



100 Jahre 100 Gesichter

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals feiert Geburtstag



Timo Weller

Einheit

Die Eisenbahnvereine fanden durch die Not im 1. Weltkrieg und den Landesstreik zusammen.

2-3

Vielfalt

Jugendliche, Frauen und Migrant/innen reden im Vorstand mit, und PinkRail ist heute anerkannt.

13-15



VON SEPARATEN BERUFSVEREINEN ZUM SEV

Der Weg zur Einheit

Yves Sancey / Übersetzung: Fi
yves.sancey@sev-online.ch

Emil Düby, der erste SEV-Generalsekretär, starb nur 46-jährig am 26. Juli 1920, wenige Monate nach seiner Wahl. Deren Einstimmigkeit zeugte von der Dankbarkeit und dem Vertrauen, das ihm die Eisenbahner entgegenbrachten. Sie erinnerten sich bei Dübys Tod an den schwierigen Weg zur Einheit und an die Rolle, die er dabei spielte.

Der «Eisenbahner» schrieb am 30. Juli 1920: «Düby hielt immer den Gedan-

ken aufrecht, dass die heillose, schädigende Zersplitterung der Organisationsform der Eisenbahner der Schweiz ersetzt werden müsse durch eine allumfassende Verbindung. Das Glück war ihm beschieden, diese schöne Idee verwirklichen zu können. [...] Freilich haben die Zeitverhältnisse das ihre dazu beigetragen, dass das Ziel rascher erreicht wurde, als mancher, als wohl er selbst dachte.» Wie kam der Einheitsverband zustande?

Erste Bahngewerkschaften

Bereits Jahrzehnte zuvor hatten sich einzelne Berufskategorien der

Eisenbahner gewerkschaftlich organisiert. Schon ab 1876 gab es den Verein Schweiz. Lokomotivführer VSLF, der 1919 den SEV nicht mittrug – im Gegensatz zum Schweizerischen Lokomotivpersonalverband (SLPV), der damals das meiste Lokpersonal organisierte und 1889 als Verein Schweiz. Lokomotivheizer entstanden war. Den Schweizerischen Zugpersonalverein (SZPV) gründeten Bremser, Kondukteure und Zugführer im Jahr 1885.

Zwei weitere, viel mehr Mitglieder umfassende Organisationen wiesen bereits früh die später auch für den SEV typische Aufteilung in Unterverbände auf: der 1889 gegründete Verein Schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter (VSEA), der weitgehend aus dem Stations- und Verwaltungspersonal – inklusive besser bezahlten Beamten – bestand, sowie die Arbeiterunion Schweizerischer Transportanstalten (AUST) von 1895. Diese umfasste die Eisenbahnarbeiter und die in Depots und Werkstätten, im Streckenunterhalt, im Güterumschlag und in der Reinigung beschäftigten Kategorien. Die AUST misstraute dem VSEA lange, doch die beiden fanden 1919 mit dem SLPV und dem SZPV zum SEV zusammen.



NOB-Streik am 12./13. März 1897 im Bahnhof Zürich.



Die «SEV-Väter», die 1918 dem Oltener Komitee angehörten, im Jahr 1919: 1) Emil Düby, 2) Harald Woker, 3) Paul Perrin. Das Bild zeigt noch fünf weitere Bähnler.

Vom «Aarauer Tag» zum Streik bei der Nordostbahn (NOB)

Einheit entsteht auch im Kampf. Ab 1895 organisierten die Eisenbahnergewerkschaften die erste grosse Lohnbewegung. Ein erster Höhepunkt der Mobilisierung war am 16. Februar 1896 die Kundgebung von 12 000 Eisenbahnern aus dem ganzen Land in Aarau. Anders als die meisten andern Privatbahnen weigerte sich die NOB grundsätzlich, mit den Gewerkschaften zu verhandeln. Deshalb streikten am 12. und 13. März 1897 bei der NOB rund 5400 Eisenbahner und legten einen grossen Teil des Schweizer Bahnnetzes lahm. Der erste grosse Bahnstreik auf dem europäischen Kontinent fand beim grössten Teil der Bevölkerung Verständnis. Unter bundesrätlicher Vermittlung kam es am zweiten Tag zu einer Einigung.

1. Weltkrieg und Generalstreik schweissen Bähnler zusammen

Die Kriegsjahre waren geprägt von einer rasanten Teuerung, welche die bestehenden sozialen Ungleichheiten verstärkte und den Lebensstandard der lohnabhängigen Bevölkerungsschichten verminderte. Davon betroffen waren auch die Eisenbahner. Des-

halb schlossen sich die Eisenbahnergewerkschaften dem Oltener Aktionskomitee an, das die Führungsspitzen der grössten Gewerkschaften und der sozialdemokratischen Partei vereinigte. Die «SEV-Gründungsväter» Emil Düby, Harald Woker und Paul Perrin nahmen im Oltener Komitee Einsitz.

Dass während dem Generalstreik fast keine Züge mehr fuhren, war für seine Wirkung wichtig. Die Entwicklung hin zu einer einheitlicheren Organisation der Eisenbahner zeichnete sich nicht nur während der drei Generalstreiktage ab, sondern in einer allgemeineren Bewegung, die beschleunigend wirkte. Die Eisenbahner schlossen sich dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund (SGB) an, obwohl es unter ihnen auch Widerstand dagegen gab. Das Prestige von Streikführer Emil Düby spielte auch eine Rolle.

Der Streik beseitigte die letzten Hindernisse auf dem Weg zur Fusion der Eisenbahnverbände. Als auch beim VSEA die Führung und der überwiegende Teil der Mitglieder den Streik mittrugen, schwanden bei den schon dem SGB angeschlossenen Verbänden des Arbeiter-, Zug-, Rangier-, Wärter- und Lokomotivpersonals die Vorbehalte gegenüber dem VSEA.

ROGER THUILLARD

Jahrgang 1919, wie der SEV

Yves Sancey / Übersetzung: kt
yves.sancey@sev-online.ch

Dieses Jahr feiert nicht nur der SEV sein 100-jähriges Jubiläum. Auch 23 Mitglieder sind 1919 geboren. Wir haben eines davon getroffen: den ehemaligen SBB-Angestellten Roger Thuillard. Ein Blick auf den Verlauf seiner Karriere verrät einiges über das Leben eines hundertjährigen Eisenbahners.

Roger Thuillard ist am 17. September 1919 geboren und lebt mit seiner Frau Georgette in Renens. Die 98-jährige Tochter eines Eisenbah-

ners ist noch rüstig. Sie arbeitete einst als Schneiderin. Die beiden lernten sich in sehr jungen Jahren in der Schule in Yverdon kennen und sind seit 76 Jahren verheiratet. «Wir hatten Glück und waren gesund.» Trotzdem kamen mit dem Alter einige Sorgen, die den Alltag belasten: Die Sehkraft gibt ab und erschwert das Lesen, das Gehör verschlechtert sich und führt zu Gleichgewichtsproblemen bei unserem bald Hundertjährigen. Doch das Paar lebt weiterhin selbstständig in seiner Wohnung in einem ruhigen Quartier, wo Kinder und Grosskinder oft zu Besuch kommen. «Wir haben es schön im Ruhestand», finden sie beide.

Genauere Erinnerungen

Roger Thuillard kann sich an vieles in seinem Leben genau erinnern. Er zögert nicht, mir auf meinem Handy die Fahrstrecken der Wagen auf dem Weg zur Reparatur zu erklären. Er zeigt mir die Handgriffe, die er einst ausführen musste. Roger Thuillard kommt aus keiner Eisenbahnerfamilie. Zunächst machte er eine Lehre als Schlosser und lernte einen Ingenieur der SBB kennen, der jeweils seine Baustellen kontrollierte. So begann er 1942 für zwei Jahre in den SBB-Werkstätten in Yverdon zu arbeiten. «Es war Krieg und wir machten die grossen Reparaturen an den Wagen. Es gab keine

Ersatzteile, also mussten wir sie selber herstellen. Ich war ein guter Schweisser!» An den Krieg erinnert er sich noch gut: 1939 hat er die Rekrutenschule gemacht, «dann war ich 1200 Tage im Einsatz – im Bunker», erzählt er.

Im SEV seit 77 Jahren

Kurz nach der Ankunft in der Werkstätte «haben wir das Beitrittsformular direkt unterschrieben. Uns wurde gesagt, dass alle Arbeiter zusammen stärker sind. Und das stimmte!» Nun ist Roger seit 77 Jahren SEV-Mitglied. «Wir fuhrten oft in die Deutschschweiz für Kongresse und hatten Versammlungen im Lausanner Bahnhofbuffet. Wir waren immer zufrieden damit, was der SEV für uns leistete. Ich habe alles immer verfolgt, obwohl ich nie in einem Vorstand war. Einmal gab es Probleme mit der Arbeitszeit. Also haben wir gesagt: «Wir müssen alle hingehen!»

Später arbeitete Roger im Depot Bern, wo er die Getriebe elektrischer «Maschinen» reparierte. Er nennt sie nicht «Lokomotiven», denn für ihn verdienen diesen Namen nur solche, die mit Kohle betrieben werden. «Zu der Zeit wohnte ich in Bümpliz und ging im Lauscher zur Arbeit. Damals war ich in Topform! Mit acht Jahren habe ich mit Sport angefangen. Ich sage immer: Macht Sport, das hilft im Alter!» In der Leichtathletik gewann er sogar einen Kranz. Später sang er im Chor der Eisenbahner in Renens.

Nach einigen Jahren in Bern wurde im Depot Renens 1946 ein Platz frei. «Ich war in dem Bereich angestellt, wo das Rollmaterial repariert wurde: Güter- und Personenwagen. Wir haben zum Beispiel die Achsen ausgetauscht. Dazu musste man in eine Grube steigen und dort auch wieder herauskommen! Zu jenem Zeitpunkt wurde er zum Vorgesetzten ernannt.

Alle Westschweizer Güterzüge kamen in Renens vorbei. Die «Visiteure», wie sie genannt wurden, markierten die Wagen für die Reparatur mit einer roten Etikette. Diese Züge wurden dann einen Laufberg hinuntergeschickt, um sortiert zu werden. Roger trennte die Kupplungen der Wagen, die von allein angerollt kamen, und die Weichensteller schickten sie über eines der 28 Gleise zur richtigen Werkstätte. Das war eine heikle Sache. Wenn der Bremsschuh, der die Wagen bremsen sollte, nicht richtig plat-

ziert war, kam es manchmal zu Entgleisungen», erinnert sich Roger Thuillard. Mit der Zeit wurde er zu einem gefragten Spezialisten bei Entgleisungen. «Dann sind wir mit Wagenhebern hingegangen, um die Wagen wieder aufzugleisen. Oft wurde ich in der Nacht angerufen.»

«La Maison des Rails»

Am Ende seiner Karriere bei der SBB leistete er einen wichtigen Beitrag zum Umzug und zur Inbetriebnahme des neuen Depots in Denges (VD), das jenes in Renens mit der Zeit ersetzte, und wurde zum Werkstatteleiter. «Wir wohnten 20 Jahre lang auf der Ferme des Tilleuls neben dem Güterbahnhof in Renens.» Er erinnert sich an den furchtbaren Lärm zwischen der Strasse und dem Güterbahnhof. Bei der letzten Dampflokomotive, deren Feuer die ganze Nacht lang brennen musste, machte das Ventil «einen Riesenkrach, wenn sie zu viel Dampf hatte! Direkt unter unserem Schlafzimmerfenster!» Seine Gesundheit litt unter dem Schlafmangel, bis der Arzt ihm nicht mehr lange zu leben gab. Er überlegte zu kündigen. Die SBB fand es nicht normal, dass er nicht zu seinem Schlaf kam, und liess ihn mit 56 Jahren in den Ruhestand treten. Das war vor 54 Jahren!

Roger Thuillard ist sehr gefragt: Neben diesem Portrait wird er im Film *La Maison des Rails* zu sehen sein, der vom Leben der Bewohner der Ferme des Tilleuls berichtet, heute ein Kulturzentrum, in dem der Film am 16. Juni um 17 Uhr zum ersten Mal öffentlich gezeigt wird.



Als junger Leichtathletikmeister.



GRÜNDUNG DES SEV

30. November 1919 –
der «Tag der Entscheidung»

Yves Sancey / Übers.: pmo Vor 100 Jahren, am Sonntag, 30. November 1919, versammelten sich im Berner Grossratsaal rund 170 Delegierte der vier Gewerkschaften, die im öffentlichen Verkehr aktiv waren (siehe Seite 2) zur Gründung des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes SEV. Bereits am Vorabend waren Delegierte zu Vorbereitungssitzungen zusammengekommen. Am Samstagmorgen und Sonntagmorgen empfangen Gewerkschafter, die rote Rosetten trugen, die Delegierten am Bahnhof. Das Bankett für die Delegierten nach der Versammlung vom 30. November ging «in einem bescheidenen Rahmen, ohne Festlichkeiten» über die Bühne «angesichts der Grösse des Vorgangs und der Bedeutung der getroffenen Entscheidungen», wie die «Schweizerische Eisenbahn-Zeitung» schrieb. «Am Vorabend der Entscheidung», kommentierte die Zeitung des VSEA am 28. November, «diskutiert man nicht mehr über die Zweckmässigkeit der Gründung einer ge-

meinsamen Organisation. Nun steht die praktische Arbeit im Vordergrund.» Und es folgte der Aufruf: «Nur ein breiter, vollständiger Zusammenhalt von uns allen lässt uns die Probleme lösen, die die Zukunft für uns bereithält. Unsere Stärke liegt in unserer Einheit, in unserem Zusammenhalt. Vorwärts!»

Eine Kommission unter der Leitung von Emil Düby, mit Robert Bratschi als Sekretär, hatte im Frühling 1919 den Auftrag erhalten, das Vorgehen zu planen. Am 30. November stellte Düby das Projekt vor, worauf die Delegierten einstimmig die ihnen vorgelegten Statuten genehmigten, die den Unterverbänden ihre Autonomie garantierten. Der SEV war geboren. Und gleich danach auch seine Zeitung «Der Eisenbahner», der ab dem 2. Januar 1920 erschien. Die Delegierten der Gründungsversammlung wählten Emil Düby zum Generalsekretär des SEV und Harald Woker zu dessen Präsidenten, was damals ein Ehrenamt war.

Die «Väter» des SEV

1. Emil Düby (1874–1920)

Arbeitete nach der Lehre ab 1890 bei der Jura-Simplon-Bahn, 1902 Gewerkschaftssekretär, Nationalrat SP/BE 1917–1920. Hat den Zusammenschluss der Eisenbahner im SEV wesentlich vorbereitet, wurde einstimmig zu dessen Generalsekretär gewählt. Forcierte den Beitritt zum SGB. Nach seinem Tod mit 46 Jahren folgte im Juli 1920 seine rechte Hand Robert Bratschi.

2. Harald Woker (1893–1944)

Studierte Rechtswissenschaften mit Dokto-

rat. Präsident des Verbands schweiz. Eisenbahn- & Dampfschiff-Angestellter VSEA ab 1916, danach des SEV; nach seinem Rücktritt 1920 folgte Gottfried Beck. 1917–1921 Verwaltungsrat der SBB, 1920–1931 in der Geschäftsleitung der SP Schweiz, Berner Stadtrat und Grossrat.

3. Paul Perrin (1896–1958)

Sekretär, später Telegrafist bei der SBB. 1919–1952 stellvertretender SEV-Generalsekretär. Ab 1930 «Cheminot»-Redaktor. 1919–1953 Nationalrat SP/VD. 1921–1951 Vorstandsmitglied SGB.

DREI GENERATIONEN IM SEV

Der Streik wirkte nach

Martin Brügger «Brüni» hiess die letzte Kuh des Ehepaars Gottlieb (1872–1952) und Elisabeth Brügger-Schenker von Winznau SO. Sie hatten sechs Kinder, ein kleines Bauernhaus und wohl auch Schulden. Der Umschwung reichte für ein paar Obstbäume und Hühner, aber nicht für genügend Heu für die Kuh und die zwei Ziegen. Diese wurden mit Blattwerk aus dem Hardwald gefüttert. Er arbeitete in der SBB-Werkstätte Olten, sie bot Eier, wenig Obst und Gemüse am Markt in Olten feil. So kam die Familie schlecht und recht über die Runden. Im April 1918 trat der älteste Sohn Gottlieb (1901–1980) seine erste Stelle bei der SBB in Aarburg als «Gehülfe 3. Klasse» an.

Ob die Brüggers im November 1918 gestreikt haben, wissen wir Nachfahren nicht. Sie haben wohl keine aktive Rolle gespielt. Mutter Elisabeth lenkte die Familiengeschichte. Die neue Stelle des Sohnes galt es nicht zu gefährden. Mit bloss einer Kuh im Stall konnte man sich eine aktive Rolle im Landesstreik nicht leisten. Mein Vater Gottlieb

hat uns das nie klar gesagt, aber immer betont, wie wichtig und prägend der Landesstreik für unser Land war. Er hat uns von den Strafen erzählt, von den Entlassungen. Kindern von Streikenden wurde eine Anstellung bei der SBB noch Jahre später verwehrt.

Mein Vater hat mir oft gesagt, wie wichtig es sei, sich für soziale Gerechtigkeit zu wehren. Er schwärmte von Errungenschaften, die die Arbeitnehmer nur durch den Landesstreik erkämpfen konnten. Diese zu erhalten sei eine wichtige Aufgabe: Arbeitnehmer müssten möglichst zu 100% organisiert sein. Aber er riet, politisches Engagement gegenüber Arbeitgeber und Öffentlichkeit nicht augenfällig zu zeigen. Die Erfahrungen des Streiks steckten ihm noch in den Knochen. Seine Ansicht, dass man seine politische Gesinnung bedeckt halten solle, teile ich nicht. Man muss sich für soziale Gerechtigkeit wehren. Solidarität und politisches Engagement darf und soll man gegen aussen transparent machen – unabhängig davon, wie viele Kühe man im Stall hat.



Grossvater Gottlieb Brügger, geboren 1872, mit Kuh «Brüni».



Gottlieb B., *1901



Martin B., *1959.

EDITO von Giorgio Tuti

Wir alle sind
gemeinsam stark!

Hier sind wir nun zur Feier unseres hundertjährigen Bestehens. Ihr haltet die Sonderausgabe der Zeitung in der Hand, die in einer Grossauflage von 50 000 Exemplaren erscheint.

Diese Zeitung steht unter dem Motto: 100 Jahre – 100 Gesichter. Eine gelungene Mischung aus Texten über die Anfänge des SEV, dargestellt an den Hauptakteuren bei der Gründung des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes am 30.11.1919, sowie Porträts von Mitgliedern der Vergangenheit, der Gegenwart und der Zukunft. Tauchen wir ein in die Vielfalt des SEV, mit manchmal leichten, manchmal ernsten Erinnerungen.

Als Präsident bin ich heute stolz auf die Standfestigkeit unserer Bewegung und ihre Vielfalt. Dies ist nicht nur mein persönlicher Stolz. Tag für Tag stelle ich fest, dass die Mitglieder des SEV stolz auf ihre Gewerkschaft sind. Ich bin immer wieder beeindruckt, wenn ich die Motivation und das Engagement unserer Mitglieder für den SEV sehe und spüre. Sei dies am Arbeitsplatz, in den Sektionen, den Unterverbänden oder wenn es darum geht, sich an Aktionen zu beteiligen oder an Kundgebungen teilzuneh-

men; immer können wir auf unsere Mitglieder zählen, Aktive wie Pensionierte. Sie sind gut organisiert, solidarisch und unterstützen sich gegenseitig. Diese Solidarität findet sich auch in der jüngsten Geschichte, die ihr im Sozialbericht findet, der diese umfangreiche Zeitung vervollständigt.

Diese Sondernummer ist eine Ergänzung zur gut 100-seitigen Jubiläumsbrochure, die vorwiegend im Ausstellungsbereich aufliegt, der vom 3. Juni bis zum 30. November eine Tour de Suisse absolviert – um unseren Mitgliedern zu begegnen und jenen, die es noch nicht sind.

Bevor ich euch eine spannende Lektüre und ein prächtiges Jubiläum wünsche, will ich ganz herzlich allen danken, die an den Vorbereitungen der Festlichkeiten und des gesamten Jahresprogramms mitgewirkt haben, sowohl aus dem professionellen Gewerkschaftsapparat als auch aus der Miliz. Ebenso danke ich allen, die uns unterstützt und gratuliert haben; sie finden sich ebenfalls in dieser Zeitung.

Schliesslich schicke ich einen riesengrossen Dank an alle unsere Mitglieder; ihr seid das Herz des SEV.

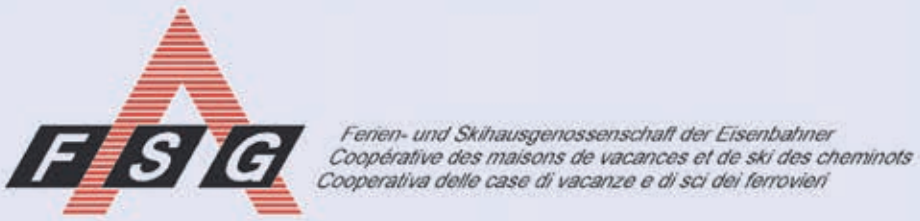
Wir alle sind gemeinsam stark!

Happy birthday SEV!
Der Kampf geht weiter

www.14juni.ch

UNIA

Wir gratulieren dem SEV zum hundertjährigen Jubiläum!



garanto

Die Gewerkschaft des Zoll- und Grenzschutzpersonals
Le syndicat du personnel de la douane et des gardes-frontière
Il sindacato del personale delle dogane e delle guardie di confine

M O V E N D O

Das Bildungsinstitut der Gewerkschaften • L'Institut de formation des syndicats • L'Istituto di formazione dei sindacati

kapers
Cabin Crew Union

PVB APC

SVSEIUSSCIUSFS



Applaus, Applaus!

100 Jahre und kein bisschen müde. Wie am ersten Tag entschlossen im Kampf für die Rechte der Arbeitnehmenden. Der SEV.

Wir gratulieren ganz herzlich.

 **syndicom**

Seit 100 Jahren partnerschaftlich unterwegs

Gemeinsam gekämpft. Gemeinsam gestritten. Gemeinsam Erfolge gefeiert. Für unsere Mitarbeitenden. Heute und in Zukunft. Wir gratulieren dem SEV ganz herzlich zum Jubiläum.

bls.ch/vorteile



Als Mitglied des SEV profitieren Sie von bis zu 10 % Rabatt.

Jetzt zur KPT Krankenkasse wechseln: kpt.ch/sev-online

kpt: die krankenkasse mit dem plus

Feilen 1 - CH-9320 Arbon - www.promonova.ch **promonova.**
real impressions

„MANCHMAL ZEIGT SICH DER WEG ERST, WENN MAN ANFÄNGT IHN ZU GEHEN“

Paolo Coelho

Wir gratulieren dem SEV zu seinem 100-Jahr-Jubiläum. Ja, der Hundertste ist wirklich etwas Spezielles!

Eine grossartige Leistung der grössten Gewerkschaft des öffentlichen Verkehrs.

Wir wünschen alles Gute und ein sehr erfolgreiches und spannendes Jahr!

Wir freuen uns weiterhin auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit.

promonova.
Ihre Werbeartikelagentur



Die AUTO AG SCHWYZ gratuliert dem SEV ganz herzlich zum 100 - Jahr - Jubiläum.



100 Jahre für den öV Schweiz.

Der VöV gratuliert herzlich!

Der öffentliche Verkehr der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte. Er bewegt und verbindet die Schweiz und ist ein wichtiger Standortvorteil unseres Landes. Den SEV und den Verband öffentlicher (VöV) verbindet genau dieser «öV». Partnerschaftlich engagieren sich beide Verbände für einen starken öV – seit 100 Jahren. Der VöV wünscht dem SEV auch in seinen zweiten 100 Jahren viele Erfolge!

VÖV UTP | Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

100 **seV** JAHRE
ANS
ANNI

Wir gratulieren dem SEV herzlich zum hundertjährigen Jubiläum

MITTELLAND ZEITUNGSDRUCK

Ein Unternehmen der **ch media**



Wir gratulieren dem SEV zum hundertjährigen Jubiläum!



W + H Messerli AG



Sanitäre Anlagen
Spenglerei – Blitzschutz

DER SEV IM 2. WELTKRIEG

Gegen Hitler, aber nicht gegen Transit

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Dass die Schweiz im 2. Weltkrieg nicht angegriffen wurde, verdankt sie wesentlich ihren Dienstleistungen für die Achsenmächte. Dazu gehörte der Bahntransit. Der SEV opponierte nicht dagegen, weil er sich damit politisch isoliert hätte und weil die finanziell angeschlagene SBB davon profitierte.

Deutschland lieferte Italien ab 1940 vor allem Kohle, aber auch Eisen, Stahl und Getreide. Nach der Besetzung Italiens durch Deutschland 1943 stieg der Süd-Nord-Verkehr. Auf Druck der Alliierten kontingentierte die Schweiz den Transit zunehmend, unterbrach ihn aber erst im März 1945, wie Urban Tscharland in seiner Lizentiatsarbeit «Die Eisenbahnergewerkschaften und der Transit der Achsenmächte» (2002) schreibt. Auch als immer mehr Wagen defekt bzw. sabotiert an der Grenze ankamen, beförderte die SBB sie wenn immer möglich weiter, ohne politische Skrupel. Transporte von Truppen und Deportierten sind keine nachgewiesenen, und auch nicht von eigentlichen Waffen und Munition, wobei letztere nicht ganz auszuschliessen sind, weil die Wagen selten kontrolliert wurden. 1941–1943 fuhren ca. 600 Spezialzüge mit italienischen Arbeitern durch die Schweiz, zuerst Richtung Norden und ab Herbst 1942 zurück. Darin waren 1941 vielleicht Soldaten in Zivil.

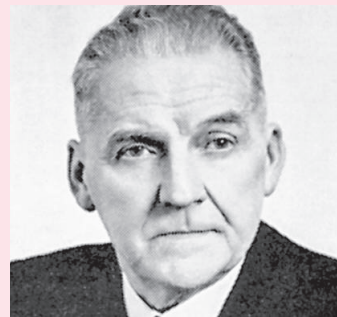
Tscharland stellt fest, dass der SEV nie grundsätzlich gegen den Transit opponierte, obwohl der damalige einflussreiche SEV-Generalsekretär Robert Bratschi (1891–1981) «jederzeit der nationalsozialistischen Diktatur gegenüber kritisch eingestellt war», wie der Historiker klarstellt. «Im SEV und im Föderativverband war die Machtposition Bratschis derart stark, dass die politische

Haltung dieser Verbände mit der politischen Haltung von Bratschi gleichgesetzt werden kann.» In der Tat war Bratschi 1919 einer der Baumeister der SEV-Gründung (als vollamtlicher Sekretär des VSEA ab Anfang 1918) und trat im Oktober 1920 die Nachfolge des im Juli verstorbenen ersten SEV-Generalsekretärs Emil Düby an. 1921 wurde Bratschi SBB-Verwaltungsrat, 1922 Präsident des Föderativverbandes des Personals öffentlicher Verwaltungen und Betriebe und 1934 SGB-Präsident. Daneben war er ab 1922 auch Nationalrat (SP/BE) und ab 1932 bernischer Grossrat.

Als Beispiel für Bratschis antifaschistische Haltung nennt Tscharland seine Briefe von 1933 und 1934 an die SBB-Generaldirektion und an den damaligen Chef des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements, Marcel Pilet-Golaz. Bratschi forderte, dass das in den Personalzimmern der SBB geltende Verbot kommunistischer Zeitungen (wofür der SEV Verständnis hatte) auch für das Blatt der faschistischen «Nationalen Front» gelten müsse, weil diese Organisation ebenso staatsfeindlich sei wie die Kommunisten. Doch SBB und Bundesrat wollten davon nichts wissen, was ihre autoritär-rechtslastige Haltung zeigte. Ab 1937 verlangte Bratschi von der SBB auch mehrmals die Absetzung ihres Vertrauensarztes in Schaffhausen, eines politisch aktiven Nationalsozialisten, über den sich SEV-Mitglieder beklagten. Er blieb aber mindestens bis Anfang 1946 im Amt. Der SEV half auch untergetauchten Eisenbahnern im Ausland und hatte Kontakte zum Widerstand.

SEV unter Druck

Druck kam ab 1939 auch vom neoliberalen «Bund der Subventionslosen», der die Staatsbetriebe reprivatisieren wollte: Er ergriff das Referendum gegen das Bundesgesetz für eine Verminderung des Lohnabbaus



«Nichts kränkt und beleidigt das Personal so sehr, wie wenn ihm durch böswillige Entstellung der Wahrheit eine Sonderstellung und die Verfolgung von Sonderinteressen unterschieden werden. Das Personal [...] ist ein Teil des werktätigen Schweizer Volkes und will es bleiben.»

ROBERT BRATSCHI
SEV-Generalsekretär 1920–1945,
SEV-Präsident 1946–1953, im Buch
«Mein Dienst – mein Stolz», 1941/42

von 1936 für das Bundespersonal und für die Sanierung der Pensionskasse der SBB. Seine Hetze gegen die «privilegierten Beamten» und gegen die Sanierungskosten von angeblich einer Milliarde Franken führte bei der Abstimmung vom 2./3. Dezember 1939 zu einem klaren Nein (62,2%).

Das war für den SEV ein Schock. Er schloss daraus, dass das Ansehen der Eisenbahner in der Bevölkerung verbessert werden musste. Auch deshalb unterstrich der SEV immer wieder die volle Leistungsbereitschaft der Eisenbahner für Volk und Land und wehrte sich nicht dagegen, dass ab April 1940 die dienstpflichtigen Eisenbahner jeweils zweimonatige Einsätze in der Armee leisten mussten, trotz dem akuten Personalmangel bei der SBB wegen der Verkehrszunahme. Auch sonst hielt sich der



Der am 9. September 1944 bei Rafz aus der Luft beschossene Zug – siehe unten.

SEV politisch zurück, um den rechten Kreisen, die die Gewerkschaften beim Bundespersonal einschränken oder gar verbieten wollten, weniger Angriffsfläche zu bieten und um seine Kernaufgabe nicht zu gefährden.

Opposition gegen den Transit hätte den SEV wohl politisch isoliert und zum Konflikt mit der SBB geführt. Denn diese stand 1939 finanziell schlecht da und brauchte die Gewinne aus dem Transit dringend für den Schuldenabbau und die Amortisation von Investitionen wie der Elektrifizierung. Auch daher opponierte der SEV nicht und grenzte sich von den Sabotageaufrufen der Kommunisten (ab dem deutschen Angriff auf Russland im Sommer 1941) und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ab. Sabotage von Schweizer Eisenbahnern gab es laut Tscharland kaum, auch weil sie mit sehr harten Strafen rechnen mussten, denn sie unterstanden dem Militärrecht.

Konzentration auf die Verteidigung des Personals

Für seine Mitglieder tat der SEV weiter sein Bestes. So forderte er von der SBB schon im November 1939

mehr Personal, weil die Überzeit aus dem Ruder lief und viele Ruhetage nicht mehr bezogen werden konnten. Bratschi warnte vor Gesundheitsproblemen und schätzte das Manko auf «3000 Mann geschulte Kräfte». Die SBB lenkte ein und erhöhte ihre Mitarbeiterzahl von 1939 bis 1943 von rund 28 700 auf über 33 000. Im Budget 1945 waren 72% aller betrieblichen Ausgaben Personalkosten.

Auch bei den Löhnen liess der SEV nicht locker, weil der Krieg die Teuerung anheizte, und erreichte im Dezember 1940 eine Familien- und Kinderzulage. Letztlich konnten SEV und Föderativverband den Reallohnverlust im Krieg bei verheirateten Mitarbeitern mit tiefen Löhnen auf 1,7% begrenzen. Mittlere und höhere Einkommen sanken viel stärker, z. B. bei 7000 Franken im Jahr um 16,7%.

Der SEV erreichte auch, dass ab März 1942 Überzeit offiziell wieder mit Zeit und Geld kompensiert wurde, was aber bis 1944 nicht überall umgesetzt wurde. Ab 1943 gleisten Föderativverband und SBB eine neue Vorlage für die Sanierung der SBB auf, die im Frühjahr 1945 in der Referendumsabstimmung durchkam.

Auf der Lok von Fliegern beschossen

Am 9. September 1944 fuhr LPV-Mitglied Georg Gabriel (56) mit einem Güterzug von Rafz (nördlich des Rheins) nach Schaffhausen, als er um 12.40 Uhr kurz vor der Grenze von Flugzeugen beschossen wurde. Er betätigte sofort die Schnellbremse und spürte plötzlich heftige Schmerzen am rechten Knie und am linken Bein, aus dem viel Blut floss. Er warf sich auf den Boden und Band das Bein mit einem Taschentuch ab. Nach dem nächsten Angriff sprang er von der Lok und kroch darunter. Die vier US-Jäger griffen 20 Minuten lang fünfmal an. Etwa 40 Minuten später kamen Samariter aus



Rafz und brachten Gabriel, der an beiden Beinen und einer Hand getroffen wurde, mit einem Pferdewagen ins Spital Bülach – zusammen mit Zugführer Hermann Frey, der am Fuss verletzt war, und einem deutschen Zollbeamten, der sein zeretztes Bein verlor.

VERKEHRSPOLITISCHES ENGAGEMENT

Für Bahnausbau und Verlagerung



SEV-Aktivist/innen Ende Sommer 1998 vor dem Abstimmungsbus für die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe.

Fi Nach dem 2. Weltkrieg brachte die Hochkonjunktur der Bahn grosse Gewinne aus dem Güterverkehr. Doch weil sich immer mehr Schweizer/innen ein Auto leisten konnten, nahm der Strassenverkehr rasant zu. Das Strassennetz wurde massiv ausgebaut, während viele Tram- und Nebenlinien verschwanden. So konkurrenzierte der Lkw die Bahn auch über längere Distanzen immer mehr. 1974/75 brach der Bahngüterverkehr wegen der Wirtschaftskrise ein.

Bundesrat und SBB verfolgten eine Schrumpfstategie, die der SEV zusammen mit der Umweltbewegung bekämpfte. 1975 gehörte der pensionierte SEV-Präsident Hans Düby zu den Mitgründern der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV), und sein Nachfolger Werner Meier machte sich auch als Nationalrat im Parlament für den öffentlichen Verkehr stark. Ein wichtiger Partner des SEV war dabei der 1979 gegründete Verkehrs-Club der Schweiz (VCS). Der Taktfahrplan (1982) und das verbilligte Halbtax-Abo (1986)

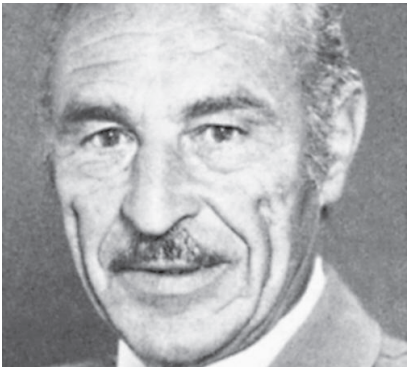
machten den öV attraktiver. 1984 engagierte sich der SEV in den Abstimmungskämpfen für die Schwerverkehrsabgabe und für die Autobahnvignette, 1987 und 1992 für die Bahn 2000 und die Neat. 1994 kämpfte der SEV für die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette, für den Verfassungsgrundsatz einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wie auch für die Alpen-Initiative für die Beschränkung der Lastwagenfahrten durch die Alpen.

1998 warb der SEV gar mit einem Bus für die LSVA-Gesetze (57,3% Ja) und für den Fonds zur Finanzierung des Bahnausbaus (FinöV, 63,5% Ja). 2004 bodigte er zusammen mit den Umweltverbänden den Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative für eine zweite Gotthard-Strassenröhre. Dazu gab es dann 2016 ein Ja (57%) dank dem Versprechen, dass die Kapazität nicht steige. 2014 kämpfte der SEV siegreich für die Fabi-Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (62% Ja).

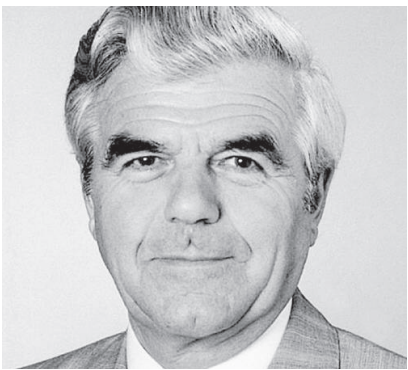
Präsidenten seit 1953



1953–1971 Hans Düby (1906–1978)



1972–1981 Werner Meier (1916–2007)



1981–1987 Jean Clivaz (1925)



1987–1996 Charly Pasche (1935)



1996–2005 Ernst Leuenberger (1945–2009)



2005–2008 Pierre-Alain Gentil (1952–2008)



2008– Giorgio Tuti (1964)

Fotos aus SEV-Chronik 1970–2010

Abstraktion Egger (Kongress 2017)

ABSCHAFFUNG DES BEAMTENRECHTS

Eintritt ins GAV-Zeitalter

Fi Die GAV-Epoche begann im öffentlichen Verkehr der Schweiz kurz vor der Jahrtausendwende mit der Aushandlung der GAV bei SBB und SBB Cargo, wie es das Bundespersonalgesetz (BPG, gültig ab 2001) vorsah. Zuvor hatten Angestellte der SBB den Beamtenstatus und jene der Konzessionierten Transportunternehmen (KTU) Personalreglemente. Zwar hatte der SEV schon vorher einige GAV ausgehandelt, doch waren dies Ausnahmen.

Für die Verhandlungen mit der SBB stellte der SEV Giorgio Tuti an, der bei der Gewerkschaft Bau und Industrie im Tessin mehrere Jahre lang intensiv mit der Aushandlung und Umsetzung von GAV zu tun hatte. Tuti erzählt: «Als ich kurz nach meinem Eintritt in den SEV nach den SBB-Reglementen, Weisungen usw. fragte, die im GAV zusammenzufassen waren, führte mich ein Kollege zu einem doppeltürigen Schrank. Ich fragte: «Wo im Schrank?» Er antwortete: «Der ganze Schrank ...»

Nach einem ersten GAV-Workshop am 20. Mai 1998 brauchte es 20 Treffen und die SEV-

«Contrat social»

Stellenabbau durch Rationalisierungen war bei der SBB seit den 1960er-Jahren ein Dauerbrenner, doch von 1990 bis 2000 sank die Zahl der Angestellten von 37 700 auf 28 300 ... Um diesen Aderlass sozial abzufedern, schlossen SEV und SBB am 31. März 1993 den «Contrat social» ab. Die SBB garantierte den Beamten und ständigen Angestellten Beschäftigung und Besitzstand, wenn sie zur Übernahme einer zumutbaren anderen Tätigkeit bereit waren. Vereinbart wurden auch ein regelmässiger Informationsaustausch und ein Mitspracherecht der Personalverbände bei der Umsetzung von Restrukturierungen.

EU-POLITIK

SEV nimmt Einfluss

Fi Seit Juni 2017 steht SEV-Präsident Giorgio Tuti der Sektion Eisenbahn der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) vor, und er präsidiert seit Dezember 2017 auch den europäischen sozialen Dialog im Sektor Bahn. Der SEV will auf die EU-Verkehrspolitik direkt Einfluss nehmen, weil die Schweiz, obwohl sie nicht EU-Mitglied ist, die EU-Politik nachvollzieht. Das galt schon für die EWG-Richtlinie von 1991, die eine Trennung von Infrastruktur und Verkehr in den Bahngesellschaften vorsah sowie eine Öffnung der nationalen Bahnnetze. Es galt für die EU-Eisenbahnpakete von 2001 und 2004, die den Güterverkehr komplett liberalisierten. Und es gilt teilweise auch für die Pakete von 2007 und 2013, die für die Trennung von Infrastruktur und Betrieb eine Holdingstruktur vorschreiben, diskriminierungsfreien Zugang zu Bahnhöfen, Wartungs- und andern Dienstleistungsanlagen verlangen und den internationalen Personenverkehr liberalisieren.

«Nach vier Eisenbahnpaketen muss die EU endlich unvoreingenommen prüfen, was Liberalisierung, Privatisierung und ungezügelter Wettbewerb im Bahnverkehr bewirkt haben», fordert Giorgio Tuti und verweist auf den Liberalisierungsprimus Schweden. Dort hat die Bahn riesige Qualitätsprobleme, weil jeder der unzähligen Akteure im Bahnsystem nur noch auf seinen Gewinn schaut. Tuti fordert mehr Kooperation statt Dumpingwettbewerb auf dem Rücken der Angestellten, und vor allem auch bessere Arbeitsbedingungen im Strassenverkehr, damit die Bahn eine faire Chance hat. Hier erzielte die ETF in diesem Frühjahr einen Erfolg: Das EU-Parlament verbesserte den Schutz der Chauffeure und senkte die Fahrzeuggewichtslimits für diesen Schutz von 3,5 auf 2,4 Tonnen.



Erste GAV-Verhandlungsrunde zwischen SBB, SEV und Minderheitsgewerkschaften am 8.9.1999.

SEV-Chronik 1970–2010

Demo vom 18. Februar 2000 in Bellinzona, bis die SBB bereit war, den «Contrat social» voll zu übernehmen, womit am 29. Februar der Abschluss gelang. Auch sonst erreichte der SEV weitgehend den Besitzstand aus dem Beamtenrecht. Der GAV SBB beruhte auf dem öffentlichrechtlichen BPG, und der GAV SBB Cargo auf dem privatrechtlichen Obligationenrecht, doch inhaltlich sind sie bis heute gleich.

Der erste GAV SBB/SBB Cargo trat am 1. Januar 2001 in Kraft. 2005, 2007, im Juli 2011, 2015 und im Mai 2019 folgten weiterentwickelte Verträge nach zum Teil schwierigen Verhandlungen. Doch dank der Mobilisierung der Mitglieder konnte der SEV das hohe Niveau des GAV SBB/SBB Cargo samt «Contrat social» bis heute halten, was wegen seiner Leuchtturmfunktion für die KTU wichtig war und ist.

Ab 2001 wurden auch bei fast allen KTU die Personalreglemente in Firmen-GAV überführt. Diese können nicht einseitig geändert werden wie Reglemente und setzen das Personal damit in eine bessere Position. Barbara Spalinger, die seit 2003 als SEV-Vizepräsidentin für die KTU

zuständig ist, sagt: «In der Deutschschweiz konnten wir die bestehenden Reglemente relativ mühelos in GAV umwandeln, indem wir einen schuldrechtlichen Teil hinzufügten. In der Romandie dauerte es etwas länger, dafür haben wir heute bei allen Unternehmungen einen GAV – bis auf die öffentlich-rechtliche TPG und die TMR, die nach wie vor Reglemente haben wie vereinzelte KTU in der Deutschschweiz.»

Über 70 Verträge

Aktuell hat der SEV 76 GAV unterzeichnet. Die allermeisten sind Firmen-GAV. Aber es gibt auch den national geltenden Rahmen-GAV für den regionalen Personenverkehr Normalspur sowie sieben GAV mit kantonaler Reichweite: die Rahmenverträge für den Busbereich in den Kantonen Bern und St. Gallen samt Thurgau und den beiden Appenzell, in den Kantonen Neuenburg und Waadt für den ganzen öffentlichen Verkehr, im Kanton Zürich für die Nahverkehrsbetriebe, im Kanton Genf für die Unterakkordanten der TPG sowie mit dem Arbeitgeberverband der Berner Bergbahnen.



«Hip hip hurra!»

Creativ Software gratuliert der SEV zum
hundertjährigen Bestehen.

Wir bedanken uns für die zwanzigjährige Kundentreue.
creativ.ch seit 1989

creati</> SOFTWARE

Wir machen Komplexes einfach

Wir gratulieren dem SEV zum hundertjährigen Jubiläum!



UVTP UNION VAUDOISE DES TRANSPORTS PUBLICS

Braucht eine Bank Freunde?

Herzlichen Glückwunsch zum 100. Jubiläum!

Aber ja doch! Umso glücklicher sind wir, den SEV an unserer Seite zu wissen und seinen Mitgliedern exklusive Vorteile zu bieten.



www.cler.ch/sev
kooperation@cler.ch
 0800 88 99 66

Bank
 Banque
 Banca

CLER

100 Jahre SEV: Herzliche Gratulation!


Die SBB gratuliert dem SEV zum Jubiläum. Bahn im Griff und Mobilität der Zukunft gestalten – gemeinsam geht es besser. Wir freuen uns auf eine weiterhin partnerschaftliche Zusammenarbeit.





Seit 100 Jahren
bewegen SEV-Mitglieder
die Schweiz.

Herzliche Gratulation
dazu!



Wir wünschen dem SEV für
die nächsten 100 Jahre viel Erfolg.
Und danken für die gute
Verbindung seit 30 Jahren.

3 FRAGEN AN ...

Lucie Waser, Gleichstellungs- beauftragte SEV

Fragen: Chantal Fischer

In zwei Wochen ist der zweite landesweite Frauen*streik. Wieso ist er nötig?

Lucie Waser: Wir streiken am 14. Juni, weil in der Schweizer Gesellschaft Frauen nach wie vor grosse Diskriminierungen in verschiedenen Bereichen ausgesetzt sind. Es ist ein Skandal, dass der Verfassungsauftrag zur Gleichstellung von Frau und Mann in der Schweiz seit Jahrzehnten partout nicht umgesetzt wird. Darum ist dieser politische Streik legitim! Es geht um breit gefächerte Themen von der ökonomischen Unabhängigkeit (Lohnungleichheit, Altersvorsorge, ...) über körperliche und sexuelle Selbstbestimmung, Sicherheit im öffentlichen und virtuellen Raum bis hin zu Nachhaltigkeit in der Wirtschaft und Umweltthemen, damit unsere Kinder eine Zukunft haben.

Die konkreten Forderungen haben wir an einer nationalen Tagung am 10. März in einem 17 Themen umfassenden Forderungskatalog dis-

kutiert und verabschiedet. Die Bewegung Frauen*streik 2019 ist sehr breit abgestützt. Wir Gewerkschaften sind nur ein Teil der Organisation.

Das Wichtigste an der Bewegung ist für mich, dass eine breite Bevölkerungsschicht mobilisiert und politisiert wird. Auf einmal überlegen sich Frauen (und auch solidarische Männer), was ihnen wichtig ist im Leben und welche Meinung sie vertreten wollen. Denn eine faire und soziale Zukunft braucht die Einbindung der Frauen in Entscheidungsprozesse, sei es im privaten oder im politischen Leben. Ich sehe den Frauen*streik als Impuls für ein breites Engagement von vielen Teilen der Bevölkerung.



Mehr Infos zum Frauen*streik:
<https://www.14juni.ch>

Ein Engagement, das sich heute in der Schweiz (und auch weltweit) dezidiert gegen Hass durch Fundamentalisten und Rechtsextremisten richtet.

Was erhoffst du dir vom Streik für die Zukunft der Frauen?

Ich wünsche mir, dass auch der zweite landesweite Frauen*streik abermals markant zu Verbesserungen in der Gleichstellung von Frau und Mann beiträgt, sowohl auf sozialer Ebene als auch ökonomisch und institutionell. Frauen müssen endlich den gleichen Wert haben wie Männer denn nur damit erhält die Arbeit der Frauen den gleichen Stellenwert. Im 21. Jahrhundert erscheint es mir sehr zentral, dass wir Geschlechterrollenstereotypen hinterfragen und überwinden, damit Identitäten neu definiert und vielfältigere Lebenskonzepte gelebt und akzeptiert werden können. Die bezahlte Arbeit muss vor allem bei Frauenberufen eine Aufwertung erfahren. Unbezahlte Care-Arbeit muss eine bessere Anerkennung bekommen und zu gleichen Teilen auf die Geschlechter verteilt werden mit dem Ziel, dass auch Frauen sich vermehrt ehrenamtlich (z.B. gewerkschaftlich) engagieren können. Meine Vision: Alle beteiligen sich auf allen Ebenen!

Wo siehst du die Gleichstellung in zehn Jahren?

Erfahrungsgemäss dauert es in der Schweiz länger als zehn Jahre, um Frauenrechte und Gleichstellungsthemen voranzubringen. Meine Hoffnung ist aber, dass durch die allgemeine Beschleunigung in der Gesellschaft auch der Fortschritt in der Gleichstellung schneller vorangeht. Denn wir brauchen dringend konkrete Lösungen, um die Armut und die Altersarmut hier in der Schweiz zu bekämpfen.

Die Armut betrifft zu einem beachtlichen Teil Frauen und Kinder. Ausserdem ist der flächendeckende Mindestlohn von 4000 Franken nötig, ich kann mir sogar ein Grundeinkommen vorstellen, um prekäre Arbeitssituationen zu entschärfen, worunter ebenfalls oft Frauen leiden. Das ist die beste Gewaltprävention!

Mit einem gesellschaftlichen Strukturwandel muss Arbeit und Freizeit neu definiert werden: Eine 48- bis 60-Stunden Woche ist alles andere als sozial und familienfreundlich. Zudem braucht es flächen-

deckende Tagesschulen mit qualitativ hochstehender Betreuung, um allen Frauen und Männern eine Lohnarbeit zu ermöglichen und den Kindern eine echte Chancengleichheit zu garantieren. Insbesondere für Angestellte im Schichtbetrieb braucht es eine optimale Organisation, um ihr Arbeits- und Privatleben so zu organisieren, dass es für alle Beteiligten passt.

Dieser Wertewandel hin zur gleichberechtigten Gesellschaft, die allen Geschlechtern mit Wertschätzung begegnet, wird nicht ohne Macht- und Prestigeverlust in gewissen Bereichen möglich sein. Das wird bestimmt auch schmerzhaft werden. Aber nur so kann für das grosse Ganze eine Verbesserung erreicht werden. Dieser Bewusstseinswandel beginnt bei dir, bei jedem Einzelnen, indem du dich fragst: «Was tut mir gut und was tut dir gut und wie schaffen wir es zusammen, dass es allen gut geht?» Dies wird einige Jahre dauern, da jede lange Reise mit dem ersten, bewussten Schritt beginnt.



Annette Bouffier

WICHTIGE FRAUEN

Pionierinnen im öV und SEV



SBB Historic

Traditionell waren Frauen unter den Eisenbahnern und im SEV nur in wenigen Kategorien vertreten als **Barrierenwärterinnen, Rottenköchinnen, Wartefrauen** oder Sekretärinnen in den Verwaltungsbüros. Doch sie bildeten alle relativ aktive und kämpferische Gruppen innerhalb ihrer Unterverbände. So war auch **Lina Mühlheim** (ohne Foto) eine Barrierenwärterin und erstes weibliches SEV-Vorstandsmitglied ab 1955.



SBB-Magazin 4/91

Vreny Zimmermann
Erste SBB-Schienentraktorführerin.



Alexander Egger

Hélène Weber
Ab 1991 erste Gewerkschaftssekretärin im SEV und als erste Leiterin der Frauenkommission für deren Aufbau verantwortlich.



Alexander Egger

Doris Wyssmann
Erste SEV-Kongresspräsidentin 2009.



Archiv LPV

Angela Cedraschi, ehemals Kuhn
Lokführerin und erste Frau im Lokpersonalverband LPV.



Alexander Egger

Barbara Spalinger
Erste und bisher einzige Vizepräsidentin des SEV. Ihre Wahl 2003 erfolgte auf massgeblichen Druck der Frauenkommission.



Auf zum Frauen*streik!

Am 14. Juni 2019

«Lohn. Zeit. Respekt»

Der SEV ist präsent an vielen Bahnhöfen: Lausanne, Bern, Olten, Zürich, St.Gallen, Basel, Luzern. Wir machen Werbung für das Tagesprogramm und verteilen Flyer an Pendlerinnen und Pendler. In Lausanne, Bern und Zürich gibt es zusätzlich eine freche Überraschung zwischen 10 und 10:30 Uhr.

Weitere Informationen und noch mehr Streikmaterial unter <https://www.14juni.ch>

GLEICHSTELLUNG

PinkRail

Max Krieg Als 1983 am Kongress in Basel offiziell die Frauenkommission und die Migrationskommission eingesetzt wurden, beantragte ich (als delegiertes Vorstandsmitglied SBV Tessin) auch die Einführung einer Kommission für Homosexuelle. Der Antrag wurde abgelehnt: Das sei unnötig; es gebe keine Probleme, und falls doch, würden sie sowieso in den Aufgabenbereich des SEV fallen...

Die Idee schlummerte bis 1996, als ich zufällig Thomas Gyger traf. Zusammen kamen wir anfangs 1997 in der Mitgliederversammlung von Pink Cross mit anderen schwulen SBB-ern zusammen und kamen überein, die Idee jetzt aufzunehmen – ausserhalb des SEV.



Max Krieg, Gründungsmitglied von PinkRail und Sektionspräsident PV Bern.

Am ersten Treffen im November 1997 mit etwa 40 hauptsächlich männlichen Teilnehmenden wurde beschlossen, eine Gruppe zu bilden, die als Fachgruppe von Pink Cross und LOS (Lesbenorganisation Schweiz) funktioniert. Das ist bis heute so geblieben.

In den Arbeiten zum ersten GAV konnten wir die Grundlagen für Nicht-Diskriminierung (mit Unterstützung insbesondere von SEV-Präsident Giorgio Tuti) verankern. Vor der Einführung des Partnerschaftsgesetzes betraf dies auch in zahlreichen materiellen Belangen die Gleichbehandlung mit (heterosexuellen) Konkubinatspaaren. Ein erneuter Anlauf zur Einsetzung einer Kommission im SEV wurde dann (noch unter Präsident Ernst Leuenberger) zu einem Antrag des vpod umgemünzt, gemäss dem der SGB eine solche Kommission einsetzen sollte. Der Antrag wurde am SGB-Kongress 2002 angenommen. Bereits im Vorfeld hatte eine Gruppe von Lesben und Schwulen Richtlinien ausgearbeitet für Klauseln, die in GAV aufgenommen werden und die Gleichstellung von Lesben und Schwulen in der Arbeitswelt gewährleisten sollen. In dieser Gruppe waren Thomas Gyger und ich anfänglich die treibenden Kräfte. Sie heisst heute LGBT-Kommission und strahlt auch dank dem Einsitz in den SGB-Vorstand auf die übrigen Gewerkschaften aus.

Interessierte SEV-Mitglieder können sich auf der E-Mail-Adressliste unter info@pinkrail.ch registrieren.

Heute besteht PinkRail hauptsächlich als Freizeitorganisation. Die SBB unterstützt die Gruppe jährlich mit einem kleinen Beitrag.

3 FRAGEN AN ...

Arne Hegland Migrationssekretär

Fragen: Elisa Lanthaler

Mit welchen Themen sind Migrant/innen heute in den öV-Betrieben konfrontiert?

Arne Hegland: Es kommt darauf an, in welchem Bereich sie arbeiten. Wenn sie direkten Kundenkontakt haben, sind sie regelmässig mit verstecktem oder offenem Rassismus konfrontiert. Die Palette reicht dabei von abschätzigen Blicken über giftige oder herablassende Bemerkungen bis zu Anpöbeleien oder gar Tätlichkeiten. In anderen Positionen, zum Beispiel Kaderpositionen, gibt es ausser Sprachproblemen wenig Schwierigkeiten.

Wie überall sind Migrant/innen auch beim öV in Berufen mit tiefen Löhnen stark überproportional vertreten und haben Schwierigkeiten in anspruchsvollere und besser bezahlte Tätigkeiten zu wechseln, auch wenn sie die nötigen Kapazitäten und Qualitäten dazu hätten. Ausschlaggebendes Stichwort ist hier die Nicht-Anerkennung ausländischer Diplome in der Schweiz. Das ist allerdings kein öV-spezifi-

fisches Problem und die Gewerkschaften setzen sich seit Jahren für bessere und unbürokratischere Lösungen ein. Bis jetzt leider mit geringem Erfolg.

Generell sind Migrant/innen überall da gesuchte Arbeitskräfte, wo Mangel herrscht – sei dies bei spezifischen Fachkräften oder in Bereichen, wo der Lohn und/oder die Arbeitszeiten (Schichtarbeit) nicht attraktiv sind. So finden wir neben dem Tieflohnbereich (z. B. Reinigung oder Bahngastronomie) auch bei den Buschauffeuren oder Zugbegleitern viele Kolleg/innen mit Migrationshintergrund.

Wo und wie ist die Migrationskommission für unsere Mitglieder aktiv?

Wir erarbeiten auf nationaler Ebene aktiv Sachthemen, die den Mitgliedern weiterhelfen. Wir organisieren z. B. Bildungsangebote und Migrationstagungen zu Sozialversicherungen oder politischen Rechten. Oder ganz praktisch: Was muss man bei der Einbürgerung machen? Was wir nicht bieten können:

direkte Hilfe, wie beim Ausfüllen der Steuererklärung oder von Formularen. Und wir sind nur in den Landessprachen aktiv.

Wo siehst du die Migrationskommission in 10 Jahren?

Am liebsten wäre es mir, wenn die Migrationskommission überflüssig wäre. Weil dann wären die Probleme, die Migrant/innen im öV haben, entweder gelöst – was wohl ein Wunschtraum ist – oder so allgemeiner Natur, dass sie nicht mehr öV-spezifisch wären.

Daneben wünsche ich mir, dass wir über unsere Nasenspitze hinausdenken und unsere Mitglieder für Fragen der Migration sensibilisieren und politisch aktiver werden. Die Migration wird wohl noch zunehmen, sie wird dadurch aber auch normaler. Das bietet uns die Chance, hoffentlich unverkrampfter und sachlicher mit dem Thema umzugehen – natürlich vorausgesetzt, dass die von rechts instrumentalisierte Hetze abflaut. Was leider wiederum ein Wunschtraum sein dürfte. Deshalb müssen wir umso aktiver am Thema arbeiten und Gegensteuer geben.



MIGRATIONSKOMMISSION

Ohne uns kein öV!



An der Migrationstagung 2011 ...

Elisa Lanthaler «Ohne uns kein öffentlicher Verkehr!», so hiess die Kampagne, die der SEV an der Migrationstagung 2011 lancierte. Mit dieser wollte er der Fremdenfeindlichkeit und andauernden politischen Pole-

mik gegen die Ausländerinnen und Ausländer in der Schweiz entgegenreten. Giorgio Tuti rief bei dieser Gelegenheit in Erinnerung, dass die Bahntunnel durch Gotthard, Simplon und Lötschberg vor allem von Migrantinnen und Migranten gebaut wurden. Und er stellte klar: «Der öffentliche Verkehr würde ohne Migrant/innen nicht funktionieren.» Denn öV-Betriebe sind auch wesentlich auf ausländische Arbeitskräfte angewiesen.

Die Migrationskommission beim SEV hat noch eine relativ junge Geschichte: Ähnlich wie für die Frauen und Jugendlichen wollte der SEV auch für die Ausländerinnen und Ausländer eigene Strukturen schaffen und ihre Integration in der Gewerkschaft verbessern. 1993 setzte die Geschäftsleitung deshalb erstmals eine Arbeitsgruppe für Ausländerfragen ein. 2001

entstand daraus die Ausländerinnen- und Ausländerkommission, die am Kongress 2003 offiziell anerkannt wurde und damit wie die Frauen- und Jugendkommission ebenfalls ein Vertretungsrecht im Verbandsvorstand und am Kongress erhielt.



... wird das Kampagnenmaterial präsentiert.

SEV! WIR GRATULIEREN!

... WIR FREUEN UNS AUF
EIN WIEDERSEHEN
AM FRAUENSTREIK
14. JUNI 2019

WWW.FRAUENSTREIK19.CH



vpod ssp
Die starke Gewerkschaft im Service public

Wir gratulieren
dem SEV herzlich
zum hundertjährigen
Jubiläum!



reka

3 FRAGEN AN ...

Xenja Widmer, Jugendsekretärin SEV

Fragen: Elisa Lanthaler

Wie bist du als Jugendliche zum SEV gekommen?

Xenia Widmer: Als ich in der Lehre bei Login war, hat sich der SEV bei einem Lehrbesuch vorgestellt – und es gibt ja zwei Kinogutscheine, wenn man beitrifft. So wurde ich mit 16 Jahren Mitglied. Im dritten Lehrjahr hat ein Freund vorgeschlagen, doch mal ans Schlittelweekend zu gehen. Da habe ich gemerkt, dass beim SEV mega tolle Leute sind. Von da an war ich regelmässig an den Anlässen – und habe Freunde gefunden, die es noch heute sind.

Irgendwann hat Stefan Bruderer mich gefragt, ob ich auch mal bei der Jugendkommission reinschauen will. Am Anfang war das recht überfordernd – bis man sich in den Strukturen des SEV zurechtfindet. Aber es war spannend und hat Spass gemacht.

Als ich von der SBB zu Bernmobil wechselte, war für mich klar: Ich will die Arbeit beim SEV nicht aufgeben. Zum Glück, sonst wäre ich jetzt nicht SEV-Jugendsekretärin. Als ich die Stelle antreten konnte, ging ein Wunsch für mich in Erfüllung – so kitschig das auch klingt.



Vivian Bolzgen

Welche Themen bewegen die Jungen in den öV-Betrieben?

Die Jungen bewegen viele Themen, die auch bei den übrigen Mitgliedern für Gesprächsstoff sorgen: beispielsweise die zunehmende Digitalisierung und deren unklare Auswirkungen auf den Berufsalltag. Auch die ständigen Reorganisationen beschäftigen die Jungen. Zudem finden wir die Zustände, welche viele temporäre Angestellte erleben, unzumutbar. Generell steigen die Anforderungen zunehmend, und oft wird von den jungen Arbeitnehmenden erwartet, dass sie immer mehr Aufgaben übernehmen. Dafür gibt es oft keine

Anerkennung, sondern nur die Floskel: Das ist für dein «Erfahrung-Rucksäckli». Die Jungen fühlen liebend gern ihren Rucksack – aber zu fairen Bedingungen.

Was wünschst du dir für die Zukunft der Jugendkommission?

Ich wünsche mir, dass die Juko auch in Zukunft eine aktive, kritische und visionäre Haltung einnimmt. Es wäre schön, wenn viele neue Mitglieder der Kommission den Rücken stärken und wenn die Kompetenzen der Jungen für eine aktive Rolle in den Sektionen und Unterverbänden gefördert würden – denn wir sind die Zukunft!

JUGENDKOMMISSION

Für die Zukunft

Elisa Lanthaler Schon relativ lange bestehen im SEV Strukturen für die jungen Mitglieder. 1961 beschloss der SEV, die gewerkschaftliche Jugendarbeit auf eine solidere Basis zu stellen. Die Jugendgruppen bilden seither einen festen Bestandteil der SEV-Strukturen.

In ihren Anfängen war die Tätigkeit der Jugendgruppen eher auf Freizeit- und Bildungsaktivitäten ausgerichtet. Die 1968er-Bewegung beeinflusste aber auch die SEV-Jugend: Die Gruppentätigkeit nahm einen ausgesprochen politischen Charakter an. Viele Junge kritisierten die traditionelle Politik des SEV als zu zahm und forderten eine stärker kämpferisch ausgerichtete Linie des SEV.

Heute sind in der SEV-Jugend alle Mitglieder unter 30 Jahren organisiert. Die Jugend ist im Vorstand und allen wichtigen Gremien vertreten, auch über den SEV hin-

aus, etwa bei der SGB-Jugend und der Schweizerischen Arbeitsgruppe der Jugendverbände (SAJV). Damit ist gewährleistet, dass die jungen Gewerkschafter/innen ein Mitspracherecht haben und ihre Anliegen Gehör finden.

Die SEV-Jugend hilft praxisorientiert bei allen Fragen rund um den Job weiter, besucht Lernende am Arbeitsplatz, veranstaltet Kurse zu aktuellen Themen und organisiert Freizeitangebote.



ZfG

Heute sind die Strömungen zwar anders, doch die Jugend bringt sich nach wie vor tatkräftig im SEV ein.



Chenik 1970/2010

Jugendleiterkonferenz 1969: Es ging um «neue Strömungen unter der Jugend» und eine grundlegende Reform der Bildungspolitik.

Seit 100 Jahren macht sich der SEV stark für meine Zukunft.



Jakob Rüegg

Entweder wir finden einen Weg oder wir schaffen einen – für eine starke Jugend, denn wir sind die Zukunft!



Céline Weiss

Dank dem SEV wird die Stabilität am Arbeitsplatz auch in Zukunft gewährleistet sein. Ich wünsche mir eine Zukunft in einem übersichtlichen Umfeld um mich im Privaten entfalten zu können.



Jordi D'Alessandro

Unsere Generation sieht sich mit einem grossen technologischen Wandel der Arbeitsplätze konfrontiert; der SEV bringt sich hier klar ein und hat eine eigene Vorstellung der Arbeit in der Zukunft.



Stefan Bruderer

Aufgrund der Fehler, welche die Erwachsenen begangen haben, ist es wichtig, dass wir den Kurs korrigieren und endlich menschlich handeln. Darunter verstehe ich, unsere Unterschiede zu akzeptieren, unsere Vorlieben, unsere Länder und Kulturen. Der SEV kann ein begünstigendes Element sein für gute Arbeits- und Lebensbedingungen.



Amalia Joana Brèchet

Es ist wichtig, dass es auch in Zukunft eine starke Gewerkschaft gibt, die sich für die Anliegen der Arbeitnehmenden einsetzt und einen guten Austausch mit den Arbeitgebenden pflegt. Der SEV ist auf gutem Weg dazu.



Pascal Rindlisbacher

Es ist beruhigend zu wissen, dass jemand da ist, der dafür sorgt, dass ich mit meinen Anliegen nicht alleine bin.



Thomas Burri

Es ist schön, dass sich der SEV um uns Arbeitnehmende kümmert und uns an geselligen Anlässen zusammenführt.



Nadine Stucki

Im raschen Wandel der Zeit ist der SEV wie der Fels in der Brandung – stark und verlässlich, auch in Zukunft.



Peter Gerber

Vorteile für SEV-Mitglieder

helvetia.ch/sev

Viel unterwegs. Nichts riskieren.



Rundum geschützt.

Profitieren Sie als SEV-Mitglied bei allen Versicherungs- und Vorsorgefragen von kompetenten Ansprechpartnern.

In Kooperation mit



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung

Exklusive
Vorteile für
Mitglieder!

CARTE BLANCHE Pierre-Yves Maillard, Präsident SGB

100 Jahre SEV oder die Geschichte der Arbeiterbewegung

Entstanden im Nachhall des Nationalstreiks von 1918, hat der SEV in seiner langen Geschichte alle grossen Debatten miterlebt, die die Schweiz im 20. Jahrhundert und zu Beginn des neuen Jahrtausends bewegt haben. Es war ein Kampf ohne seinesgleichen, in dem der Traum vom schnellen sozialen Fortschritt auf breit angelegte Unterdrückung und Verleumdung geprallt ist, der den Willen der Berufsverbände der Bahnen und des öffentlichen Verkehrs zum Zusammenschluss bekräftigt hat.

Die darauf folgenden Jahrzehnte waren nicht frei von Spaltungsgefahren und internen Konflikten. Die Berufsgruppen pflegten ihre Eigenheiten ebenso sehr wie der Berufsalltag unterschiedlich blieb. Heftige Auseinandersetzungen trafen auch die Ge-

werkschaften in den Zeiten der Einwanderungswellen und der Schwarzenbach-Initiativen, und erneut, als die Frauen sich ihren Platz in den ihnen zuvor verwehrten Berufen holten. Meistens folgte der SEV am Schluss einer fortschrittlichen Linie, was dessen Verankerung im Schweizerischen Gewerkschaftsbund stärkte. Das war nicht zwingend. Nachdem das Bahnpersonal beim Landesstreik seine Kampfkraft unter Beweis gestellt hatte, stand es in den folgenden Jahrzehnten unter strenger Beobachtung der Bundesbehörden. Die starke gewerkschaftliche Abstützung und die Fähigkeiten seiner Verhandlungsführer haben zu einer fortlaufenden Verbesserung der Arbeitsbedingungen und zur vollständigen Eingliederung ins Bundespersonal geführt. Die neoliberale Welle der 90er Jahre hat dann eine

Gegenbewegung eingeleitet. Die insgesamt positive Entwicklung hätte dazu führen können, dass die Solidarität des SEV mit den andern gewerkschaftlichen Kräften nachlässt, insbesondere mit jenen, die die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Privatwirtschaft vertreten. Aber das war nicht der Fall. Ganz im Gegenteil: Der SEV ist zu einer starken und zentralen Stütze des SGB geworden.

Auffällig in der Geschichte des SEV ist seine demokratische Stärke, verbunden mit einer dezentralen Struktur und grosser Autonomie innerhalb der Organisation. Diese einzigartige Organisation ist zweifellos die Erklärung dafür, dass gelegentlich fortschrittliche Positionen des SGB zu heftigen Diskussionen führten. Denn diese basisnahe Organisation war immer verbunden

mit einem hohen Organisationsgrad und entsprechend einer grossen gesellschaftlichen und politischen Bandbreite. Aber diese basisdemokratische Kultur hat den gewerkschaftlichen und solidarischen Charakter des SEV gestärkt, und das zählt.

Jede Gewerkschaft hat ihre eigene Geschichte, ihre Kultur und die Organisation, die ihren besonderen Bedürfnissen entspricht. Der SGB respektiert diese unterschiedlichen Kulturen. Er braucht auch in Zukunft, wie in den vergangenen hundert Jahren, einen lebendigen und kämpferischen SEV. Im Interesse der Männer und Frauen des öffentlichen Verkehrs, aber auch der gesamten Arbeitswelt, die um die Stärke der Solidarität jener weiss, die zu jeder Tages- und Nachtzeit den Verkehr von Gütern und Personen im ganzen Land in Fahrt halten.

AMORS PFEIL Im SEV verliebt



Vivian Bologna Es gab eine Zeit, als der «Eisenbahner» und «a & v» Kontaktanzeigen publizierten. Das brachte uns auf die Idee, ein Paar zu suchen, das sich dank dem SEV fand. Die Suche nach öffentlich Geständigen war nicht einfach, doch wir wurden fündig: Amors Pfeil traf 1987 zwei Herzen im Sekretariat in Bern. «Wo ist Nick?» wurde Nathalie Viret in ihrem Büro ständig gefragt, wenn Nick Raduner in seinem Büro fehlte. Obwohl der Funke schon ein Jahr früher übersprungen sein dürfte, blieben Geschäftliches und Privates klar getrennt. Auch andere Grenzen waren gezogen: Er arbeitete bei den Deutschschweizern, sie mit den Romands. Im Mai 1989 waren mit der Heirat alle Grenzen überwunden, vor ziemlich genau 30 Jahren. Die drei Töchter sind inzwischen erwachsen. Wir wünschen der ganzen Familie weiter viel Glück!



RAILplus
Die Meterspurigen

100 JAHRE SEV



EIN GRUND ZUM FEIERN

Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum.
Unsere Schienen begleiten und kreuzen sich schon viele Jahre.
Wir schätzen die Nähe und gute Partnerschaft sehr.

SIE ENTSCHEIDEN

Der Vorstand und die Geschäftsleitung des SEV



Vivian Bologna/Übers.: chf Das oberste Organ des SEV ist der Kongress, der alle zwei Jahre tagt. Zwischen zwei Kongressen trifft der Vorstand die strategischen Entschiede. Der Vorstand, bestehend aus zwei Delegierten pro Unterverband und einer Vertretung pro Kommission (Frauen, Jugend, Migration), kommt rund zehn Mal pro Jahr zusammen. Er beschliesst auch die Parolen anlässlich von Abstimmungen.

Die Geschäftsleitung des SEV ist hingegen verantwortlich für

operative Belange. Sie führt den SEV in seinem Tagesgeschäft.

Auf unserem Bild posieren die Mitglieder des Vorstands und der Geschäftsleitung mit der Organisationssekretärin, die ihre Sitzungen organisiert und protokolliert, für das diesjährige 100-Jahr-Jubiläum.

Von links nach rechts: Gilbert d'Alessandro (VPT), Roger Derungs (TS), Manuel Avallone (Vizepräsident SEV), Jean-Pierre Genevay (PV), Peter Bernet (VPT), Eugenio Tura (Migration), Christina Jäggi (Organisationssekretärin), Peter Kämpfer (AS), Jordi d'Alessandro (Jugend), Andreas Menet (ZPV), Markus Kaufmann (BAU), Patrick Bellon (AS), Giorgio Tuti (Präsident SEV), Aroldo Cambi (Finanzverwalter SEV), Hans-Ruedi Schürch (LPV), Danilo Tonina (RPV), Barbara Spalinger (Vizepräsidentin SEV), Jan Weber (BAU), Roland Schwager (PV), Hanspeter Eggenberger (RPV), Janine Truttmann (Frauen), Carmine Cucciniello (ZPV) und Claude Meier (TS).

Es fehlt Patrick Cavelti (LPV).

JUBILÄUMSFESTIVITÄTEN

Ein Komitee aus Miliz und Profiapparat



Von oben nach unten Seite Geländer: Giorgio Tuti, Jean-Pierre Genevay, René Schnegg, Carmine Cucciniello, Sia Lim. Von oben nach unten Seite Wand: Jürg Schneider, Martin Allemann, Peter Kämpfer, Daniela Lehmann, Vivian Bologna und Xenja Widmer. Es fehlt Katrin Leuenberger.

03.06. Bern	Kursaal
04.06. Bern	Kursaal
05.06. Bern	Wankdorf
07.06. Solothurn	Werkstätte RBS
12.06. Spiez	Bahndienstgebäude
13.06. Thun	Aarefeldpl.
14.06. Bern	Wylerpark
20.06. Genève	Dépôt TPG de la Jonction
26.06. Lausanne	Place de l'Europe
27.06. St.-Maurice	Place de la Gare
02.07. Buchs	Busbahnhof
05.07. Altstätten	Depot Rheintal Bus
08.07. Dietikon	RBL
09.07. Dietikon	RBL
12.07. Winterthur	Rundstr. 5
15.07. Winterthur	Lindstrasse 35
16.07. Winterthur	Lindstrasse 35
08.08. Zürich	HB Halle
09.08. Zürich	HB Halle
10.08. Zürich	HB Halle
16.08. Luzern	HB Torbogen
17.08. Luzern	HB Torbogen
19.08. Hägendorf	
20.08. Bremgarten	Zürcherstr. 10
21.08. Olten	IW Olten
22.08. Olten	BZ Olten
23.08. Basel	SBB
24.08. Muttenz	RB
26.08. Lugano	Deposito TPL
27.08. Lugano	Cornaredo
28.08. Mendrisio	Mercato Coperto
07.09. Rütli ZH	VZO
10.09. Bern	Wylerpark
12.09. Bern	Bahnhofpl.
13.09. Brig	Bahnhofpl.
21.09. Biel/Bienne	
30.09. Yverdon-les-B.	Werkstätte
02.10. La Chaux de Fonds	
03.10. Aarau	Bahnhofplatz
07.10. Delémont	
09.10. Fribourg/Freiburg	
16.10. Zug	
17.10. Schwyz	
18.10. Romanshorn	
25.10. Landquart	RhB Werkstätte
26.10. Chur	
28.10. Rapperswil	
29.10. Wil	Depot FWB
30.10. St. Gallen	Dienstgebäude
31.10. St. Gallen	Dienstgebäude
11.11. Biasca	Deposito AB
12.11. Biasca	Deposito AB
13.11. Pallegio	
14.11. Locarno	
21.11. Erstfeld	
30.11. Bern	Bierhübeli

Steig ein!



SEV on Tour

Erlebe den SEV mit dem Ausstellungsbus, der vom 3. Juni bis 30. November anlässlich des 100-Jahr-Jubiläums durch die Schweiz fährt. Ob Mitglied oder nicht – die Ausstellung bietet allen spannende Einblicke.

Links die bereits bekannten Daten und Orte.

Eine vollständige und laufend aktualisierte Liste mit den genauen Zeiten findest du unter: sev-online.ch/bustour

Alle Informationen, Bilder und das ganze Programm gibt es auf unserer Jubiläumsseite: 100.sev-online.ch

Hast du dein Ticket schon?



Trete jetzt bei!

Frauen sind bis Ende 2019 beitragsfrei und Männer bekommen die ersten drei Monate geschenkt. Online-Beitritt und das detaillierte Angebot auf sev-online.ch/beitreten