

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 62 (1970)
Heft: 7-8

Artikel: Wir stellen vor : der Schweizerische Eisenbahnerverband (SEV)
Autor: Düby, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-354458>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Schweizerische Eisenbahnerverband (SEV)

Entstehungsgeschichte

«50 Jahre Einheitsgewerkschaft im Dienste des sozialen Fortschritts und der Demokratie» heisst das von Kollege Werner Meier zum 50jährigen Bestehen des Einheitsverbandes der Eisenbahner im Jahre 1969 verfasste Jubiläumsbuch. Es schildert in leicht lesbarer Form und anschaulich das Ringen um soziale Gerechtigkeit für die Männer der Schiene. Nicht dass die gewerkschaftliche Idee bei den Eisenbahnern erst vor 50 Jahren Fuss zu fassen vermocht hätte. Im Gegenteil, die ersten Anzeichen des Zusammenschlusses reichen zurück in die Mitte des vorigen Jahrhunderts bis zur Inbetriebnahme der ersten Eisenbahnen. Diese ersten Gebilde hatten allerdings noch nicht den Charakter einer Gewerkschaft; sie waren auch nicht lebensfähig. Es dauerte noch rund 40 Jahre, bis sich das Personal systematisch zu organisieren begann. Der Grund hierfür lag in den damaligen Verhältnissen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Der Bund überliess den Bau und Betrieb von Eisenbahnen mehr oder weniger dem Zufall. Durch diese mangelnde Konzeption entstanden überall im Lande kleinere und grössere Eisenbahngesellschaften, die einander das Leben sauer machten. Die ständigen Rivalitäten zwischen den Verwaltungen griffen auch auf das Personal über, und ein eigentlicher gewerkschaftlicher Zusammenschluss war unter diesen Umständen nur schrittweise und langsam zu verwirklichen. Die Verwaltungen ihrerseits unternahmen ebenfalls alles, um diesen Zusammenschluss zu verhindern. Und doch waren gerade sie es, die ungewollt den Anstoss dazu gaben. Bei aller Rivalität waren sie sich in einem einig: Die Anstellungsbedingungen und die Behandlung des Personals waren bei allen Gesellschaften gleich schlecht. In seiner Verbitterung fing das Personal an, über alle Vorurteile den anderen Gesellschaften gegenüber, sich zu organisieren. Es schloss sich zusammen, was sich beruflich am nächsten fühlte und wer zusammen arbeiten musste. Es entstanden lebensfähige Kategorienvereinigungen, die Vorläufer unserer heutigen Unterverbände. Darüber hinaus entstanden bereits grössere Vereinigungen, die Arbeiterunion schweizerischer Transportarbeiter, welche die unteren Personalkategorien umfasste, und der Verein schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter, der den mittleren Beamtenkategorien offenstand. Diese beiden Verbände trugen ihrer Struktur nach bereits Zeichen eines Einheitsverbandes. Es brauchte aber noch bittere Zeiten innerer Zerrissenheit und die schweren Jahre des Ersten Weltkrieges, bis sich die inzwischen recht stark gewordenen Verbände der Eisenbahner im Jahre 1919 unter Führung des dama-

ligen Generalsekretärs des VSEA, Nationalrat Emil Düby, zum heutigen Einheitsverband, dem SEV, zusammenschlossen.

Organisation und Mitgliederbestand

Der Schweizerische Eisenbahnverband ist die massgebliche Berufsorganisation der Eisenbahner unseres Landes. Ihm sind über 80 Prozent der Bediensteten der Schweizerischen Bundesbahnen, der Privatbahnen, der Berg- und Sportbahnen, der Schifffahrtsbetriebe auf den Schweizer Seen sowie das Personal der städtischen Verkehrsbetriebe in der welschen Schweiz angeschlossen. Die Mitglieder (Stand Ende 1969) werden nach ihrer dienstlichen Stellung in folgende Unterverbände eingeteilt:

Unterverband des Arbeiterpersonals (APV), 10 032 Mitglieder;
Unterverband der Stationsbeamten (SBV), 5521 Mitglieder;
Unterverband des Wärterpersonals (WPV) 1762 Mitglieder;
Unterverband des Rangierpersonals (RPV), 3043 Mitglieder;
Unterverband des Zugpersonals (ZPV), 3262 Mitglieder;
Unterverband des Lokomotivpersonals (LPV), 3143 Mitglieder;
Unterverband des Bahnsicherungs- und Aufsichtspersonals (VAS), 2743 Mitglieder;
Unterverband des Verwaltungspersonals (VPV), 2172 Mitglieder;
Unterverband der Werkstattearbeiter (WAV), 2073 Mitglieder;
Unterverband des Personals privater Transportunternehmungen (VPT), 11 574 Mitglieder;
Unterverband der Pensionierten (PV), 13 958 Mitglieder.

Diese elf Unterverbände ihrerseits sind wiederum örtlich oder bei den Privatbahnen betriebsweise in Sektionen gegliedert. Drei der Unterverbände besitzen ein eigenes Sekretariat mit einem vollamtlichen Zentralpräsidenten; die übrigen werden nebenamtlich geleitet.

Oberstes Organ ist der Kongress. Er tritt ordentlicherweise jedes Jahr zusammen. Abgesehen von wenigen Unterverbandsfunktionären werden die Delegierten durch die Verbandsmitgliedschaft selbst, in den Sektionsversammlungen gewählt. Der Kongress ist also direkt auf die Mitgliedschaft abgestützt. Seine Entscheidungen widerspiegeln den Willen der Verbandsmitglieder. Vorgängig des Kongresses finden die Delegiertenversammlungen der Unterverbände statt. Hier werden zur Hauptsache die internen Fragen der einzelnen Kategorien beraten.

Der Vorstand setzt sich zusammen aus der Geschäftsleitung und 27 weiteren Mitgliedern aus dem aktiven Dienst. Die Sekre-

täre und Verbandsbeamten haben an den Sitzungen beratende Stimme.

Die Zentralpräsidenten der elf Unterverbände – grösstenteils aktive Eisenbahner – bilden zusammen mit dem Verbandspräsidenten, dem Vizepräsidenten und den beiden Verwaltern der Verbandskasse und der Versicherungskasse die Geschäftsleitung. Sie tritt in der Regel alle zwei Wochen ganztägig zusammen. Wie an den Sitzungen des Verbandsvorstandes haben auch hier die Sekretäre beratende Stimme.

Zufolge der rigorosen Rationalisierungsmassnahmen und dem damit verbundenen Personalabbau bei den Bundesbahnen und den grösseren Privatbahnen sind in den letzten Jahren die Mitgliederzahlen leicht gesunken.

Der SEV unterhält ein Zentralsekretariat in Bern (das Gewerkschaftsamt) sowie ein Lokalsekretariat in Bellinzona.

Die gewerkschaftliche Bildungs- und Jugendarbeit

Die Bildungsarbeit war von jeher ein wichtiges Anliegen des Verbandes. Immer wieder, trotz des Fehlens der hierfür nötigen Kräfte und Geldmittel, wurden sowohl vom Gewerkschaftsamt als auch von den Unterverbänden und Sektionen sporadisch Bildungsveranstaltungen organisiert.

Mit dem Ausbau des Gewerkschaftsamtes wurde es zu Beginn der sechziger Jahre möglich, das Bildungswesen systematisch auszubauen und zentral zu organisieren. In den vergangenen fünf Jahren haben 327 Kurse mit total 6783 Teilnehmern durchgeführt werden können. Daneben haben über 500 Kolleginnen und Kollegen ihre Kenntnisse an zwei- bis dreitägigen Spezialkursen ihrer Unterverbände erweitert. Im Jahre 1968 haben wir den Versuch mit einer Ferien-Bildungswoche im neuen Jugendhaus bei Les Avants unternommen. Der Erfolg übertraf alle Erwartungen, und seither sind diese Bildungswochen fest in das Bildungsprogramm eingebaut worden. Wie überall gilt es auch in unserem Verband, die kommende Generation für unsere Ideen zu gewinnen und den Nachwuchs für die Organisation sicherzustellen. War dies früher nur eine Nebenaufgabe, so haben sich mit der rapiden technischen Entwicklung, den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandlungen der Nachkriegszeit die Akzente verschoben. Die Jugend ist kritisch geworden und nur schwer in eine mit Traditionen behaftete Gemeinschaft zu integrieren und sie für deren für ihre Begriffe altmodischen Ziele zu begeistern. Im Jahre 1961 beschloss die Verbandsleitung, die Betreuung der Jungen systematischer zu betreiben, sie in Jugendgruppen zusammenzuschliessen mit dem Ziel, die jungen Mitglieder geistig, gewerkschaftlich, beruflich und staatsbürgerlich zu fördern und ihnen gleichzeitig die Möglichkeit zu bieten, sich im Kreise Gleich-

altriger und Gleichgesinnter zu bewegen. 1966 beschloss der Verbandsvorstand, in Les Avants ob Montreux ein gut erhaltenes Bauernhaus mit Umschwung zu kaufen, es zweckentsprechend umzubauen und der SEV-Jugend als Schulungs- und Erholungsheim zur Verfügung zu stellen. Bereits anderthalb Jahre später konnte es eingeweiht und seiner Zweckbestimmung übergeben werden. Seither wurden hier bereits über 40 Veranstaltungen mit gegen 5000 Logiernächten durchgeführt.

Die Verbandsinstitutionen

Eine der ältesten Sozialeinrichtungen des Verbandes ist die *Unterstützungs- und Darlehenskasse*. Sie wurde im Jahre 1941 getrennt und durch zwei separate Reglemente für beide Institutionen ersetzt. Die Unterstützungskasse gewährt Beiträge à fonds perdu zur Linderung wirtschaftlicher Folgen von Krankheit und andern Unglücksfällen bis zu 300 Fr. In schweren Fällen kann diese Summe auf 500 Fr. erhöht werden.

Die Darlehenskasse gewährt rückzahlbare Darlehen bis zum Höchstbetrag von 1500 Fr., zu einem Zinsfuss von 2 Prozent. In den letzten zehn Jahren sind pro Jahr gesamthaft zwischen 200 000 bis 300 000 Fr. gewährt worden. Dank dieser beiden Institutionen haben wir wirksam gegen das Treiben der Kleinkreditbanken ankämpfen können und gleichzeitig zur finanziellen Erholung von Kollegen beigetragen, die unverschuldet in Notlage geraten sind.

Kurz nach seiner Gründung hat der SEV einen *Taschenkalender*, der mit einer Versicherung gegen Tod oder Ganzinvalidität durch Unfall kombiniert ist, geschaffen. Seit Bestehen des SEV-Kalenders hat der Verband bei 1842 Unfällen (durchschnittlich 38 pro Jahr) 3 100 000 Fr. als Versicherungsleistungen ausgerichtet.

Annähernd so alt wie die ersten Eisenbahnvereinigungen sind unsere drei Ferienheime. Vor 75 Jahren hat eine Gruppe mutiger Eisenbahner – weitgehend auf eigenes Risiko – die Besitzung *Grubisbalm* an der Südwestflanke der Rigi käuflich erworben. Der Sommerkurort Grubisbalm liegt auf 900 m, hoch über dem Vierwaldstättersee, umgeben von den majestätischen Alpen der Innerschweiz. Das heimelige Berghotel bietet 90 Gästen Platz.

Im Jahre 1912 hat die Leitung der Ferienheim-Genossenschaft die prächtige Liegenschaft *Brenscino* ob Brissago erworben. Das modern eingerichtete, 110 Betten umfassende Hotel liegt 50 m über dem See Spiegel des Lago Maggiore, inmitten schattiger Parkanlagen mit üppiger subtropischer Vegetation.

Das dritte Ferienheim, *Sonloup* ob Montreux, wurde im Jahre 1930 gekauft. Dieses 65 Gästebetten umfassende Hotel liegt auf 1200 m Höhe und eignet sich seiner vorzüglichen Lage wegen sowohl für Sommer- als auch für Winterferien.

Für Eltern mit kleinen Kindern ist der Aufenthalt in Hotels oft nicht sehr angenehm. Deshalb stellen wir unsern Mitgliedern Ferienwohnungen zu günstigen Mietzinsen zur Verfügung.

Die Ferien- und Skihausgenossenschaft der Eisenbahner – der nur SEV-Mitglieder angehören – verfügt über ein Chalet mit sechs Wohnungen in Grindelwald, zwei Ferienhäuser mit 20 Wohnungen in Samedan und zwei Häuser mit je sechs Wohnungen in Bluche bei Montana. Der SEV hat das Nutzungsrecht von zehn Bungalows im prächtigen Feriendorf der Popularis in Golfo del Sole.

Ausserdem stehen unseren Mitgliedern 20 Wohnungen der Schweizer Reisekasse im Tessin, Wallis und Berner Oberland zur Verfügung.

Schon früh dachten die Gründer unserer Ferienheime an die Schaffung eines *Freistättetfonds*. Diese Institution wurde geschaffen zugunsten wenig begüterter Eisenbahner, die eine Erholungskur benötigen. Hunderte von Eisenbahnern und ihre Familien haben bis heute die Leistungen dieses Fonds beanspruchen können.

Um auch jenen Mitgliedern mit bescheidenem Einkommen Ferien zu ermöglichen, wurde 1949 die *Ferienzuschusskasse* gegründet. Heute haben alle Mitglieder, deren Jahreseinkommen den Betrag von 16 020 Fr. nicht übersteigt, Anrecht auf eine Ermässigung von 25 Prozent auf den Pensionspreisen unserer drei Hotels. Die Reduktion gilt auch auf den von unserem Verband zur Verfügung gestellten Ferienwohnungen, einschliesslich jener des Schweizersichen Gewerkschaftsbundes.

Heute wie vor 75 Jahren ist der Eisenbahnerberuf ein gefahrvoller Beruf. Hunderte von Kollegen haben im Verlaufe der Jahre in Erfüllung ihres Dienstes ihr Leben lassen müssen. Um die Angehörigen vor den wirtschaftlichen Folgen eines Todesfalles wenigstens teilweise schützen zu können, waren schon den ehemals selbständigen Kategorienverbänden der Eisenbahner fast durchwegs eigene Sterbekassen angegliedert. Mit der Vereinigung zum Einheitsverband im Jahre 1919 wuchsen auch die Bestrebungen, die verschiedenen Sterbekassen zu einer einzigen, leistungsfähigen Versicherungskasse zusammenzuschliessen. Heute nimmt die *Versicherungskasse SEV* innerhalb der Sozial- und Wohlfahrtseinrichtungen unseres Verbandes eine bedeutende Stellung ein. Ende 1969 waren rund 50 000 Versicherungspolice mit einer totalen Versicherungssumme von über 76 Mio Fr. in Kraft. Hiezu kommen noch 37 857 Police der Unfallversicherung mit einer Versicherungssumme von rund 63 Mio Fr. Von 1939 bis 1968 wurde an über 57 000 Versicherte der Betrag von 53,7 Mio Fr. ausbezahlt. Die Tätigkeit der Versicherungskasse beschränkt sich aber nicht nur auf den Versicherungsschutz. Sie leistet darüber hinaus den Mitgliedern durch Gewährung von Hypothekar- und Policendarlehen sowie durch den Bau eigener, preisgünstiger Wohnungen bedeutende finanzielle Hilfe. Von den 1969 ausgewiesenen

Bilanzaktiven sind 27 Mio Fr. in Hypothekendarlehen und 25,5 Mio Fr. in eigenen Liegenschaften angelegt.

Der SEV gewährt seinen Mitgliedern in Rechtsstreitigkeiten ziviler oder strafrechtlicher Natur, die im Zusammenhang mit ihrer dienstlichen oder gewerkschaftlichen Tätigkeit stehen, oder die auf Unfälle zurückzuführen sind, die sich auf dem Wege von und zu der Arbeit ereigneten, den *Rechtsschutz*. «Mit einem Bein im Zuchthaus und mit dem andern im Grab», hat der Volksmund drastisch die mit dem Eisenbahnerberuf verbundene Verantwortung und Gefahr umschrieben.

Die jährlich rund 800 bis 900 Rechtsschutzgesuche unterstreichen die enorme Bedeutung dieser Institution. Für Rechtsstreitigkeiten, die zur gerichtlichen Beurteilung gelangen, stehen uns etwa 40 Vertrauensanwälte über das ganze Land verteilt zur Verfügung. Sie stehen in keinem Vertragsverhältnis zum SEV; sie werden jedoch von unserem Verbandsamt mit den nötigen Reglementen, Gesetzen und allfälligen Präjudizien dokumentiert, so dass sie im Laufe der Zeit zu Spezialisten auf dem Gebiete des Eisenbahn-Verkehrsstrafrechts und des Beamtenrechts angesehen werden können. In den letzten Jahren hat unser Verband jährlich durchschnittlich rund 90 000 Fr. für diese Institution aufgewendet, ohne die auf dem Gewerkschaftsamt des SEV geleistete Arbeit zu berücksichtigen. Um jederzeit und rasch die notwendige Dokumentation für unsere Vertrauensanwälte und Sekretäre zur Verfügung zu haben, ist auf dem Gewerkschaftsamt eine Urteilssammlung eingerichtet worden. Darin werden gerichtliche Entscheide nach rechtlichen und fachtechnischen Kriterien klassiert und aufbewahrt. Hier haben auch die von uns in Auftrag gegebenen eisenbahntechnischen, medizinischen und rechtlichen Gutachten ihren Platz.

Als wichtiges Informationsmittel für die Mitglieder und als publizistisches Kampfmittel gibt der SEV drei *Verbandszeitungen* in deutscher, französischer und italienischer Sprache heraus, die je von einem Sekretär im Nebenamt betreut werden. Jedes Mitglied hat Anrecht auf eine der drei Ausgaben. Die Grundsätze der Schriftleitung sind statutarisch festgelegt. Heute erreichen die Verbandszeitungen folgende Auflageziffern: «Der Eisenbahner» 36 775, «Le Cheminot» 12 715 und «Il Ferroviere» 5165.

Die besondern Probleme des SBB-Personals

Die allgemeinen Arbeitsbedingungen des Personals der Bundesbahnen sind im Beamtengesetz, dem auch das übrige Bundespersonal unterstellt ist, bzw. im Arbeitszeitgesetz verankert. Sie werden durch das Parlament, d.h. in letzter Instanz durch das Volk festgelegt. Bei den Vorberatungen mit dem Bundesrat über neue gesetzliche Erlasse oder die Revision der bestehenden Gesetze sowie über

deren Ausführungserlasse ist der Förderativverband des Personals öffentlicher Verwaltungen und Betriebe Verhandlungspartner. In der Leitung dieser Dachorganisation ist der SEV auf Grund seiner Mitgliederzahl mit drei Mitgliedern vertreten. Er stellt in der Person des Kollegen Hans Düby den Präsidenten.

Fragen von grundsätzlicher Bedeutung wie grössere Aenderungen am Beamten-gesetz und den Ausführungsbestimmungen, Neueinreihung der Aemter in die Besoldungsklassen usw. werden vom Bundesrat der hierfür vorgesehenen paritätischen Kommission, unter dem Präsidium eines Bundesrichters, zur Begutachtung vorgelegt. Seit längerer Zeit ist eine andere paritätische Kommission an der Arbeit, das aus dem Jahre 1920 stammende Arbeitszeitgesetz zu revidieren und den heutigen Verhältnissen anzupassen. Bis heute verliefen die Verhandlungen sehr zähflüssig; eine Einigung konnte nur in wenigen Punkten erzielt werden. Diese Kommissionen haben zwar nur begutachtenden Charakter, doch hat der Bundesrat bis heute in der Regel ihre Empfehlungen übernommen, besonders dann, wenn ihre Beschlüsse einstimmig oder mit grosser Mehrheit zustande kamen.

Die spezifischen Fragen des Bundesbahnpersonals werden an Konferenzen mit der Generaldirektion oder mit den Fachabteilungen direkt vertreten. Nachdem die Beziehungen zwischen Personal und Leitung der Bundesbahnen während zwei Jahrzehnten nicht die besten waren, zeitweise sogar grosse Spannungen herrschten, hat sich die Situation seit dem Zweiten Weltkrieg wesentlich gebessert. Nach und nach wurde von der Leitung der Bundesbahnen der aus der Zeit der Feudalherrschaft stammende «Herr-im-Hause»-Standpunkt verlassen, und heute dürfen wir mit Freude feststellen, dass wir auf dem besten Wege zu einer echten Partnerschaft sind. Dieser Umstand wirkt sich zwangsläufig auch günstig auf das Verhandlungsklima aus, und nur noch selten trennen sich die Verhandlungspartner ohne Resultat.

Gegenwarts- und Zukunftsprobleme

Der immer stärker werdenden Konkurrenz im Verkehrswesen wegen, nicht zuletzt aber auch um die explosionsartig ansteigenden Betriebskosten auffangen zu können, haben die Bundesbahnen schon vor Jahren angefangen, unter Einsatz aller technischen Hilfsmittel, ihren Betrieb zu rationalisieren. Unter dem Druck der Rekrutierungsschwierigkeiten folgten sich die Rationalisierungsmassnahmen in weit grösserer Kadenz, als ursprünglich vorgesehen. Diese Summierung der technischen und betrieblichen Massnahmen belasteten in letzter Zeit das Personal oft bis an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit. Heute stehen die Bundesbahnen in einem technischen und organisatorischen Umwälzungsprozess, dessen Auswirkungen auf das Personal nur geahnt werden können. Der SEV wird

Wege finden, damit der Eisenbahner nicht zum Spielball der Technik und Kybernetik wird, sondern als Mensch im Mittelpunkt eines einstmals vielleicht voll automatisierten Betriebes bleibt. Vorerst gilt es, die Lohn- und Anstellungsbedingungen und die Arbeitszeit der allgemeinen Entwicklung in der Privatwirtschaft anzupassen, die heute die 5-Tage-Woche und angesichts des ausgetrockneten Arbeitsmarktes bessere Löhne bieten kann.

Das Mitspracherecht des Personals

Der Grundsatz des Mitspracherechts des Personals ist im Bundesgesetz über die Organisation und Verwaltung der Bundesbahnen vom 1. Februar 1923 verankert. Auf Grund dieses Gesetzes sind verschiedene Fachausschüsse und Personalkommissionen eingesetzt worden, deren Aufgabe es ist, betriebliche Neuerungen oder sozialpolitische Fragen zu begutachten. Während Jahren war ihr Kompetenzbereich jedoch sehr eng umrissen. Dank der verständnisvollen Haltung der Leitung der Bundesbahnen konnten in letzter Zeit diese Instrumente der Personalmitsprache weiter ausgebaut werden. Wenn auch diese Kommissionen nur begutachtenden Charakter haben, so sind sie doch ein wirksames Mittel zur Wahrung der Personalinteressen. Angesichts der zunehmenden Technisierung und Automatisierung der Eisenbahn wird jedoch die Frage laut, ob diese Mittel für die Zukunft genügen werden, um das Personal von den negativen Folgen der Kybernetik schützen zu können. Der Ruf nach Mitbestimmung wird immer lauter, obwohl die Leitung der Bundesbahnen bereit ist, das bestehende Mitspracherecht noch weiter auszubauen. Innerhalb unseres Verbandes ist eine Kommission eingesetzt, die sich eingehend mit dieser Frage befasst. Im Moment ist unser Verband im 15gliedrigen Verwaltungsrat durch den Verbandspräsidenten direkt vertreten. Diese Einervertretung kann aber kaum als echte Mitbestimmung bezeichnet werden.

Das Personal der privaten Transportunternehmungen

Obwohl die öffentliche Hand an den meisten dieser Unternehmungen finanziell beteiligt ist, so werden sie doch nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt. Dies zeigte sich hauptsächlich bei den Verhandlungen über Lohn- und Anstellungsbedingungen. Verschiedenenorts musste lange Jahre darum gerungen werden, dass der SEV als Verhandlungspartner anerkannt wurde. Wenn trotzdem einigermaßen erträgliche Lösungen des Lohnproblems gefunden werden konnten, so war dies oft nur möglich durch Kampfmassnahmen, wie sie auch in der privaten Wirtschaft üblich sind. Vielfach waren diese Auseinandersetzungen nicht auf den schlechten Willen der Betriebsleitung zurückzuführen, sondern auf die prekäre finan-

zielle Situation des grössten Teils dieser Unternehmungen. Das neue Eisenbahngesetz vom Jahre 1957, das in Art. 58 eine Defizitdeckung durch den Bund vorsah, brachte eine wesentliche Entspannung.

Der Kampf ging aber noch darum, ob und in welchem Ausmass die Personalaufwendungen in die Defizitdeckung einbezogen würden. Nach langem Ringen ist es uns gelungen, eine annehmbare Formulierung in der Vollzugsverordnung unterzubringen, die eine Vereinheitlichung der Privatbahnerlöhne unter Berücksichtigung der betrieblichen und örtlichen Verhältnisse nach einem speziellen, vom SEV erarbeiteten System vorsah. Grundlage für die «Systematisierung» der Privatbahnerlöhne ist der durchschnittliche Personalaufwand der Bundesbahnen pro Bediensteten. Hievon wird ein prozentualer, nach Betriebs- und Verkehrsleistungen des einzelnen Unternehmens abgestufter Betrag für die Defizitdeckung anerkannt. Diese Regelung gilt allerdings nur für die Bahnen des allgemeinen Verkehrs. Selbstverständlich müssen trotz dieser Lösung immer noch mit jeder einzelnen Bahnverwaltung Lohnverhandlungen geführt werden, da diese frei sind, die Hilfe des Bundes anzurufen oder die ihnen für die Personalaufwendungen zugesicherte Marge voll aususchöpfen oder nicht.

Hans Düby, Bern

Mitbestimmung in einer demokratischen Gesellschaft heisst mehr Information für den einzelnen und mehr Mitwirkung an den Entscheidungen, denen der einzelne sich zu unterwerfen hat.

(Herbert Laabs)