sterbekasse residiert in eigenen Räumen: das neue Domizil an der Gustav-Freytag-Straße 27 in Breslau



Für die damalige Zeit war auch die Einführung einer Unfallzusatzversicherung 1930 sehr innovativ. Gegen einen Beitragszuschlag von 10 Pfennig erhöhte sich beim Tod durch Unfall die Versicherungssumme um 1.000 Reichsmark, später sogar um 1.500 Reichsmark. Die neuen Versicherungen und Tarife waren sehr genau auf die sich wandelnden Bedürfnisse der Mitglieder zugeschnitten und wurden lebhaft nachgefragt – die Sterbekasse hatte durch die enge, persönliche Beziehung zu ihrer Klientel ein gutes Gespür für das richtige Angebot zur richtigen Zeit.

Ein neues Gebäude bietet endlich mehr Platz

Vor dem Hintergrund dieser regen Geschäftstätigkeit wundert es nicht, dass die drei Räume in der Eisenbahndirektion schon längst zu eng geworden waren. 1929 entschied der Vorstand eine räumliche Erweiterung und kaufte ein Haus in Breslau, das wegen seiner Nähe zum Hauptbahnhof und zur Eisenbahndirektion geeignet schien. In der Gustav-Freytag-Straße 27 entstand nach dem Umbau zweier Geschosse das erste Verwaltungsgebäude der Sterbekasse. Hier wurden neben den bisherigen Akten

nun auch alle Stammbücher, Karteikarten und andere Unterlagen der fusionierten Unternehmen in Breslau untergebracht, für die vorher kein Platz war. 1930 war der Umzug abgeschlossen. Endlich hatten die Mitarbeiter, deren Zahl sich nun schnell erhöhte, das Gefühl, für ein eigenständiges Unternehmen und nicht für ein Anhängsel der Eisenbahndirektion zu arbeiten. Mit dem neuen Gebäude wurde auch die überfällige Trennung zwischen der Hauptleitung und der für Breslau zuständigen Bezirksleitung vollzogen.

Der Umzug fand zu einem Zeitpunkt statt, als Deutschland im Zug der Weltwirtschaftskrise in eine ökonomische Depression rutschte. Die Produktionszahlen sackten ab, die Arbeitslosenzahl wuchs drastisch, die Radikalisierung der Massen auf den Straßen nahm zu. Reichskanzler Heinrich von Brüning regierte über Notverordnungen und setzte einen strikten Sparkurs durch, der zwar die Inflationsgefahr bannte, die Gesamtsituation jedoch verschärfte. Die Eisenbahner waren davon ebenfalls betroffen. Nachdem die wirtschaftlich eigenständige Reichsbahn in den Jahren zuvor äußerst erfolgreich gewirtschaftet hatte und die technologische

Entwicklung energisch vorangetrieben hatte, geriet sie nun in Schwierigkeiten. Durch die in den 1920er Jahren angesammelten Reserven blieb sie zwar zahlungsfähig, musste aber Personal abbauen sowie Löhne und Gehälter kürzen. 1932 rutschte sie erstmals wieder in die roten Zahlen.

Die Sterbekasse wurde von dem konjunkturellen Einbruch, der nicht mit der Katastrophe von 1923 zu vergleichen war, erstaunlich wenig berührt. Vor allem durch weitere Fusionen konnte sie ihr Wachstum fortsetzen. Als 1930 die Reichsbahndirektion Magdeburg aufgelöst wurde, wurde deren „Sterbekasse für Beamte und Arbeiter“ dem Breslauer Unternehmen zugeschlagen. Im selben Jahr brachte zudem allein die Fusion mit der „Eisenbahn-Sterbekasse Essen-Münster“ eine Erhöhung des Versicherungsbestands um ein Viertel. Die Geschäftstätigkeit wurde nun auch offiziell auf das gesamte Reich ausgedehnt. Die Satzung wurde entsprechend geändert; der Vorstand bemühte sich zudem um guten Kontakt zum Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung, unter dessen Beobachtung die Kasse nun stand.

In jenen Jahren reifte die spätere DEVK zu einem national operierenden Wirtschaftsunternehmen heran. 1932

zählte die Belegschaft der Sterbekasse insgesamt über 100 Angestellte, die weit über 160.000 Mitglieder betreuten. Natürlich klang vor diesem Hintergrund der Name „Eisenbahn-Sterbekasse Breslau“ zu provinziell. Er wurde in „Deutsche Eisenbahn-Sterbekasse, Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit zu Breslau“ geändert.

Ebenso erfolgreich hatte sich der andere DEVK-Vorläufer, der Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbiensteter a. G. in Berlin, in den Jahren nach der Währungsreform geschlagen. Bereits Ende 1924 lagen die Beitragseinnahmen in der Feuerversicherung bei 775.000 Reichsmark, die Einbruchdiebstahlversicherung verzeichnete 186.000 Reichsmark. Dies ergab einen Überschuss von rund 480.000 Reichsmark – ein ansehnliches Startkapital für weiteres Wachstum. Dieses lässt sich unter anderem an der Gesamtversicherungssumme ablesen: Sie kletterte zwischen 1925 und 1927 von gut 2 Milliarden auf über 3 Milliarden Reichsmark. Der Beitragsatz konnte zudem weiter reduziert werden: 1927 sank er in beiden Sparten von 50 auf 40 Pfennig pro 1.000 Mark Versicherungssumme, 1929 fiel er abermals auf nun 20 Pfennig. Es sollte nicht mehr lange dauern, bis die beiden Vereine zumindest räumlich näher zusammenrückten.



Antrag von 1928: Auch der Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbiensteter ist erfolgreich

Die DEVK 1924 bis 1932

1924: Zum Jahresanfang Übernahme der „Sterbekasse für die Beamten der Breslau-Freiburger Eisenbahn“; im Oktober folgt die „Sterbekasse der Bediensteten in den Bezirken der Eisenbahndirektionen Osten und Königsberg i. Pr. (vormals Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.)“

1924: Gründung des „Verbandes Deutscher Eisenbahn-Sterbekassen und Lebensversicherungsvereine a. G.“ in Elberfeld

1924: Umbenennung in „Eisenbahn-Sterbekasse Breslau“

1926: Verschmelzung mit dem „Eisenbahn-Sterbekassen-Verein zu Hannover“

1927: Umbenennung in „Eisenbahn-Sterbekasse Breslau, Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit“

1930: Bezug des ersten eigenen Geschäftsgebäudes in Breslau

1930: Einführung der Unfallzusatzversicherung

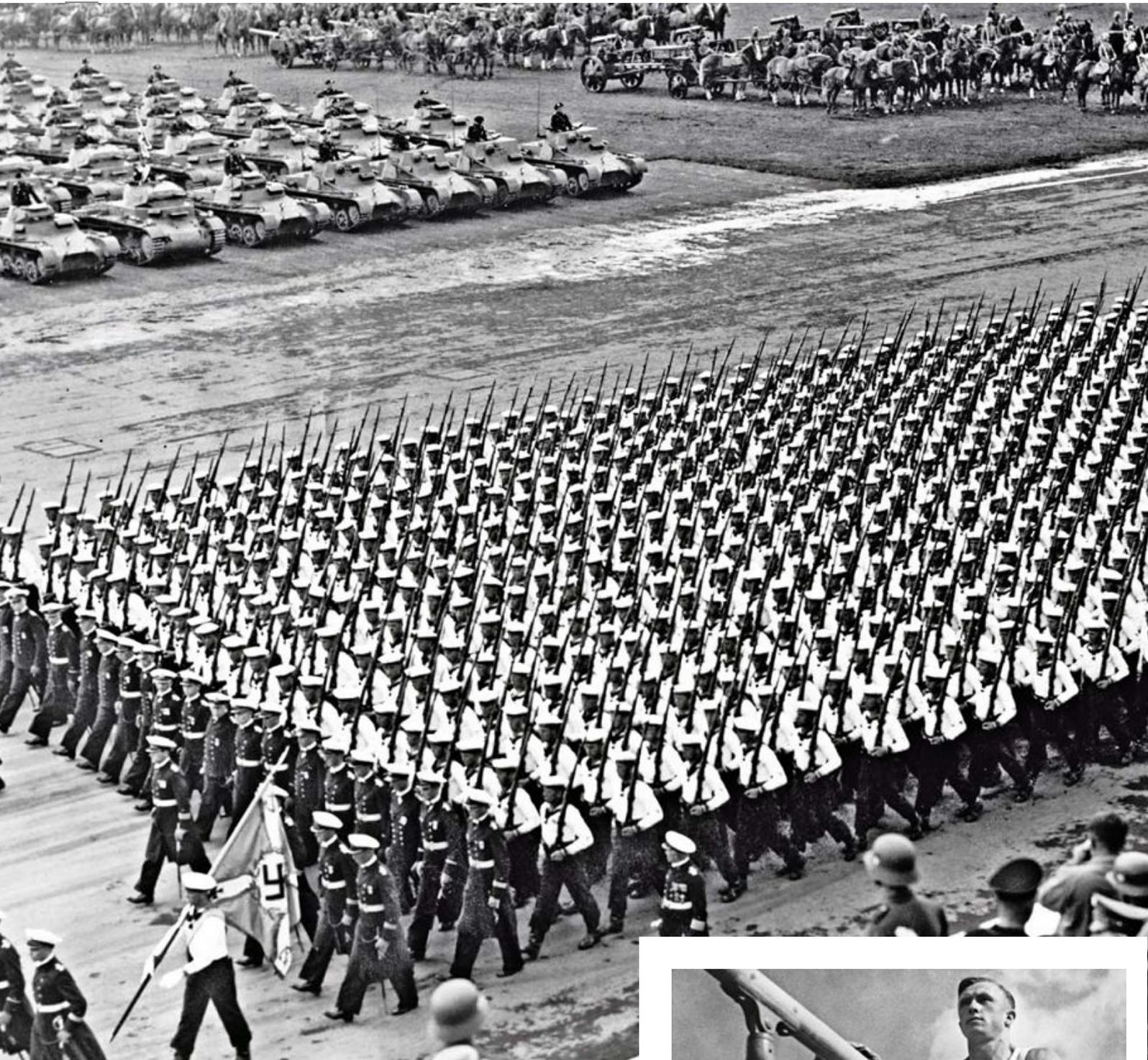
1930: Übernahme der „Sterbekasse für Beamte und Arbeiter im Bezirk der Reichsbahndirektion Magdeburg“

1930: Neue Satzung aufgrund der Ausweitung des Geschäftsgebiets auf das gesamte Reich

1931: Übernahme der „Eisenbahn-Sterbekasse Essen-Münster“

1932: Neufassung der Satzung mit Änderung des Firmennamens in „Deutsche Eisenbahn-Sterbekasse, Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit zu Breslau“

1933 bis 1945



Aufmarsch der Truppen: Beim Reichsparteitag in Nürnberg präsentiert sich 1937 die Marine am „Tag der Wehrmacht“ im Gleichschritt



Feier des Körperkults: deutscher Athlet bei den Olympischen Spielen 1936 in Berlin

NS-Herrschaft und Zweiter Weltkrieg



Gleichschaltung
Olympia
Mutterkreuz
Arisierung
Appeasement-Politik
Antisemitismus
„Reichspogromnacht“
Euthanasie
Exil
Widerstand
Auschwitz
Stalingrad
D-Day
Totaler Krieg
Bombardements
Flucht
Kapitulation



Das Konzentrationslager Auschwitz mit der zynischen Aufschrift „Arbeit macht frei“



Mitte Februar 1945 zerstören alliierte Bomber großflächig Dresden, 25.000 Menschen sterben

Die Versicherungen dienen dem NS-Staat



Adolf Hitler 1933 nach seiner Ernennung zum Reichskanzler, rechts neben ihm Vizekanzler Franz von Papen. Direkt hinter Hitler ist Joseph Goebbels zu sehen, Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda

Paul von Hindenburg zögerte bis zuletzt. Aber der Druck seiner Berater, Adolf Hitler zum Reichskanzler zu ernennen, wurde übermächtig. Eine Regierung der „nationalen Konzentra-

tion“ sollte die Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei (NSDAP) „einrahmen“ und Neuwahlen anberaumen. Schließlich täuschte man Hindenburg noch mit dem Gerücht,

CHRONIK der ZEITGESCHICHTE

1933: Adolf Hitler wird Reichskanzler; durch das Ermächtigungsgesetz wird praktisch die Diktatur eingeführt • 1934: Nach Hindenburgs Tod wird Adolf Hitler Reichspräsident • 1935: Mit den „Nürnberger Rassegesetzen“ werden die Rechte der Juden massiv eingeschränkt • 1936: In Berlin finden die Olympischen Spiele statt • 1936: Heinrich Focke entwickelt den ersten Hubschrauber • 1937: Im spanischen Bürgerkrieg wird die Stadt Guernica von der deutschen „Legion Condor“ zerstört • 1938: Die erste Kernspaltung eines Atoms gelingt • 1938: Deutsche Truppen marschieren in Österreich ein • 1938: Antijüdische Pogrome im Rahmen der „Reichspogromnacht“ • 1939: Einmarsch in der Tschechoslowakei; Errichtung des „Reichsprotectorats Böhmen und Mähren“ • 1939: Mit dem Überfall auf Polen beginnt der Zweite Weltkrieg • 1939: Erste Deportationen von Juden nach Polen • 1940: Mit den Angriffen auf Frankreich, Norwegen, Dänemark, die Niederlande, Belgien und Luxemburg weitet sich der Krieg aus • 1941: Angriff auf die Sowjetunion, Griechenland und Jugoslawien • 1941: Die japanische Armee bombardiert Pearl Harbour • 1941: Das Deutsche Reich und Italien erklären den USA den Krieg • 1942: Auf der „Wannsee“-Konferenz wird die Vernichtung der Juden beschlossen • 1943: Niederlage der deutschen Armee in Stalingrad • 1944: In der „Wolfsschanze“ scheitert ein Attentat auf Adolf Hitler • 1944: Die amerikanische und die britische Armee starten die Invasion in der Normandie • 1945: Selbstmord Adolf Hitlers; die deutsche Armee kapituliert; Ende des Zweiten Weltkriegs in Europa • 1945: Aufteilung Deutschlands in vier Besatzungszonen • 1945: Die USA beenden mit dem Abwurf von Atombomben auf Hiroshima und Nagasaki den Zweiten Weltkrieg auch in Fernost

der amtierende Reichskanzler Kurt von Schleicher plane einen Putsch gegen ihn. Der Reichspräsident gab nach und unterschrieb. Am 30. Januar 1933 war Adolf Hitler Reichskanzler, knapp zwei Monate später schaffte er mit dem „Ermächtigungsgesetz“ de facto die Demokratie ab – auch wenn die Weimarer Verfassung offiziell bis Kriegsende in Kraft blieb.

Mit erschreckendem Tempo begannen die neuen Machthaber, Staat, Institutionen und Wirtschaft „gleichzuschalten“. Sowohl mit Gesetzen und Verordnungen als auch mit informellem Druck sorgten sie dafür, dass alle wichtigen Schaltstellen mit loyalen Nationalsozialisten besetzt wurden. An die Stelle der Gewerkschaften trat die Deutsche Arbeitsfront. Regimegegner wurden inhaftiert oder ermordet. Schon 1933 entstanden die ersten Konzentrationslager.

Die nationalsozialistische Ideologie durchdrang schnell auch die Reichsbahn und die ihr nahestehenden DEVK-Vorläufer. Bereits Mitte 1933 wurde die Deutsche Eisenbahn-Sterbekasse auf Linie gebracht. Die Behörden nutzten nach einem Bericht der „Schlesischen Zeitung“ Unregelmäßigkeiten in der Kassenführung des Vereins, um die Mitgliedervertretung neu zusammensetzen. Ob der Anlass konstruiert oder real war, lässt sich heute nicht mehr feststellen. Das Reichsaufsichtsamt für die Privatversicherung setzte durch, dass sich die Vertretung der rund 200.000 Mitglieder am 29. April selbst auflöste und den Weg für Neuwahlen freigab. „Die Neuwahlen finden im ganzen Reiche am 10. Juli statt. Auch

die Säuberung der Verwaltung selbst ist inzwischen durchgeführt worden“, meldete die „Schlesische Zeitung“. Gewählt wurde aber nicht mehr, weil aus allen Eisenbahndirektionsbezirken nur je eine Vorschlagsliste einging. Ab sofort prägte das NS-Gedankengut die Deutsche Eisenbahn-Sterbekasse.

Der Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteter (VVDE) verfuhr ähnlich. Alle wichtigen Positionen wurden mit NS-Parteigängern besetzt. Eine Schlüsselrolle hatte dabei Wilhelm Kleinmann, Präsident der Reichsbahndirektion Köln und SA-Gruppenführer. Er übernahm 1933 den Vorsitz des Verwaltungsrats des VVDE. Als Verbindungsmann zwischen NSDAP und Reichsbahn trieb er den dortigen personellen Umbau federführend voran. 1937 avancierte er zum Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium.

Die Sterbekasse zieht in die Hauptstadt

Hitler erkaufte sich mit einer expansiven Investitions- und Beschäftigungspolitik in den ersten Jahren nach der sogenannten Machtergreifung einen wirtschaftlichen Aufschwung. Die beiden großen DEVK-Vorläufer profitierten vor allem von den steigenden Mitarbeiterzahlen der Reichsbahn in der NS-Zeit. Die Deutsche Eisenbahn-Sterbekasse setzte sich in diesen Jahren zum Ziel, die Betreuung der Eisenbahner im gesamten Reichsgebiet zu übernehmen. Daher wollte sie enger auf Tuchfühlung gehen mit den Reichsbehörden und der Deutschen Reichsbahn in der Hauptstadt.

DIE DEUTSCHE ARBEITSFRONT

Stoßrichtung Musterbetrieb

Die Deutsche Arbeitsfront (DAF) wurde im Mai 1933 gegründet. Sie trat als Organisation der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei (NSDAP) an die Stelle der aufgelösten und verbotenen Gewerkschaften. Unter der Leitung von Robert Ley diente die DAF offiziell als Dachorganisation der gesamten Arbeiterschaft, faktisch aber als verlängerter Arm des



Flagge der Deutschen Arbeitsfront

Regimes. Die Funktionäre wurden zielgerichtet in sämtliche Unternehmen eingeschleust. Über die schon vor 1933 in den Betrieben vertretene NS-Betriebszellenorganisation (NSBO) übten sie Druck auf die Belegschaft aus, sorgten für Linientreue und stellten sicher, dass unliebsame Mitarbeiter gekündigt wurden. 1936 rief die DAF den „Leistungskampf der deutschen Betriebe“ aus, der zur Ermittlung und Auszeichnung „nationalsozialistischer Musterbetriebe“ diente, worunter vor allem „judenfreie“ Betriebe verstanden wurden. Die DAF kontrollierte auch selbst Versicherungsunternehmen, unter anderem sechs Lebensversicherer sowie die 1936 gegründete Deutsche Sachversicherung AG. Die in der DAF organisierten Versicherungen versuchten, sich über die Nähe zu den Parteiorganisationen besondere Vorteile zu verschaffen.



Auf Tuchfühlung mit der Macht: die Zentrale der Deutschen Reichsbahn-Sterbekasse am Großadmiral-von-Köster-Ufer in Berlin

„Für die Verantwortlichen und für die DEVK als Ganzes konnten keine Aktivitäten nachgewiesen werden, die im Vergleich zur deutschen Versicherungswirtschaft als besonders negativ zu bezeichnen wären.“

Dr. Michael Kamp und Robert Kieselbach, Historiker, in einem 2011 vorgelegten Gutachten zur NS-Vergangenheit der DEVK

Die Hauptverwaltung zog von Breslau nach Berlin, an den Berliner Landwehrkanal. Das neue Domizil, ein vom Wohn- zum Geschäftshaus umgewandeltes Gebäude mit großen, hellen Räumen und Fahrstuhl, wurde Anfang 1935 bezogen. Der größte Teil der rund 80 in Breslau tätigen Mitarbeiter kam mit nach Berlin. Die Atmosphäre der Hauptstadt beeindruckte die Mitarbeiter. Wie der VVDE waren sie dem Zentrum der Staatsgewalt nun sehr nah – die Provinzialität Breslaus war Vergangenheit. „Berlin bereitet sich mit einem gewaltigen Sportfeld gerade auf die Olympiade vor“, so ein Bericht eines Mitarbeiters. „Ein Teil interessierter Mitarbeiter der Kasse darf auf dem riesigen Rund des Sportfelds in der Freizeit sogar Betriebssport betreiben. Und es ist lohnend, einmal diese gewaltige Anlage gesehen zu haben.“

Um den Anspruch als offizieller Partner der Reichsbahn zu betonen, nannte sich das Unternehmen ab 1936 „Deutsche Reichsbahn-Sterbekasse Lebensversicherungsverein a. G., Sitz Berlin“ (DRS). Gleichzeitig wurde der Geschäftsbetrieb professionalisiert. Dazu gehörte vor allem die Einstellung eines hauseigenen Versicherungsmathematikers, Carl Pürkner. Die bisherige Praxis, das sogenannte „technische Gutachten“ zur Bilanz von einem externen Mathematiker vornehmen zu lassen, gehörte damit der Vergangenheit an.

Pürkner, der zum Prokuristen aufstieg, modernisierte auch die internen Prozesse: „Er setzte die Umstellung von der rein manuellen, auf Karteikarten beruhenden Vertragsabwicklung auf das Lochkartensystem durch“, so der Mitarbeiter Rudolf Hübner. „Es war damals für uns eine geradezu epochale Angelegenheit, viele tausend bereits bestehende Verträge, die noch in gebundenen Folianten verzeichnet waren, lochkartenmäßig zu erstellen.“

Die Branche ist eingeschüchtert

Inspirierende Ereignisse dieser Art dürfen aber nicht den Blick auf die unheilvolle Entwicklung verstellen, die sich nach der „Gleichschaltung“ vollzog. Die Einbindung der Versicherer in den NS-Machtapparat funktionierte weitgehend reibungslos. Nicht nur die öffentlich-rechtlichen, sondern auch die privaten Versicherer wirkten an der staatlichen Repressionspolitik mit. Vor allem die Privatversicherer, zu denen auch die DEVK-Vorläufer gehörten, waren eingeschüchtert, weil sie um den Fortbestand ihrer Branche fürchteten – Hitlers Idealvorstellung war eine einheitliche staatliche Versi-



Verbindungsmann zur NS-Spitze: Wilhelm Kleinmann übernimmt 1933 den Verwaltungsratsvorsitz beim WVDE

cherung. Der WVDE-Vorstand betonte daher 1939: „Der Versicherungsverein hat es als eine Gemeinschaftsorganisation der Selbsthilfe unter Ausschaltung jeglichen Erwerbsinteresses seit jeher abgelehnt, Versicherung im Sinne einer liberalistischen Weltanschauung zu betreiben.“

Die DEVK-Vorläufer zeigten sich also kooperativ. „Sie unterstützten das System und profitierten von ihm“, so ein Gutachten zur Rolle der DEVK Versicherungen im Nationalsozialismus. Allerdings konnten „für die Verantwortlichen und für die DEVK als Ganzes keine Aktivitäten nachgewiesen werden, die im Vergleich zur deutschen Versicherungswirtschaft als besonders negativ zu bezeichnen wären“. Die Verstrickung darf also als zeittypisch angesehen werden.

Dazu gehörten die nach den „Nürnberger Rassegesetzen“ 1935 intensivierte Maßnahmen gegen die jüdische Bevölkerung. Auch die Versicherungswirtschaft begann, systematisch jüdische Mitarbeiter zu entlassen. Inwiefern die DEVK-Vorläufer Entlas-

sungen vornahm, ist nicht bekannt. In einer Dienstvorschrift der DRS vom 1. Januar 1937 heißt es jedoch: „Wer nichtarischer Abstammung oder mit einer Person nichtarischer Abstammung verheiratet ist, darf nicht eingestellt werden, es sei denn, dass es sich um Mischlinge handelt, die auf Grund ihres Abstammungsverhältnisses in die DAF aufgenommen werden können.“

Die Versicherungen wirken bei der Enteignung der Juden mit

Mit der Reichspogromnacht am 9. November 1938 schlug die bisherige Diskriminierung der Juden in systematische Verfolgung um. Schon ab 1933 wurden Juden durch das Gesetz zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums in der Ausübung ihres Berufs behindert. Im Rahmen der sogenannten Arierisierung wurden sie planmäßig enteignet. Viele trieb man durch Repressalien zur Auswanderung. Weit unter Wert verkauften sie ihren Besitz und versuchten, ihre Vermögensanlagen ins Ausland zu transferieren. Aber die Lebensversicherungspolizen wurden oft nicht ausgezahlt, sondern auf sogenannte Sperrkonten überwiesen. Davon zogen die NS-Behörden die „Reichsfluchtsteuer“ und weitere Kosten ab, sodass am Ende nur wenig übrig blieb.

1941 wurden den Juden weitere Rechte genommen. Die 11. Verordnung zum Reichsbürgergesetz vom 25. November 1941 schrieb vor, dass die Lebensversicherungspolizen von im Ausland lebenden Juden beschlagnahmt und eingezogen werden mussten. Die Versicherungsunternehmen wurden verpflichtet, die Beträge an die NS-Behörden zu über-

DIE EINBINDUNG DER VERSICHERER IN DEN NS-MACHTAPPARAT

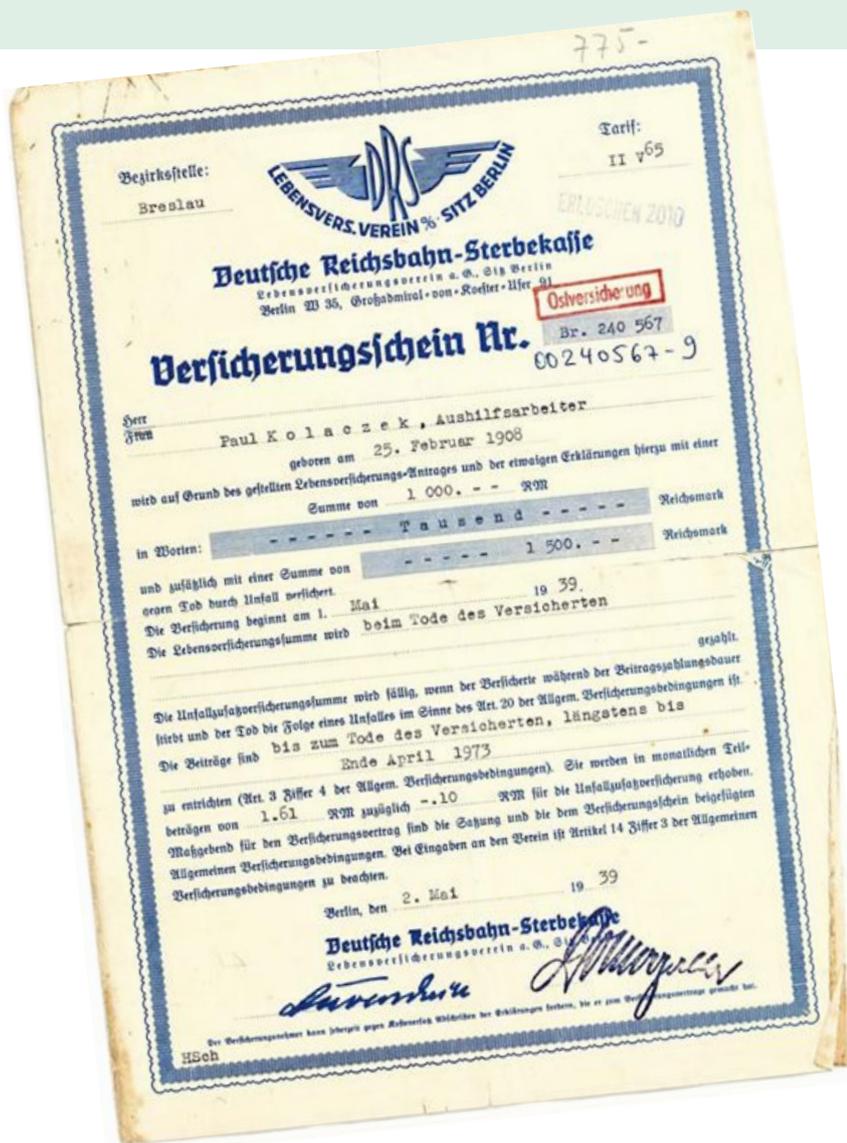
Ungeliebte Branche

Im Zuge der „Gleichschaltung“ nach der „Machtergreifung“ lösten sich die meisten Wirtschaftsverbände auf. An ihre Stelle traten ab 1934 sogenannte Reichsgruppen. Für die Assekuranz war die Reichsgruppe Versicherungen zuständig. Ihr mussten alle Unternehmen beitreten und die Weisungen des vom Reichswirtschaftsministerium eingesetzten Leiters umsetzen. Die Reichsgruppe war in die rivalisierenden Wirtschaftsgruppen Privatversicherung und öffentlich-rechtliche Versicherung untergliedert, bis diese 1939 zusammengelegt wurden. Die neben den Privatversicherungen seit Anfang des Jahrhunderts entstandenen öffentlich-rechtlichen Versicherer wurden von den Nationalsozialisten wegen ihrer vermeintlich stärkeren Orientierung am Gemeinwohl bevorzugt, gegen die privaten Versicherer hegten sie eine starke ideologische Abneigung. Robert Ley, Leiter der Deutschen Arbeitsfront, bemerkte

1934 in einer öffentlichen Rede, jede Versicherung sei streng genommen ein Betrug, weil sie mehr von ihren Kunden verlange, als sie auszahle. Die



Reichsgruppe Versicherungen trieb die dirigistischen Bestrebungen der Regierung voran, regulierte Tarife und verhinderte die Neugründung von Unternehmen. Gleichzeitig förderte sie die Konsolidierung der Branche. Zwischen 1933 und 1939 verringerte sich die Zahl der deutschen Lebensversicherer um 691 Gesellschaften. Auf lange Sicht plante das NS-Regime die Verstaatlichung aller Versicherer. Doch dazu kam es nicht mehr.



Versicherungsschein von 1939: Die DRS kann die Zahl ihrer Mitglieder ab 1933 deutlich steigern

weisen. Als Aufenthaltsort im Ausland galt auch Auschwitz.

Im Juni 1943 wurde angeordnet, dass die Vermögen aller verstorbenen Juden dem Reich zufielen. Zu diesem Zeitpunkt lief der Massenmord in den Vernichtungslagern erbarmungslos auf Hochtouren. Zynisch wurde gleichzeitig mit bürokratischer Akribie der Versicherungsspielraum der Juden weiter beschränkt. Sie konnten nicht mehr kranken-, unfall- und haftpflichtversichert sein. Lediglich die Sachversicherungen behielt man bei, möglicherweise, weil bei Aufhebung eines Sachversicherungsvertrags Hypothekengläubiger hätten geschädigt werden können.

Die Vereine wachsen weiter

In den ersten sechs Jahren unter nationalsozialistischer Herrschaft konnten die DEVK-Vorläufer kräftig wachsen. Die Deutsche Reichsbahn-Sterbekasse (DRS) übernahm insgesamt 16 weitere Sterbekassen und Vereine, der wichtigste davon war 1938 der „Versicherungsverein Deutscher Lokomotivführer“. Ende 1938 verwaltete die Kasse über 500.000 Verträge, die Beitragseinnahmen überstiegen 9 Millionen Reichsmark und hatten sich damit seit 1933 verdreifacht. Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich allein von 1936 bis 1938 von 163 auf 246. Es entstanden neue Bezirksleitungen und Geschäftsstellen in Dresden, Erfurt, Frankfurt am Main, Halle, Hamburg, Karlsruhe, Kassel, Köln, München, Stuttgart und Wuppertal.

Die DRS profitierte von der konsolidierungsfreudigen Politik der NS-Behörden und von ihrem Status als mittlerweile offiziell anerkannte „Wohlfahrtseinrichtung der Deutschen Reichsbahn“. Auf diesem Privileg beharrte sie, wie Schreiben an das Reichsverkehrsministerium zeigen, in denen sie sich über Werbung anderer Versicherer mit dem Wohlfahrtsstatus beschwerte. Das Ministerium bestätigte die Sonderstellung der DRS. Der WVDE wirtschaftete genauso erfolgreich und bescherte den Mitgliedern 1935 sogar ein beitragsfreies Jahr. Die Zeichen standen ebenfalls auf Expansion. Ein wichtiger Schritt war 1938 die Verschmelzung mit der „Brand- und Schadenskasse Deutscher Lokomotivführer VVaG“. Damit stiegen die Bestände in der Feuer- und Einbruchdiebstahlversicherung um rund 64.000 Verträge mit einer Versicherungssumme von 618 Millionen Reichsmark. Mit 556.000 Mit-



gliedern war der VVDE der größte Versicherungsverein seiner Art für Eisenbahner.

Der Beginn des Zweiten Weltkriegs erschwerte den Geschäftsbetrieb. Die Vereine mussten ihre Vermögensanlagen zunehmend in Richtung Staatsanleihen umschichten; die Bereitstellung von Krediten für den Wohnungsbau sowie Hypothekenkredite für Neubauten wurden untersagt. Die Schadenquoten stiegen, zudem wurden zahlreiche wichtige Mitarbeiter zum Kriegsdienst eingezogen.

Die DEVK-Vorläufer setzten ihre Ausweitungstrategie jedoch fort. Zwischen 1939 und 1944 übernahm die DRS mindestens 31 weitere Unter-

nehmen, darunter 1941 den „Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbeamten“ und ein Jahr später die „Kranken- und Sterbegeldzuschusskasse der Deutschen Reichsbahn“. Die DRS nutzte dabei ihren guten Draht zu den Behörden, um punktuell Druck auf fusionsunwillige Kassen auszuüben.

Die Nähe zum Reichsverkehrsministerium half auch bei der Ausweitung des Geschäftsgebiets nach Österreich, ins Sudetenland sowie in die besetzten Gebiete. Die DRS übernahm dortige Versicherungsvereine, etwa den „Sterbekassen-Verein der Bediensteten der ehemaligen tschechoslowakischen Staatsbahnen in Königgrätz“ oder die „Sterbekasse der



Werbung während des „Dritten Reichs“: Der Konkurrenzkampf der privaten Anbieter ist den Machthabern ein Dorn im Auge

DIE REICHSBAHN IN DER NS-ZEIT

Handlanger der Diktatur

Die Deutsche Reichsbahn profitierte bereits 1933 von Hitlers Arbeitsmarktpolitik: Unmittelbar nach der Machtergreifung wurden 70.000 neue Beschäftigte für Streckenarbeiten eingestellt. Der Personal Ausbau ging in den folgenden Jahren rasant weiter. Generaldirektor blieb bis zum Kriegsende Julius Dorpmüller, der das Amt bereits seit 1926 bekleidete. Er wandelte sich zum willfährigen Befehlsempfänger der NS-Diktatur, die die Bahn sehr kurz angebunden hielt. 1937 wurde die Deutsche Reichsbahngesellschaft (DRG) aufgelöst, die Bahn unterstand wieder direkt dem Staat. In der Zeit bis 1939 trieb sie die technologische Entwicklung weiter, unter anderem mit dem „Fliegenden Hamburger“, einem Dieselschnelltriebwagen, der für die 287 Kilometer lange Strecke zwischen Berlin und Hamburg nur 2 Stunden und 18 Minuten brauchte. Über ein Tochterunternehmen war die Reichsbahn gleichzeitig für den Ausbau der Reichsautobahnen zuständig.

Im Zweiten Weltkrieg erwies sich die Reichsbahn als wichtige Komponente des

Vormarschs der deutschen Armee. In großem Maßstab mussten Soldaten, Munition und Ausrüstung, Fahrzeuge und Verpflegung sowie Kriegsgefangene bewegt werden. Ende 1942 zählte die Reichsbahn rund 1,4 Millionen Beschäftigte. In enger Zusammenarbeit mit dem Reichssicherheitshauptamt, der Terrorzentrale von SS und Polizei, organisierte sie auch den Transport von Juden und anderen Verfolgten des NS-Regimes in die Konzentrations- und Vernichtungslager. Zahllose Menschen

kamen schon während der Fahrt in den Güterwaggons unter unmenschlichen Bedingungen ums Leben.

Die Beteiligung der Bahn am Holocaust wurde nach dem Krieg lange Zeit verschwiegen, kein Verantwortlicher wurde verurteilt. Dorpmüller starb 1945. Sein Staatssekretär Albert Ganzenmüller, unmittelbar an der Koordination von Todestransporten beteiligt, arbeitete nach dem Krieg als Planungsingenieur für Transportfragen bei Hoesch. Ein spätes Verfahren wurde wegen Verhandlungsunfähigkeit eingestellt.



Europäische Juden vor ihrer Deportation nach Auschwitz auf dem Bahnsteig von Pithiviers



Alltag im Nationalsozialismus: Gemeinschaftsraum der Bezirksleitung (links) und Geburtstagsfeier des Bezirksleiters in Essen

Beamten und Arbeiter des früheren Eisenbahn-Direktionsbezirks Kattowitz“ Weitergeführt wurden jeweils nur die Versicherungen „volksdeutscher Mitglieder“. Der VVDE expandierte ebenfalls: Durch die Erweiterung des Geschäftsgebiets wuchs die Zahl der versicherten Risiken von rund 826.000 im Jahr 1938 auf über 960.000 im Jahr 1944.

Ein Land in Schutt und Asche

Nach der Katastrophe von Stalingrad Anfang 1943 nahm der Zweite Weltkrieg eine entscheidende Wende. Die Rote Armee rückte nach Westen vor, die Alliierten überzogen Deutschland zunehmend mit Luftangriffen. Ende 1943 traf es die DRS: Das Hauptverwaltungsgebäude in Berlin wurde durch einen Bombenangriff zerstört. Eine Chronik berichtet:

„Es ist der 22. November und kurz vor 20:00 Uhr. Eine unheimliche Stille liegt in der Luft. Werden sie diese Nacht wiederkommen – oder bleibt es ruhig? Diese Frage ist kaum aus-

gedacht, als auch schon die Sirenen heulen und unmittelbar darauf die Hölle herniedergeht. Phosphor-, Brand- und Sprengbomben radieren fast den ganzen Berliner Westen aus. 20:15 Uhr ist alles vorbei. Vom Geschäftsgebäude und den Nachbargebäuden am Köster-Ufer sieht man am nächsten Morgen nur noch schaurige Trümmer. Im Landwehrkanal liegen ausgebrannte und verkohlte Löschzüge der Feuerwehr.“

Während die Belegschaft noch einmal mit dem Leben davonkam, fielen dem Angriff fast das gesamte Inventar und die Aktenbestände zum Opfer. Die Verwaltung wurde daraufhin am Stadtrand von Berlin im Bezirk Teltow in den Gasthäusern „Zur Linde“ und „Zum Kurfürsten“ provisorisch untergebracht. Ein weiterer Teil der Belegschaft verlegte den Arbeitsplatz nach Breslau in das Gebäude der Bezirksleitung.

Breslau galt bis dahin als vor Angriffen recht sicher. Aber ein Jahr später sollte sich diese Hoffnung als trüge-

Die Kappels überleben die Katastrophe

Mit der Reichsbahn in die Ukraine

Herta Kappel, begabt im Steno- und Schreibmaschineschreiben, setzte die Eisenbahnertradition der Familie im Alter von 17 Jahren fort. Eigentlich sollte sie schon im April 1938 als eine der ersten Frauen bei der Reichsbahndirektion in Breslau anfangen. Aber sie musste zunächst ihr „Pflichtjahr“ in einem Haushalt ableisten, ehe sie am 1. April 1939 ihre Tätigkeit als Reichsbahngehilfin antreten konnte. Schon bald brach der Krieg aus und die Wehrmacht rückte nach Osten vor. Im Dezember 1942 wurde Herta von Breslau nach Poltawa abgeordnet, einer kleinen Stadt in der Ukraine. Nach viertägiger Bahnfahrt kam sie am 9. Dezember dort an und nahm ihre Arbeit als Schreibkraft in der Kanzlei der dortigen Eisenbahnbetriebsdirektion auf. Untergebracht war sie in einem kleinen Häuschen bei einer einheimischen Familie. Nachts hörte sie das Hauschwein grunzen, das in der Küche schlief.

Ab Januar 1943 begannen russische Kampfflugzeuge, den Bahnhof und die Bahnanlagen von Poltawa zu bombardieren. Ein Splitter-schutzgraben war für die Eisenbahner dort der einzige Schutz. Nach einer Panzerschlacht bei Bjelgerod brachte Herta jeden Mittwoch Lebensmittel und Verbandszeug in das Frontlazarett. „Die Soldaten hatten fürchterliche Verbrennungen“, erinnert sich Herta, „im Hochsommer saßen die Fliegen auf den offenen Wunden.“ Sie gab den Verletzten zu trinken und schrieb Briefe an die Ehefrauen und Mütter der Soldaten – Abschiedsbriefe. Wenn sie eine Woche später wiederkam, waren die meisten schon verstorben.

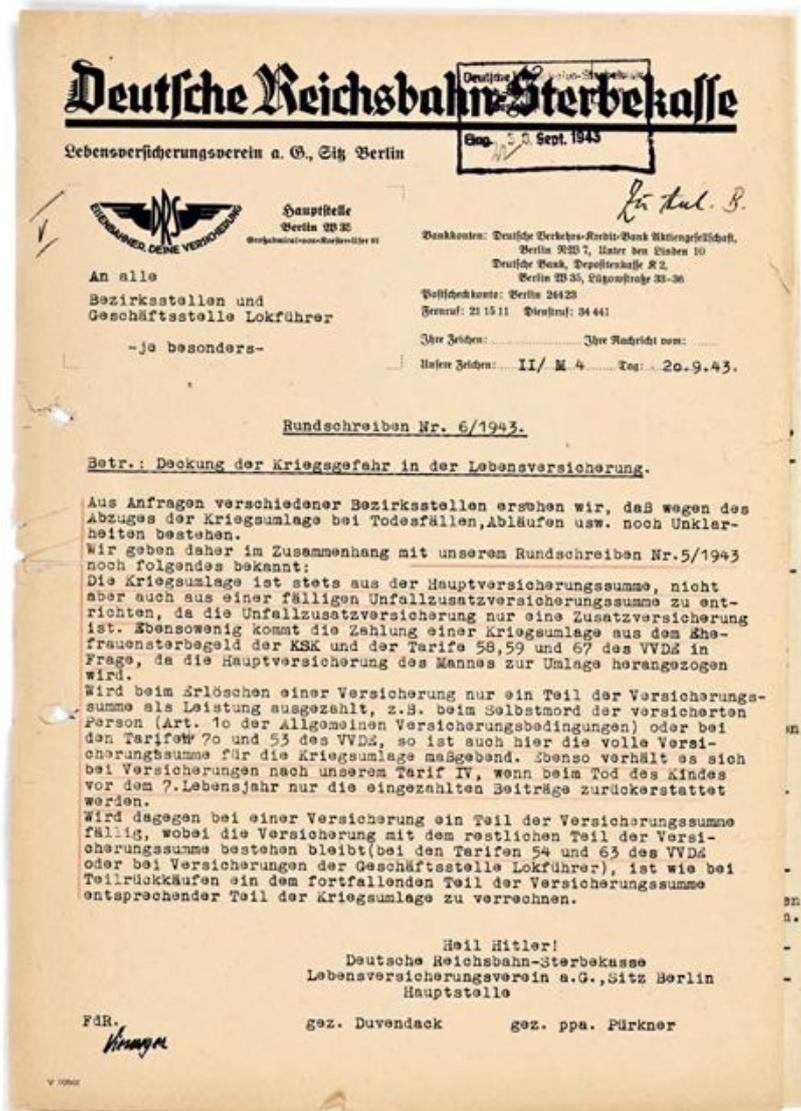
In Poltawa lernte Herta auch den von der österreichischen Eisenbahn als Geräteverwalter abgeordneten Gottfried Salhofer kennen. Die beiden erwarteten später Nachwuchs. Im Oktober 1943 war Herta infolge des Truppenrückzugs wieder nach Breslau versetzt worden. Durch



Herta Kappel im März 1943 in der Eisenbahnbetriebsdirektion Poltawa vor der Karte mit dem Frontverlauf

das Vorrücken der russischen Armee musste Herta im Januar 1945 hochschwanger die zur Festung erklärte Stadt verlassen. Am 25. Februar brachte sie ihren Sohn Bernd in Neu-Craußendorf im Waldenburger Bergland zur Welt.

Gottfried Salhofer wurde im Mai 1945 in Ungarn gefangengenommen, und die russische Geheimpolizei verhaftete Alfred Kappel am 25. Mai 1945 in Breslau und setzte ihn im ober-schlesischen Tost fest. Große Sorgen machte sich Herta auch um ihren jüngeren Bruder Max. Er hatte zunächst in Breslau eine Lehre als technischer Zeichner gemacht und war 1944 zum Arbeitsdienst abkommandiert worden. Er war 16 Jahre alt, als er im Januar 1945 Soldat wurde. Drei Monate später, kurz vor Kriegsende, stieß seine Einheit mit amerikanischen Streitkräften zusammen. Max wurde verwundet und kam ebenfalls in Kriegsgefangenschaft.



Ein Rundschreiben erklärt, wie die im Versicherungsfall an den Staat zu entrichtende Kriegsumlage berechnet wird

risch erweisen: Die Stadt war eingekesselt, und im Januar 1945 wurde die nicht wehrtaugliche Bevölkerung aus der „Festung Breslau“ evakuiert. Mit einem von der Reichsbahndirektion zur Verfügung gestellten Güterwagen wurden die Geschäftsbücher und das Karteimaterial zur Bezirksleitung nach Dresden geschafft. Doch kurze Zeit später brach hier ebenfalls die Hölle los: Zwischen dem 13. und 15. Februar flogen britische Flugzeuge vier Angriffswellen, die über 22.000 Menschenleben forderten

und die Stadt in Schutt und Asche legten. Auch Mitarbeiter der Dresdener DRS-Bezirksleitung starben.

Dem WVDE erging es ähnlich: Die Geschäftsräume, zunächst im Reichsverkehrsministerium an der Zimmerstraße und dann in Berlin-Zehlendorf an der Irmgardstraße gelegen, wurden durch Bombenangriffe und Brände zerstört. Auch viele Büros der Bezirksausschüsse in den anderen Städten brannten aus. Das Datenmaterial wurde zum größten Teil vernichtet. Als das „Dritte Reich“ am 8. Mai 1945 kapitulierte, existierten die beiden DEVK-Vorläufer mehr oder weniger nur noch auf dem Papier.

Die DEVK engagiert sich im Entschädigungsfonds

Die millionenfachen Verbrechen, die Deutsche während der NS-Zeit begangen haben, wurden nach dem Zweiten Weltkrieg kaum geahndet. Eine halbwegs systematische Strafverfolgung setzte erst in den 1960er Jahren ein; die wissenschaftliche Aufarbeitung ließ noch länger auf sich warten. Auch die Versicherungsunternehmen breiteten über die Zeit zwischen 1933 und 1945 lange den Mantel des Schweigens. Für Entschädigungszahlungen war die Bundesrepublik Deutschland zuständig, weil sich an den jüdischen Policen in der Regel nicht die Versicherungswirtschaft, sondern der NS-Staat bereichert hatte.

Dies änderte sich, als 1997 jüdische Organisationen in den USA begannen, europäische Versicherer wegen entgangener Ansprüche aus alten Policen von Holocaust-Opfern zu verklagen. Weil sich die Versicherer ihrer moralischen Verantwortung stellen

wollten, versuchten sie, möglichst viele Betroffene zu ermitteln und zu entschädigen. Viel Datenmaterial gab es allerdings nicht. Um dennoch den Weg für eine Entschädigung der Opfer zu ebnen, trat die deutsche Versicherungswirtschaft als einzige Branche der deutschen Wirtschaft geschlossen der Stiftung „Erinnerung, Verantwortung und Zukunft“ bei.

Diese war im Jahr 2000 von der Bundesrepublik und deutschen Unternehmen gegründet worden. Aus dem Stiftungskapital von 10,1 Milliarden D-Mark wurden in den folgenden Jahren Zahlungen an Holocaust-Opfer geleistet. Die Versicherer stellten gemeinsam 500 Millionen D-Mark zur Verfügung. Die DEVK beteiligte sich mit rund 2,9 Millionen D-Mark.

Von dem Stiftungsvermögen wurde bis 2007 etwa eine Milliarde D-Mark für die Entschädigung von Ansprüchen gegenüber Banken und Versicherungen verwendet. Für die DEVK und ihre Vorgängerunternehmen wurde zwar kein konkreter An-

spruchsfall belegt. Dies liegt aber mit höchster Wahrscheinlichkeit daran, dass Unterlagen im Krieg oder später nach Ablauf von Aufbewahrungsfristen vernichtet wurden. Die wahre Dimension des Unrechts wird niemals zu ermessen sein.



Ausgebombtes Büro der Bezirksleitung Essen nach einem Luftangriff: Im Krieg ging ein Großteil des Aktenmaterials verloren

Die DEVK 1933 bis 1945

- | | |
|--|--|
| <p>1933: Gleichschaltung der Mitgliedervertretung der Deutschen Eisenbahn-Sterbekasse</p> <p>1933: SA-Gruppenführer Wilhelm Kleinmann wird Vorsitzender des Verwaltungsrats des WVDE</p> <p>1935: Die Deutsche Eisenbahn-Sterbekasse verlegt ihren Hauptsitz nach Berlin</p> <p>1936: Umbenennung in „Deutsche Reichsbahn-Sterbekasse Lebensversicherungsverein a. G., Sitz Berlin“ (DRS)</p> <p>1936: Mit Carl Pürkner bekommt die Sterbekasse erstmals einen eigenen Versicherungsmathematiker</p> <p>1938: Der WVDE übernimmt die „Brand- und Schadenskasse Deutscher Lokomotivführer VVaG“</p> | <p>1941: Die DRS übernimmt den „Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbeamten“</p> <p>1942: Die DRS übernimmt die „Kranken- und Sterbegeldzuschusskasse der Deutschen Reichsbahn“</p> <p>1942: Der WVDE führt die verbundene Hausratversicherung ein</p> <p>1943: Zerstörung des Berliner Geschäftsgebäudes der DRS bei einem Bombenangriff</p> <p>1945: Beim Bombenangriff auf Dresden kommen zahlreiche DRS-Mitarbeiter um; große Teile des Aktenmaterials beider DEVK-Vorläufer werden zerstört</p> <p>1945: Reichsbahnpräsident Karl Blaß wird Sonderbeauftragter der Belange der Versicherten von DRS und WVDE; von Berlin aus nimmt die Hauptstelle der DRS den Geschäftsbetrieb wieder auf</p> |
|--|--|

1946 bis 1952



Die erste Bundestagswahl: Ein Reisender gibt am 14. August 1949 in einem Wahllokal im Frankfurter Hauptbahnhof seine Stimme ab



Sowjetischer Militärjeep auf Posten an der Grenze zum amerikanischen Sektor in der Albrechtstraße, Berlin 1948

Besatzungszeit und Neuanfang



Gefangenschaft
Trümmerfrauen
Zigarettenwährung
Besatzungszonen
Flüchtlinge Schmuggel
Nürnberger Prozesse
„Kalter Krieg“
D-Mark **Grundgesetz**
Konrad Adenauer



*Lehrerinnen in einer Schule beim Geldumtausch:
Die D-Mark beflügelt die Wirtschaft*



*Start frei für die Bundesrepublik: Konrad Adenauer
unterzeichnet am 23. Mai 1949 das Grundgesetz*

Die Sterbekasse nimmt ihren Betrieb wieder auf



Eisenbahner beim täglichen Schmieren einer Weiche: Die Bahn fährt wieder

hatte der Berliner Magistrat den Reichsbahnpräsidenten Karl Blaß zum Sonderbeauftragten für die Belange der DRS-Versicherten ernannt. Er setzte unter dem Vorsitz von Hermann Hahn einen neuen Vorstand ein, der die Kasse durch eine extrem schwierige Phase führen musste: In der sowjetischen Zone war die Geschäftstätigkeit erheblich erschwert, im August 1946 wurden hier Privatversicherungen komplett verboten. Die Lebensversicherungen der DRS wurden von den 1946 eingerichteten Landesversicherungsanstalten weitergeführt. Ebenfalls verloren waren Bestände und Vermögen in den abgetrennten Ostgebieten, vor allem in Breslau. Die Kasse war damit von ihren Wurzeln abgeschnitten.

Deutschland lag in Schutt und Asche – aber die Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn-Sterbekasse (DRS) machten sich sofort daran, ihr Unternehmen handlungsfähig zu machen. Die Hauptleitung war nach Kriegsende in einem Gebäude in Berlin-Charlottenburg untergebracht. Im August 1945

An den meisten anderen Standorten waren Unterlagen im Bombenhagel vernichtet worden oder verloren gegangen, sodass die Mitarbeiter die Karteien in mühevoller Kleinarbeit wiederherstellen mussten. „Das Personal hat sich bei allen Geschäfts-

CHRONIK der ZEITGESCHICHTE

1946: In der sowjetischen Besatzungszone schließen sich SPD und KPD zur SED zusammen • 1946: Die inhaftierten Hauptkriegsverbrecher werden im Nürnberger Prozess verurteilt • 1946: Washingtoner Abkommen zur Zusammenlegung der britischen und amerikanischen Zone • 1946: Die Gegensätze zwischen den Siegermächten verschärfen sich • 1947: Ankündigung eines wirtschaftlichen Wiederaufbauprogramms („Marshallplan“) • 1948: Die Gründung eines westdeutschen Staats wird beschlossen • 1948: Währungsreform • 1948: Beginn der Berlin-Blockade • 1948: Der Parlamentarische Rat konstituiert sich in Bonn • 1949: Mit dem Petersberger Abkommen stellen die Westalliierten die Demontagen ein • 1949: Verkündung des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland • 1949: Wahl zum ersten Deutschen Bundestag; Konrad Adenauer wird erster Bundeskanzler • 1949: Theodor Heuss wird erster Bundespräsident • 1949: Gründung der Deutschen Bundesbahn • 1949: Konstituierung der Deutschen Demokratischen Republik • 1949: Gründung der NATO • 1950: Das erste Gesetz über den sozialen Wohnungsbau wird verabschiedet • 1950: Aufhebung der Lebensmittelrationierung in der Bundesrepublik • 1950: Die ARD wird gegründet • 1952: Die Europäische Verteidigungsgemeinschaft (EVG) wird in Paris gegründet • 1952: Start des regelmäßigen Fernsehprogramms in Deutschland • 1952: Die erste „Bild“-Zeitung erscheint

DEUTSCHE REICHSBAHN-STERBEKASSE *Lebensversicherungsverein a. G.*

stellen trotz widriger Lebens- und Arbeitsbedingungen aufs Äußerste eingesetzt, sodass der Verwaltungskostenaufwand auf einem Mindestmaß gehalten werden konnte“, lobte der Vorstand im Jahresbericht 1947, wie üblich allzu großes Pathos vermeidend. Die nüchternen Worte lassen nur erahnen, wie groß die Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter damals gewesen sein muss. Erleichternd wirkte im Tagesgeschäft lediglich, dass Lebensversicherer zu diesem Zeitpunkt Auszahlungen vorerst nur im Rahmen ihrer Wirtschaftskraft vornehmen mussten.

Für den Vorstand war es praktisch unmöglich, die DRS von Berlin aus zentral zu leiten, weil die Hauptstadt von den westlichen Besatzungszonen abgeschnitten war. Für die britische Zone wurde daher in Hamburg-Sasel eine Zonenhauptverwaltung eingerichtet, die Bezirksleiter in der amerikanischen und französischen Zone handelten autonom als Geschäftsführer. Erst im Oktober 1947 führte man in Hamburg – wo vor allem ehemalige Marinesoldaten den Wiederaufbau geleistet hatten – eine Hauptverwaltung für die westlichen Zonen ein. Sie war in einer Baracke untergebracht, die das Sozialwerk zur Verfügung stellte. Die Ausstattung war spartanisch: Es gab kein fließendes Wasser, und Brennstoff zum Heizen war Mangelware.

Schon bald suchte man aber wieder verstärkt die räumliche Nähe zur Reichsbahn, die seit 1946 in Bielefeld ihre Hauptverwaltung für die amerika-

nische und britische Zone unterhielt. Dorthin verlegte die DRS daher 1948 auch die bislang noch von Berlin agierende Hauptleitung und kurze Zeit später die Hauptverwaltung West. Die Reichsbahn stellte Räumlichkeiten in ihrem Verwaltungsgebäude zur Verfügung.

Als im Juni 1948 mit der Währungsreform endlich die Deutsche Mark eingeführt wurde, kehrten wirtschaftliche Zuversicht und Planungssicherheit zurück. Die DM-Eröffnungsbilanz offenbarte einen drastischen Bestandsschwund. Dieser war vor allem darauf zurückzuführen, dass Versicherungen von Personen, die zum Stichtag der Währungsreform nicht im Währungsgebiet wohnten, erloschen waren. Standen 1942 noch 1,5 Millionen Versicherte und eine Versicherungssumme von 800 Millionen Reichsmark in den Büchern, waren daraus nun 570.000 Verträge mit rund 380 Millionen Reichsmark geworden, die nun in DM umgerechnet wurden.

Der Bund hilft beim Neustart

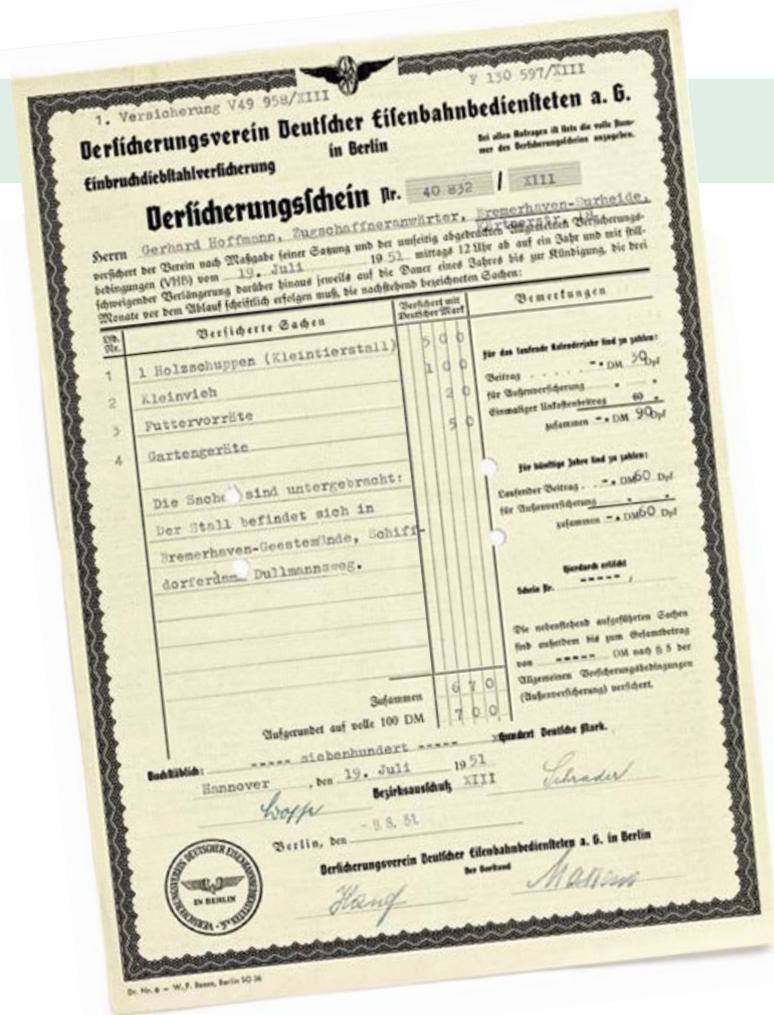
Um die bestehenden Versicherungen bedienen zu können und eine Kompensation für die weggefallenen Policen vom Staat zu erhalten, konnte die Assekuranz in den folgenden Jahren eine Ausgleichsforderung an den Bund stellen. Diese wurde verzinst und in kleinen Raten zurückgezahlt. Für jede Versicherung, für die eine Ausgleichsforderung zur Verfügung gestellt wurde, musste allerdings ein genauer Nachweis erbracht werden. Das Geschäft lief ab 1948 wieder viel-

DIE BESATZUNGSZONEN

Deutschland wird aufgeteilt

Schon vor der deutschen Kapitulation hatten die vier Siegermächte die Westverschiebung Polens vereinbart, sodass große Teile des Reichs östlich von Oder und Neiße abgetrennt und unter polnische Verwaltung gestellt wurden. Das restliche Gebiet wurde in vier Besatzungszonen aufgeteilt, die jeweils unter der Kontrolle einer Siegermacht standen. Die Reichshauptstadt Berlin bildete ein gesondertes, von allen vier Alliierten regiertes Territorium. In allen Zonen wurden von 1945 bis 1946, vor allem als Folge der Zerschlagung Preußens, neue Länder gebildet. Die sowjetische Zone bestand aus der späteren Deutschen Demokratischen Republik (DDR), die britische aus den heutigen Ländern beziehungsweise Stadtstaaten Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen, die französische aus Rheinland-Pfalz, dem Saarland und Teilen Baden-Württembergs. Die amerikanische Zone umfasste ebenfalls Teile des heutigen Baden-Württembergs sowie Hessen und Bayern. Weil es zwischen den Siegermächten bereits zu Spannungen gekommen war, bildeten die britische und die amerikanische Zone bereits im September 1946 die Bizone. Die französische Zone kam mit Ausnahme des Saarlands im März 1948 hinzu. So entstand die Trizone, aus der 1949 die Bundesrepublik Deutschland entstand. Auf dem Gebiet der sowjetischen Zone wurde im selben Jahr die DDR gegründet.





Versicherungsschein für einen Kleintierstall 1951: Die Menschen wollen ihr bescheidenes Hab und Gut absichern

DIE WÄHRUNGSREFORM 1948

Die D-Mark schafft Vertrauen

Nachdem die Westalliierten die politische Entscheidung zur Gründung eines westdeutschen Staats getroffen hatten, stand auch der lange erwarteten Währungsreform nichts mehr im Weg. Diese war überfällig, weil die alte Reichsmark so gut wie nichts mehr wert war und Nahrungsmittel und Konsumgüter wegen unsicherer Zukunftserwartungen zurückgehalten wurden. Am 20. Juni 1948 war es endlich so weit: Die Bank Deutscher Länder, die als Zentralbank der Landesbanken fungierte, gab die Deutsche Mark, die D-Mark, heraus. Die Reichsmark wurde im Verhältnis 1 : 10 abgewertet. Jeder Westdeutsche erhielt ein „Kopfgeld“ von zunächst 40 D-Mark, später noch einmal 20 D-Mark.



Unternehmen bekamen überdies 60 D-Mark pro Mitarbeiter. Alle Altbestände von Reichsmark mussten auf Konten eingezahlt werden, damit die

Neubewertung vorgenommen werden konnte. Lediglich Münzgeld und Briefmarken waren noch eine Zeit lang gültig. Die neue Währung schaffte Vertrauen. Über Nacht waren die Auslagen und Schaufenster wieder gut gefüllt; Schwarzmarkt und „Zigarettenwährung“ gehörten der Vergangenheit an.

versprechend an. Neue Tarife wurden konzipiert, unter anderem war es nun möglich, sich bis zu einer Summe von 10.000 DM zu versichern. „Trotz der Fülle der Währungsprobleme wurde nicht übersehen, dass das Neugeschäft für den Fortbestand des Unternehmens entscheidend war“, lobte der Vorstand angesichts von 83.660 Neuaufnahmen zwischen Juni 1948 und Dezember 1949. „Das Neugeschäft wurde besonders durch den verstärkten Einsatz der Vertrauensmänner gesteigert.“

Desolat war nach Kriegsende auch die Situation beim Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten (VVDE). Durch die Abtrennung der Ostgebiete und das Aus in der sowjetischen Zone war der größte Teil des Bestands verlorengegangen. Hatten 1944 noch rund 952.000 Einzelversicherungen bestanden, waren es 1945 nur noch 245.000. Karl Blaß setzte auch beim VVDE mit den Vorständen William Pearson, Otto Schuldt und Max Hanf ein neues Führungs-

gremium ein und fungierte selbst als Aufsichtsratsvorsitzender. Der Verein nahm im Herbst 1945 im Haus der Adler-Versicherung, Berliner Straße 153 in Berlin-Charlottenburg, seine Geschäftstätigkeit wieder auf. Die Bezirksausschüsse wurden angewiesen, den Betrieb ab Januar 1946 weiterzuführen. Wie bei der DRS gelang es den Mitarbeitern nur mit äußerster Mühen und viel Improvisation, wieder eine funktionsfähige Organisation auf die Beine zu stellen. Wie schwierig die Zusammenarbeit mit den Bezirksausschüssen der Zonen war, zeigte sich bei einer Arbeitstagung in Berlin im November 1946. Eine Frage an den Vorstand lautete: „Warum hat Berlin in der ersten Zeit nach dem Zusammenbruch überhaupt nichts von sich hören lassen?“ Dessen Vertreter wiesen auf die katastrophalen Zustände hin: Wer von einer Zone in die andere reisen wollte, brauchte oft Tage dafür, die Sowjets blockierten die Post in Berlin und versuchten, die Geschäftstätigkeit der Versicherung zu erschweren, wo es nur ging.

Die Kappels ziehen in den Westen

Neuanfang in Bad Zwischenahn

Das Kriegsende erlebte Herta Kappel mit gemischten Gefühlen. Im Juni 1945 machte sie sich mit Bernd im Kinderwagen zu Fuß auf den Weg von Neu-Craußendorf ins 70 Kilometer entfernte Breslau. Dort fand sie ihre Mutter wieder; im November 1945 kam auch ihr Vater nach Breslau zurück. Die polnische Staatsbahn übernahm die Eisenbahnverwaltung, und Herta wurde für Reinigungsarbeiten und die Abrechnung für das Zugpersonal eingeteilt. Auch ihr Vater Alfred bekam eine Anstellung: Aus Autoreifen und alten Aktentaschen machte er den Eisenbahnern „neue“ Schuhe.

„Eines Tages stand auf den Schienen ein Zug, dessen Fenster mit Gardinen verhängt waren“, erinnert sich Herta, „Von der Belegschaft war niemand da, der den Zug abfertigen konnte. Im Zug saß aber Josef Stalin höchstpersönlich! Hektisch musste ich also im Ort herumlaufen, bis ich endlich einen Kollegen fand, der sich dienstbereit erklärte.“

Die Tage der Kappels in Breslau waren gezählt. Im Zuge der Vertreibungsmaßnahmen entschieden die Polen, die Familie auszuweisen. Pro Person durften sie 400 Reichsmark mitnehmen. Über das Lager Marienborn kamen Herta, ihr Sohn und ihre Eltern nach Bad Zwischenahn bei Oldenburg. Herta arbeitete zunächst im Moor, wo als dringend benötigter Brennstoff Torf abgebaut wurde. Später strickte sie. Monatelang konnte sie sich und ihren Sohn nur mit Möhren ernähren. 1946 stieß auch ihr Bruder Max dazu – zuvor Kriegsgefangener in Halle an der Saale. Er fand in Bad Zwischenahn Ar-



Die Familie hält zusammen: Herta, Alfred und Luise (v. l.), 1951

beit in einer Fleischwarenfabrik, bis er eine Anstellung bei AEG in Oldenburg als technischer Zeichner erhielt.

Seine Schwester blieb vorerst alleinerziehende Mutter. Bernd's Vater, Gottfried Salhofer, arbeitete nach seiner Gefangenschaft bei der Österreichischen Bundesbahn und war neu liiert. Herta schaffte es, 1947 wieder als Reichsbahn-helferin eingestellt zu werden. „Ich hatte vorher schon acht Bewerbungen geschrieben“, erzählt sie. „Als das Geld alle war, bin ich nach Münster gefahren und habe alle drei Verantwortlichen, deren Namen immer unter den Ablehnungen standen, in der Kantine ausrufen lassen.“ Ihr neuer Arbeitgeber war die Kanzlei des Sozialbüros A der Bezirksdirektion Münster in Oldenburg. Dort schloss sie 1950 die Ausbildung für den mittleren Dienst ab und wurde 1951 Bundesbahnassistentin. Im selben Jahr zog die Familie, die bislang im Bahnhofsgelände Bad Zwischenahn untergebracht war, in eine Neubauwohnung in Oldenburg.

1946 bis 1952

Die Vereine rücken zusammen

Der Neubeginn im Westen erlaubte es den beiden Vereinen, ein zwischenzeitlich auf Eis gelegtes Projekt neu anzugehen: eine möglichst intensive Kooperation. Beide Versicherer waren schließlich als „betriebliche Sozialeinrichtung“ der Deutschen Reichsbahn anerkannt und hatten damit schon seit langem nicht nur dieselbe Klientel, sondern auch vergleichbare Unternehmensziele. Annäherungsversuche waren aber bislang vom Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung unterbunden worden, das keine zwingenden Gründe für eine solche Bündelung der Kräfte sah. Nun hatten sich aber die Rahmenbedingungen geändert: Die Ostgebiete waren verloren, die Vereine konkurrierten mit anderen Versicherungsunternehmen um weit aus weniger Kunden, der wirtschaftliche Fortbestand war zu diesem Zeitpunkt alles andere als sicher.

Den ersten Schritt vollzog die DRS: Sie benannte sich im März 1951 in

„Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse Lebensversicherungsverein a. G., Sitz Berlin“ um und leitete damit auch in der Firmierung eine Anpassung ein: Der erste Teil des Namens, später als „DEVK“ abgekürzt, konnte nun auch vom Versicherungsverein übernommen werden, was zwei Jahre später geschah. Er firmierte ab 1953 als „Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse, Allgemeiner Versicherungsverein a. G., Sitz Berlin“. Die vier grünen Buchstaben waren geboren – die heutige Marke des Unternehmens.

Im Mai 1951 wurde als nächste Maßnahme eine Personalunion im Vorstand vereinbart. Paul Beuche, seit 1947 Vorstandsvorsitzender des Lebensversicherungsvereins, wurde stellvertretender Vorsitzender beim Versicherungsverein. Vice versa fungierte dessen Vorstandschef Dr. Kurt Schaefer nun als stellvertretender Vorstandsvorsitzender beim Lebensversicherungsverein. Besiegelt wurde die enge Zusammenarbeit im Juni 1951. Nachdem die Vereine bereits gleich-



„BETRIEBLICHE SOZIALEINRICHTUNG DER BAHN“

Bewährte Partnerschaft

Die DEVK ist ein selbstständiges Unternehmen, das eine sehr enge, institutionell geregelte Beziehung zur Bahn unterhält. Dies drückt sich im Status als „betriebliche Sozialeinrichtung“ der Deutschen Bahn aus. Die Sozialeinrichtungen haben die Aufgabe, einen Teil der Fürsorgepflicht der Deutschen Bahn für ihre Belegschaft zu erfüllen. Die Leistungen ergänzen die Beamtenversorgung und die gesetzliche Sozialversicherung. Die DEVK hat die Aufgabe, Bahnbedienstete bei der Alters- und Hinterbliebenenversorgung zu unterstützen und ihnen umfassenden Versicherungsschutz zu bieten. „Betriebliche Sozialeinrichtungen“ waren bereits die beiden Vorläufer der DEVK als Partner der Deutschen Reichsbahn in den 1930er Jahren. Die Deutsche Bundesbahn bestätigte den Status per Gesetz 1951 und ausdrücklich durch eine entsprechende Verfügung 1956. Genauso verfuhr die Deutsche Reichsbahn auf dem Gebiet der ehemaligen DDR 1990 und die Deutsche Bahn 1994. Auch die Deutsche Bahn AG in privatrechtlicher Organisationsform führt diese Sonderstellung der DEVK bis heute fort. Mit dem Status, den die DEVK als einziger

Individualversicherer genießt, sind diverse Rechte verbunden: Die DEVK ist berechtigt, auf allen Dienststellen der Deutschen Bahn zu werben und Vertrauensleute einzusetzen, die nebenberuflich die Versicherten betreuen. Lange Zeit nutzte die DEVK auch das innerbetriebliche Telefonnetz der Deutschen Bahn, die „Bahnselbstanschlussanlage“ (Basa) und den Dienstbriefverkehr „Eisenbahndienstsachen“ (EDS).

Im Gegenzug nimmt die Deutsche Bahn über die Besetzung der Gremien der DEVK Einfluss auf die Führung der Versicherung. In der Hauptversammlung der Mitglieder, die den Aufsichtsrat wählt, sind überwiegend aktive Bedienstete der Bahn vertreten. Im Aufsichtsrat sind ebenfalls Eisenbahner vertreten; ein Mitglied soll nach den Satzungen dem Vorstand oder dem Führungskreis der Deutschen Bahn angehören. Auch im Vorstand entscheiden Eisenbahner mit. Die DEVK verpflichtet sich, ihre Geschäftspolitik an den Interessen und Bedürfnissen der Bahn und ihrer Mitarbeiter auszurichten.

gerichtete Satzungen eingeführt hatten, unterzeichneten die Vorstände einen Gemeinschaftsvertrag. In Paragraph 1 heißt es:

„Der Versicherungsverein und die Versicherungskasse sind Selbsthilfeeinrichtungen der Deutschen Eisenbahner und anerkannte betriebliche Sozialeinrichtungen der Deutschen Bundesbahn. Beide Vereine, die demselben Zweck dienen, nämlich der wirtschaftlichen Förderung ihrer Mitglieder durch den Abschluss von Versicherungen gegen Personen- und Sachschäden, vereinbaren eine Interessengemeinschaft (Versicherungsgemeinschaft). Sie hat den Zweck, die Belange der Vertragspartner zu fördern durch Zusammenfassungen und Vereinfachungen der Verwaltungen sowie durch gegenseitige Verwendung von Personal, Verwaltungseinrichtungen und Geräten nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen.“

Unter Wahrung der rechtlichen und wirtschaftlichen Selbstständigkeit hatten die beiden Vereine eine Organisationsstruktur gefunden, die es ihnen fortan erlaubte, deutlich effizienter zu arbeiten. In der Folge verlagerte sich auch die Leitung des Sachversicherungsvereins mehr und mehr nach Bielefeld. Hier gab es gemäß Gemeinschaftsvertrag gemeinsame Abteilungen für die Bereiche Personal, Recht, Vermögensverwaltung, Revision, Buchhaltung und Organisation.

1951 waren insgesamt 136 Angestellte in Bielefeld beschäftigt. An den Standorten der Eisenbahndirektionen wurden gemeinsame Bezirksleitungen aufgebaut, die die früheren Bezirksausschüsse ablösten. Insgesamt 7.500 Vertrauensmänner agierten für die beiden Vereine. Sie sollten in den 1950er Jahren einen rasanten Aufstieg der DEVK erleben.



Enger Kontakt: Schon früh hält die DEVK den Außen dienst auf dem Laufenden

Die DEVK 1946 bis 1952

1946: Die Bezirksausschüsse des WVDE nehmen ihre Arbeit wieder auf
 1946: DRS und WVDE wird die Geschäftstätigkeit in der sowjetischen Besatzungszone verboten
 1947: Die DRS gründet eine Westzonenhauptverwaltung in Hamburg
 1948: Die Hauptstelle und die Westzonenhauptverwaltung der DRS ziehen nach Bielefeld um

1951: Namensänderung der „Deutschen Reichsbahn-Sterbekasse Lebensversicherungsverein a. G., Sitz Berlin“ in „Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse, Lebensversicherungsverein a. G., Sitz Berlin“
 1951: Personalunion im Vorstand der beiden Vereine
 1951: Gemeinschaftsvertrag zwischen beiden Vereinen
 1952: Der WVDE führt eine Unfall- und eine Haftpflichtversicherung ein

1953 bis 1975



*Kundenservice auf einer Gasolin-Tankstelle in Delmenhorst 1958:
Die Autowelle rollt an*



*Die Grenze wird dichtgemacht: Bewaffnete Volkspolizisten
bewachen den Berliner Mauerbau 1961*

Wirtschaftswunder und Aufschwung



Vollbeschäftigung
Käfer
Elvis
Reisewelle
Wachstum
Mauerbau
Beatles
sexuelle Befreiung
Studentenunruhen
Ölkrise
Willy Brandt



Die Könige der Popkultur halten Hof: Die Beatles 1966 im Münchener Zirkus Krone



Die Ölkrise macht's möglich: Rollschuhläufer auf der autofreien Düsseldorfer Königsallee 1973

Die DEVK startet in Köln neu durch



Symbol der Aufbruchstimmung: Das moderne neue Hauptverwaltungsgebäude An der Münze in Köln (l.); Funktionalität und zeitgemäßer Chic bestimmen Chefzimmer (m.) und Treppenhause (r.)

Nach vorn, nur nach vorn – das war die Blickrichtung in den 1950er Jahren. Selten glaubten so viele Bundesdeutsche ihr Land auf dem richtigen Kurs. Die „Motorisierungswelle“ und die „Reisewelle“ lösten die „Fresswelle“ ab. Der ansteckende Optimismus spiegelte sich in farbenfroher Kleidung, Heile-Welt-Filmen, Rock and Roll und vor allem steigendem Wohlstand wider: Der Fernseher, der Kühlschrank, das Auto und für viele sogar das Eigenheim – das waren die Statussymbole einer Gesellschaft, die die Vergangenheit vergessen wollte. Firmenchroniken aus der Zeit des

„Wirtschaftswunders“ zeigen meist gut gelaunte, hornbebrillte Chefs – immer mit Anzug und Krawatte –, dazu adrette Sekretärinnen, ebenso loyal wie emsig. Die Betriebsausflüge führen zur Loreley an den Rhein oder zum Hermannsdenkmal im Teutoburger Wald; bescheidene Vergnügen, aber die Stimmung ist immer prächtig. Frauenrunden heben Likörgläser, Männer rauchen Zigarre, dann wurde noch schnell ein Gruppenbild geschossen. Der Zeitgeist drückte sich auch in properen, modernen Räumlichkeiten aus. Weil zahllose Bürogebäude zerstört waren, wurde massiv

CHRONIK der ZEITGESCHICHTE

1953: Am 17. Juni schlagen sowjetische Truppen in der DDR einen Volksaufstand nieder • 1954: Deutschland wird in Bern Fußballweltmeister • 1954: Unterzeichnung der Pariser Verträge über den NATO-Beitritt der Bundesrepublik • 1955: Die Bundesrepublik wird souverän. Gründung der Bundeswehr • 1957: Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft • 1957: Einführung der Fünf-Tage-Woche mit 45 Stunden • 1957: Das Saarland wird Bundesland • 1961: Der Mauerbau beginnt in Berlin • 1962: Flutkatastrophe in Hamburg • 1962: Verkaufsstart der Antibabypille • 1962: Mit der Kubakrise steht die Welt am Abgrund eines neuen Kriegs • 1963: US-Präsident John F. Kennedy besucht Deutschland • 1963: Deutsch-französischer Freundschaftsvertrag • 1964: Der millionste Gastarbeiter kommt in der Bundesrepublik an • 1966: Beginn der Studentenproteste gegen den Vietnamkrieg • 1968: Der „Prager Frühling“ wird von sowjetischen Streitkräften blutig beendet • 1968: Attentat auf Studentenführer Rudi Dutschke • 1969: Willy Brandt wird Bundeskanzler • 1969: Neil Armstrong betritt als erster Mensch den Mond • 1970: Deutschland leitet die Entspannungspolitik mit den Ostblockstaaten ein • 1971: Die Deutsche Bundesbahn startet Intercityverkehr zwischen 33 Großstädten • 1972: Attentat auf die israelische Mannschaft bei den Olympischen Spielen in München • 1972: Zahlreiche Bombenanschläge der Baader-Meinhof-Gruppe • 1974: Willy Brandt tritt wegen der Guillaume-Affäre zurück; Helmut Schmidt wird Bundeskanzler



neu gebaut. Im Trend lag eine Mischung aus zukunftsweisender Moderne und pragmatischer Sachlichkeit – möglichst wenig sollte an den verschnörkelten Altbaustil früherer unseliger Jahre erinnern.

Auch die Mitarbeiter der DEVK-Hauptleitung kamen 1953 in den Genuss einer frischen Arbeitsumgebung. In den angemieteten Räumen in Bielefeld war es immer enger geworden. Vor allem für die Lochkartenabteilung, die ständig ausgeweitet wurde, stand kein ausreichender Platz mehr zur Verfügung. Da Bielefeld „außerdem in Bezug auf Arbeitsmarkt und Verkehrslage nicht den geschäftlichen Anforderungen genügte“, wie der Vorstand erklärte, entschied man sich für einen Umzug nach Köln. Die rheinische Metropole mit ihren damals rund 700.000 Einwohnern schien aus verschiedenen Gründen geeignet: Sie stellte eine wichtige verkehrstechnische Drehscheibe dar, an der sich viele nationale und internationale Bahnverbindungen kreuzten. Köln war zudem besser an die Bezirksleitungen angeschlossen als Bielefeld. Darüber hinaus entwickelte sich die Stadt zu

einem der wichtigsten Versicherungsplätze der Bundesrepublik.

Errichtet wurde das neue Verwaltungsgebäude in Rheinnähe im Norden der Innenstadt. An der Münze 12 – 18, so die neue Adresse, entstand ein modernes Bürohaus, das allen Anforderungen an eine Versicherungszentrale genügte: helle Räume, Personen- und Lastenaufzug, Rohrpostanlage, eingebaute Akten- und Garderobenschränke, Gästezimmer, Speiseraum und Bücherei.

Auch „Kunst am Bau“ war schon ein Thema: Der dem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit zugrunde liegende Solidaritätsgedanke kommt in einem Außenrelief mit sich verbrüdernden Arbeitskollegen zum Ausdruck, im Eingangsbereich wird die Verbundenheit zur Bahn mit einem Wandmosaik aus dem Bahnalltag deutlich. Ganz in der Nähe, in der Kölner Bundesbahndirektion, war seit 1951 die Kölner Bezirksleitung untergebracht. Die Bahn half auch dabei mit, für die aus Bielefeld übersiedelnden DEVK-Mitarbeiter insgesamt 70 Wohnungen bereitzustellen und zu finanzieren.

DAS „WIRTSCHAFTSWUNDER“

Ludwig Erhard führt Deutschland in die Vollbeschäftigung

Ein Alleingang wurde 1948 zur Initialzündung für das „Wirtschaftswunder“. Ludwig Erhard war damals als Leiter des Wirtschaftsrats für die Wirtschaftspolitik in den westlichen Besatzungszonen verantwortlich. Einen Tag vor der Währungsreform, am 19. Juni, erklärte er über den Rundfunk Rationierungsvorschriften und Preisbindung für aufgehoben – eine weitreichende

Entscheidung, die nicht mit den Alliierten abgesprochen war. Als Wirtschaftsminister folgte Erhard ab 1949 dem Leitbild der

„sozialen Marktwirtschaft“: So viel Freiheit wie möglich, so viel Umverteilung wie nötig. Damit wurde ein Modell geschaffen, das „Wohlstand für alle“ ermöglichen sollte. In den 1950er Jahren erfreute sich die Wirtschaft weitestgehender Liberalisierung, Investitionen wurden massiv gefördert. Der Wiederaufbau- und Nachholbedarf sowie eine starke Nachfrage nach so gut wie allen Waren und Dienstleistungen kurbelte die Produktion an. Mit realen Zuwachsraten um jährlich 10 Prozent bei stabilem Preisniveau stieg die Bundesrepublik schnell zu einem der größten Industriestaaten der Welt auf. Ein günstiges Weltwirtschaftsklima sowie ein starker Export heizten die Konjunktur zusätzlich an. Arbeitsplätze gab es in Hülle und Fülle; 1961 wurde mit einer Arbeitslosenquote von unter einem Prozent faktisch Vollbeschäftigung erreicht. Der Aufwärtstrend ließ auch die Reallöhne stark steigen: Die Deutschen konnten 1960 doppelt so viel Geld ausgeben wie 1950.





Standortbestimmung: Ein Dossier von 1953 stellt das Konzept der zusammengewürckten Vereine vor

Wenn sich die Belegschaft auch bestens im Rheinland einlebte, blieb der handelsrechtliche Sitz der DEVK weiterhin Berlin – Ausdruck der damals noch weit verbreiteten Hoffnung auf eine baldige Wiedervereinigung. „Falls es die politischen Verhältnisse gestatten, wird auch Berlin wieder der Sitz der Geschäftsleitung werden“, erklärte der Vorstand 1954.

Das Festhalten an Berlin hatte sich übrigens einige Jahre zuvor für den VVDE als äußerst lästig erwiesen. Der Verein veranstaltete am 17. April 1947 seine erste Hauptversammlung nach dem Krieg in Bielefeld. Die dort gefassten Entschlüsse wurden jedoch von der Aufsichtsbehörde nicht anerkannt, da nach der damals gültigen Satzung die Hauptversammlungen in Berlin stattzufinden hatten. Also wurde die Hauptversammlung am 16. Mai 1947 in Berlin wiederholt, wo dieselben Beschlüsse noch einmal verabschiedet wurden. Vorsorglich wurde die Satzung dahingehend geändert, dass der Verwaltungsrat künftig den amtlichen Tagungsort individuell bestimmen durfte.

Das „Wirtschaftswunder“ beflügelt die Entwicklung

Aufbruchstimmung vermittelte 1953 nicht nur ein Besuch in der neuen Hauptverwaltung, sondern auch ein Blick in die Bilanzen. Die DEVK war komfortabel in der jungen Bundesrepublik angekommen: 1949 zählte man in der Lebensversicherung 600.000 Verträge mit einer Versicherungssumme von rund 281 Millionen D-Mark, 1953 waren es bereits 800.000 mit 513 Millionen D-Mark. Die Beitragseinnahmen stiegen in diesem Zeitraum um rund 50 Prozent; sie lagen 1953 bei 18 Millionen D-Mark. Die Sterblichkeitsraten, die unmittelbar nach dem Krieg sehr hoch waren, normalisierten sich. Die Menschen kamen langsam wieder zu einem gewissen Wohlstand, den sie absichern wollten.

Das frische Geld legte die DEVK vor allem in Hypotheken an. Getreu ihrem sozialen Auftrag für die Mitglieder förderte sie damit in großem Stil den Eisenbahner-Wohnungsbau. „In der Versicherungswirtschaft dürfte die DEVK als einzige bedeutende Gesellschaft von ihren Vermögensanlagen über 46 Prozent dem Wohnungsbau zur Verfügung gestellt haben“, betonte der Vorstand. Vom Zeitpunkt der Währungsreform bis 1953 flossen insgesamt 35 Millionen D-Mark in den Bau von über 1.700 Häusern und Wohnungen.

Der Schwesterverein, der sich 1953 in „Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse, Allgemeiner Versicherungsverein a. G., Sitz Berlin“ umbenannte, überzeugte ebenfalls. In den Sach-



DEUTSCHE EISENBAHN-VERSICHERUNGSKASSE

Allgemeiner Versicherungsverein a. G. · Sitz Berlin

BETRIEBLICHE SOZIALEINRICHTUNG DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN

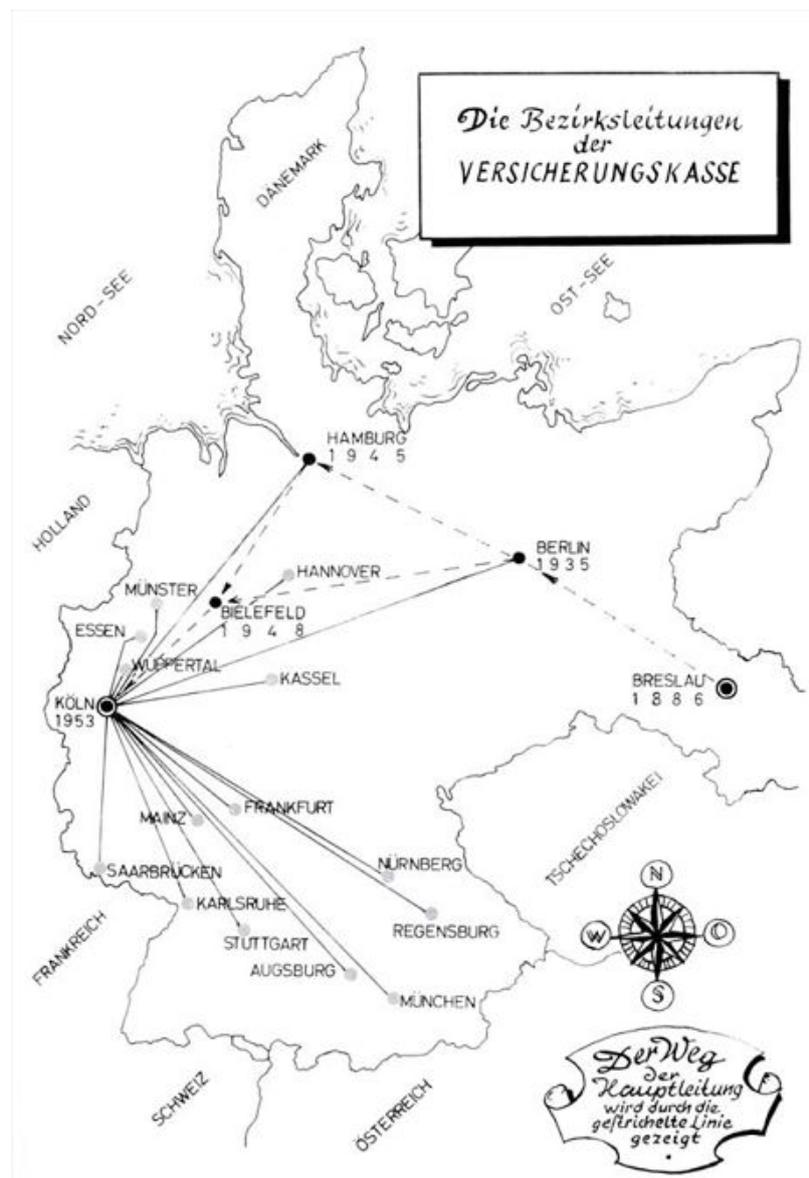
sparten betreute man 1953 bereits rund 422.000 Verträge, vier Jahre zuvor waren es noch 283.000. Die Versicherungssumme stieg im selben Zeitraum von 2,5 Milliarden auf 3,5 Milliarden D-Mark. Ermuntert vom schnellen Wachstum hatte der Verein 1952 auch eine Unfall- und eine Haftpflichtversicherung eingeführt – mit Erfolg: 1953 waren bereits 27.000 Unfall- und 152.000 Haftpflichtverträge im Bestand. Die DEVK hatte nun die Möglichkeit, umfassenderen Versicherungsschutz aus einer Hand anzubieten und über unterschiedliche Einstiegssparten mit Interessenten ins Gespräch zu kommen. Mit der Eisenbahner-Berufshaftpflichtversicherung konnten die Bahnmitarbeiter spezifische Berufsrisiken bei der DEVK decken, was ihnen kaum eine andere Gesellschaft anbot.

Die Kooperation der beiden DEVK-Vereine hatte sich damit bewährt. Verwaltung und Werbung waren deutlich effizienter aufgestellt. Die Organisation war klar an den Bundesbahndirektionen ausgerichtet, die jeweils von einer DEVK-Bezirksleitung betreut wurden. Die Vertrauensmänner, die hauptberuflich Eisenbahner waren, konnten vom engen Kontakt zu ihren Kollegen profitieren. Hauptverkaufsargument waren aber vor allem die günstigen Tarife – ermöglicht durch eine straffe Struktur der DEVK und ihre fest umrissene Zielgruppe.

Aufbau des Außendienstes

Die folgenden Jahre waren vom weiteren Ausbau der Organisation und einer kontinuierlichen Optimierung der Arbeitsabläufe geprägt. Im Laufe

der 1950er Jahre bekamen fast alle 16 Bezirksleitungen erstmals eigene beziehungsweise neue Bürogebäude. Kassel hatte bereits 1949 den Anfang gemacht, es folgten Essen (1951), Hamburg (1954), Karlsruhe und Mainz (1955), Nürnberg (1956), Köln (1957), Frankfurt am Main und München (1958), Berlin und Wuppertal (1959) sowie Münster (1960). 1961 waren darüber hinaus Gebäude für Saarbrü-



DER ACV

Sicherheit für Autofahrer

Auch Eisenbahner fahren gern Auto. Deshalb hat die DEVK nicht nur 1959 eine Kfz-Versicherung eingeführt, sondern auch drei Jahre später den „Automobil-Club der Verkehrsbediensteten Deutschlands“, kurz ACV, gegründet. Ziel war es, „die Interessen des Kraftfahrers gegenüber Staat und Öffentlichkeit zu vertreten, wirtschaftliche Vorteile zu ermöglichen, Kenntnisse der Fahrzeugtechnik und Verkehrsgesetzgebung zu erhöhen und die Verkehrssicherheit zu fördern“. Der

Klub wurde dem Automobil-Club von Deutschland (AvD) angeschlossen, dessen gesamtes Leistungsspektrum den ACV-Mitgliedern zur Verfügung stand.

Der Klub wendete sich zunächst an Interessenten aus dem Kreis der Eisenbahner. Sie konnten unter anderem von Vorteilen wie Pannen- und Unfallkrediten und Rückführung des Autos nach Unfällen profitieren. Aber nicht nur der Service, sondern auch gemeinsame Veranstaltungen und Austausch gehörten von Anfang an zu den Schwerpunkten des ACV. Heute steht die Abkürzung für „Automobil-Club Verkehr“. Der Klub ist mittlerweile eigenständig und steht allen Interessenten offen. Mit derzeit über 280.000 Mitgliedern ist der ACV der am schnellsten wachsende Automobilklub Deutschlands. Er bietet unter anderem DEVK-Schutzbriefversicherung, eine Verkehrsunfallversicherung sowie finanzielle Unfallhilfen.



cken und Stuttgart im Bau; lediglich die Bezirksleitungen Augsburg und Regensburg teilten sich noch als Mieter Gebäude mit anderen Firmen. Die Bezirksleitungen bauten in den 1950er Jahren den Außendienst stark aus. In der Versicherungsbranche herrschte zunehmender Wettbewerb, und auch bei der Bundesbahnbelegschaft war – trotz des ausschließlich für die DEVK geltenden Status „betriebliche Sozialeinrichtung“ – neben der DEVK auch anderen Versicherern die Vermittlung von Versicherungsverträgen erlaubt. „Nicht selten sitzen Vertrauensmänner verschiedener Versicherungseinrichtungen in demselben Büro, am gleichen Tisch“, heißt es in einem Bericht der Mitarbeiterzeitschrift „Unser Betrieb“. Dies könne zu persönlichen Konflikten führen. Der Vertrauensmann stelle daher oft die Frage, „warum eigentlich die Verwaltung drei oder mehr Einrichtungen auf engstem Raum zulässt.“ Vor die-

sem Hintergrund wollte man sich nicht mehr auf die nebenberuflichen Vertrauensleute allein verlassen, zumal diese oft zeitlich überfordert waren. Also stellte die DEVK verstärkt hauptamtliche, sogenannte „Ortsvertrauensmänner“ ein. Diese hatten die Aufgabe, die Eisenbahner und deren Angehörige zu Hause zu beraten.

„Am zweckmäßigsten werden Versicherungsangelegenheiten in der Familie im Beisein der Ehefrau besprochen“, heißt es in einem Erfahrungsbericht der Bezirksleitung Hannover. „In ländlichen Gegenden ist das für einen Vertrauensmann wegen der weiten Wege und der geringen zur Verfügung stehenden Freizeit oft wenig oder gar nicht möglich.“ Zudem seien die hauptberuflichen Mitarbeiter meist besser über die aktuelle Angebotspalette der DEVK informiert.

Die Bundesbahndirektions-Bezirke, die die Bezirksleitungen betreuten,



Auch die interne Kommunikation ist wichtig: Ausgaben der Mitarbeiterzeitschrift „Unser Betrieb“ aus den 1950er- und 1960er Jahren



Im neuen Verwaltungsgebäude am Theodor-Heuss-Ring in Köln bricht für die DEVK eine neue Zeit an

Schon wieder steht ein Umzug an

Die DEVK stand am Anfang des neuen Jahrzehnts glänzend da. Die Versicherungssumme in der Sparte Leben überschritt 1960 die Milliardengrenze. In den Sachsparten lag sie bei 7,8 Milliarden, mehr als dreimal so viel wie 1949. Die beiden verbundenen Vereine hatten sich zu einem hochdynamischen Großunternehmen entwickelt – das jedoch aus diesem Grund schon wieder Platzprobleme bekam. 1961 bezog man daher ein neues Verwaltungsgebäude. Am Deutschen Ring 19 – 21 (heute Theodor-Heuss-Ring) war nach zweijähriger Bauzeit ein architektonisches Meisterwerk entstanden: Die Fassade mit Naturstein verkleidet, bot es fünf Obergeschosse, ein zurückgesetztes Dachgeschoss, einen Anbau mit drei Etagen, rund 100 helle Büroräume, im Erdgeschoss viel Platz für die Hollerith-Lochkartenabteilung, Sitzungsräume, ein Kasino für 120 Personen und Gästezimmer. „Ein unwahrscheinlich schöner Ausblick ergibt sich vom Terrassenumgang auf das Stadtbild von Köln mit seinen alles überragenden Domtürmen, auf den Rhein mit seinem regen Schiffsverkehr aller Nationalitäten und schließlich auf die weite Grünfläche, die mit ihren reichen Blumenrabatten wie ein

Teppich ausgebreitet liegt. In einem solchen von Licht, Luft und Sonne durchfluteten Gebäude lässt es sich gut arbeiten“, heißt es in der Jubiläumschronik von 1961.

Trotzdem wurde es bald abermals zu eng. 1965 belegte man daher gegenüber der neuen Hauptverwaltung ein weiteres Gebäude. Zusätzliche externe Büroräume wurden in den folgenden Jahren angemietet.

Neue Herausforderungen

In der ersten Hälfte der 1960er Jahre war die Zeit des fast automatischen Wachstums vorbei. Wenn die DEVK weiterhin erfolgreich sein wollte, musste sie einige Herausforderungen in den Griff bekommen. Dringender Handlungsbedarf bestand bei der Organisation. Das Arbeitsaufkommen war mit dem althergebrachten Lochkartensystem nicht mehr zu bewältigen. Folgerichtig wurde daher die Automatisierung der Arbeitsabläufe vorangetrieben. Der dazu eingesetzte IBM-Rechner musste mehrfach erweitert beziehungsweise komplett ausgetauscht werden.

Konsequent trieb der Vorstand nun auch Rationalisierungsmaßnahmen voran. Die Arbeitsprozesse wurden



Ein modernes Kasino (o.) und zeitgemäße Büroräume motivieren die Mitarbeiter

kontinuierlich optimiert. Zuständig dafür war die neu geschaffene Abteilung „Innerbetriebliche Organisation“. „Auch kleinere und mittlere Betriebe haben die Rationalisierung nötig und die Büroarbeit lässt sich in großem Umfang organisieren, mechanisieren, und mehr und mehr greift die Automation auf die Büroarbeit über“, schwor „Unser Betrieb“ die Mitarbeiter 1963 auf kommende Veränderungen ein. In einem ersten Schritt ging die Abteilung daran, in einem Soll-Ist-Prozess die Abläufe in den Bezirksleitungen zu verbessern.

Entlassungen waren in diesem Zusammenhang aber nicht zu befürchten. Im Gegenteil: Anfang der 1960er Jahre herrschte in der Bundesrepublik Vollbeschäftigung, und um die Arbeitskräfte war ein regelrechter Bieterwettbewerb entbrannt.

Die DEVK hielt es 1962 für angebracht, ihren Mitarbeitern in der Hauszeitschrift ins Gewissen zu reden: „Auf den Wogen der Wirtschaftskonjunktur hat der Bazillus ‚Fluktuation‘ in die Fabriksäle und Büroräume Eingang gefunden und den auch im Wirtschaftsleben notwendigen Begriff ‚Treue‘ größtenteils verwaschen und hinweggespült. Ohnmächtig muss der Personalleiter oft zusehen, wie diese ‚Betriebskrankheit‘ weiter um sich greift, während die Flutwelle der Zeitungsinserate sonnabendlich erneut hinweggeht über die Arbeitsplätze, um treue Arbeiter, zuverlässige Angestellte, schwankend zu machen.“ Dies geschehe, heutzutage nur noch schwer vorstellbar, „alles mit der aktuellen Argumentation, dass so etwas zeitbedingt sei und das so genannte Wirtschaftswunder

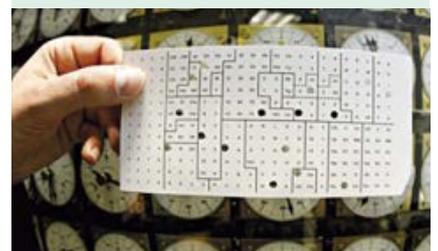
alles rechtfertige. Der Star dieses Wirtschaftswunders sei eben der Arbeitnehmer.“ Die DEVK konnte sich aber einer vergleichsweise starken Loyalität der Belegschaft sicher sein, hatte sie doch schon früh die richtigen Weichen in Sachen Mitarbeiterbindung gestellt. Bereits 1954 war das betriebliche Versorgungswerk zur Alters-, Dienstunfähigkeits- und Hinterbliebenenversorgung gegründet worden. Ohne dass die Mitarbeiter gesonderte Beiträge entrichten mussten, erhöhten sich damit ihre Bezüge im Alter auf rund 75 Prozent des früheren Bruttogehalts, während allein mit dem gesetzlichen Sozialversicherungssystem lediglich die Hälfte erreichbar war. Berechtigten Mitarbeiter, die mindestens zehn Jahre an Bord waren. Auch darüber hinaus engagierte sich das Unternehmen mit zahlreichen Maßnahmen für Gesundheit und Wohlergehen der Belegschaft. So erhielten seit 1955 Lehrlinge und Jugendliche bis 20 Jahre arbeitstäglich ein kostenfreies Mittagessen. Daneben wurden Kosten für Schulungsmittel und Fortbildungskurse übernommen. Das System ähnelte dem der Deutschen Bundesbahn: Die Gehälter wuchsen nicht in den Himmel, dafür war die Absicherung außergewöhnlich gut.

Die Aufbruchstimmung der Nachkriegszeit setzte sich nach 1960 fort. Weiter steigende Konsumkraft, wachsende Mobilität und die sexuelle Befreiung sorgten dafür, dass sich das Leben deutlich individueller und spannender gestalten ließ als zuvor. Aber die 1960er Jahre zeigten sich auch als ein Jahrzehnt beunruhigender Entwicklungen: Die DDR riegelte sich 1961 durch den Mauerbau ab, ein Jahr

AUTOMATISIERUNG

Von der Lochkarte zum Magnetband

Sie war jahrzehntelang das Herzstück der Datenverarbeitung: die Lochkarte. Das Prinzip wurde bereits Mitte des 18. Jahrhunderts genutzt, etwa beim Betrieb von Webstühlen oder Drehorgeln. Die klassische Karte kam erstmals 1890 bei der amerikanischen Volkszählung zum Einsatz. Der Unternehmer und Ingenieur Herman Hollerith hatte dazu ein Verfahren entwickelt, mit dem Informationen in Karten gestanzt werden, die dann automatisch gelesen, geordnet und ausgewertet werden. Hollerith benannte seine Firma 1924 in „International Business Machines Corporation“ um, kurz IBM. Ihr standardisiertes Format bekam die Lochkarte 1928. Seitdem ist sie als Hollerithkarte bekannt. Die DEVK nutzte schon zu Breslauer und Berliner Zeiten Lochkarten, allerdings mit dem System des Hollerith-Konkurrenten James Powers. Nach dem Zweiten Weltkrieg



wurde die Hollerithkarte eingesetzt. Ab den 1950er Jahren spielte die elektronische Verarbeitung der Karten eine immer größere Rolle. Auch der IBM-Rechner der DEVK wurde regelmäßig erweitert oder ausgetauscht. Im Verlauf der 1960er Jahre deutete sich das Ende der Lochkarte bereits an. Magnetbänder, auf denen das Loch der Lochkarte durch eine magnetisch erzeugte binäre „Eins“ dargestellt wurde, erlaubten eine schnellere und umfangreichere Datenspeicherung. 1978 wurde komplett auf Magnetband umgestellt.



*Aufsichtsrat und Vorstand der DEVK
1963: Philipp Seibert, Vorsitzender des
Aufsichtsrats, Karl Koch, Präsident der
Deutschen Bundesbahn, Paul Beuche,
Vorsitzender des Lebensversicherungs-
vereins, Karl Brand, Theodor Martens
und Georg Mietz, Vorstandsmitglieder
(v. l.)*

später hielt die Welt in der Kubakrise den Atem an, der Kalte Krieg wurde zum Dauerzustand. Gleichzeitig führte der Vietnamkrieg zu massenhaften Protestbewegungen. Ab 1966 brodelte es auch an den deutschen Universitäten: Die 68er – wie sie später genannt wurden – prangerten an, was bislang gern unter den Tisch gekehrt wurde: die unbewältigte NS-Vergangenheit, eine verklemmte Sexualmoral, die Benachteiligung der Frau und die trotz Wohlstand immer noch bestehende Kluft zwischen Arm und Reich. Ein Hauch von Revolution lag in der Luft.

All das führte zu einer gewissen Verunsicherung der zuvor so selbstbewussten Republik. Hinzu kam 1967 ein Abknicken der Wachstumskurve: Erstmals stagnierte das Bruttosozialprodukt. Die DEVK traf die Klimaveränderung nicht unvorbereitet. Sie war auch in den Zeiten des ungebremsen Wachstums bodenständig und realistisch geblieben und hatte vor allem ihren Auftrag als betriebliche Sozialeinrichtung nicht vernachlässigt. Dieser wurde 1966 durch eine Umfirmierung noch einmal ausdrücklich bestätigt: Der Lebensversicherungsverein hieß nun „Deutsche Eisenbahn Versicherungskasse Lebensversicherungsverein a. G., Sitz Berlin, Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen

Bundesbahn“. Auch der Allgemeine Versicherungsverein erhielt einen entsprechenden Zusatz.

Die DEVK öffnet sich für neue Zielgruppen

Doch die Beschränkung auf die Eisenbahner machte der DEVK langsam, aber sicher zu schaffen: Die Deutsche Bundesbahn leitete, getrieben vom Kosten- und Rationalisierungsdruck, ihre „Gesundschumpfung“ ein – ein Prozess, der sich noch lange hinziehen sollte. Wollte die DEVK vor diesem Hintergrund eine existenzbedrohende Verkleinerung der Mitgliederbasis verhindern, musste sie schnell handeln. Die Hauptversammlung des Lebensversicherungsvereins beschloss daher, die Satzung zu ändern und nicht mehr nur Eisenbahnbedienstete und deren Angehörige aufzunehmen. Dies war aber nicht so einfach: Das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungs- und Bausparwesen akzeptierte keine Öffnung für jedermann, ohne dass durch eine Neukalkulation die Beitragssätze deutlich erhöht worden wären. Eine solche Tarifierhöhung hätte man aber als Sozialeinrichtung nicht vertreten können.

Also wählte man eine andere Lösung: Auch Personen ohne Verbindung zur Bahn konnten aufgenommen werden, aber zu höheren, bedarfsgerechten Beitragssätzen. 1969 wurde der betreffende Paragraph 5 der Satzung um einen Absatz 3 ergänzt, der wie folgt lautete:

„Ausnahmsweise können auch Versicherungen außerhalb des in Ziffer 1 bezeichneten Personenkreises abgeschlossen werden, jedoch nur mit der Bestimmung, dass diese Versicherungsnehmer nicht auch die Mitgliedschaft erwerben. Die Anzahl der Versicherungsverträge mit Nichtmitgliedern darf zehn von Hundert der Gesamtzahl nicht übersteigen.“

Damit war das Bundesaufsichtsamt zufrieden, und der Lebensversicherungsverein leitete eine Öffnung für den allgemeinen Markt ein. Die Trennung zwischen dem Eisenbahngeschäft und dem Angebot für „jeder-mann“ wurde auch vom Allgemeinen Versicherungsverein vollzogen. Diese Struktur ist bis heute kennzeichnend für die DEVK.

Vertrieb und Werbung werden wichtiger

Was zuerst nur wie eine Satzungsänderung aussah, stellte in der Praxis der Vereine einen dramatischen Umbruch für die Geschäftsstrategie dar. Hatte die DEVK vorher in einem weitgehend abgeschotteten Markt agiert, musste sie nun mit Wettbewerbern um Versicherte ringen. Und das Feld war vollbesetzt: Der aufstrebende Versicherungsmarkt mit seinen ver-

lockenden Renditen hatte nach dem Zweiten Weltkrieg zahlreiche Unternehmen auf den Plan gerufen, die nun um ein Stück vom Kuchen kämpften. Und das Geschäft wurde nicht leichter: Die Wirtschaft wuchs ab 1968 zwar wieder kräftig, blieb aber anfällig, zum Beispiel 1973 durch die Ölkrise. Zudem erhöhten die gestiegenen Löhne den Kostendruck.

Die beiden Kölner Versicherungsvereine schlugen sich als Neulinge im Markt sehr gut, weil sie es verstanden, wichtige strukturelle Weichen zu stellen. Dazu gehörte vor allem der Ausbau der Außenorganisation – die Zahl der hauptberuflichen Vermittler wurde deutlich erweitert. Sie wurden durch regelmäßige Veranstaltungen und Schulungen auf dem Laufenden gehalten. Ein Anreiz war ab 1970 die Mitgliedschaft im „Club der Besten“. Dieser exklusiven Runde gehörten



„GESUNDSCHRUMPUNG“

Die Bahn muss sparen

Die Bahn, das Sorgenkind: Während sich die bundesdeutsche Wirtschaft prächtig entwickelte, verlor der Schienenverkehr mehr und mehr an Bedeutung – das Auto trat seinen Siegeszug an. Wo lag vor diesem Hintergrund die Zukunft der Bahn? Das Gutachten einer „Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn“ gab 1960 die Richtung vor: Mehr Eigenverantwortung der Bahn, weniger gemeinwirtschaftliche Verpflichtung. Unternehmerisch ausgerichtet sollte die Bahn vor allem ihren Personalaufwand reduzieren, „eine entscheidende Ursache“ ihrer Unwirtschaftlichkeit. Die Bahnstrategen reagierten: Das Streckennetz wurde bis Ende der 1960er Jahre um ein Viertel beschnitten – rund 8.000 Streckenkilometer waren davon betroffen. Zudem verkleinerte die Bahn das Zugangebot und schloss 6 der 16 Eisenbahndirektionen. Gleichzeitig wurde die Technik auf den neuesten Stand gebracht: Elektro- und Dieselloks lösten die gute alte Dampflok ab, die Stellwerktechnik wurde überholt. Durch die Modernisierung ließ sich auch viel Personal

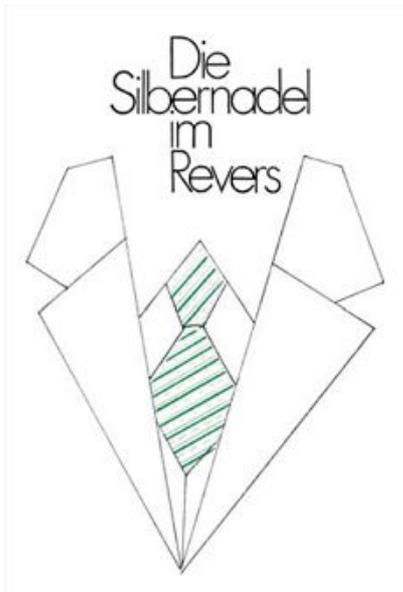


Reinigung einer Diesellokomotive V 200: Neue Technologien sollen Kosten sparen

einsparen: Die Zahl der Mitarbeiter sank von rund 530.000 im Jahr 1958 auf etwa 400.000 zehn Jahre später. Vorbei war die Zeit, als die Bahn alle paar Kilometer an einem Dorfbahnhof hielt und Schrankenwärter für sichere Fahrt sorgten.

Zur Zeit der Großen Koalition bekam die Bahn zwischenzeitlich wieder eine größere Bedeutung. Bundeskanzler Willy Brandt wollte die Position

der Schiene stärken und sie aus Gründen der volkswirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und des Umweltschutzes fördern. Ein Förderprogramm, das eine Beihilfe von 250 Millionen D-Mark umfasste, wurde verabschiedet. Damit sollten unter anderem zusätzliche Gleisanschlüsse finanziert werden, mit denen die Bahn der Konkurrenz der Lastwagentransporte Paroli bieten konnte. Der Erfolg stellte sich jedoch nicht ein. Die Zahl der Mitarbeiter stieg zwar ab 1969 vier Jahre lang wieder an und lag 1973 bei rund 430.000. Bis 1982 wurden dann aber 100.000 Arbeitsplätze gestrichen.



Das Motto zur Gründungsveranstaltung 1970 für den „Club der Besten“

von nun an die jährlich erfolgreichsten Vertriebsmitarbeiter an. Friedrich Ossig, seit 1970 als Nachfolger von Theodor Martens Vorstandschef des Lebensversicherungsvereins, betonte auf der Gründungsversammlung in St. Goarshausen, wie wichtig „Erwerbsstreben“ sei: „Es ist eine der wichtigsten Antriebskräfte unserer Wirtschaft und unseres Zusammenlebens. Es darf daher auch in unserem Unternehmen keinen Neid auf die Spitzenverdiener geben, denn jeder unserer Außendienstmitarbeiter hat die Chance, in den ‚Club der Besten‘ zu kommen. Aber jeder muss auch wissen, dass ein Spitzenverdiener hart, sehr hart zu arbeiten hat.“ Die „Besten“ werden bis heute vor allem mit gemeinsamen Veranstaltungen und Reisen belohnt.

Neben dem Ausbau des Außendienstes wurde die Werbung verstärkt: Professionelle Werbeagenturen entwarfen Anzeigen, Plakate und Prospekte. Im Unternehmen kam zudem ein neues Wort in Mode: „Marketing“. In einem internen Rundschreiben für das mittlere Management hieß es 1973: „Auf Neugeschäftserfolge gerichtete Vorhaben gelingen aber in Zukunft nur dann, wenn neben einer gezielten Werbung und spezieller Schulung des Außendienstes auch die Tarif-Gestaltung, die Risikoentscheidung usw., kurz gesagt die gesamte Geschäftspolitik auf dieses Ziel ausgerichtet wird.“ Hier sah man aber offenbar noch Handlungsbedarf: „Von einer solchen Marketing-Organi-

sation auf breiter Front kann heute noch nicht gesprochen werden.“ Aus diesem Grunde appellierte man an das Engagement aller Mitarbeiter: „Jeder und jede Angestellte sollte sich bei der täglichen Arbeit fragen, inwieweit seine Tätigkeit dazu beitragen kann, Kaufentscheidungen auf das eigene Unternehmen zu lenken.“

Das Angebot wird erweitert

Veränderte Kundenbedürfnisse erforderten Anfang der 1970er Jahre weitere Neuerungen. Weil zunehmend Produkte aus einer Hand gefragt oder zumindest leicht verkäuflich waren, bauten auch die Versicherungsvereine ihr Portfolio weiter aus. 1970 begannen sie, auch Dienstleistungen außerhalb des klassischen Versicherungsbereichs anzubieten. Dazu wurde die „VVV-Versicherungsvermittlung für Risiken aus Verkehr und Verwaltung, Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ gegründet. Vom Stammkapital in Höhe von 50.000 D-Mark übernahm der Allgemeine Versicherungsverein 37.000 D-Mark, der Lebensversicherungsverein den Rest. Über die VVV liefen die Kooperationen mit Partnern, an denen die Vereine Minderheitsbeteiligungen hielten: Mit der „APK Krankenversicherungs-Aktiengesellschaft für den öffentlichen Dienst“ konnte DEVK-Kunden nun auch Krankenversicherungsschutz angeboten

Wir sind wieder wer – ein Fußballmärchen

1954: Deutschland wird in Bern Fußballweltmeister • 1963: Die Fußball-Bundesliga nimmt ihren Betrieb auf • 1966: England schlägt Deutschland im Finale der Fußballweltmeisterschaft • 1974: Deutschland wird im eigenen Land Fußballweltmeister



Die Kappels freuen sich über die Boom-Jahre

Mit der Bundesbahn in die Zukunft

Das Sozialbüro A, in dem sich Herta Kappel sehr wohl fühlte, wurde 1954 von Oldenburg nach Münster verlegt. Also zog auch die Familie nach Münster um. 1956 wurde ein Sachbearbeiter zum Sozialbüro versetzt, der Herta ausgesprochen gut gefiel: Arthur Eilers, 45, seit 1932 Eisenbahner.

Nach dem Krieg, den er unter anderem als Soldat an der Ostfront erlebte, hatte er als Aufsichtsbeamter im Güterbahnhof Münster gearbeitet. 1957 heirateten die beiden, im nächsten Jahr kam ihre Tochter Rosemarie zur Welt. Arthur wurde nach Wuppertal zur Verkehrskontrolle versetzt. Hier überprüfte er die Be- und Abrechnungen von Frachtbriefen im Wagenladungsverkehr. Arthur ging 1971 als Bundesbahn-Oberinspektor in den Ruhestand.

Hertas jüngerer Bruder Max fand erst nach Umwegen zur Bahn. Nach seiner AEG-Zeit studierte er Maschinenbau in Bremen und arbeitete nach dem Abschluss als Konstrukteur bei Miele in Bielefeld. 1956 stellte ihn die Bundesbahndirektion Münster zur Ausbildung für den gehobenen technischen Dienst ein, die er mit Erfolg abschloss. Danach wurde er Betriebsgruppenleiter Lokdienst beim Betriebswerk Münster. Max überwachte die Planung und Steuerung der eingesetzten Lokomotiven. Ab 1964, als die „Elektrifizierung“ der Bahn forciert wurde, arbeitete er als Ausbildungslehrer für die Führer elektrischer Triebfahrzeuge in der Bundesbahndirektion Münster.

Auch der kleine Bernd, in einem Haus direkt an der Bahnlinie aufgewachsen, fing schon früh Feuer. Mit 14 Jahren begann er eine Jungwerker-Ausbildung in Bockum-Hövel. Anders als



Die nächste Generation tritt an: Ulrike und Bernd Kappel mit ihrem Sohn Gerd am ersten Schultag

sein stark an Technik interessierter Onkel Max schlug er eine Laufbahn im nichttechnischen mittleren Dienst ein. In den folgenden Jahren arbeitete Bernd in der Fahrkartenausgabe und der Güterabfertigung.

1967 heiratete er Ulrike Wille. Ulrike wuchs in der Uckermark auf, kam 1960 über Berlin nach Münster und wurde dort Einzelhandelskauffrau. Ulrike sorgte als gute Seele der Familie für ein harmonisches Zusammenleben und trug sehr viel zu Bernds beruflichem Erfolg bei. 1968 und 1971 kamen ihre Söhne Gerd und Udo zur Welt. Bernd arbeitete mittlerweile als Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamter; er wurde 1973 in das Personalbüro des Bahnhofs Münster versetzt. Er wollte noch weiterkommen und kam 1976 in den gehobenen nichttechnischen Dienst. Keiner anderer sollte die Bahn in mehr Facetten kennenlernen als der „Allrounder“ Bernd.

Lokführer im Führerhaus einer V 180: viele Arbeitsplätze werden abgebaut



ERFOLGSZAHLEN

Die DEVK wird erwachsen

Zwischen 1960 und 1975 wuchsen beide Vereine kontinuierlich und in beachtenswertem Umfang. Der Lebensversicherungsverein meldete fast jedes Jahr eine Steigerung der neu abgeschlossenen Verträge und der damit verbundenen Versicherungssummen. Lag der Gesamtbestand 1960 bei 1,1 Milliarden D-Mark, wurde die 5-Milliarden-Hürde 1975 nur noch knapp verfehlt. Allein zwischen 1971 und 1973 kam fast eine Milliarde D-Mark hinzu – für einen solchen Sprung hatte man zwischen 1958 und 1966 noch acht Jahre und danach vier Jahre gebraucht. Das Wachstum kam im Wesentlichen über höhere Versicherungssummen pro Vertrag zustande. 1960 zählte man rund 970.000 Verträge, 1975 etwa 1,4 Millionen – ein eher moderates Wachstum. Die Anlagestruktur veränderte sich im Laufe der Zeit: Stellten Hypotheken noch 1964 mit einem Anteil von 36 Prozent den größten Posten im Portfolio, waren es 1975 Namensschuldverschreibungen, Schuldscheinforderungen und Darlehen, die fast die Hälfte ausmachten. Nur noch knapp ein Viertel des Kapitals wurde jetzt für Hypotheken eingesetzt. Auch beim Allgemeinen Versicherungsverein zeigte die Kurve kontinuierlich nach oben. 14 Millionen D-Mark an Beiträgen flossen 1960, 1975 waren es 256 Millionen D-Mark. Hinsichtlich der Zahl der Verträge punktete die Kfz-Versicherung besonders: Die Zahl stieg von 24.000 auf 509.000 Policen.

werden. Später hatten auch Kunden außerhalb des öffentlichen Dienstes die Möglichkeit, über die Zusammenarbeit mit der „Partner-Gruppe Krankenversicherung AG“ betreut zu werden. Die Vereine waren zudem an der „A.G.I. Allgemeine Grundbesitz-Investment-Gesellschaft mbH“ beteiligt, die sich mit dem Verkauf von Investment-Anteilen beschäftigte. Über die Beteiligungen hinaus unterhielt die VVV eine Kooperation mit dem Beamtenheimstättenwerk (BHW) und für den nicht öffentlichen Dienst mit der Königsteiner Bausparkasse AG.

Durch die umfangreichen Maßnahmen war die DEVK Anfang der 1970er Jahre deutlich moderner geworden. In wenigen Jahren hatte sie sich von der „Eisenbahnversicherung“ zu einem breit aufgestellten Finanzdienstleister entwickelt, der jedes Jahr mit neuen Erfolgszahlen aufwarten konnte. In der Rangliste der damals 100 größten deutschen Lebensversicherer nahm die DEVK 1972 den 26. Rang ein.

Im Unternehmen hatten nun jüngere Führungskräfte das Sagen. „Legenden“ wie die früheren Prokuristen Carl Pürkner und Karl Reinhold waren

ausgeschieden; mit Rudolf Hübner verabschiedete sich 1973 der letzte Mitarbeiter in den Ruhestand, der schon in den Räumen der Breslauer Eisenbahndirektion gewirkt hatte. Paul Beuche, 21 Jahre lang Vorstandsvorsitzender des Lebensversicherungsvereins, verließ das Führungsgremium 1968. Sein Nachfolger Theodor Martens, ebenfalls seit 1947 im Vorstand, folgte ihm 1970.

Die Gleitzeit kommt

Unter der Ägide von Friedrich Ossig wurden auch intern Veränderungsprozesse vorangetrieben. Die Mitarbeiter der Kölner Hauptverwaltung durften sich unter anderem 1971 über die Einführung der „gleitenden Arbeitszeit“ freuen. Die Kernarbeitszeit lag ab sofort nur noch zwischen 08:30 und 15:30 Uhr, die Gleitzeit zwischen 07:00 und 09:00 sowie zwischen 15:30 und 17:00 Uhr. Die Führungskräfte konnten sich offenbar anfangs nur schwer daran gewöhnen, Arbeiten nicht mehr zu jeder Zeit anordnen zu können: „Der Arbeitnehmer braucht sich niemandem gegenüber zu rechtfertigen, warum er spät zum Dienstantritt erscheint, warum er früh gehen will“, hieß es 1973 in einer internen Mitteilung. „Arbeitsbesprechun-

gen u. ä. müssen – das ist die notwendige Konsequenz – so anberaumt werden, dass sie den Gleitzeitrahmen nicht tangieren.“ Die meisten Mitarbeiter waren damals sehr früh auf den Beinen, wie eine Auswertung 1972 ergab: 50 Prozent waren bis 07:15 Uhr am Arbeitsplatz, weitere 35 Prozent eine halbe Stunde später.

Vor dem Hintergrund der Veränderungen in der ersten Hälfte der 1970er Jahre regte die Unternehmensspitze an, die Firmierung der beiden Vereine unter den neuen Gegebenheiten ebenfalls zu überdenken – der gemeinsame Hauptbestandteil „Deutsche Eisenbahn Versicherungskasse“ passe aus verschiedenen Gründen nicht mehr: „Das Wort ‚Kasse‘ steht im klaren Widerspruch zu unserer tatsächlichen Bedeutung und stuft uns deshalb in der Vorstellung unserer Kunden und potenzieller neuer Mitarbeiter viel zu niedrig ein“, kritisierte der Vorstand 1974. Der explizite Bezug auf die Eisenbahn sei ebenfalls hinderlich: „Im Verkaufsgespräch mit Nichteisenbahnern ist fast immer zunächst eine Verständigungsbarriere zu überwinden. Unsere schriftliche Werbung stößt oft ins Leere.“ Zudem befand man auch das Wort „deutsch“

für unnötig: „Es ist durchaus vorstellbar, dass auch auf unsere Unternehmen europäische Aufgaben zukommen. Dann aber ist die Herkunftsbezeichnung ‚deutsch‘ eher schädlich als nützlich.“

Der Vorstand schlug daher vor, dem Wort „Eisenbahn“ ein generalisierendes „allgemein“ voranzustellen. Er plädierte statt „DEVK“ nun für „Allgemeine Eisenbahn-Versicherung“. Letztlich entschied man sich jedoch gegen „allgemein“ und für „deutsch“. Das Ende der „Kasse“ war aber besiegelt. Ab 1975 hieß der Lebensversicherungsverein „Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn“. Der Schwesterverein firmierte entsprechend als „Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn“. Der Firmensitz wurde nun auch handelsrechtlich nach Köln verlegt. Die neuen, nach wie vor sperrigen Namen hatten für die Außendarstellung des Unternehmens kaum Bedeutung. In der Öffentlichkeit sprach man schon damals nur von der DEVK.

Nach Sicherheit streben heißt glücklicher leben

Sicherheit durch

Lebensversicherungen als
Alters- und Hinterbliebenenversorgung,
Aussteuer- und Ausbildungssicherung,
Pensionsergänzung und
Invaliditätszusatzversicherung,
Risikoversicherung

bei der

DEUTSCHEN EISENBAHN VERSICHERUNGSKASSE
 Lebensversicherungsverein auf Gegenseitigkeit
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn

Sicherheit ist Trumpf: Werbung in den 1960er Jahren

Die DEVK 1953 bis 1975

1953: Umbenennung des „Versicherungsvereins Deutscher Eisenbahn-Bediensteten“ in „Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse, Allgemeiner Versicherungsverein a. G., Sitz Berlin“

1953: Die DEVK bezieht ihre neue Hauptverwaltung in der Straße „An der Münze“ in Köln

1954: Einrichtung des betrieblichen Versorgungswerks zur Alters-, Dienstunfähigkeits- und Hinterbliebenenversorgung der DEVK-Mitarbeiter

1959: Die Kfz-Haftpflichtversicherung wird eingeführt

1961: Bezug des Hauses am Theodor-Heuss-Ring in Köln

1962: Gründung des ACV

1965: Bezug eines weiteren Verwaltungsgebäudes in Köln

1966: Der Begriff „Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn“ wird in die Firmierung der Vereine integriert

1969: Laut Satzungsänderung können ab jetzt auch Nichteisenbahner versichert werden

1970: Gründung der „VVV-Versicherungsvermittlung für Risiken aus Verkehr und Verwaltung, Gesellschaft mit beschränkter Haftung“

1970: Gründung „Club der Besten“ für erfolgreiche Außendienstmitarbeiter

1971: Einführung der gleitenden Arbeitszeit in der Kölner Hauptverwaltung

1975: Umbenennung beider Vereine und damit Wegfall des Begriffs „Kasse“

1975: Der Versicherungsbestand in der Lebensversicherung erreicht knapp 5 Milliarden D-Mark

1976 bis 1988



Ziviler Protest: Atomkraftgegner demonstrieren 1979 in Hannover gegen den geplanten Bau der atomaren Wiederaufbereitungsanlage von Gorleben



RAF-Terror: In diesem Dienstwagen werden 1977 Generalbundesanwalt Siegfried Buback und sein Fahrer erschossen

Automatisierung und Marktöffnung



RAF-Terror
Tschernobyl
Die Grünen
Computer
Punk
Privatfernsehen
Tennis
NATO-Doppelbeschluss
Neue Deutsche Welle
Wettrüsten
Michail Gorbatschow



Beginn einer Ära: Bundespräsident Karl Carstens ernannt 1982 Helmut Kohl zum Bundeskanzler



„Großstadtindianer“ 1988: Auf dem Berliner Kurfürstendamm machen es sich die Punks gemütlich

Die DEVK betritt Neuland



Historischer Augenblick: 1976 beschließen Aufsichtsrat und Vorstand die Gründung der DEVK Allgemeine Versicherungs-AG; Vorstandschef Dr. Michael Pickel unterzeichnet die Urkunde (r.)

Schaute man in der ersten Hälfte der 1970er Jahre in die Neugeschäftslisten, stieß man immer häufiger auf Personen, die mit der Eisenbahn nichts zu tun hatten, also versicherte Nichtmitglieder. Auf die „V-NiMis“, wie sie intern genannt wurden, entfielen mittlerweile schon 50 Prozent der Neuabschlüsse. Dieser Entwicklung waren aber Grenzen gesetzt: Satzungsgemäß war die Zahl der Nichtmitglieder auf höchstens 10 Prozent der Versicherten beschränkt. Hätte man per Satzungsänderung auch Nichteisenbahner zu Mitgliedern er-

klärt, hätte das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen (BAV) eine Neukalkulation aller Tarife verlangt – unter anderem, weil die Schadenhäufigkeit bei Nichteisenbahnern höher liegt. Die bisherigen Mitglieder wären dadurch benachteiligt worden.

Natürlich wollte und musste man sich – vor allem angesichts der weiter rückläufigen Bundesbahnbelegschaft – neue Zielgruppen erschließen. Was also tun? Eine Option war es, Kooperationen mit externen Partnern auszubauen und damit die Vermittlungstä-

CHRONIK der ZEITGESCHICHTE

1976: König Carl XVI. Gustaf von Schweden heiratet die deutsche Silvia Sommerlath • 1976: Atomkraftgegner formieren sich verstärkt zu Bürgerinitiativen • 1977: Arbeitgeberpräsident Hanns Martin Schleyer, Generalbundesanwalt Siegfried Buback und Jürgen Ponto, Vorstandsvorsitzender der Dresdner Bank, werden ermordet • 1977: Die Ära des PC beginnt • 1980: Die Sommerzeit wird eingeführt • 1980: Die Grünen werden Bundespartei • 1980: In Polen wird die unabhängige Gewerkschaft Solidarnosc gegründet • 1981: AIDS wird als eigenständige Krankheit anerkannt • 1981: Das Spaceshuttle startet erstmals ins Weltall • 1982: Helmut Kohl wird Bundeskanzler • 1982: Nicole siegt mit „Ein bisschen Frieden“ beim Grand Prix Eurovision de la Chanson • 1983: Das erste Mobiltelefon kommt auf den Markt • 1983: Die Zeitschrift „STERN“ fällt auf die gefälschten Hitler-Tagebücher herein • 1983: Einführung der Compact Disc (CD) • 1983: Computer werden erstmals mit einer Maus bedient • 1983: 500.000 Menschen demonstrieren in Bonn für Abrüstung • 1984: Mit SAT1 und RTL plus starten die ersten privaten Fernsehsender in Deutschland • 1985: Boris Becker siegt in Wimbledon und sorgt für einen Tennis-Boom • 1986: Explosion im sowjetischen Kernkraftwerk von Tschernobyl • 1987: Michail Gorbatschow leitet „Glasnost“ und „Perestroika“ in der Sowjetunion ein • 1987: Der CDU-Politiker Uwe Barschel wird tot in einer Badewanne in einem Genfer Hotel aufgefunden • 1987: Mathias Rust landet mit einem Sportflugzeug auf dem Roten Platz in Moskau • 1988: Ende des ersten Golfkriegs zwischen Iran und Irak

tigkeit zu erweitern. Weil es aber immer lukrativer ist, das Geschäft selbst zu machen, tüftelten die DEVK-Strategen eine andere Konstruktion aus. Im September 1976 fällte der Vorstand, seit einem Jahr unter Vorsitz von Dr. Michael Pickel, die Entscheidung: Die „DEVKA Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft“ wurde als Tochterunternehmen beider Vereine gegründet. Sie bot nun uneingeschränkt Sach- und HUK-Versicherungen für jedermann an. Der Sach- und HUK-Versicherungsverein beteiligte sich zu 75 Prozent, der Lebensversicherungsverein zu 25 Prozent. Damit behielten die Vereine ihre Eigenständigkeit und Unabhängigkeit; und dennoch war es möglich, auch Nichteisenbahnern unbeschränkt preisgünstigen und umfassenden Versicherungsschutz anzubieten. Zu einer Ausgründung auch für den Bereich der Lebensversicherungen konnte man sich zu diesem Zeitpunkt noch nicht durchringen. Die niedrigschwelligen Sach- und HUK-Angebote waren als Einstieg in den allgemeinen Markt besser geeignet.

Um neue Zielgruppen wirksam anzusprechen, erwogen die DEVK-Strategen zunächst, eine getrennte Außendienstorganisation zu schaffen. Dieses Konzept ließen sie aber schnell fallen, weil die haupt- und nebenberuflichen Vertrauensleute schon gut mit Nichteisenbahnern als Kunden umgehen konnten. Die Entwicklung des ersten Jahres bestätigte die Entscheidung: Im Bestand der DEVKA waren schon Ende 1977 über 300.000 Risiken versichert. 1978 wurde die Zahl auf 650.000 erhöht. „Das zweite volle Geschäftsjahr der DEVKA ist gekennzeichnet von einer außerordentlich schnellen Aufwärtsentwicklung“, heißt es im Geschäfts-

bericht. „In allen Sparten wuchsen die Vertragsbestände um mehr als 100 Prozent, die Beitragseinnahmen verdreifachten sich sogar.“ Letztere betragen 1978 über 120 Millionen D-Mark. Schon vier Jahre später wurde die DEVKA mit 270 Millionen D-Mark Einnahmen zum beitragsstärksten Unternehmen der Gruppe. Daran hat sich bis heute nichts geändert.

Ein Konzern entsteht

Dass die Gründung der DEVKA gerade in Richtung Bundesbahn erklärungsbedürftig war, liegt auf der Hand. Entfernte sich die gute alte Eisenbahnversicherung von ihren Wurzeln? Sehr deutlich betonten Aufsichtsrat und Vorstand daher ihr Selbstverständnis als Dienstleister der Eisenbahner sowie den Gegenseitigkeitsgedanken. Nicht umsonst wurde in den 1977 formulierten Unternehmensgrundsätzen die Verpflichtung als betriebliche Sozialeinrichtung gleich im ersten Paragraphen festgeschrieben:

„Der Name und die Stellung verpflichten Geschäftsleitung und Mitarbeiter, den guten Ruf der Deutschen Bundesbahn in der Öffentlichkeit durch Leistung und Verhalten zu festigen und zu fördern.“

Die Ausgründung der DEVKA leitete dennoch eine strukturelle Veränderung der DEVK ein: Aus dem bislang recht überschaubaren, aus zwei zusammengerückten Vereinen bestehenden Unternehmen wurde nun schrittweise ein komplexer Konzern. Um diesem ein verbindendes Dach zu geben, traten sowohl die beiden Vereine als auch ihre

Werbung in den späten 1970ern: Das Wort „Kasse“ ist verschwunden



„DER DEUTSCHE HERBST“

Terror erhöht Sicherheitsbedürfnis

Im Herbst 1977 kulminierten die Terroraktionen der „Rote Armee Fraktion“ (RAF): Nach den Morden an Generalbundesanwalt Siegfried Buback und Jürgen Ponto, Vorstandschef der Dresdner Bank, wurde Arbeitgeberpräsident Hanns Martin Schleyer verschleppt. Weil die Regierung auf die Forderung, inhaftierte RAF-Mitglieder freizulassen, nicht reagierte, entführ-



ten Terroristen die Lufthansa-Maschine „Landshut“. Der GSG 9 gelang es jedoch, die Geiseln in Mogadischu zu befreien. Schleyer wurde ermordet. Die RAF-Gefangenen Andreas Baader, Gudrun Ensslin und Jan-Carl Raspe begingen Selbstmord. Im „Deutschen Herbst“ verstärkte sich das Klima der Bedrohung, das die RAF schon zuvor verbreitet hatte. Spätestens jetzt brachten Politik und Wirtschaft sämtliche Sicherheitsvorkehrungen auf den neuesten Stand.

Auch der Neubau der DEVK-Hauptverwaltung 1985 genügt höchsten Sicherheitsstandards. Eine Personenkontrolle am Eingang verhindert, dass Unbefugte das Gebäude betreten. In den Vorstandsbereich kommt man nur mit einer speziell kodierten Karte. Die Vorstände gelangen aus der Tiefgarage über einen separaten, anderweitig nicht zugänglichen Aufzug in ihre Räumlichkeiten. Auch das Rechenzentrum ist gesondert abgesichert.



Zeichnung des Neubaus für die Hauptverwaltung: Die Bauarbeiten schreiten ab 1982 zügig voran

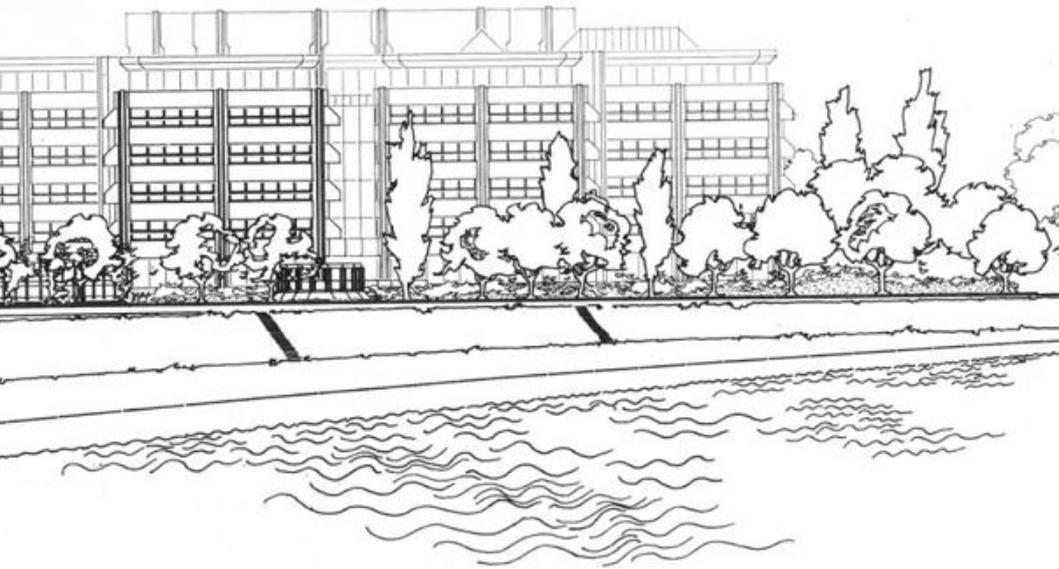
Neugründungen ab 1977 als „DEVK-Versicherungsgruppe“ auf. Intern dokumentierte ein neues Führungskonzept die Prozesse. Darin heißt es unter anderem: „Aufgaben und Entscheidungsbefugnisse sind bis auf die Ebene zu delegieren, die die Vorgänge hinreichend sachgerecht beurteilen und erledigen kann.“

Der Ausbau des Konzerns sollte schon bald voranschreiten. Ende der 1970er Jahre rückte ein neues Thema in den Fokus der DEVK-Lenker: die Rechtsschutzversicherung. Die VVV hatte 1978 immerhin 14.000 Verträge in diesem Bereich vermittelt. 1980 beschloss man, das Geschäft selbst in die Hand zu nehmen, und gründete die „DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-Aktiengesellschaft“. Sie nahm im Oktober des Jahres als 100-prozentige Tochter des Sach- und HUK-Vereins ihren Geschäftsbetrieb auf. Von Anfang an war die Resonanz groß: Schon in den ersten vier Jahren wurde ein Bestand von 120.000 Verträgen aufgebaut.

Die Lebensversicherung wird komplexer

Der Lebensversicherungsverein war vom Umbau zunächst weniger stark betroffen als der Schwesterverein. Das Geschäft veränderte sich allerdings ab den späten 1970er Jahren. In den mittlerweile drei Jahrzehnten nach Kriegsende waren viele Versicherte zu einem beachtlichen Wohlstand gekommen und verfügten über ansehnliche Sparguthaben, die sie möglichst sinnvoll anlegen wollten. Zu einer Welle von Neuanlagen kam es vor allem Anfang der 1980er Jahre, als die ersten Lebensversicherungen ausliefen, die der Branche in den Jahrzehnten zuvor einen Absatzboom beschert hatten.

Die Kunden wollten das Geld aber breiter streuen, weil das Vertrauen in die traditionelle Lebensversicherung gelitten hatte. Die Ölkrise 1973, der „Deutsche Herbst“ 1977, der Konjunkturunbruch 1979/1980 – all das waren Phänomene, die den Deutschen sig-



„denn eins ist sicher: Die Rente.“

Norbert Blüm, Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung, 1986

nalisierten, dass die ungetrübte Zeit der jungen Bundesrepublik vorüber war. Der Glaube an unendliches Wachstum war erschüttert.

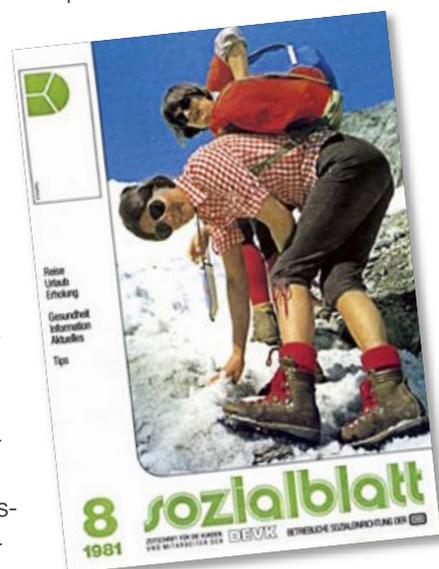
Das Bedürfnis nach Absicherung wurde dadurch zwar größer, aber gleichzeitig auch die Nachfrage nach kurzfristigeren und auch komplexeren Anlagestrategien. Daher differenzierte die DEVK ihr Portfolio, unter anderem nun mit dynamischen Lebensversicherungen. Der Außendienst verkaufte längst nicht mehr nur klassische Policen, sondern wurde auch als Anlageberater und Vermögensverwalter aktiv. Dadurch trat er in Konkurrenz zu versicherungsfremden Finanzdienstleistern.

In der Branche machte das Schlagwort vom „Allfinanzangebot“ die Runde; die Außendienstler mussten sich nun mit Investmentfonds genauso gut auskennen wie mit Versicherungen. Dies gelang ihnen: Trotz des zwischenzeitlich ruckelnden Geschäfts konnte der Lebensversicherungsverein auch in den frühen

1980er Jahren weiter wachsen. 1983 wurde mit einem Neuzugang von 1,1 Milliarden D-Mark Versicherungssumme erstmals die Milliardengrenze überschritten – ein Plus von mehr als einem Viertel gegenüber dem Vorjahr.

Alle Mitarbeiter unter einem Dach

Die Kehrseite der guten Zahlen: Der Konzern platzte räumlich schon wieder aus allen Nähten. Die Hauptverwaltung, 1961 bezogen, war mittlerweile deutlich zu klein. Rund 800 Mitarbeiter der fünf DEVK-Unternehmen waren in insgesamt zehn Bürogebäuden rund um den Kölner Ebertplatz untergebracht. Das erschwerte die Kommunikation, und Besucher hatten zunehmend Orientierungsschwierigkeiten. Ein neues Hauptverwaltungsgebäude war glücklicher-



Auf Tuchfühlung: Mit dem „Sozialblatt“ informiert die DEVK Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn



Außenansicht der neuen Hauptverwaltung, Pausenzone: Das neue Gebäude löst 1984 sämtliche Platzprobleme

weise längst in Planung. Schon 1973 hatten sich die Mitarbeiter für einen neuen Standort in Rheinnähe entschieden, der Vorstand gab grünes Licht für den Grundstückserwerb. Im Juli 1982 schließlich begannen auf 13.000 Quadratmetern unweit des bisherigen Hauptgebäudes die Bauarbeiten.

Schon Ende 1984 konnten die ersten Mitarbeiter in der Riehler Straße 190 die Umzugskisten auspacken. Und sie taten es mit Begeisterung: Die neue Hauptverwaltung, zeitgemäß und zweckmäßig gestaltet, war „State of the Art“. Den Architekturgruppen, die für die Planung des Gesamtprojekts verantwortlich zeichne-

VON DEN BEZIRKSLEITUNGEN ZU DEN REGIONALDIREKTIONEN

Die Bahn gibt die Strukturen vor

Die DEVK und ihre Vorläufer richteten ihre regionalen Präsenzen traditionell an den Strukturen der Bahn aus. Um den Eisenbahnern räumlich nah zu sein, wurden Büros an den Standorten der Direktionen eröffnet. Nachdem 1949 die Deutsche Bundesbahn gegründet worden war, richtete sie in den folgenden Jahren insgesamt 16 Bundesbahndirektionen ein: in Augsburg, Essen, Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Köln, Mainz, München, Münster, Nürnberg, Regensburg, Stuttgart, Trier und Wuppertal. Nach dem Wiederanschluss des Saarlands wurde 1957 zudem eine Bundesbahndirektion in Saarbrücken gegründet. Dieser wurde die bisherige Direktion Trier 1960 angegliedert. In Berlin, wo die Deutsche Reichsbahn der DDR die bisherige Reichsbahndirektion übernommen hatte, gab es ab 1952 eine sogenannte „Verwaltungsstelle der Deutschen Bundesbahn“. Die DEVK richtete an den genannten Standorten insgesamt 17 Bezirksleitungen ein. Diese waren von Anfang an mit für Versicherungsverhältnisse weitreichenden Kompetenzen ausgestattet, um ein Aufblähen der Zentrale zu vermeiden. Die Bezirksleitungen hielten den Kontakt zu den Bundesbahndirektionen,

koordinierten die Vertrauensleute und die hauptamtlichen Außendienstmitarbeiter und unterstützten somit vor allem die Kundenakquisition.

Als die Bundesbahn in den 1970er Jahren die Direktionen Augsburg, Kassel, Mainz, Münster, Regensburg und Wuppertal auflöste, behielt die DEVK trotzdem ihre Bezirksleitungen an diesen Standorten. Lediglich Augsburg stellte keine Bezirksleitung mehr dar. Die Bezirksleitungen wurden ergänzt durch Geschäftsstellen, deren Zahl im Zuge der Öffnung für den allgemeinen Markt zügig zunahm. 1972 gab es sieben, 1988 bereits 147 Geschäftsstellen. Nach der Ausweitung des Geschäfts auf die neuen Bundesländer wurden hier 1991 die Regionalleitungen Dresden, Erfurt und Schwerin eröffnet. Diese wurden 1995 gemeinsam mit den Bezirksleitungen in „Regionaldirektionen“ umbenannt. Heute gibt es nach wie vor 19 Regionaldirektionen sowie mittlerweile 1.250 angeschlossene Geschäftsstellen. Den Regionaldirektionen zugeordnet sind rund 2.200 hauptberufliche Vertriebspartner und über 3.600 nebenberufliche Vermittler.

ten, war es gelungen, „die Forderung der DEVK nach einem modernen und funktionsgerechten Bürogebäude mit den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Voraussetzungen am Rheinufer zu verbinden“, wie es seitens der Versicherung hieß. Das Haus, bis heute Zentrale der DEVK, bietet fünf Büroetagen, zwei Techniketagen und Tiefgarage. Die einzelnen Stockwerke sind vom Haupteingangsbereich aus mit einem Rolltreppensystem zu erreichen. Insgesamt beträgt die Grundfläche aller Geschosse rund 50.000 Quadratmeter. Wichtigste Neuerung: Großraumbüros lösten die bislang kleineren Zimmer ab. Sie sind, zusammengefasst zu sechs „Bürozonen“ pro Etage, jeweils um einen Kernbereich herum angeordnet.

Im neuen Gebäude wurden nun alle Arbeitsbereiche der Hauptverwaltung der DEVK-Versicherungsgruppe untergebracht. Die räumliche Nähe sorgte für mehr persönlichen Kontakt – die „DEVK-Familie“ wuchs wieder stärker zusammen. Neben der Hauptverwaltung gab es zu diesem Zeitpunkt 16 Bezirksleitungen und 39 Geschäftsstellen.

Der Ausbau geht weiter

Nach so viel Veränderung durfte sich die DEVK im nächsten Jahr ein wenig zurücklehnen und die Vergangenheit Revue passieren lassen: Der 100. Geburtstag des Lebensversicherungsvereins stand an. Zur „Feier des Jahrhunderts“ lud der Verein rund 450 Gäste in den festlich geschmückten Saal des Hotels Intercontinental in Köln ein, darunter zahlreiche Vertreter der Deutschen Bundesbahn, der Eisenbahnergewerkschaften und des öffentlichen Lebens. Ernst Haar, Aufsichtsratsvorsitzender der DEVK, be-



„Feier des Jahrhunderts“:
Die DEVK-Spitze beim
Jubiläums-Festakt 1986

tonte in seiner Festrede – sicherlich auch mit Blick auf die strukturellen Veränderungen der vergangenen Jahre – den ureigenen Auftrag des Unternehmens: „Uns beschäftigt die soziale und bahnpolitische Entwicklung und alle Bemühungen, um in einer betrieblichen Solidareinrichtung zusammenzustehen, sie leistungstark zu erhalten und soziale Risiken innerhalb der Versichertengemeinschaft abzudecken.“

Im Jubiläumsjahr trieb der Konzern weiter den Ausbau voran. Man entschied sich, auch die Sparte Lebensversicherung für den allgemeinen Markt zu öffnen. Die „DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft“ wurde gegründet und 1987 vom BAV genehmigt. Der Sach- und HUK-Verein beteiligte sich mit 25 Prozent, 75 Prozent entfiel auf den Lebensversicherungsverein. Dieser übertrug die Verträge von Nichteisenbahnern – mit 3,1 von 13 Milliarden D-Mark Versicherungssumme – auf die neue Gesellschaft, die am 1. Januar 1988 ihren Betrieb aufnahm. Auch dieser Schritt sollte sich als richtig erweisen.



DIE ELEKTRONISCHE DATENVERARBEITUNG (EDV)

Der Computer krepelt die Prozesse um

Die erweiterten Möglichkeiten der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) sorgten seit Ende der 1970er Jahre für eine deutliche Optimierung der Arbeitsprozesse. 1978 schlug die letzte Stunde der Lochkarte – ab jetzt wurden Daten ausschließlich auf dem effizienteren Magnetband gespeichert. Mehr und mehr wurden die gespeicherten Daten nun systematisch ausgewertet und auch als Basis für Werbemaßnahmen genutzt, etwa 1979 bei der erfolgreichen Außendienstaktion „Versorgungsanpassung“. Die verbesserte Computertechnik machte es 1982 möglich, die komplette Leistungsabwicklung maschinell zu organisieren. Leistungen aus Ver-



tragsabläufen bei der Lebensversicherung wurden nun mit vom Computer erstellten Schecks erbracht. Ein Jahr später wurden die ersten Arbeitsplätze mit Bildschirmen ausgerüstet. Auch die Mitarbeiter in den Sach- und HUK-Sparten arbeiteten nun bildschirmgestützt; dasselbe galt für große Bereiche der Vertrags- und vor allem der Schadenbearbeitung. „Ein Rechnerverbund mit der Firma Audatex erlaubt den 32 Kfz-Sachverständigen der DEVK, an jedem DEVK-Bildschirm bei den Bezirksleitungen und bei der Hauptverwaltung Gutachten abzurufen und über eigene Drucker auszudrucken“, heißt es in einer Chronik von 1989. Die DEVK war in der modernen Welt angekommen. Die neuen Möglichkeiten für interne Rationalisierungsmaßnahmen und den Ausbau des Dialogmarketings waren groß – und sie wurden genutzt.

Im selben Jahr wurde auch das Aufgabenfeld der VVV modifiziert. Die DEVK übernahm die Haftpflichtversicherung aller zulassungspflichtigen Kraftfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn. Gleichzeitig erweiterte sich ihr Aufgabenbereich: Im Auftrag der Bundesbahn machte sie ab jetzt auch Schadenersatzansprüche geltend, die der Bahn aus Unfällen in Zusammenhang mit ihren bei der DEVK haftpflichtversicherten Fahrzeugen entstanden. Diese Inkassoaufgaben übertrug man der VVV. Deren Name wurde daher in „DEVK Vermittlungs- und Inkassogesellschaft mbH“ geändert. Ihre traditionelle Aufgabe blieb von der Änderung bis heute unberührt: Außendienstmitarbeitern möglichst unkompliziert und schnell bei der Vermittlung von Versicherungsprodukten zu helfen, die von der DEVK selbst nicht angeboten werden. An der Gesellschaft ist der Sach- und HUK-Verein mit 74 Prozent, der Lebensversicherungsverein mit 26 Prozent beteiligt.

Die 1980er Jahre waren bei der DEVK intern vor allem durch den Ausbau der elektronischen Datenverarbeitung gekennzeichnet. Zahlreiche Prozesse wurden dadurch automatisiert, was den Charakter der gesamten internen Tätigkeit veränderte. Alle wichtigen Informationen und Daten waren nun „im System“. Mensch und Computer wurden zur untrennbaren Arbeitseinheit, und die Beziehung wird seitdem durch kontinuierliche Optimierung der Technik immer intensiver.

Die Entwicklung hatte aber auch Auswirkungen auf den Kundenkontakt: Weil die Computertechnik die Auswertung von Kundendaten deutlich erleichterte, wurde die Kundenbetreuung optimiert – Mitte der 1980er Jahre entstand das, was man heute als Dialogmarketing bezeichnet. Als die schriftliche Kundenbetreuung star-

tete, hatte ein Kunde durchschnittlich alle acht Jahre Kontakt zu seinem Versicherer. Nun war es möglich, die Kontaktfrequenz mit anlassbezogenen Aussendungen zu erhöhen. Beim Außendienst stießen die neuen Maßnahmen zuerst auf wenig Gegenliebe, fürchtete er doch um seine Exklusivbeziehung zum Kunden. Die Angst vor der Konkurrenz aus der Hauptverwaltung legte sich aber bald, weil die DEVK-Post die Arbeit des Vertriebs erleichterte.

Das Marketing wird gezielt professionalisiert

In den 1980er Jahren wurde nicht nur der Kundendialog, sondern das gesamte Marketing professionalisiert. Ein markantes Datum stellt 1982 dar, als die ersten Werbekampagnen außerhalb der Bahnmedien anliefen. Weil das Marktpotenzial nicht mehr so rasant wuchs wie in den Jahrzehnten zuvor, wurde der Konkurrenzkampf härter. Wollte die DEVK außerhalb ihrer angestammten Eisenbahnklientel punkten, musste sie ein klares Profil entwickeln. Das lag allerdings recht nah: „Wir – die freundliche DEVK“, hieß das Motto in der Marketingkonzeption von 1988. Als strategischer Mittelpunkt wurde unbedingte Kundenorientierung beschworen – heute ein Allgemeinplatz. In der häufig noch angebots- oder technologiegetriebenen Unternehmenszenerie der 1980er Jahre aber galt dies noch als formulierungsbedürftig.

Das bereits damals in den Mittelpunkt gestellte Hauptverkaufsargument der DEVK ist noch heute gültig: „Klare, überschaubare Versicherungsangebote zu günstigen Tarifen anbieten.“ Neben der Produktpalette sollten aber Serviceorientierung, Präzision und Freundlichkeit aller Mitarbeiter ebenso für Attraktivität sorgen.

Die Kappels begleiten die Umstrukturierung der Bundesbahn

Zeit des Umbruchs

Die massiven Veränderungen, denen sich die Bundesbahn in den 1970er Jahren stellen musste, hatten für Herta Kappel keine großen Auswirkungen mehr: Sie wurde 1976 als Bundesbahn-Hauptsekretärin in den Ruhestand versetzt. Ihr Bruder Max gab sein technisches Wissen als Amtslehrer beim Maschinenamt Osnabrück weiter. 1986 wechselte er nach Hannover und wurde Leiter der Betriebsgruppe Lokdienst der dortigen Bundesbahndirektion.

Hertas Sohn Bernd bestand 1976 die Prüfung für den gehobenen nichttechnischen Dienst. Auch in den folgenden Jahren bewies er seine Fähigkeit, unterschiedlichste Aufgaben zu erfüllen – ob er wollte oder nicht: „Gegen Versetzungen ist der Beamte grundsätzlich nicht geschützt.“ 1977 kam er zum Betriebsamt Münster, wo er mit dem Erstellen von Bau- und Betriebsanweisungen, Anweisungen für Bahnübergangssicherungen sowie mit der Unfallbearbeitung betraut war.

Von 1983 bis 1985 war Bernds Expertise bei der Hauptverwaltung gefragt: Zur Vorbereitung der Umstrukturierungsmaßnahmen sollte er Unternehmensberater unterstützen. „Es ging um die Auflösung der Ämter, der Instanz zwischen der Dienststelle und der Direktion“, erinnert er sich. „Deren Aufgaben wurden zwischen den Bundesbahndirektionen (mit Regionalabteilungen an den Standorten einiger früherer Ämter) und den Dienststellen neu aufgeteilt.“ Die Arbeit war für ihn hochinteressant, „weil die Unternehmensberater die Aufgaben auf eine ganz andere Art angegangen sind. Ich habe sehr viel gelernt.“

1986 ging für Bernd ein großer Wunsch in Erfüllung: Er stieg zum Dienststellenleiter beim Bahnhof Lengerich auf. Er legte zunächst den Schwerpunkt auf den Verkaufsdienst; hier half



Kreativer Geist: Bernd Kappel als Dienststellenleiter des Bahnhofs Lengerich

ihm der für kreative Ideen sehr aufgeschlossene Amtsvorstand des Betriebsamts beim Umbau der alten Fahrkartenausgabe zu einem modernen, freundlichen Reisezentrum. Hierdurch und durch gute, motivierte Mitarbeiter sowie Werbeaktionen konnte der Umsatz (gegen den Trend) gesteigert werden, besonders durch Werbung für touristische Angebote. Andererseits wurde im Betriebsdienst die Fernsteuerung dreier zur Dienststelle gehörender Bahnhöfe durch das Zentralstellwerk umgesetzt. Hier mussten die auf dem Zentralstellwerk zu beschäftigenden Mitarbeiter Schulungen bekommen; für die durch diese Maßnahme entbehrlich werdenden Kollegen konnte Bernd die Unterbringung bei Dienststellen im näheren Umfeld erreichen.

1976 bis 1988

FERNSEHWERBUNG

Der Rasenmäher bleibt unvergessen

„Kennen Sie die Versicherung, die in Ihrem Telefonbuch unter D steht?“, fragt ein junger Mann, der einen Rasenmäher über eine große Wiese fährt. „Die Versicherung mit den vier grünen Buchstaben?“ Klar, die DEVK natürlich. Und damit das jeder weiß, mäht er den Rasen so, dass die vier grünen Buchstaben stehenbleiben. Mit dem legendären „Rasenmäher-Spot“ wird die Marke DEVK bis heute verbunden. Zahllose weitere Spots haben die DEVK seit ihrem Einstieg in die Fernsehwerbung 1988 einem breiten Publikum bekannt gemacht. Dabei ging es meist unkonventionell und humorvoll zu. Von Anfang an vermied es die DEVK, dem Klischee des bierernsten, betulichen Versicherungsunternehmens zu entsprechen. Preisgekrönt wurde 2004 ein besonders gelungener Spot: Eine Familie am Esstisch versichert dem greisen Großvater, wie lieb sie ihn habe, worauf dieser nur skeptisch in die Kamera schaut. Ein Sprecher verrät, warum: „Vermögend im Alter. Mit der Altersvorsorge der DEVK“. Die Kampagne gewann den Bronze-Effie des Gesamtverbandes

Kommunikationsagenturen (GWA) für besonders effiziente Werbung. Genau das beherrscht die DEVK sehr gut: erfolgreiche Kreationen mit überschaubaren Budgets. Unvergessen ist auch der Radfahrer, der an einem Bahnübergang steht. Er sieht auf der anderen Seite zwei durch einen Unfall stark beschädigte Autos. Dann rauscht ein Zug vorbei. Als der Blick wieder frei ist, sind die Autos wieder wie neu. „Schneller geht’s nicht“, heißt es aus dem Hintergrund: „Der Rundum-Schadenservice der DEVK.“

Über einzelne Spots hinaus präsentiert die DEVK auf kabeleins die Reihe „Die besten Filme aller Zeiten“. Erkennungsmelodie ist dabei der „Russische Tanz“ aus Tschaikowskis „Nussknackersuite“. Die Fernsehwerbung wurde zunächst von der Agentur Duvendack Guenther Kersten (Frankfurt am Main) betreut. 1992 folgten Lowe & Partners (Frankfurt am Main), 1999 Consell (Frankfurt am Main) und 2001 Grabarz & Partner (Hamburg), die die DEVK bis heute betreuen.



Das Selbstbild wurde ab 1988 nicht nur mit Anzeigen, sondern auch mit Fernsehwerbung präsentiert. Die DEVK gehörte zu den ersten Versicherern, die den Schritt ins TV-Medium wagten.

Um das Konzept mit Leben zu füllen, setzte die DEVK geschäftlich nicht auf Werbesprüche, sondern auf das Engagement jedes einzelnen Angestellten. Das System: Die Mitarbeiter profitieren von den zahlreichen Vergünstigungen der DEVK: „Sichere Arbeitsplätze, leistungsgerechte Bezahlung und überdurchschnittliche Sozialleistungen sind für uns selbstverständlich. Auch die Arbeitszeit, -belastung und -umgebung müssen stimmen.“ Im Gegenzug erwartete die DEVK nicht Dienst nach Vorschrift, sondern „dass sich jeder daran beteiligt, gemeinsame Ziele zu finden, Entscheidungen zu treffen und einmal vereinbarte Ziele durch engagierte Arbeit auch zu erreichen.“

Ende der 1980er Jahre sah die Bilanz des Konzerns glänzend aus: Die DEVK war mittlerweile zum drittgrößten Hausratversicherer, zum dritt-

größten Privathaftpflichtversicherer und zum sechstgrößten Pkw-Versicherer avanciert. 1988 verzeichnete der Sach- und HUK-Verein mit seinen Mehrheitsbeteiligungen 879 Millionen D-Mark an Beitragseinnahmen, 11 Prozent mehr als im Vorjahr. 1975, vor der Öffnung für den allgemeinen Markt, hatte die Marke erst bei 256 Millionen D-Mark gelegen. In der Lebensversicherung war 1988 eine Versicherungssumme von 13 Milliarden D-Mark im Bestand, 1975 rund 4,9 Milliarden D-Mark. Die Beitragseinnahmen lagen bei 395 Millionen D-Mark, 13 Jahre zuvor betragen sie 172 Millionen D-Mark. Die DEVK hatte den konjunkturellen Rückenwind der 1980er Jahre erfolgreich genutzt, um organisch zu wachsen.

Unterdessen gingen in der DDR die Menschen auf die Straße. Der nächste Umbruch stand kurz bevor.

Jetzt ist Schluß mit der Gleichberechtigung.



Zwischen Frauen und Männern gibt es einen kleinen Unterschied. Frauen haben eine höhere Lebenserwartung. Deshalb ist es mehr als gerecht, wenn die DEVK bei den Lebensversicherungsverträgen nicht an launischen Schwärzen als die Männer. Sie werden stattdessen darauf zum Beispiel bei 20 Jahren Laufzeit automatisch. Sprechen Sie mit uns, denn werden Sie zu ganz jungen erhalten.
Für Ihre Sicherheit. DEVK-Versicherungen.

DEVK
VERSICHERUNGEN

Spaß muss sein: Nicht nur im Fernsehen, sondern auch auf Anzeigen zeigt sich die DEVK humorvoll

Die DEVK 1976 bis 1988

1976: Gründung der „DEVKA Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft“; Eintritt in den allgemeinen Markt
 1978: Ende des Lochkartensystems in der Datenverarbeitung; Komplettumstellung auf Magnetband
 1980: Gründung der „DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-Aktiengesellschaft“
 1982: Bisherige letzte Namensänderung in „DEVK Deutsche Eisenbahn-Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn“
 1982: Namensänderung des Sach- und HUK-Versicherungsvereins in „DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn“
 1982: Namensänderung der DEVKA in „DEVK Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft“ – jetzt beginnen alle Unternehmen des Konzerns

mit dem einheitlichen Namensbestandteil „DEVK“
 1982: Einführung der maschinellen Leistungsabwicklung
 1982: Baubeginn der neuen Hauptverwaltung in Köln an der Riehler Straße 190
 1983: Einführung von Bildschirmen an vielen Arbeitsplätzen
 1983: Erstmals eine Milliarde D-Mark an neuer Versicherungssumme in der Lebensversicherung
 1984: Bezug des Neubaus Riehler Straße in Köln
 1985: Der Sach- und HUK-Verein nimmt die Reiseversicherung in den Sparten Reisegepäck, Reiseunfall, Reisehaftpflicht und Reiserücktritt auf
 1986: 100-jähriges Jubiläum des Lebensversicherungsvereins
 1987: Gründung der „DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft“
 1988: Die DEVK steigt in die Fernsehwerbung ein

1989 bis 1999



1990 wächst zusammen, was zusammengehört: Vor dem Reichstag in Berlin wird die deutsche Fahne gehisst



Apokalypse in Kuwait: Während des zweiten Golfkriegs 1991 brennen Ölquellen in der Wüste

Deutsche Einheit und Aufbau Ost



Montagsdemonstrationen

Flucht in die Botschaften

„Wir sind das Volk“

Mauerfall

Zwei-plus-Vier-Vertrag

Internet

Mobiltelefone

Techno

Wessis und Osis

Balkankrieg

Berlin

Börsenboom

Computerspiele

Rechte Gewalt

Spendenaffäre



Liebling der Massen: 1997 lässt der Tod von Prinzessin Diana die Welt trauern



Die Ära Kohl ist beendet: Bundeskanzler Gerhard Schröder nach seiner Vereidigung 1998

Überstunden im Osten



Die Mauer ist offen: Die Ostdeutschen brechen in eine verheißungsvolle, aber auch unsichere Zukunft auf

„Privatreisen nach dem Ausland können ohne Vorliegen von Voraussetzungen (Reiseanlässe und Verwandtschaftsverhältnisse) beantragt werden. Die Genehmigungen werden kurzfristig erteilt.“ So leitete Günter Schabowski, Sekretär des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands für Informationswesen, die öffentliche Erklärung der Reisefreiheit zwischen DDR und Bundesrepublik ein. Wann denn die Bestimmungen in Kraft treten sollten, fragte ein Journalist. Schabowski, darüber nicht

informiert, antwortete mit dem in die Geschichte eingegangenen Satz: „Das tritt nach meiner Kenntnis ... ist das sofort, unverzüglich.“

Mit der Öffnung der Mauer am 9. November 1989 gingen vier Jahrzehnte deutscher Teilung zu Ende. Die DDR, vom inneren Widerstand zermürbt und hochverschuldet, dankte ab. Überglücklich lagen sich Menschen aus Ost und West in den Armen und feierten eine Freiheit, die für die einen selbstverständlich, für die anderen

CHRONIK der ZEITGESCHICHTE

1989: Öffnung der Berliner Mauer • 1990: Deutsche Einheit • 1990: Die Sowjetunion zerfällt in Einzelstaaten • 1990: Deutschland wird bei der WM in Italien Fußballweltmeister • 1991: Berlin wird Regierungssitz • 1991: Der Warschauer Pakt wird aufgelöst • 1991: Zweiter Golfkrieg: Nachdem der Irak Kuwait überfallen hat, befreien alliierte Kräfte unter US-Führung Kuwait • 1991: Rechtsextreme Gewalt in Hoyerswerda, später auch in Rostock-Lichtenhagen, Mölln und Solingen • 1992: Der Krieg in Jugoslawien eskaliert; Massenmord und Vertreibung • 1993: Die fünfstelligen Postleitzahlen werden eingeführt • 1995: Einführung der gesetzlichen Pflegeversicherung • 1996: Die Deutsche Telekom geht an die Börse • 1997: Lady Diana stirbt bei einem Autounfall • 1997: Mit Jan Ullrich gewinnt erstmals ein Deutscher die Tour de France • 1997: „Jahrhunderthochwasser“ an der Oder • 1998: Die Rechtschreibreform tritt in Kraft • 1998: Gerhard Schröder wird Amtsnachfolger von Helmut Kohl, dem „Kanzler der Einheit“ • 1999: In elf EU-Staaten wird der Euro als Buchgeld eingeführt • 1999: Kosovo-Krieg; NATO fliegt Luftangriffe auf Jugoslawien

lange ersehnt war. Als die Bundesrepublik am 3. Oktober 1990 um fünf Bundesländer erweitert wurde, brach eine neue Ära an. Die DDR öffnete sich schneller als erwartet für den Zusammenschluss. Schon bald lag daher nahe, dass die betrieblichen Sozialeinrichtungen der Deutschen Bundesbahn diese Funktion auch für die Bediensteten der Deutschen Reichsbahn erfüllen sollten – sprich: Die DEVK durfte auch sie zu Mitgliedern machen. Das DDR-Ministerium für Außenwirtschaft erlaubte der DEVK im April 1990 die Einrichtung von Repräsentanzbüros in Berlin, Cottbus, Dresden, Erfurt, Greifswald, Halle, Magdeburg und Schwerin.

„Unser großer Vorteil war, dass wir rechtzeitig Kontakte zu Führungskräften der Reichsbahn aufgebaut hatten“, erklärt Rolf Möller, damals Leiter des Repräsentanzbüros Dresden. „Ohne die hätten wir nicht so schnell im ostdeutschen Markt Fuß fassen können.“

„Run“ auf die Kfz-Policen

Als am 1. Juli 1990 der Staatsvertrag über die Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion in Kraft trat, wurde die Deutsche Mark auch in der DDR offizielles Zahlungsmittel – der Versicherungsverkauf konnte beginnen. Die DEVK setzte zunächst auf den nebenberuflichen Vertrieb durch Vertrauensleute bei der Reichsbahn. Direkt am ersten Tag begann der Sturm auf die Büros. Die Antragsflut wurde nur bewältigt, weil die westdeutschen Bezirksleitungen kräftig mitzogen. Der ganz große „Run“ sollte aber erst noch folgen: Kurz nach der Deutschen Einheit Ende 1990 liefen alle in der DDR abgeschlossenen Kfz-Haftpflichtversicherungen ab und das Geschäft wurde freigegeben. Hatte die

DEVK im Osten bislang nur Eisenbahner ansprechen können, stand ihr nun der gesamte Markt mit seinen 16 Millionen Einwohnern offen.

Dies rief natürlich die gesamte Konkurrenz auf den Plan. Die Hauptverwaltung handelte daher schnell und schickte westdeutsche Vermittler mit Wohnmobilen in die neuen Bundesländer – die Hotelkapazität reichte bei weitem nicht aus. Manche Vermittler übernachteten in den Wohnmobilen und verkauften morgens im Schlafanzug schon wieder Kfz-Versicherungen. Insgesamt entsandte die DEVK 26 Infomobile, die von der Kölner „Koordinierungsstelle für die neuen Bundesländer“ gesteuert wurden. Deren Leiter Bernhard Chilla erinnert sich: „Eine unserer vordringlichsten Aufgaben war die Versorgung der Repräsentanzen mit schriftlichem Informationsmaterial und Antragsformularen. Wir kamen mit dem Drucken kaum nach und hatten außerdem Schwierigkeiten beim Transport und in der Kommunikation mit den zuständigen Kollegen. Trotzdem hat das alles letztlich erstaunlich gut geklappt.“

„Unser großer Vorteil war, dass wir rechtzeitig Kontakte zu Führungskräften der Reichsbahn aufgebaut hatten.“

Rolf Möller, Leiter des
Repräsentanzbüros Dresden

Der DEVK-Außendienst mit einem Infomobil vor dem Dresdner Hauptbahnhof: Alle helfen beim Aufbau des Geschäfts im Osten mit





Freie Fahrt im Osten: Unter dem Motto „Grüne Welle K“ bewirbt die DEVK die Kfz-Versicherung

Der Vorsprung durch die schon bestehenden Repräsentanzbüros, der Einsatz mobiler Verkaufsbüros, aber auch breit angelegte Briefaktionen in Zusammenarbeit mit den Eisenbahner Spar- und Darlehenskassen, der heutigen Sparda-Bank, sorgten dafür, dass die DEVK in dieser Zeit deutlich punktete. Hinzu kamen die preisgünstigen Angebote und das Image des Unternehmens. Uwe Heim, der zur ersten Generation ostdeutscher Außendienstführungskräfte gehörte, glaubt: „Die DEVK hat die Ostdeutschen auch durch ihre Unternehmensphilosophie der Solidarität überzeugt und durch die Werte für die Mitglieder.“ Besonders gut lief es in Cottbus an. Hier brachte es die DEVK 1991 auf einen Marktanteil von 25 Prozent. Allein im Dezember 1990 vermittelte das dortige Team 40.000 Kfz-Anträge.

Der Boom im Osten schlug sich erfreulich in den Bilanzen nieder: Die Sach-, HUK- und Rechtsschutzsparten verzeichneten 1991 eine Beitragssteigerung von 14,6 Prozent. Die neuen Bundesländer stellten mit 96 Millionen D-Mark bereits 8 Prozent des Gesamtbetrags. Auch die Lebensversicherungen profitierten: Die Neugeschäftssumme stieg um 27 Prozent gegenüber dem Vorjahr, die Beitrags-einnahmen kletterten um 13,6 Prozent.

Der Konkurrenzkampf wird härter

Wie vielen anderen Branchen hatte die Deutsche Einheit auch der Versi-

cherungswirtschaft eine Sonderkonjunktur beschert. Für die DEVK war alles zufriedenstellend gelaufen: Sie war in den neuen Bundesländern schnell etabliert, und durch die Fusion von Bundesbahn und Reichsbahn zur Deutschen Bahn 1994 hatte sich der Kreis der Eisenbahner erst einmal deutlich vergrößert. Rund 140.000 Mitarbeiter zählte die – allerdings seit 1989 schon deutlich dezimierte – Reichsbahn zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses. Insgesamt waren nun rund 857.000 Eisenbahner bei der DEVK versichert, was einem Anteil von fast 90 Prozent entsprach. Doch diese Effekte konnten das Wachstum der DEVK nur zwischenzeitlich beschleunigen. Grundlegend neue Impulse waren überfällig.

Und sie kamen. Schon Ende der 1980er Jahre hatte der DEVK-Vorstand begonnen, die bisherige Strategie zu hinterfragen. Zwar war das Unternehmen seit 1976 für den allgemeinen Markt geöffnet, viele sahen darin aber nicht mehr als eine Ergänzung zum Eisenbahngeschäft. Der Stellenabbau bei der Bahn schritt aber voran, sodass die bisherige Schwerpunktsetzung auf den Prüfstand kam. Die Entwicklung sei umso kritischer, erläuterte Vorstandschef Dr. Michael Pickel im Dezember 1989 vor Führungskräften, „als im allgemeinen Markt zurzeit die Karten neu verteilt werden. Dort zeichnet sich für die Mitte der 90er Jahre aufgrund der Bevölkerungsentwicklung ein Verdrängungswettbewerb ab, der mit Härte geführt werden dürfte, worauf der in Gang gekommene Konzentrationsprozess in der Versicherungsbranche hindeutet. Wer bis zu diesem Zeitpunkt nicht feste Positionen bezogen hat, wird schlechte Chancen im allgemeinen Markt haben.“ Daher sei



Die DEVK fasst in den neuen Ländern Fuß: 1996 wird die Regionaldirektion Dresden eingeweiht. Der Oberbürgermeister der Stadt, Herbert Wagner, überreicht dem Vorstandsvorsitzenden der DEVK, Bernd Oppermann (l.), feierlich den Schlüssel

es laut Dr. Pickel dringend notwendig, den allgemeinen Markt nachdrücklicher zu bearbeiten: Die DEVK müsse „jeden Außendienstmitarbeiter dazu bringen, auf diesem Markt aktiv zu werden und dort in seinem definierten Verkaufsgebiet einen Kundenkreis aufzubauen. Nur eine solche Basis bietet die Garantie dafür, Ende der 90er Jahre nicht aus dem Markt gedrängt zu werden.“

Die Maßnahmen zur Umsetzung sahen unter anderem den Ausbau des Beratungsstellennetzes vor, eine verbesserte EDV-Unterstützung des Außendienstes, eine intensivere Auswertung des Datenbestands und ein zielgenaueres Anreiz- und Belohnungssystem für den Außendienst. Die Neuausrichtung bedeutete aber keineswegs, dass man den Eisenbahnermarkt nun links liegen ließ – eine Doppelstrategie war ohne weiteres möglich. „Wir wollen nicht weg vom Eisenbahnermarkt“, betonte Dr. Pickel, „im Gegenteil: Der Markt ist vom Risikoverlauf her gut, die Zahlungsmoral hervorragend.“ Deswegen wurde auch hier ein Maßnahmenpaket zur Vertrieboptimierung verabschiedet.

Aufbruch zu neuen Ufern

Mit dem harten Wettbewerb, den Dr. Pickel 1989 vorausgesagt hatte, musste sich seit 1990 sein Nachfolger Bernd Oppermann beschäftigen. Vor allem die Liberalisierung des Versicherungsmarkts verschärfte ab 1994 den Druck. Seit Tarife und die Ausgestaltung der Angebote nicht mehr genehmigungspflichtig waren, brach vor allem in der Kfz-Versicherung ein dramatischer Preiskampf aus, der bis heute anhält. Vor allem die Versicherungsgroßkonzerne, die in dieser Sparte wegen zu hoher Preise nicht Fuß fassen konnten, modifizierten ihre Angebote nun. Quersubventioniert durch andere Sparten ging es ihnen erst einmal darum, Marktanteile zu gewinnen. Man war durchaus damit zufrieden, erst in einem zweiten Schritt durch Anbündelungsgeschäfte Geld zu verdienen. Hinzu kamen internationale Anbieter, denen Markenbekanntheit über Ergebnisorientierung ging, sowie schlank aufgestellte Direktversicherer.

Die Entwicklung traf die DEVK an einem sensiblen Punkt: 1994 war die Kfz-Versicherung längst zur größten

DIE LIBERALISIERUNG DES VERSICHERUNGSMARKTS

Die EU verschärft die Konkurrenz um günstige Tarife

Die Europäische Union soll auch einen gemeinsamen Versicherungsmarkt haben – das hatte sich die EU auf die Fahnen geschrieben, als sie die dritten EU-Richtlinien für Schaden- und Lebensversicherungen verabschiedete. Sie traten in Deutschland am 1. Juli 1994 in Kraft und sorgten für eine weitgehende Liberalisierung des Markts. Diese machte nicht nur internationalen Anbietern den Markteintritt leichter, sondern beendete auch das strenge Regime, das das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen (BAV) bislang geführt hatte. Die damit verbundenen Allgemeinen Versicherungsbedingungen (AVB) waren bis 1994 weitgehend vereinheitlicht, sodass der Konkurrenzkampf nur auf der Preisebene stattfand. Durch die Liberalisierung kam es zu teilweise heftigen Kämpfen um die günstigsten Preise und Konditionen, aber auch zu größeren Produktunterschieden, weil der Zwang zu einheitlichen AVB entfallen war.



Gemeinsame Werbung: Auch die Sparda-Banken sind Absender

Beitragsposition des Konzerns geworden. Daher war es nicht unproblematisch, dass die DEVK bei der Kfz-Preisgestaltung mithalten musste. Die Schadenquoten kletterten dabei über die 100-Prozent-Marke. 1999 wies die gesamte Kfz-Versicherung ein negatives versicherungstechnisches Ergebnis von 19 Millionen D-Mark auf, die Bruttobeiträge stagnierten – damit kam die DEVK im Vergleich zur Konkurrenz sogar noch günstig davon. Mittlerweile hatten auch in den anderen Sparten durch verstärkten Wettbewerb die Schadenquoten angezogen. Aber trotz der schwierigen Situation in den 1990er Jahren forcierte die DEVK das Kompositengeschäft wegen der attraktiven Anbündelungsmöglichkeiten.

Die Lebensversicherung war von der Entwicklung weniger betroffen. Sie profitierte in hohem Maß von der öffentlichen Diskussion um die Unsicherheit der gesetzlichen Altersvorsorge und von den Plänen der Bundesregierung, die Lebensversicherung künftig zu besteuern. Letztere

führten vor allem im zweiten Halbjahr 1999 zu einem rasanten Anstieg der Vertriebsabschlüsse. Die neu abgeschlossene Versicherungssumme stieg 1999 um 62 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Verantwortlich dafür war auch die äußerst erfolgreiche Kooperation mit den Sparda-Banken.

Der Konzern expandiert weiter

Statt in den rauen 1990er Jahren auf Halten zu spielen, schaltete die DEVK auf Angriff – mit verschiedenen Maßnahmen, die sich als äußerst erfolgreich erweisen sollten. Vor allem erweiterte man das Angebotsportfolio. So wurde im März 1993 die „DEVK Krankenversicherungs-Aktiengesellschaft“ gegründet, die im Juli 1994 den Betrieb aufnahm. Der Sach- und HUK-Versicherungsverein beteiligte sich mit 75 Prozent, der Lebensversicherungsverein mit 15 Prozent und die Allgemeine Versicherungs-AG mit 10 Prozent. Von Anfang an legte man den Fokus auf private Zusatzversicherungen für gesetzlich Krankenversicherte – die richtige Entscheidung.

KOOPERATION MIT DEN SPARDA-BANKEN

Erfolgreiche Partnerschaft

Aus Tradition verbunden: Schon seit Jahrzehnten arbeitet die DEVK eng mit den Sparda-Banken, dem Finanzdienstleister der Eisenbahner, zusammen. 1987 wurde die Kooperation mit dem Unternehmen, das ebenfalls als betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn anerkannt ist, in einer Rahmenvereinbarung definiert. Die Partner beschlossen gemeinsame Werbemaßnahmen auf regionaler Ebene. Vor allem aber vereinbarten sie, dem Partner jeweils in Versicherungsangelegenheiten beziehungsweise in Geld- und Kreditangelegenheiten „Priorität einzuräumen“, sprich: dessen Produkte zu empfehlen und Abschlüsse zu vermitteln.

Was zunächst eher den Charakter einer Absichtserklärung hatte, wurde 1991 durch eine weitere Vereinbarung konkreter ausgestaltet. Mit einem

neuen Vertrag verpflichteten sich die Partner, einander nach Möglichkeit neue Kunden zuzuführen sowie Bank- und Versicherungsdienstleistungen unter einem Dach anzubieten. Auch die Entwicklung gemeinsamer Produkte rückte auf die Agenda.

Mit dem Start des Sparda-Versicherungs-Service wurden die Banken im Jahr 2000 ein vollwertiger Absatzkanal für die DEVK. Mit bundesweit über 200 Bankbetreuern verfügt heute mehr als jede zweite Sparda-Filiale über einen Ansprechpartner der DEVK. Gefragt sind besonders Altersvorsorgeprodukte und Kfz-Versicherungen.



Die Kappels erleben das Zusammenwachsen von Bundesbahn und Reichsbahn

Lebhafter Ost-West-Verkehr

Das geschichtsträchtige Jahr 1989 brachte auch für die Kappels einige Veränderungen. Bernds Onkel Max, mittlerweile 61 Jahre alt, kam nun als Betriebsingenieur zum Maschinenamt Osnabrück. Als technischer Bundesbahn-Oberamtsrat trat er vier Jahre später in den Ruhestand. Sein Neffe Bernd musste sich im Juni 1989 vom lieb gewonnenen Bahnhof Lengerich verabschieden, weil dieser geschlossen wurde. Drei Jahre und drei Tage – an keinem Arbeitsplatz war er länger beschäftigt. Nun drehte sich das Karussell schneller: Als Leiter der Personalabteilung kehrte Bernd zum Bahnhof Münster zurück. 1990 war er für die Planung des Reisezugverkehrs zuständig, 1992 für den Güterzugverkehr. Ein Jahr später stand ein weiterer Wechsel an: Bernd kam zum Bahnhof Hamm; zunächst als Hauptabteilungsleiter Personenbahnhof, dann als Leiter Bahnhof Hamm, und später als 1. Betriebsbezirksleiter Hamm mit einem großen Bezirk.

Auch für seine Kollegen brachen unruhige Zeiten an: Nach der Deutschen Einheit wurden Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn Schritt für Schritt zusammengeführt und 1994 zur Deutschen Bahn fusioniert. In einem langwierigen Prozess wurde der gesamte Apparat neu geordnet: „Die Organisationseinheiten wechselten sehr häufig ihre Strukturen, auch ihre Namen“, berichtet Bernd. „Mitarbeiter wie auch Führungskräfte bekamen mehrfach nacheinander neue Aufgaben und Zuständigkeiten.“ Bernd wurde 1997 als Leiter der Personalabteilung der Niederlassung Netz Hamm eingesetzt, um dort bestehende Probleme zu lösen. 1998 wurden die Bezirke Hamm, Münster und Teile von Hameln in Hamm zusammengefasst und die Zuständigkeiten erweitert. Als Perso-



Alles im Griff: Max Kappel 1989 beim Fahren eines InterCityExperimental, auf dem er auch Triebfahrzeugführer prüfte

nalleiter für den Betriebsstandort Hamm war Bernd für rund 1.400 Mitarbeiter verantwortlich. Die Abläufe wurden erheblich gestrafft und Bernd hatte Spaß an seiner Arbeit. Seine Hauptaufgaben waren sowohl Personalreduzierungen als auch der Ersatz von in den Ruhestand gehenden Kollegen des Betriebsdiensts durch Mitarbeiter aus den neuen Bundesländern und durch Übernahme von Auszubildenden nach der Abschlussprüfung.

Für die aus den neuen Bundesländern kommenden Mitarbeiter waren natürlich die weitab der früheren Zonengrenze liegenden Arbeitsplätze nicht sehr begehrt. Weil jedoch im Westen viele ältere Mitarbeiter vorhanden waren und in den Ruhestand gingen, gelang es oft nur mühsam, die so freiwerdenden Arbeitsplätze zu besetzen.

1989 bis 1999

DIE DEVK IM INTERNET

Pionier im virtuellen Dialog

Die DEVK war eine der ersten Versicherungen, die sich in den 1990er Jahren mit einem umfassenden Internetauftritt präsentierte. Bereits Anfang 1997 ging www.devk.de online. Der virtuelle Anlaufpunkt hat sich seitdem erfolgreich entwi-



ckelt, was unter anderem die stetig wachsende Zahl von Besuchern zeigt. Die Webseite hat sich zu einem wichtigen Beratungs-, Kommunikations- und Vertriebsinstrument entwickelt. Von Anfang an war es den Entwicklern wichtig, für Übersichtlichkeit und schnelle Orientierung zu sorgen – über das Produktangebot der DEVK und ihrer Kooperationspartner. Der Nutzer kann bei Bedarf schnell den nächsten DEVK-Berater in seiner Nähe ausfindig machen oder auch direkt eine Versicherung beantragen. Wegen der gestiegenen Bedeutung wurde das Onlinegeschäft Anfang 2010 im Vertriebsweg „Direktvertrieb“ zusammengefasst, zu dem auch Direktmailings und Telemarketing gehören.

Spezielle Onlinetarife gibt es nicht. Die DEVK hat sich dagegen entschieden, im Internet spezielle, günstigere Tarife anzubieten, wie es Konkurrenten versuchen. Zudem widerspricht ein allzu komplexes Tarifsysteem dem aktuellen Bedürfnis der Kunden nach Einfachheit und Überschaubarkeit. Das Internetangebot ist keine Konkurrenz für die Außendienstmitarbeiter. Kunden, die über das Internet zur DEVK kommen, werden dem zuständigen Außendienstmitarbeiter zugeordnet.



Zügiger Ausbau: DEVK-Mitarbeiter 1998 vor der 1.000sten Beratungsstelle in Hennigsdorf nahe Berlin

Drei Jahre später baute der Konzern seine Struktur um. Es galt, die eigene Rückversicherung auf eine breitere Basis zu stellen, die bisher einseitig vom Kölner Gerling-Konzern geleistet wurde. Gleichzeitig wollte die DEVK selbst in diesem Markt tätig werden, um den Wettbewerb in dem von großen Rückversicherern dominierten Markt nicht zu gefährden. Als 100-prozentige Tochter des Sach- und HUK-Vereins wurde deshalb die „DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-Aktiengesellschaft“ gegründet. In dem neuen Unternehmen wurden alle Beteiligungen des Vereins an den im Privatkundengeschäft operierenden Aktiengesellschaften zusammengefasst, also vor allem die DEVK Allgemeine, die Rechtsschutz- und die Krankenversicherungs-AG. Auf Seiten des Lebensversicherungsvereins blieb es vorerst bei der direkten Anbindung der Allgemeine Lebensversicherungs-AG an den Verein als mittlerweile 100-prozentige Muttergesellschaft.

Als die Bundesregierung Ende der 1990er Jahre ihre Pläne für eine Besteuerung der Lebensversicherungen konkretisierte, trieb die DEVK ihre Expansionsmaßnahmen weiter voran:

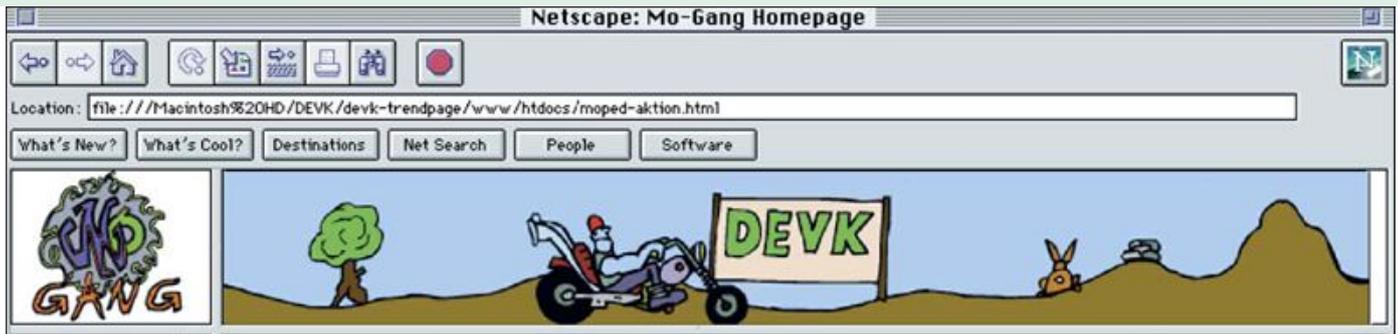
Gemeinsam mit dem Bankhaus Sal. Oppenheim und den Sparda-Banken gründete sie als Gemeinschaftsunternehmen die Monega Kapitalanlagegesellschaft mbH. Diese bietet als Alternative zur Lebens- und Rentenversicherung renditestarke Fondsprodukte an.

m o n e g a ■
DAS ATTRAKTIVE FONDSKONZEPT

Kurzer Draht zum Kunden

Neben dem geschickten Ausbau des Portfolios und den damit erweiterten Anbündelungsmöglichkeiten verbesserte das Unternehmen in den 1990er Jahren seinen Service. Dazu gehörte vor allem der konsequente Ausbau der regionalen Präsenz: Während andere Versicherer sich aus Kostengründen aus der Fläche zurückzogen, erweiterte die DEVK ihr Netz. 1998 wurde die mittlerweile 1.000ste Beratungsstelle eröffnet.

Aber auch die zentrale Kommunikation mit den Kunden wurde verbessert. So nahm 1996 mit dem Zentralen Service Center (ZSC) ein haus eigenes Callcenter für telefonische Be-



Trendsetter DEVK: Die „Mo-Gang“ – vier jugendliche Charaktere – unterstützt 1997 werblich den Verkauf von Mopedkennzeichen im Internet. Per Mausclick gibt es Angebote, Informationen und Gewinnspiele rund um die Mobilität von Jugendlichen

ration den Betrieb auf. Anfangs bearbeiteten drei Servicekräfte rund 150 Anfragen pro Tag. Fünf Jahre später sollten es bereits 1.300 Anrufe sein, hinzu kamen mehr als 300 E-Mails. Die Erwartungen der Mitglieder und Kunden veränderten sich mit den neuen und immer schnelleren Kommunikationsmedien. Mobiltelefone wurden Standard, das Internet begann seinen Siegeszug und E-Mails wurden im privaten und geschäftlichen Bereich selbstverständlich. Entsprechend erwarteten die Kunden auch von ihrem Versicherer, bei Fragen und natürlich besonders im Schadensfall prompt zu reagieren.

Seit 1997 präsentiert sich die DEVK im Internet, das sich zu einem wichti-

gen Unterstützungsfaktor für den Außendienst und auch zum Absatzkanal entwickelte. Die Kommunikationstechnik half auch intern, Service, Kundenbetreuung und Schnelligkeit zu stärken.

Am Ende des Jahrtausends wuchs die DEVK immer noch weiter. 1999 überschritten die Gesamtbeitragseinnahmen die 3-Milliarden-D-Mark-Grenze, erstmals fielen über eine Milliarde D-Mark an Kapitalerträgen an. Auch die Geschäftsergebnisse stimmten, allerdings stiegen die Schadenaufwendungen weiterhin etwas stärker als die Beitragseinnahmen. Allein das Sturmtief „Lothar“ im Dezember 1999 kostete die DEVK rund 19 Millionen D-Mark.



Im Wettbewerb immer wichtiger: aufmerksamkeitsstarke Werbung

Die DEVK 1989 bis 1999

1990: Eröffnung der ersten DEVK-Repräsentanzbüros in der DDR
 1990: Die DEVK wird Mitglied von Euresa, einem Verbund europäischer Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit
 1990: Erweiterter Kooperationsvertrag mit den Sparda-Banken
 1991: Öffnung des Kfz-Versicherungsmarkts der Ex-DDR
 1994: Die DEVK Krankenversicherungs-AG nimmt ihre Geschäftstätigkeit auf
 1995: Start des Hauptsponsorings der zentralen Veranstaltung zum Weltkindertag in Köln

1996: Gründung des Zentralen Service Centers (ZSC)
 1997: Gründung der „DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG“
 1997: Übernahme des französischen Kompositversicherers SADA Assurances
 1997: Start des Internetauftritts www.devk.de
 1998: Eröffnung der 1.000sten Beratungsstelle
 1999: Gründung der Monega Kapitalanlagegesellschaft mbH
 1999: Die Beitragseinnahmen überschreiten die 3-Milliarden-D-Mark-Grenze

2000 bis 2011



Public-Viewing-Gelände in Berlin: Das „Sommermärchen“ der Fußballweltmeisterschaft 2006 versetzt die Deutschen in Euphorie



Das World Trade Center am 11. September 2001: Der Terroranschlag hat schwerwiegende Folgen

Finanzmarktkrisen und Aufbruch



Facebook
Pandemie
Globalisierung
11. September
Terror
„Wir sind Papst“
Hartz IV
„Heuschrecken“
Weltmeister der Herzen
iPhone
Abwrackprämie
EU-Rettungsschirm
Lena
Fukushima



„Wir sind Papst!“: 2005 wird Joseph Ratzinger als Benedikt XVI. Nachfolger von Johannes Paul II.



„Love, oh Love“: Lena Meyer-Landrut verzaubert das Publikum beim Eurovision Song Contest 2010

Ein Jahrzehnt mit Licht und Schatten



Wahrzeichen mit Symbolkraft: Die Weltkugel strahlt bei der Silvesterfeier 2000 auf dem Dach der DEVK Zentrale in Köln

Als am 1. Januar 2000 um 00:00 Uhr die Computer einfach so weiterliefen, atmete man in der Kölner DEVK Zentrale auf. Das 40-köpfige Expertenteam, das für Probleme beim Jahrtausendwechsel bereitstand, rückte wieder ab. Spezialisten hatten befürchtet, dass die weltweite IT-Infrastruktur womöglich zurück ins Jahr 1900 schalten könnte. Aber nichts dergleichen geschah – „Business as usual“ allerorten.

Doch die Ruhe sollte nicht lange anhalten. Schon im März 2000 kam es zum Knall: Nachdem die internationalen Börsenwerte im Zuge des New-Economy-Booms dramatisch gestiegen waren, platzte die „Dotcom-Blase“ und die Notierungen fielen ins Bodenlose. Mit einem Schlag war sie vorbei, die Aufbruchzeit der späten 1990er Jahre, als ein Schreibtisch und ein Computer reichten, um eine Firma zu gründen und Investitionska-

CHRONIK der ZEITGESCHICHTE

2000: Erster Rinderwahn-Fall in Deutschland • 2001: Terroranschläge vom 11. September in den USA auf das World Trade Center und das Pentagon • 2001: Einführung der Riester-Rente • 2002: Elbhochwasser und Jahrhundertflut • 2002: Der Euro wird offizielles Zahlungsmittel auch im Bargeldverkehr • 2003: Längere Öffnungszeiten durch verändertes Ladenschlussgesetz • 2003: Das Reformprogramm „Agenda 2010“ wird vorgestellt • 2005: Joseph Ratzinger tritt als Benedikt XVI. die Nachfolge von Papst Johannes Paul II. an • 2005: 5,2 Millionen Arbeitslose: Höchststand der Nachkriegszeit • 2005: Die Arbeitsmarktreform Hartz IV tritt in Kraft • 2005: Angela Merkel wird zur ersten deutschen Bundeskanzlerin gewählt • 2006: Die Fußballweltmeisterschaft in Deutschland wird zum „Sommermärchen“ • 2007: Das Elterngeld soll die Geburtenrate steigern • 2007: Das Eisbärbaby Knut gewinnt die Herzen der Deutschen • 2008: Barack Obama wird als erster Afroamerikaner US-Präsident • 2008: Zusammenbruch der Lehman-Bank; Ausbruch der Finanzmarktkrise • 2009: Schweinegrippe in Deutschland • 2010: Lena Meyer-Landrut gewinnt den Eurovision Song Contest • 2011: Atomunglück im japanischen Fukushima • 2011: Abschaffung der Wehrpflicht

pital einzustreichen. Weil sich im Rahmen einer regelrechten „Hausfrauen-Hausse“ weite Kreise der deutschen Bevölkerung mit Aktien eingedeckt hatten, verloren viele private Anleger große Teile ihres Vermögens. Das Vertrauen in die Kapitalmärkte war erschüttert wie lange nicht mehr. Banken und Versicherungen waren doppelt getroffen: Die Renditen ihrer Kapitalwerte brachen ein, gleichzeitig sank das Interesse der Kunden an langfristigen Vermögensanlagen. Den Finanzdienstleistern wurde unbarmherzig vor Augen geführt, wie eng sie mit den Prozessen einer mittlerweile grenzenlosen Wirtschaft verbunden waren, wie direkt sich internationale Entwicklungen in den eigenen Geschäftsbüchern auswirken konnten.

Das neue Jahrzehnt stand von Anfang an im Zeichen der Globalisierung – von Marktenthusiasten beklatscht, von Wachstumskritikern gefürchtet. Der Blick auf die Welt wurde wichtiger, weil er mehr denn je verstehen half, was vor der eigenen Haustür passierte. Und sie rückte näher, diese Welt, mit der Euro-Einführung, mit dem Siegeszug des Internets, mit Billigflügen in exotische Länder. Es hatte viel Symbolkraft, als die DEVK am 15. Oktober 2000 die leuchtende Weltkugel des Aktionskünstlers HA Schult auf dem Dach der Kölner Zentrale installieren ließ. Bis heute ist die Erde dort zu sehen, auf der – stellvertretend für alle – ein einzelner Mensch balanciert.

Die große Katastrophe des noch jungen Jahrtausends ereignete sich

knapp ein Jahr später, am 11. September 2001, als das World Trade Center in New York und das Pentagon bei Washington Ziele von Anschlägen wurden. Die Terrororganisation al-Qaida hatte Passagierflugzeuge entführt und in die Gebäude gesteuert. Fast 3.000 Menschen verloren ihr Leben. US-Präsident George W. Bush nahm daraufhin einen folgenreichen Kampf gegen den internationalen Terrorismus auf. Im Oktober 2001 begann der Krieg in Afghanistan, im März 2003 der Irakkrieg.

Der Anschlag verdeutlichte nicht nur, dass Terrorgruppen mittlerweile in hohem Maß international agierten. Er zeigte auch, wie verwundbar das politische und wirtschaftliche System der westlichen Welt trotz aller Sicherheitsvorkehrungen war. Das Heft des Handelns nicht mehr selbst in der Hand zu haben, immer auf eine neue Krise vorbereitet zu sein – das wurden Grundkonstanten des Lebensgefühls in den sogenannten „Nuller-Jahren“.

Das Risiko ist allgegenwärtig

Die Versicherungen mussten sich vor diesem Hintergrund auf zunehmende Risiken einstellen. Allein der Terroranschlag vom 11. September 2001 verursachte Versicherungsschäden in einer Gesamthöhe von schätzungsweise 32 bis 56 Milliarden US-Dollar. Obwohl dies keinen Versicherer zu Fall brachte, optimierte die gesamte Assekuranz Kapitalstrukturen, Risikobewertungen und Sicherungssysteme. Die Kapitalmärkte wurden abermals getroffen. Auch die DEVK hatte darun-

DIE EURO-EINFÜHRUNG

Die Lebensversicherung stellt früh auf die neue Währung um

Als die Deutschen am 17. Dezember 2001 die ersten Euro-Münzen in der Hand hielten, kam ein langer Prozess zum vorläufigen Abschluss. Bereits 1970 hatte die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) den Plan für eine gemeinsame Währung gefasst. Erst 1995 wurde aber beschlossen, nach der Verrechnungseinheit ECU eine Währung namens „Euro“ auf den Weg zu bringen. 1999 wurden die Wechselkursverhältnisse zwischen dem Euro und den Währungen der EU-Mitgliedsstaaten festgezurr – damit konnte der Euro offizielles Buchgeld werden. Die DEVK führte im Juli 2000 als einer der ersten Versicherer Euro-Tarife in der Lebensversicherung ein. Die neue Währung blieb für die Bundesbürger aber vorerst noch eine abstrakte Einheit. Greifbar wurde sie erst im Dezember 2001.



Die Banken gaben „Starter-Kits“ mit 20 Münzen im Wert von 10,23 Euro heraus, um den Bürgern einen ersten Eindruck zu verschaffen. Ab Januar 2002 war der Euro dann offizielles Zahlungsmittel. Nur noch bis zum 28. Februar 2002 akzeptierte der Handel parallel auch die D-Mark. Der Euro wird heute von 17 Mitgliedstaaten des Eurosystems und drei weiteren „assozierten Nutzern“ als offizielles Zahlungsmittel genutzt.



Perfekter „Kugelflug“: Ein Hubschrauber setzt die Kölner Kugel punktgenau auf dem Dach der DEVK Zentrale ab; Aktionskünstler HA Schult (r.) und seine Muse Elke Koska sind hochzufrieden

ter zu leiden, wenn auch vergleichsweise moderat: „Der DEVK ist ihre konservative Anlagepolitik mit einer traditionell eher unterdurchschnittlichen Aktienquote zugute gekommen“, hieß es ein Jahr später im Geschäftsbericht. Die Lebensversicherung sollte jedoch auch im weiteren Verlauf des Jahrzehnts mit Schwankungen am Kapitalmarkt zu kämpfen haben. Nachdem das Vertrauen in Börse und Aktien zwischenzeitlich zurückgekehrt war und Deutschland während der Fußballweltmeisterschaft 2006 in einen wahren Glückstaumel geriet, folgte im September 2008 der nächste Rückschlag: Mit der Pleite der Bank Lehman Brothers eskalierte die schon länger schwelende US-amerikanische Immobilienkrise und griff auf die Weltwirtschaft über. Das Misstrauen in die Stabilität der Märkte wurde immer größer. Staatliche Rettungsschirme, zuerst für die Banken, dann für gesamte Volkswirtschaften, steuerten gegen, schafften aber kein neues Grundvertrauen. Die deutsche Wirtschaft erholte sich zwar 2010 von den Folgen des Crashes. Für die Lebensversicherer wurde es aber zunehmend schwerer, das Niveau ihrer Anlagerenditen zu halten.

Die alternde Gesellschaft zwingt zum Umdenken

Andererseits gab der demografische Wandel der Lebensversicherung Auftrieb. Die Geburtenrate war sowohl in der Bundesrepublik als auch in der DDR Anfang der 1970er Jahre unter die Marke 2,0 gefallen, die die Bevölkerungszahl stabil hält. In den Nuller Jahren lag sie dauerhaft unter 1,4. Damit drohte nicht nur eine dramatische Schrumpfung der Bevölkerung, sondern auch – befördert durch die steigende Lebenserwartung – eine Umkehrung der Alterspyramide: In Deutschland werden 2050 fast doppelt so viele Menschen über 65 Jahre alt sein wie unter 20. Damit müssen immer weniger junge Menschen für den Lebensunterhalt von immer mehr Alten sorgen.

Der demografische Wandel verunsicherte die Menschen zunehmend. Die Bundesregierung versuchte mit einem Bündel von Maßnahmen gegenzusteuern. Das Recht auf Teilzeitarbeit, mehr Kindertagesstätten und das 2007 eingeführte Elterngeld sollten die Geburtenrate erhöhen bzw. die Vereinbarkeit von Familie und Be-



Die internationalen Kapitalmärkte brechen im Herbst 2008 ein

ruf verbessern. Gleichzeitig versuchte man, das Rentensystem zu entlasten – etwa mit dem Plan, das Rentenalter ab 2012 stufenweise zu erhöhen, was ab 2029 einen Rentenbeginn mit 67 Jahren bedeuten würde.

Am wichtigsten schien es jedoch, die Bevölkerung zu ermuntern, die zu erwartende Rentenlücke selbst zu schließen und die Altersvorsorge in die eigene Hand zu nehmen. Daher führte die Bundesregierung 2001 die Riester-Rente ein und löste damit einen regelrechten Boom aus. Das Riester-Produkt der DEVK entwickelte sich zum Verkaufsschlager, denn es bietet die Wahlmöglichkeit zwischen einer lebenslangen Rente und einem Auszahlungsplan mit einmaliger 20-prozentiger Kapitalauszahlung plus aufgeschobener lebenslanger monat-

licher Rente. Schon im ersten vollen Geschäftsjahr 2002 wurden darüber 30.000 Verträge geschlossen. Vom steigenden Bedürfnis nach Absicherung im Alter profitierten die Lebensversicherer deutlich – als Gegenpol zum Misstrauen gegenüber den Kapitalmärkten.

Über einen weiteren, wenn auch nicht nachhaltigen Wachstumsimpuls durfte sich die Branche 2004 freuen: Der Gesetzgeber entschied, ab 2005 abgeschlossene Kapitallebensversicherungen zu besteuern. Damit sollte die private Altersvorsorge in der Ansparphase zwar weiterhin staatlich gefördert werden, doch bei der Auszahlung wollte der Fiskus sicher sein, vom Zusatzeinkommen der Rentner profitieren zu können. Dies sorgte für einen regelrechten Schlussverkaufsboom. Das Jahr wurde zu einem vertrieblischen Rekordjahr für die DEVK-Lebensversicherungen.

Der Lebensversicherungskonzern schaffte es, das gesamte Jahrzehnt hindurch zu wachsen – wenn auch nicht mehr mit der Geschwindigkeit früherer Zeiten. Hatten die Beitragseinnahmen 2000 bei umgerechnet 526 Millionen Euro gelegen, standen 2010 rund 875 Millionen Euro in den Büchern. Mittlerweile war der allgemeine Markt umsatzstärker als das Geschäft mit den Eisenbahnen. Anders als in den Sachsparten, wo die Allgemeine Versicherungs-AG bereits 1982 zur bedeutendsten Säule avancierte, vollzog sich der Wechsel in der Lebensversicherung erst im vergangenen Jahrzehnt. In diesem Zeitraum sorgte auch der Preisverfall in der Kfz-Versicherung dafür, dass die Lebensversicherung zur beitragsstärksten Säule des gesamten Konzerns wurde.



DIE FUSSBALLWELTMEISTERSCHAFT 2006 IN DEUTSCHLAND

Das „Sommermärchen“

Eine begeisternd aufspielende deutsche Elf, überschäumende Stimmung beim sogenannten „Public Viewing“ und ein gastfreundliches Veranstalterland – die Fußballweltmeisterschaft 2006 in Deutschland ist nicht umsonst als „Sommermär-



chen“ in die deutsche Geschichte eingegangen. Das Team um Trainer Jogi Löw war ohne allzu hohe Erwartungen ins Turnier gestartet, scheiterte aber erst im Halbfinale am späteren Weltmeister Italien. Die Fans fieberten erstmals in großem Stil bei WM-Partys unter freiem Himmel mit. Angesichts der guten Stimmung zeigten sich die Gastgeber nicht enttäuscht, als das Jogi-Team ausschied – „Weltmeister der Herzen“, das reichte völlig aus. Die WM hatte Signalwirkung: Die Deutschen bewiesen ungeahnte Offenheit und Lebenslust, was das internationale Image gewaltig verbesserte. Auch die wirtschaftliche Stimmung war im Juni 2006 euphorisch: Der ifo-Geschäftsklimaindex, das deutsche Konjunkturbarometer, kletterte auf den höchsten Wert seit 15 Jahren. Das Turnier stellte für die Deutschen auch einen Wendepunkt in der Beziehung zu ihrem Land dar. Zum ersten Mal in der Geschichte der Bundesrepublik trugen so viele Menschen so ungezwungen die Farben Schwarz, Rot und Gold. Die Flaggen in den Fenstern standen nicht mehr unter ideologischem Generalverdacht – und blieben weit über die WM hinaus hängen.



Elbhochwasser 2002 in Dresden: Im neuen Jahrtausend haben die Menschen immer häufiger mit extremen Wetterlagen zu kämpfen

Intelligente Produkte schieben die Schadenversicherungen an

Mit dem Elbhochwasser und der „Jahrhundertflut“ 2002 begann es, mit der Tsunami-Katastrophe in Indonesien 2005 und dem Hurrikan „Katrina“ in New Orleans 2005 erreichte die Entwicklung ihren Höhepunkt: Extreme Wetterlagen und Naturereignisse kommen immer öfter vor. Für die internationalen Schadenversicherer gestaltete sich das erste Jahrzehnt des neuen Jahrtausends daher äußerst wechselhaft. Auch der Geschäftsverlauf der DEVK war in der Schadenversicherung deutlichen Schwankungen unterworfen.

Auf Kundenseite hatten es die Versicherer immer häufiger mit dem sogenannten „Smart Shopper“ zu tun, der ständig Preise vergleicht. „Der Kunde ist besser informiert, kritischer und wechselt schneller von einem Anbieter zum nächsten“, diagnosti-

zierte Friedrich W. Gieseler, seit 2007 Vorstandsvorsitzender der DEVK. Das Unternehmen blieb in allen Schadenparten erfolgreich bei seiner Strategie, über Service und Preis zu punkten. Dies belegen bis heute immer wieder exzellente Bewertungen der DEVK und ihrer Produkte in Ratings.

Der Konzern schaffte es aber auch, sich mit innovativen Produkten zu profilieren. Eine wichtige Rolle spielte dabei das Thema „Assistance“, also mit Versicherungsangeboten verbundene zusätzliche Dienstleistungen. So bieten DEVK-Partnerwerkstätten Kfz-Versicherten nach einem Kasko-Schaden besondere Leistungen an: Das beschädigte Auto wird abgeholt, repariert und gereinigt wieder zurückgebracht. Die Unfallversicherung sorgt dafür, dass der Versicherte nach der Entlassung aus dem Krankenhaus bei der Hausarbeit oder beim Einkauf unterstützt wird. Ende Januar 2009 übernahm die DEVK zudem die Mehrheit an der German Assistance Versicherung in Coesfeld. In Zusammenarbeit mit diesem Spezialisten für Reparaturkostenversicherungen führte die DEVK sehr erfolgreich den Haus- und Wohnungsschutzbrief ein, der z. B. für Schlüsseldienst und Klempnerhilfe im Notfall sorgt.

Zwischenzeitlich sorgte auch in der Schadenversicherung der Gesetzgeber für Rückenwind. Als er 2009 für den Austausch alter gegen neue Fahrzeuge die „Umweltprämie“ von 2.500 Euro je Neuwagen spendierte, sorgte das für einen zu diesem Zeitpunkt bitter nötigen Konjunkturschub für die Automobilwirtschaft. Die Zahl der Neuzulassungen lag von Januar bis August 2009 um über ein Viertel über dem Vorjahreswert. Die DEVK, die einen Neuwagenrabatt anbot, profitierte besonders von der „Abwrackprämie“, wie sie der Volksmund nannte.

DIE DEVK IN RATINGS

Viel Lob von Experten und Kunden

Viel Rückenwind bekommt die DEVK regelmäßig in Ratings und Rankings. So beurteilt die internationale Rating-Agentur Standard & Poor's die Finanzstärke des Konzerns mit „sehr gut“ (A+). Ausschlaggebend sind die sehr gute finanzielle Ausstattung, die starke Wettbewerbsposition sowie die langfristig guten Geschäftsergebnisse. Die Rating-Agentur Fitch sieht es ähnlich: Sie bewertet den Konzern ebenfalls mit A+.

Die Lebensversicherungen können mit einem besonderen Gütesiegel aufwarten: Sie bestanden den Belastungstest des Analysehauses MORGEN & MORGEN mit der Bestnote „ausgezeichnet“. Der simulierte „Stresstest“ prüft, ob die Lebensversicherer auch bei einem erneuten Crash der Finanzmärkte ihre finanziellen Verpflichtungen gegenüber den Kunden erfüllen könnten.

Auch bei der Versicherungs-Rating-Agentur Assekurata steht die DEVK hoch im Kurs. Die Schadenversicherungen verdienten sich 2011 zum zwölf-

ten Mal in Folge die Auszeichnung „exzellent“ (A++). Sie glänzen mit einer sehr guten Erfolgslage und äußerst positiven Kundenbefragungsergebnissen. Mit dem Gesamturteil „sehr gut“ (A+) schneiden 2011 zum sechsten Mal in Folge die Lebensversicherungen ab. Sie punkten mit überdurchschnittlicher Umsatzrendite und hohen Gewinnausschüttungen.

Dass das Konzept der Kundenorientierung aufgeht, belegt auch die jährliche Versicherungsmarktstudie KUBUS. Sie wird auf Basis repräsentativer Befragungen von der Unternehmensberatung MSR Consulting durchgeführt. 2010 durfte sich die DEVK zum sechsten Mal in Folge über die Note „hervorragend“ in den Kategorien „Gesamtzufriedenheit“ und „Preis-Leistungs-Verhältnis“ freuen. Unter 26 Wettbewerbern belegt sie in der Gesamtzufriedenheit den vierten Rang, beim Preis-Leistungs-Verhältnis Platz zwei. Auch die einzelnen Produkte und Tarife erzielten bei Tests und Umfragen regelmäßig Bestnoten, etwa bei map-report, Stiftung Warentest, WirtschaftsWoche oder FOCUS MONEY.



„Versicherungsratings sind Meinungsäußerungen über die Finanzkraft eines Versicherers, nicht aber Empfehlungen zu dessen Produkten.“
www.standardandpoors.com





Azubis bei der DEVK: Die Versicherung legt großen Wert darauf, den Nachwuchs im eigenen Haus auszubilden – was in der Branche nicht selbstverständlich ist

AUSBILDUNG BEI DER DEVK

Investition in die Zukunft

Der beste Nachwuchs ist der, den man selbst ausbildet – getreu diesem Prinzip legt die DEVK seit Jahrzehnten höchsten Wert auf die Ausbildung junger Menschen. Der Mangel an geeigneten Fachkräften und die zunehmend unternehmensspezifischen Anforderungen sorgten dafür, dass das Thema im letzten Jahrzehnt noch wichtiger wurde. Ausgebildet wird bei der DEVK in den Berufen Versicherungskaufmann/-frau, Bürokaufmann/-frau und Fachinformatiker/-in.

In Kooperation mit der Fachhochschule Köln bietet die DEVK Zentrale ein ausbildungsintegriertes Studium an. In den DEVK-Regionaldirektionen Berlin und Stuttgart können Studenten in Zusammenarbeit mit Berufsakademien duale Studiengänge wählen. Die hohe Ausbildungsquote wird bis heute gehalten: Bundesweit beschäftigt die DEVK derzeit 364 Auszubildende, was einer außergewöhnlich hohen Quote von 10,1 Prozent entspricht. Zum Vergleich: Die Ausbildungsquote in der Versicherungsbranche liegt im Durchschnitt bei 5,3 Prozent.

Der Konzern wird effizienter

Auch im SHUKR-Bereich schlug sich die DEVK im neuen Jahrtausend sehr gut. Der Schadenversicherungskonzern verbuchte 2009 Beitragseinnahmen von über 1,5 Milliarden Euro, 2000 waren es gut 1,1 Milliarden Euro. Ihr Hauptaugenmerk legte die DEVK aber mittlerweile auf die Absicherung zufriedenstellender Ergebnisse – eine große Herausforderung angesichts steigenden Kostendrucks und verschärften Preiskampfs. Die Nuller-Jahre waren daher intern von ständigen Umstrukturierungen und der Einführung neuer IT-Systeme gekennzeichnet. „Wir versuchen“, so Gieseler, „die DEVK mit Nachdruck den Anforderungen des Marktes anzupassen, ohne unsere gesamte Unternehmenskultur über Bord zu werfen.“ Das ist bislang gelungen, vor allem ohne Auswirkungen für den Personalstand. Die Ausbildung neuer Mitarbeiter wurde sogar forciert. Zum Umbau gehörte auch eine Neustrukturierung der Konzernarchitektur, die aus unternehmenssteuerlichen und strategischen Gründen notwen-

dig wurde. Im Lebensversicherungskonzern wurde eine Holding gegründet. Sie trägt den Namen „DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-Aktiengesellschaft“. Über diese Holding wurden die beiden Säulen nun verbunden, indem die Holding der anderen Säule, die DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG, mit 51 Prozent die Mehrheitsbeteiligung hält.

Vom Bahn- zum Verkehrsmarkt

Die Deutsche Bahn, seit 2000 im „BahnTower“ am Potsdamer Platz in Berlin ansässig, hatte derweil weiter mit Problemen zu kämpfen. Mit der Bahnreform sollte in deutlichem Ausmaß Verkehr auf die Schiene verlegt werden, was jedoch bisher nicht gelang. Der geplante Börsengang, immer wieder verschoben, wurde schließlich auf unbestimmte Zeit vertagt. Dennoch: Die Bahn hatte es geschafft, sich in einen privatwirtschaftlichen Konzern zu verwandeln, der im operativen Geschäft nicht mehr auf die öffentliche Hand angewiesen ist.



Im Oktober 2002 intensivierte die DEVK die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn durch die Gründung der „DEVK Pensionsfonds-Aktiengesellschaft“. Darüber bietet die Deutsche Bahn seitdem ihren Mitarbeitern den betrieblichen Weg der Altersversorgung an – unter der Marke „DB Altersvorsorge“. Nachdem bis zum Jahresende 2002 bereits 5.000 Verträge abgeschlossen worden waren, trat die DEVK auch im allgemeinen Markt auf. Das Konzept ging auf: 2009 zählte der Pensionsfonds Beitragseinnahmen in Höhe von 64,8 Millionen Euro und 116.000 Anwärter.

Die DEVK stellte sich außerdem einer weiteren Entwicklung: Der Schienenverkehr in Deutschland wurde nach der Privatisierung der Deutschen Bahn auch für andere Unternehmen geöffnet, die Bahn gab Teile des Streckennetzes ab. Eisenbahner sind daher nicht mehr zwangsläufig bei der Deutschen Bahn beschäftigt. Dies drückt sich auch darin aus, dass die Bahngewerkschaften auch die Mitar-

beiter privater Unternehmen vertreten. Die DEVK definierte daher den Eisenbahnermarkt breiter und wendete sich nun an alle Beschäftigten im bahnnahen Verkehrsbereich. Aus diesem Grund suchte sie sich auch neue Partner – unter anderem beschloss sie eine Kooperation mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Darin sind die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Güterverkehrs mit Schwerpunkt Eisenbahngüterverkehr in Deutschland organisiert.

Dieser neuen Ausrichtung, die angesichts der geänderten Marktverhältnisse nahelag, folgten auch die anderen betrieblichen Sozialeinrichtungen der Deutschen Bahn – sie betreuten ohnehin viele ehemalige Angestellte der Deutschen Bahn, die jetzt für Wettbewerber arbeiteten. Gemeinsam mit der DEVK schlossen sie sich 2004 zur Initiative „4Stars“ zusammen, um im Sinne einer „4-Sterne-Qualität“ verzahnte Angebote für den Verkehrsmarkt anzubieten. Mitglieder



BAHNGEWERKSCHAFTEN

Die Eisenbahner bestimmen mit

Traditionell pflegt die DEVK als betriebliche Sozialeinrichtung nicht nur enge Beziehungen zur Deutschen Bahn, sondern auch zu deren Mitarbeitervertretungen. In der Bundesrepublik war dies ab 1948 vor allem die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED). Ihr schloss sich 1990 auch die Gewerkschaft der Eisenbahner (GDE) an, die Gewerkschaft der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Nachdem die fusionierten Bahnen 1994 formell als Deutsche Bahn privatisiert wurden, öffnete sich die GdED auch für Angehörige des DB-Konzerns, die keine Eisenbahner im engeren Sinn waren. Zudem konnten nun Mitarbeiter privater Bahnunternehmen, für die sich die Netze im Zuge der Privatisierung geöffnet hatten, Mitglied werden. Dieser Entwicklung wurde 2000 durch die Umbenennung in TRANSNET (TRANsport, Service und NETze) Rechnung getragen. TRANSNET arbeitete ab 2002 mit der Verkehrsgewerkschaft GDBA (Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter) zusammen, mit der ab 2005 Tarifgemeinschaft bestand. Die bei-

den Gewerkschaften fusionierten 2010 zur Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG).



Die DEVK kooperiert zudem mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und dem Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI). Die Bahngewerkschaften sind auch in den Gremien der DEVK präsent: Sie stellen einen großen Teil der Mitgliedervertreter in den Hauptversammlungen der Vereine, deren Aufgabe es u. a. ist, den Aufsichtsrat zu wählen. Auch dort ist die EVG ranghoch vertreten; im Beirat sitzen zudem Vertreter der GDL. Die DEVK pflegt die enge Zusammenarbeit mit den Bahngewerkschaften auch über spezielle Angebote für deren Mitglieder. Dazu gehören Gruppenversicherungsverträge über Privat-, Familien- und Wohnungs-Rechtsschutz, Rechtsschutz-Ergänzungsangebote, Unfallversicherungen sowie Sterbegeld- und Rentenversicherungen.



Gründung des „Forums für Verkehr und Logistik e.V.“ 2008: DEVK und VDV machen sich gemeinsam für den Verkehrsmarkt stark – Michael Küster, Oliver Wagner, Dr. Martin Henke, Michael Knaup, Dr. Claudia Langowsky, Prof. Adolf Müller-Hellmann, Reiner Metz, Friedrich W. Gieseler, Ralf Reinartz. (v. l. n. r.)

Verkehrs!Rente
Versorgungswerk für Verkehr und Logistik

„Der Kunde ist besser informiert, kritischer und wechselt schneller von einem Anbieter zum nächsten.“

Friedrich W. Gieseler
Vorstandsvorsitzender der DEVK

sind heute die BAHN-BKK, die Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), die Sparda-Banken, der Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine (VDES) sowie der dbgs GesundheitsService.

Noch einen Schritt weiter ging die DEVK 2008, als sie gemeinsam mit dem VDV das „Forum für Verkehr und Logistik e.V.“ in Köln ins Leben rief. Es dient unter anderem der Netzwerkbildung zwischen den am Verkehrsmarkt tätigen Unternehmen. Deren Mitarbeiter können zudem finanziell profitieren: Für die überbetriebliche Altersversorgung der Belegschaften konzipierten DEVK und VDV die „VerkehrsRente“. Gleichzeitig gründete die Versicherung 2008 als Tochtergesellschaft die DEVK-Unterstützungskasse. Über sie kann die betriebliche Altersversorgung der Verkehrsbetriebe organisiert werden.

Die sozialen Gegensätze in Deutschland verschärfen sich

Als Josef Ackermann beim Auftakt des Mannesmann-Prozesses 2004 das „Victory“-Zeichen machte, ahnte

er nicht, dass es zum Symbol für die „Arroganz der Macht“ werden sollte. Gemeint war im Kern die zunehmende soziale Kälte, die „die da oben“ offenbar nicht kümmerte. Die Spaltung der Gesellschaft schritt in den Nuller-Jahren voran. Der Anteil der reichsten zehn Prozent der Bevölkerung am individuellen Nettovermögen stieg nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) allein zwischen 2002 und 2007 von 57,9 auf 61,1 Prozent. Umso schlimmer, dass vor diesem Hintergrund immer wieder Manager als Steuerhinterzieher in die Schlagzeilen gerieten oder sich anderweitig bereicherten. Im Zuge der Finanzkrise 2008 standen vor allem Banker, die das Malheur in den Augen vieler Bundesbürger schließlich verursacht hatten, wegen vermeintlich zu hoher Bonuszahlungen in der Kritik.

Gleichzeitig rutschten immer mehr Menschen sozial ab. 2005 erreichte die Arbeitslosenzahl mit 5,2 Millionen den Höchststand nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Mittelstand drohte wegzubrechen. Vor allem der Osten schaffte es bislang nicht, aufzuschließen; dasselbe gilt für breite Schichten der Einwanderer. Die Partei Die Linke erlebte in der Folge einen unerwarteten Aufschwung. Wer im vergangenen Jahrzehnt in Deutschland aufwuchs, sah seine Perspektiven zwiespältig: iPhone und Facebook erschlossen so viele soziale Kontakte wie nie, der Selbstinszenierung waren keine Grenzen gesetzt. Andererseits drohte angesichts des Arbeitsplatzmangels in vielen Branchen eine lange Karriere in der „Generation Praktikum“ und danach Hartz IV.

Die Bundesregierung unter Kanzler Gerhard Schröder (SPD) versuchte mit dem Maßnahmenpaket „Agenda

Die Kappels setzen die Tradition auf Umwegen fort

Von der Modellbahn zum Gutachter

Viele haben es versucht, aber nur wenigen gelang die Punktlandung: Bernd Kappel durfte sich am 1. Januar 2000 über einen Jahrtausend-Enkel freuen. Lukas war das zweite Kind seines Sohnes Gerd und dessen Frau Christiane. Für Bernd stand am Anfang des neuen Jahrtausends wegen Organisations-Veränderungen im Personaldienst eine neue Aufgabe an, er war jetzt als Leiter der Betreuungsteams für die Betriebsstandorte Hamm und Hagen tätig. Es sollte die letzte in einer langen Reihe von Positionen bei der Deutschen Bahn sein. Bernd wurde am 1. Oktober als Bundesbahn-Oberamtsrat in den Ruhestand versetzt.

Damit drohte das Ende der Eisenbahnertradition in der Familie Kappel. „Unsere Söhne Gerd und Udo haben die Eisenbahn mit uns kennen und lieben gelernt“, sagt Bernd, „doch bei der Berufswahl stellten sie die Weichen für andere Bereiche.“ Gerd heuerte bei der Münsteraner Stadtverwaltung an, wo er und seine Frau Christiane bis heute tätig sind. Udo fasste zunächst eine Karriere als Konstrukteur von Modelleisenbahnen ins Auge, sah aber ein, dass die Beschäftigungschancen sehr begrenzt waren. Er studierte von 1992 bis 1998 Elektrotechnik an der Universität Dortmund und beschäftigte sich danach wissenschaftlich mit der elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) von Systemen wie z. B. Lokomotiven und Unterwerken.

Auch Florian, der Sohn von Hertas Bruder Max, wurde als Mitarbeiter der Sparda-Bank nur indirekt Eisenbahner. Udo sollte die Traditionslinie dann aber doch wiederherstellen. Nach seiner Promotion 2003 arbeitete er zunächst für das EMV-Labor EMC Test NRW in Dortmund. Fünf Jahre später wurde er Mitarbeiter beim Ingenieurbüro Rörden in Dortmund, das Gutachten



Bernd Kappels Söhne: Gerd (l.) arbeitet bei der Stadtverwaltung, Udo ist Gutachter im Bahnbereich

und Prüfdienstleistungen für Schienenfahrzeuge anbietet. 2009 wurde er vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als „Gutachter im Sachgebiet Fahrzeuge für den Bereich Prüfung der elektromagnetischen Verträglichkeit“ anerkannt.

Auch privat lässt die Bahn die Familie nicht los. Herta, Bernd und Max treffen sich immer noch regelmäßig mit ehemaligen Kollegen. Bernd und seine Söhne haben Modelleisenbahnen aufgebaut und Fotosammlungen von Zügen angelegt. Und die beiden Enkel Fabian und Lukas, 1996 und 2000 geboren? Sie werden die Weichen noch stellen.

2000 bis 2011



Weltkindertag in Köln: Die DEVK unterstützt die Veranstaltung seit 1994 (l.); Jan Ullrich siegt 2003 beim Radrennen „Rund um Köln“, das die Versicherung bis 2007 als Hauptsponsor begleitete

2010“ den Arbeitsmarkt zu stärken und das Sozialsystem zu erneuern. Angela Merkel (CDU), 2005 als Bundeskanzlerin einer großen Koalition zu seiner Nachfolgerin gewählt, führte die Umsetzung fort. Mit dem Erstarren der Konjunktur 2010 haben sich die Beschäftigtenzahlen wieder deutlich erholt. Dennoch traut man Politik, Wirtschaft und Kirche immer weniger die Lösung der sozialen Probleme zu.

Die DEVK engagiert sich

Im Zuge dieser Entwicklung begannen in den Nuller-Jahren immer mehr Unternehmen, sich für soziale und auch ökologische Belange starkzumachen. Nachhaltigkeit und „Corporate Social Responsibility“ heißen die Schlüsselwörter. Für die DEVK ist soziales Engagement schon immer selbstverständlicher Teil der Unternehmenskultur. Bereits seit 1994 engagiert sich das Unternehmen als Hauptsponsor der zentralen Veranstaltung zum Weltkindertag in Köln und unterstützt damit das Kinderhilfs-

werk UNICEF. Hinzu kommt eine Partnerschaft mit dem Verein „Herzenssache“, der Kinderhilfsaktion von Südwestrundfunk (SWR), Saarländischem Rundfunk (SR) und den Sparda-Banken.

Bei den weiteren Sponsoring-Aktivitäten kam es zu einer Schwerpunktverlagerung: Im Rahmen ihres Standortmarketings hatte die DEVK 2002 die Hauptsponsorschaft des Radrennklassikers „Rund um Köln“ übernommen und präsentierte sich Jahr für Jahr an der Strecke und im Rahmen der Fernsehübertragung einem Millionenpublikum. Dieses Sponsoring beendete die DEVK 2007 zugunsten einer neuen Initiative in Sachen Umweltschutz. Sie rief im selben Jahr den ÖkoGlobe ins Leben, die erste internationale Auszeichnung für nachhaltige Projekte der Mobilitätsindustrie. Initiator der jährlichen Preisverleihung ist der Aktionskünstler HA Schult; wissenschaftlich begleitet wird der ÖkoGlobe durch das ÖkoGlobe-Institut an der Universität Duisburg-Essen.





Preisträger des ÖkoGlobes 2007: Die DEVK hat damit die erste internationale Auszeichnung für nachhaltige Projekte in der Mobilitätsindustrie ins Leben gerufen (l.); Bundesumweltminister Norbert Röttgen bewundert 2010 ein von HA Schult zu einem Aquarium umgebautes Auto

Beim Thema Umweltschutz sieht sich die DEVK als fünftgrößter deutscher Pkw-Versicherer auch darüber hinaus in einer besonderen Verantwortung. So führte sie 2007 als erster Kfz-Versicherer einen Öko-Spartarif ein, mit dem Halter von Fahrzeugen mit geringem CO₂-Ausstoß beim Kfz-Beitrag sparen können. Anfang 2008 stellte die DEVK zudem als erste Versicherung in Deutschland ihre Zentrale komplett auf Ökostrom um.

Mit dem Engagement für Gesellschaft und Umwelt schließt sich für die DEVK historisch der Kreis. Bis heute dem Prinzip der Gegenseitigkeit verpflichtet, hat sie, bei aller ökonomischen Orientierung, nie den Blick für den großen Zusammenhang aus den Augen verloren.

„Alle für einen, einer für alle!“ – das alte Vereinsmotto – es hat eine erweiterte Bedeutung bekommen.

Die DEVK 2000 bis 2011

2000: Reibungsloser Jahrtausendwechsel

2000: Die „Weltkugel“ von HA Schult wird auf dem Dach der DEVK Zentrale installiert

2000: Die Sparda-Banken werden wichtiger Partner der DEVK

2001: Die Riester-Rente wird zum neuen Treiber für die Lebensversicherung

2002: Die DEVK wird Hauptsponsor des ältesten deutschen Radrennens „Rund um Köln“

2002: Start der DEVK Pensionsfonds-AG

2004: Wegfall des Steuerprivilegs sorgt für „Run“ auf Lebensversicherung

2004: Zusammenschluss der „4Stars“

2007: Verleihung der ersten ÖkoGlobes

2008: Umstellung der Zentrale auf Ökostrom

2008: Start des Forums für Verkehr und Logistik; Markteinführung der VerkehrsRente

2008: Die DEVK gründet die Schweizer Rückversicherungstochter Echo Re

Die DEVK Versicherungen heute: Zahlen und Fakten



Präsenz

Die DEVK unterhält bundesweit 19 Regionaldirektionen: je eine in Berlin, Dresden, Erfurt, Essen, Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Köln, Mainz, München, Münster, Nürnberg, Regensburg, Saarbrücken, Schwerin, Stuttgart und Wuppertal. Hinzu kommen deutschlandweit rund 1.250 Beratungsstellen.

Mitarbeiter

Rund 2.200 hauptberufliche und über 3.600 nebenberufliche Vermittler betreuen die Kunden. Im Innendienst sind rund 3.000 Angestellte beschäftigt, davon etwa 1.500 in Köln.

Kunden

Über alle Sparten betreut die DEVK rund vier Millionen Kunden mit 13 Millionen Risiken. Die DEVK ist viertgrößter Hausratversicherer sowie fünftgrößter Haftpflicht- und Pkw-Versicherer in Deutschland.

Angebot

Personenversicherungen:

- Berufsunfähigkeitsversicherungen
- Krankenversicherungen
- Lebens- und Rentenversicherungen
- Unfallversicherungen

Sachversicherungen:

- Haftpflichtversicherungen
- Hausratversicherungen
- Jahres-Reisegepäckversicherungen
- Kfz-Versicherungen
- Rechtsschutzversicherungen
- Wohngebäudeversicherungen

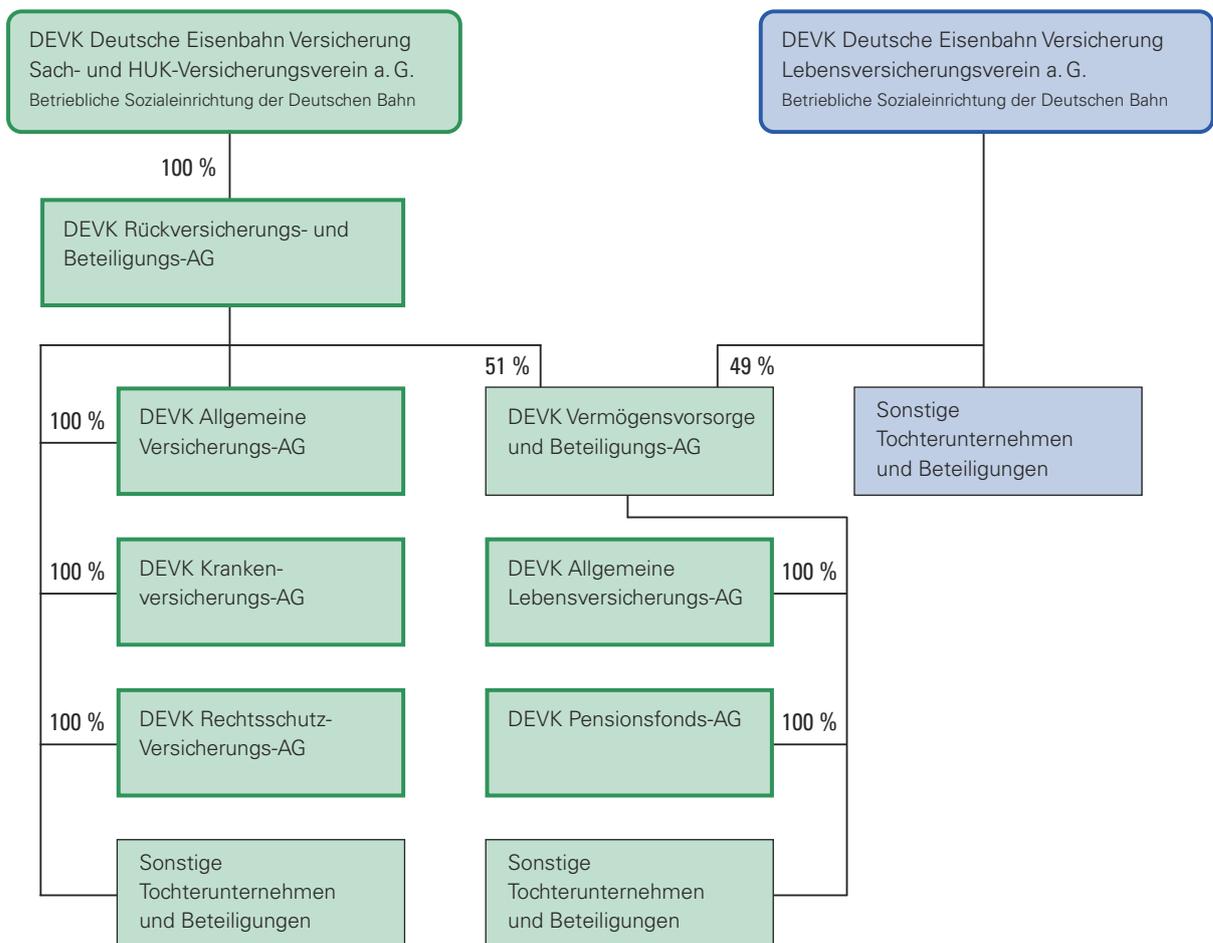
Gewerbeversicherungen (Auswahl):

- Dienst- und Berufshaftpflichtversicherung
- betriebliche Altersversorgung
- Betriebsunterbrechungsversicherung
- Rechtsschutzversicherung
- Sachversicherungen
- technische Versicherung
- Transportversicherung
- Vielschutzversicherung für kleine und mittlere Unternehmen

Weitere Angebote in Kooperation mit

- ACV Automobil-Club Verkehr
- BAHN-BKK
- Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
- Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)
- Monega Kapitalanlagegesellschaft mbH
- Sparda-Banken
- Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
- 4Stars (DEVK Versicherungen, BAHN-BKK, Stiftung Bahn-Sozialwerk, Sparda-Banken, Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine und dbgs Gesundheits-Service)

Organigramm der DEVK Versicherungen



Stark umrandete Felder kennzeichnen Versicherungsunternehmen und den Pensionsfonds im Inland

Quellen- und Literaturverzeichnis



Im Staatsarchiv Breslau finden sich noch heute viele historische Dokumente über die DEVK-Vorläufer.

Quellen der DEVK

100 Jahre Sicherheit für Eisenbahner, Die Jubiläumsfestschrift zum 100-jährigen Bestehen der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn, Köln 1986.

100 Jahre Sicherheit für Eisenbahner, Die Jubiläumsfestschrift zum 100-jährigen Bestehen der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn, Köln 1989.

25 Jahre DEVK Allgemeine Versicherungs-AG 1977 – 2002, Köln 2002.

75 Jahre Deutsche Eisenbahn Versicherungskasse Lebensversicherungsverein a. G. Sitz Berlin Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn, Sonderausgabe der Mitarbeiterzeitung von „Unser Betrieb“, Köln 1961.

Ausführungen von Dr. Pickel vor den Führungskräften der DEVK am 06.12.1989, internes Papier, Köln 1989.

Bericht des Vorstandes der Deutschen Reichsbahn-Sterbekasse zum Geschäftsjahr 1950, Köln 1954.

Bericht des Vorstandes der Deutschen Reichsbahn-Sterbekasse zum Geschäftsjahr 1948/49, Köln 1954.

Das Jahrhundert gefeiert, Beitrag im Mitgliedermagazin „Sozialblatt“, Ausgabe 6/1986, S. 2 – 5.

Das Ziel ist erreicht, Broschüre zur neuen Hauptverwaltung, Köln 1985.

Denkschrift zur 40-jährigen Selbstständigkeit der Eisenbahn-Sterbekasse Breslau am 1. April 1926, Breslau 1926.

Deutsche Eisenbahn Versicherung Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn (Hrsg.): Unternehmensgrundsätze, Köln 1977.

Deutsche Eisenbahn Versicherungskasse Allgemeiner Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit Sitz Berlin, 1889 – 1964, Jubiläumsfestschrift, Köln 1964.

DEVK – Hundert Jahre Sicherheit für Eisenbahner, Beitrag im Mitgliedermagazin „Sozialblatt“, Ausgabe 1/1986, S. 2 – 11.

DEVK Intern, Middle Management News, Jahrgänge 1972 – 1973, Köln 1972 – 1973.

DEVK. Persönlich, preiswert, nah. Internes Präsentationspapier, undatiert.

DEVK-Strategie für die Vereinsmärkte, internes Papier, Köln 1989.

Die DEVK-Versicherungsvereine, Selbsthilfeeinrichtungen der Eisenbahner und Betriebliche Sozialeinrichtungen der Bahn, Dokumentation, Köln 1994.

Die Privatversicherung der Deutschen Eisenbahner, Dokumentation, Köln 1953.

Dr. Kamp, Michael u. Kieselbach, Robert: Die DEVK Versicherungen im Nationalsozialismus, Historiker-Gutachten im Auftrag der DEVK Versicherungen, Düsseldorf 2011.

Führungskonzeption der DEVK, internes Papier, Köln 1977.

Geschäftsberichte der Deutschen Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn, Köln 1975 – 1981.

Geschäftsberichte der Deutschen Eisenbahn-Versicherungskasse Lebensversicherungsverein a. G. Sitz Berlin, Köln 1961 – 1964.

Geschäftsberichte der Deutschen Eisenbahn-Versicherungskasse Lebensversicherungsverein a. G. Sitz Berlin, Köln Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn, Köln 1965 – 1974.

Geschäftsberichte der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der DB, Köln 1985 – 2009.

Geschäftsberichte der DEVK Deutschen Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der DB, Köln 1982 – 2009.

Imagebroschüren der DEVK Versicherungen zu den Geschäftsberichten der Jahre 1999 – 2009, Köln 2001 – 2010.

Informationen des Vorstandes der DEVK für Mitgliedervertreter, Sonderausgabe 1. Mai 1974, Köln 1974.

i-Punkt, Mitarbeiterzeitung der DEVK Versicherungen, Jahrgänge 1999 – 2010.

Jahresbericht der Deutschen Reichsbahn-Sterbekasse für das Geschäftsjahr 1947, Bielefeld 1951.

Jahresbericht der Deutschen Reichsbahn-Sterbekasse für das Geschäftsjahr 1948 bis zur Währungsumstellung, Bielefeld 1951.

Jahresbericht der Deutschen Reichsbahn-Sterbekasse für die Geschäftsjahre 1945 und 1946, Berlin/Bielefeld 1949.

Niederschrift über die Tagung des Vorstandes des Versicherungsvereins Deutscher Eisenbahnbediensteten a. G. mit den

Bezirksausschuss-Vorsitzern in der sowjetischen Besatzungszone und Groß-Berlins am 21. Januar 1947, vormittags 10 Uhr, im Hause der „Adler“-Versicherung, Berlin 1947.

Stoffsammlung Jubiläum DEVK-G, internes Konzeptpapier, undatiert.

Unser Betrieb, Mitarbeiterzeitung der DEVK Versicherungen, Jahrgänge 1954 – 1963.

Vereinbarungen zwischen dem Verband der Sparda-Banken e.V. und der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn von 1987 und 1991.

Wir – die freundliche DEVK, internes Papier, Köln 1988.

Weitere Literatur

Deutsche Bahn AG: Planet Eisenbahn, Bilder und Geschichten aus 175 Jahren, Köln 2010.

Dörflinger, Michael: Deutsche Eisenbahnen, Lokomotiven, Züge und Bahnhöfe aus 175 Jahren, München 2010.

Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbH (Hrsg.): Zug der Zeit – Zeit der Züge, Deutsche Eisenbahn 1835 – 1985, 2 Bände, Berlin 1985.

Feldman, Gerald D.: Die Allianz und die deutsche Versicherungswirtschaft 1933 – 1945, München 2001.

Gall, Lothar u. Pohl, Manfred (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999.

Kirby, Maurice W.: The Origins Of Railway Enterprise, The Stockton And Darlington Railway 1821 — 1863, Cambridge 2002.

Preuß, Erich: Eisenbahner. Ein Traumberuf im Wandel der Zeiten, München 2000.

Schulze, Hagen: Kleine deutsche Geschichte, München 1996.

Surminski, Arno: Versicherung unterm Hakenkreuz, Berlin 1999.

Verband der Sparda-Banken e.V.: Zeitreise 1906 – 2006, 100 Jahre Verband der Sparda-Banken e. V., Frankfurt am Main 2006.

Wandel, Eckhard: Banken und Versicherungen im 19. und 20. Jahrhundert, München 1998.

Bildnachweise

Familie Kappel – Von Generation zu Generation

Versicherungsschein – Fam. Kappel privat; Eisenbahn-Chronist – Michael Albers, Köln; Herta Kappel – Michael Albers, Köln; Modelleisenbahn – Michael Albers, Köln; Rüdiger Grube, Fam. Kappel – DB Museum Nürnberg; Kappel-Generationen – Michael Albers, Köln; DB-Urkunde – Fam. Kappel privat

1. Kapitel: Kaiserreich und Gründung

Kaiserzelt – picture-alliance/Imagno; Titanic – picture-alliance/KPA/TopFoto; Olympische Spiele Athen – © dpa-Sportreport; Bugatti Typ 13 – Bugatti; Der erste Personenzug – picture-alliance/imagestate/HIP; Lokomotivpionier Stephenson – picture-alliance/Mary Evans Picture Library; Deutschlands erste Eisenbahn/Gemälde – © dpa; Friedrich List/Holzstich – picture-alliance/akg; Eisenbahnerbelegschaft – DEVK Versicherungen; Nationalversammlung Frankfurter Paulskirche – Gemälde/Wikipedia; Proklamierung Deutsches Kaiserreich – Gemälde von Anton von Weber/Wikipedia; Otto von Bismarck – picture-alliance/KPA/TopFoto; Station Oberhofgau – DB Museum Nürnberg; Breslauer Bahnhof – DEVK Versicherungen; Statut Hannoveraner Eisenbahn-Sterbekassen-Verein – DEVK Versicherungen; Breslauer Rathaus – Gemälde/www.commonswiki.org/wiki/File:Breslau_um_1900.jpg; Luftschiff über dem Eiffelturm – picture-alliance/akg; Brandversicherungsschein – DEVK Versicherungen; Mitgliedskarte Locomotiv-Beamten-Verein Cassel – DEVK Versicherungen; Stempel Sterbekasse Hannover – DEVK Versicherungen; Aufnahmeschein Sterbekasse Cassel – DEVK Versicherungen; Familie Kappel, Breslau – Fam. Kappel privat; Benz Patent-Motorwagen – picture-alliance/akg; Eisenbahner – DB Museum Nürnberg; Siemens Drehstromtriebwagen – © Siemens AG; Aufnahmeschein Locomotivführer-Verein – DEVK Versicherungen; Stempel Versicherungsverein Berlin – DEVK Versicherungen

2. Kapitel: Erster Weltkrieg und Inflation

Inflation: Geldscheine in Kisten – picture-alliance/akg-images; Soldaten im Schützengraben – picture-alliance/akg-images; Philipp Scheidemann – picture-alliance/akg; Rentenbankschein „Rentenmark“ – picture-alliance/akg-images; Maffai-Lokomotive – Ralf Schellhammer privat; Wilhelm II./Gemälde von Carl Bublit – picture-alliance/akg; Pressezeichnung Attentat von Sarajewo – picture-alliance/akg-images; Logo Deutsche Reichsbahn – DB Museum Nürnberg; Bayerische Soldaten im Zug/Mobilmachung – © dpa-Bildarchiv; Wilhelm Groener – Bundesarchiv, Bild 102-01049/CC-BY-SA; Unterzeichnung des Friedensvertrags von Versailles – Gemälde von Wilhelm Orpen, Wikipedia; Delegation der Entente – Bundesarchiv, Bild 146-1987-038-29/CC-BY-SA; Satzung Eisenbahn-Sterbekasse – DEVK Versicherungen; Mitgliedskarte Verein Deutscher Locomotivführer und Heizer – DEVK Versicherungen; Arbeiter- und Soldatenräte in Berlin – picture-alliance/akg-images; Lebensmittelgeschäft mit Eiern – picture-alliance/akg; Alfred Kappel vor einer Schnellzuglokomotive S 10 – Fam. Kappel privat; Versicherungsschein Deutscher Eisenbahnbediensteten – DEVK Versicherungen; 1-Billion-Schein – picture-alliance/akg-images; Kinder spielen mit Geldscheinen – akg-images GmbH

3. Kapitel: Weimarer Republik und Wirtschaftskrise

Berliner Wurstverkäufer – picture-alliance/Imagno; Gustav Stresemann – picture-alliance/Imagno; Willy Fritsch – picture-alliance/akg-images; Arbeitslosen-Warteschlangen – picture-alliance/akg-images; Deutsche Reichsbahn „Rheingold“ – © dpa-Bildarchiv; Versicherungsschein Eisenbahn-Sterbekasse Breslau – DEVK Versicherungen; Stempel Sterbekasse Breslau – DEVK Versicherungen; Team der Sterbekasse – DEVK Versicherungen; Quittungsbuch Sterbekasse Hannover – DEVK Versicherungen; Comedian Harmonists – picture-alliance; Familienidylle – picture-alliance/akg; Jahresbericht Eisenbahn-Sterbekasse Breslau – DEVK Versicherungen; Kurt Kappel – Fam. Kappel privat; Schwarzer Freitag – © dpa-Bildarchiv; Sterbekassen-Domizil Breslau – DEVK Versicherungen; Antrag Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbeamter – DEVK Versicherungen

4. Kapitel: NS-Herrschaft und Zweiter Weltkrieg

Reichsparteitag Nürnberg – picture-alliance/Imagno; Olympiade Berlin 1936 – picture-alliance; Konzentrationslager Auschwitz – © dpa-Report; Dresden, kriegszerstört – picture-alliance/akg-images; Feierlichkeiten – picture-alliance/Imagno; Flaggende Deutsche Arbeitsfront – http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Deutsche_Arbeitsfront.svg&filetimestamp=20081011151849; Zentrale Deutsche Reichsbahn-Sterbekasse Berlin – DEVK Versicherungen; Wilhelm Kleinmann/WDE – DEVK Versicherungen; Robert Ley 1934 – picture-alliance/akg; Versicherungsschein DRS 1939 – DEVK Versicherungen; Stempel „Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten a.G.“ – DEVK Versicherungen; Werbung DRS – DEVK Versicherungen; Deportation – © dpa-Bildarchiv; Gemeinschaftsraum und Geburtstagsfeier Bezirksleitung Essen – DEVK Versicherungen; Herta Kappel in Poltawa – Walter Hollnagel, Hamburg; Rundschreiben DRS 1943 – DEVK Versicherungen; ausgebombtes Büro Bezirksleitung Essen – DEVK Versicherungen

5. Kapitel: Besatzungszeit und Neuanfang

Erste Bundestagswahl – © dpa-Bildarchiv; sowjetischer Militärjeep – picture-

alliance/akg; Lehrerinnen beim Geldumtausch – © dpa-Report; Konrad Adenauer – © dpa-Bildarchiv; Eisenbahner an Weiche – DB Museum Nürnberg; Logo Deutsche Reichsbahn-Sterbekasse – DEVK Versicherungen; Aufteilung Besatzungszonen: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Deutschland_Besatzungszonen_1945.svg&filetimestamp=20100331235914#filelinks; Frau mit Geldscheinen – © dpa-Report; Versicherungsschein für Kleintierstall – DEVK Versicherungen; Familie Kappel – Fam. Kappel privat; Mitteilungsblatt Deutsche Reichsbahn-Sterbekasse – DEVK Versicherungen; Mitteilungsblatt Deutsche Eisenbahn Versicherungskasse – DEVK Versicherungen

6. Kapitel: Wirtschaftswunder und Aufschwung

Gasolin-Tankstelle in Delmenhorst – picture-alliance/akg; Berliner Mauerbau – © dpa-Report; Beatles Zirkus Krone – picture-alliance/Photoshot; Rollschuhläufer Düsseldorf – © dpa-Bildarchiv; Neues Hauptverwaltungsgebäude an der Münze – DEVK Versicherungen; DEVK-Chefzimmer – DEVK Versicherungen; DEVK-Treppenhaus – DEVK Versicherungen; Ludwig Erhard – Bundesarchiv, B 145 Bild-F004204-0003 Adrian, Doris CC-BY-SA; Dossier der Deutschen Eisenbahner-Vereine – DEVK Versicherungen; Logo Deutsche Eisenbahn Versicherungskasse Berlin – DEVK Versicherungen; Zeichnung: Die Bezirksleitungen der Versicherungskasse – DEVK Versicherungen; ACV-Logo – DEVK Versicherungen; Belege „Unser Betrieb“ 1959 – DEVK Versicherungen; „Unser Betrieb“ 1960 – DEVK Versicherungen; Pkw-Produktion – © dpa-Bildarchiv; Kraftfahrt-Versicherungsschein – DEVK Versicherungen; AvD-Logo – DEVK Versicherungen; Neues Verwaltungsgebäude Theodor Heuss-Ring – DEVK Versicherungen; DEVK-Casino – DEVK Versicherungen; DEVK-Büroraum – DEVK Versicherungen; Hollerithkarte – © dpa; DEVK-Aufsichtsrat und -Vorstand 1963 – DEVK Versicherungen; Anzeigen/Plakate Deutsche Eisenbahn Versicherungskasse – DEVK Versicherungen; Reinigung einer Diesellokomotive – DB Museum Nürnberg; Motto „Die Silbernadel am Revers“ – DEVK Versicherungen; Franz Beckenbauer – picture-alliance/Sven Simon; Familie Kappel – Fam. Kappel privat; Lokführer im Führerhaus – © dpa-Report; Anzeige/Plakat Deutsche Eisenbahn Versicherungskasse – DEVK Versicherungen

7. Kapitel: Automatisierung und Markttöffnung

Atomkraftgegner – © dpa-Bildarchiv; RAF-Terror – © dpa-Bildarchiv; Helmut Kohl – © dpa; Punker – © dpa-Bildarchiv; Gründung DEVK Allgemeine Versicherungs-AG – DEVK Versicherungen; Dr. Michael Pickel – DEVK Versicherungen; DEVK-Werbung Ritter – DEVK Versicherungen; Lufthansa-Maschine „Landshut“ – © dpa-Bildarchiv; Zeichnung DEVK-Neubau – DEVK Versicherungen; Norbert Blüm – © dpa-Bildarchiv; „Sozialblatt“ – DEVK Versicherungen; Außenansicht DEVK Zentrale – DEVK Versicherungen; DEVK-Pausenzeone – DEVK Versicherungen; DEVK-Jubiläum 1986 – DEVK Versicherungen; Logo „Unser Erfolgsgeheimnis“ – DEVK Versicherungen; EDV-Raum – DEVK Versicherungen; Bernd Kappel – Fam. Kappel privat; Filmstreifen DEVK-Werbung – DEVK Versicherungen; DEVK-Anzeige – DEVK Versicherungen

8. Kapitel: Deutsche Einheit und Aufbau Ost

Berliner Reichstag – © ZB-Fotoreport; Apokalypse in Kuwait – © dpa; Lady Diana – © dpa-Fotoreport; Gerhard Schröder – © dpa-Fotoreport; offene Mauer – © dpa-Bildarchiv; DEVK Info-Mobil – DEVK Versicherungen; Poster „Grüne Welle“ – DEVK Versicherungen; Schlüsselübergabe RD Dresden – DEVK Versicherungen; Regionaldirektion Dresden – DEVK Versicherungen; Anzeigen Sparda-Banken – DEVK Versicherungen; Logo Sparda-Banken – DEVK Versicherungen; Max Kappel – Fam. Kappel privat; DEVK-Homepage – DEVK Versicherungen; Logo Monega – DEVK Versicherungen; Beratungsstelle Hennigsdorf – DEVK Versicherungen; Mo-Gang-Homepage – DEVK Versicherungen; DEVK-Anzeige – DEVK Versicherungen

9. Kapitel: Finanzmarktkrisen und Aufbruch

Sommermärchen – © dpa; 11. September 2001 – © dpa-Fotoreport; „Wir sind Papst!“ – © dpa; Eurovision Song Contest 2010 – © dpa; Silvesterfeier 2000 – DEVK Versicherungen; Euro-Einführung – © dpa-Fotoreport; „Kugelflug“ – DEVK Versicherungen; Weltwirtschaftskrise – © dpa-Report; Anzeige DEVK-Zusatzrente – DEVK Versicherungen; Fußball-WM 2006 – © dpa-Report; Elbhochwasser 2002 – © ZB – Fotoreport; Die DEVK in Ratings – DEVK Versicherungen; Ausbildung bei der DEVK – DEVK Versicherungen; Anzeige DB Altersvorsorge – DEVK Versicherungen; Logo 4Stars – DEVK Versicherungen; Gründung „Forum für Verkehr und Logistik e.V.“ 2008 – DEVK Versicherungen; Udo Kappel – Fam. Kappel privat; Weltkindertag in Köln – DEVK Versicherungen; Jan Ullrich 2003 – DEVK Versicherungen; Verleihung der Öko-Globes – DEVK Versicherungen

Die DEVK Versicherungen heute: Zahlen und Fakten

Kölnener Kugel auf dem Dach – DEVK Versicherungen

Quellen- und Literaturverzeichnis

Muzeum Architektury Oddzial Archiwum Budowlane, Wroclaw, Polska – Robert Wiozorek

Impressum

Herausgeber:

DEVK Versicherungen, Riehler Straße 190, 50735 Köln
Tel. 0180 2 757-757*, www.devk.de, info@devk.de

* 6 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz; aus Mobilfunknetzen höchstens 42 Cent pro Minute

V.i.S.d.P.:

Michael Knaup, Pressesprecher der DEVK Versicherungen

Redaktion:

Maschamay Poßekel, Pressereferentin der DEVK Versicherungen

Autor:

Klaus Janke, Journalist

Gestaltung und Bildredaktion:

Martin Fischbach, Kommunikations-Designer

Konzeption und Produktion:

p. p. + c. Werbeagentur, Vilbeler Landstraße 45 a, 60388 Frankfurt am Main

Druck:

schmitzdruck&medien, Weihersfeld 41, 41379 Brüggen

Film-Redaktion:

Christiane Niehaus, Mediareferentin der DEVK Versicherungen

Film-Produktion und Regie:

Robert Wiezorek, Film-Manufaktur, Filzengraben 12-14, 50676 Köln

Mitarbeit:

Besonderer Dank gilt der Familie Kappel aus Münster



Das Buch wurde auf umweltfreundlichem Papier gedruckt. Mit dem natureOffice-Verfahren für klimaneutrale Druckerzeugnisse wurden außerdem alle CO₂-Emissionen, die mittel- oder unmittelbar bei der Produktion entstanden sind, ermittelt und über den Ankauf von anerkannten Klimaschutzzertifikaten ausgeglichen.

