



Personal privater Transportunternehmen
Personnel des entreprises de transport privées
Personale delle aziende private di trasporto

125 Jahre SEV-VPT-Sektion JB

Im Einsatz für die Menschen bei den Jungfraubahnen



Fahrzeuge der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren (BLM) in Mürren. Foto: Iwan Blatter.

125 Jahre Sektion Zweilütschinen bzw. SEV-VPT-Sektion BOB	1897–1996
--	------------------

100 Jahre SEV-VPT-Sektion WAB/JB	1922–1996
---	------------------

73 Jahre Untergruppe Firstbahn der VPT-Sektion BOB	1949–1996
---	------------------

Seit 1996 sind alle in der SEV-VPT-Sektion Jungfraubahnen vereint.

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort des SEV-Präsidenten	3
Vorwort des Sektionspräsidenten	4
Einleitung der Sektionsbetreuerin	5
Aus den Anfängen	6
Gründung des SEV	6
Vom «Aarauer Tag» zum Streik bei der Nordostbahn	7
Arbeiterbewegung für gerechte Arbeitsbedingungen	7
Die Sektionen	8
Gewerkschaftliche Tätigkeit	11
Die SEV-VPT-Sektion Jungfraubahnen heute	14
Blick in die Zukunft	15
Schlussbetrachtung und Dank	15
Ehrentafel	17
Dienstleistungen des SEV für seine Mitglieder	18
Bist du beim SEV schon dabei?	19



Bahnhof Kleine Scheidegg, Jungfraubahn

Foto Susanne Oehler

Geleitwort des SEV-Präsidenten

Happy Birthday!

125 Jahre SEV-VPT-Sektion JBI! Ein toller Geburtstag, der zu Recht gefeiert werden soll. 125 Jahre voller Geschichte, Tradition, Identifikation und Zusammenhalt, basierend auf solider Gewerkschaftsarbeit, erfolgreicher politischer Arbeit und hochstehenden Dienstleistungen für unsere Mitglieder.

125 Jahre grosser Einsatz für bessere Arbeits- und Lebensbedingungen und für soziale Gerechtigkeit. Dafür setzten sich unsere Mitglieder täglich ein.

Sie sind es aber auch, die den öffentlichen Verkehr zu dem gemacht haben, was er heute ist: ein ausgezeichneter öffentlicher Verkehr, auf den sie stolz sein können. Stolz dürfen sie auch auf ihre Gewerkschaft, ihren Unterverband und ihre Sektion sein. Es beeindruckt mich sehr zu sehen und zu spüren, wie motiviert und engagiert sich unsere Mitglieder immer wieder dafür einsetzen. Auf sie kann man sich verlassen, unabhängig davon, ob Aktive oder Pensionierte. Sie sind gut organisiert, verhalten sich immer wieder solidarisch und unterstützen sich gegenseitig.

Und genau dieser Zusammenhalt, diese gegenseitige Unterstützung wird auch in Zukunft nötig sein, wenn es darum gehen wird, auf der Basis des Erreichten weiter für Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen einzustehen.

Aber vorerst soll gefeiert werden: 125 Jahre SEV-VPT-Sektion JBI! Happy Birthday!

An dieser Stelle bedanke ich mich herzlich bei euch allen für eure Treue und euer Engagement.

Macht weiter so!
Ich bin stolz auf euch.



Giorgio Tuti, Präsident SEV

Vorwort des Sektionspräsidenten

Werte Kolleginnen

Werte Kollegen

125 Jahre VPT-Sektion BOB.

100 Jahre VPT-Sektion WAB/JB.

Vor 73 Jahren haben sich auch die Angestellten der Firstbahn der Sektion BOB angeschlossen.

Und heute können wir auf 26 Jahre VPT-Sektion Jungfraubahnen zurückschauen.

Das sind Jahreszahlen, die lange Geschichten erzählen könnten. Nun, die Jahre vergehen, aber die Gewerkschaft bleibt, hoffentlich noch lange. Und bei den Jungfraubahnen gibt es noch viele Baustellen, die zu einem guten Ende gebracht werden müssen. Dafür ist die Gewerkschaft da, die ihren Teil dazu beisteuert.

Ich danke euch allen, dass ihr dem SEV treu seid, und hoffe, dass wir bald wieder mehr Kolleginnen und Kollegen für den SEV gewinnen können.

Mögen die Pläne, die bestehen, auch erfüllt werden.



Mit kollegialen Grüßen,
Iwan Blatter, Präsident VPT-Sektion Jungfraubahnen

Einleitung der Sektionsbetreuerin

125 Jahre ist es her, seit die heutige Sektion gegründet wurde. Schon dazumal haben weitsichtige Mitarbeitende erkannt, dass die Interessen der Arbeitnehmenden nicht vom Einzelnen, sondern nur gemeinsam mit geschlossenen Reihen gewahrt werden können. Für ihre soziale und gesellschaftliche Besserstellung brauchten die Eisenbahnangestellten deshalb einen Verband. Eine Gewerkschaftssektion zu gründen war ein grosses Wagnis und brauchte viel Mut. Der Druck auf die Funktionäre der Sektion war gross: Sie mussten sich der Kritik seitens der Mitglieder stellen und – was noch viel schwieriger war – dem Druck aus der Direktion standhalten.

Im Laufe der Jahrzehnte hat es sich aber eindeutig erwiesen, dass die Idee, eine SEV-Gewerkschaftssektion zu gründen, gut war und dass sich diese Organisation des Personals auch bewährt hat. Es hat sich auch bewährt, dass sich das Personal der ganzen Verkehrsbranche – in den Branchen Bahn, Bus/Nahverkehr, Schifffahrt, Touristische Bahnen sowie Luftverkehr – organisiert hat. Dank dem Einsatz mutiger Menschen können wir auf zahlreiche Erfolge zurückblicken, dies verdient unsere volle Anerkennung.

Dankbar sind wir all jenen, die in den letzten 125 Jahren als Mitglied dem SEV die Treue gehalten haben. Wir danken den mutigen Sektionsfunktionären, die nebst ihrer täglichen Bütz bei den Jungfraubahnen zusätzliche Belastungen und Opfer auf sich genommen haben und immer noch nehmen. Was vor 125 Jahren einige Männer der BOB bewogen hat, sich gewerkschaftlich zu organisieren, hat heute noch Gültigkeit. Es gibt nach wie vor Probleme, die einer Lösung zugeführt werden müssen, und oft sind diese Probleme von der Sache her heute noch komplizierter als vor Jahrzehnten.

Gerade nach den letzten zwei Corona-Jahren und aktuell mit einer Teuerung, die das Portemonnaie jedes Einzelnen von euch stark strapaziert, ist es umso wichtiger, die Reihen wieder zu schliessen.

Vielleicht wird heute im Berner Oberland an der Wirksamkeit der Gewerkschaft gezweifelt und einige leben im Glauben, es komme alles von selber gut. All den gutgläubigen Leuten sei gesagt: Hinter allen Verbesserungen der Arbeits- und Anstellungsbedingungen in den letzten 125 Jahren stehen Menschen, die sich in Gewerkschaften zusammengeschlossen und gemeinsam für Verbesserungen gekämpft haben. Aus diesem Grund geht mein Dank an alle Mitglieder der VPT-Sektion Jungfraubahnen und an den unermüdlichen Sektionsvorstand, der sich immer auf Zuwachs freut.

Helft alle mit, die Idee der Gewerkschaftsbewegung, die die Gründer vor 125 Jahren erkannt haben, aufrechtzuerhalten und weiterzuleben!

In diesem Sinne passt folgender Ausspruch von Nelson Mandela gut als Motto für unsere nächsten Herausforderungen: «Es scheint immer unmöglich, bis es jemand getan hat!»



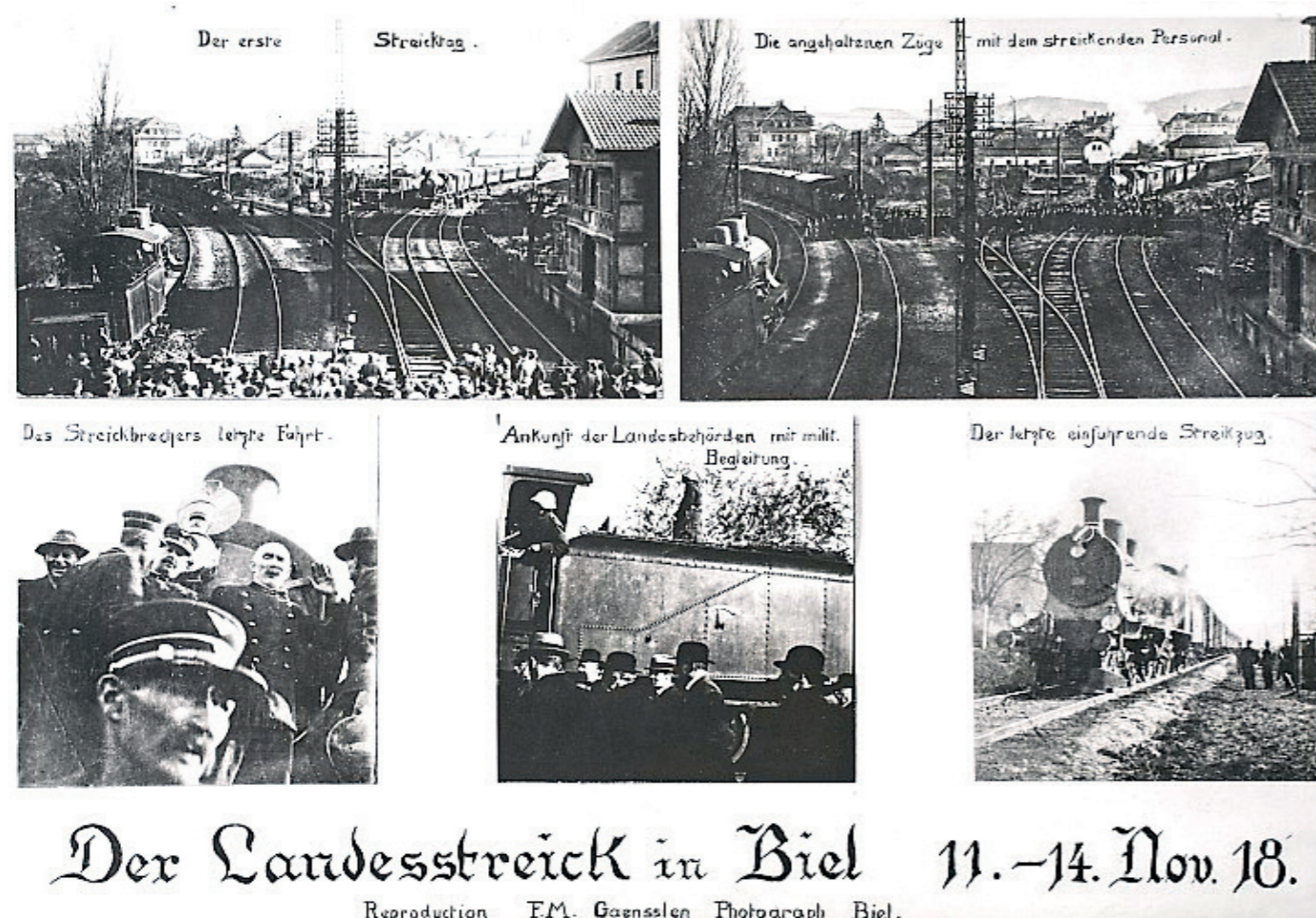
Solidarische Grüsse,
Susanne Oehler, Gewerkschaftssekretärin SEV

Aus den Anfängen

Vor über 130 Jahren hat die Berner-Oberland-Bahn den Weg in die Lüschantäler gebahnt. Ein erstes Projekt aus dem Jahr 1873 hatte vorgesehen, von Bönigen aus die Lüschantäler mit einer normalspurigen Talbahn zu erschliessen, doch es hatte nicht den Hauch einer Chance. Erst vierzehn Jahre später, 1887, erteilte der Bundesrat eine Konzession zum Bau einer Bahn in die Lüschantäler, der Berner-Oberland-Bahn (BOB).

Die Baubewilligung sah vor, dass die Bahn in zwei Jahren fertiggestellt sein sollte. Dies war nur möglich dank einem enormen Aufgebot von italienischen Baufachleuten. Bis zu 1200 Arbeiter waren nötig, um die BOB fristgerecht und schlüsselfertig dem Betrieb zu übergeben. Pünktlich dampfte der Eröffnungszug am 29. Juni 1890 von der Station Interlaken-Ost in Richtung Wilderswil, den Lüschantälern entgegen. Kaum ein Gast im schmucken Zug ahnte, welche Bedeutung diesem neuen Verkehrsknotenpunkt und erst recht der Talbahn zukommen würde.

Auch der politische Gegenwind, der den Bahnbauern anfangs stark ins Gesicht blies, schien abgeflaut zu sein. «Manch grollender Gegner war still geworden und sagte sich, dass das neue Verkehrsmittel am Ende doch einen segensreichen Einfluss auf die Entwicklung des Amtes Interlaken haben könnte.» (Zitat aus der BZ vom 26.6.2015) Einzig der bekannte Gletscherpfarrer Strasser, Texter des Grindelwaldliedes und des «Trueberbuebs», machte in seiner Begrüssungsrede in Grindelwald keinen Hehl daraus, dass er über die Industrialisierung der Berge nicht sehr glücklich war. Besonders hielt er sich darüber auf, dass die Bundesversammlung der Wengernalpbahn eine Konzession erteilt hatte, um eine Bahn über die Kleine Scheidegg zu bauen. Dabei war gerade er derjenige, der die Zahl der Kutschen, Fuhrwerke und Personen statistisch erfassen liess. Damit wurde die Frage, ob eine Bahn vonnöten sei, klar mit Ja beantwortet.



Szenen des Landesstreiks in Biel. Das Bild und der Abschnitt zur Gründung des SEV stammen aus der Jubiläumsschrift «Gewerkschaft des Verkehrspersonals – Retrospektive auf 100 Jahre» von Adrian Zimmermann, hg. vom SEV, Bern, 2019.

Gründung des SEV

Bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schlossen sich Lokomotivführer, Kondukteure, Rangierarbeiter und weitere Berufskategorien bei der Eisenbahn zusammen, um ihre Interessen gegenüber den Arbeitgebern zu verteidigen. Mehrere Versuche zur landesweiten Vereinigung der verschiedenen Berufsverbände scheiterten. Erst nachdem die Eisenbahner im Landesstreik 1918 eine tragende Rolle gespielt hatten, kam es zum nationalen Zusammenschluss.

Am Sonntag, 30. November 1919 schlossen sich im Berner Rathaus folgende vier im öffentlichen Verkehr tätigen Gewerkschaften zum Schweizerischen Eisenbahner-Verband (SEV) zusammen:

- die 1913 Mitglieder des 1889 gegründeten Vereins schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter (VSEA)*
- die 15 223 Mitglieder der seit 1895 bestehenden Arbeiterunion Schweizerischer Transportanstalten (AUST)
- der Schweizerische Lokomotivpersonal-Verband (SLPV)
- die 3220 Kondukteure, Zugführer und Bremser des Schweizerischen Zugpersonal-Verbands (SZPV)

Zum Generalsekretär des SEV wählten die Delegierten der Gründungsversammlung den früheren Verwaltungsangestellten und sozialdemokratischen Nationalrat Emil Düby (1874 – 1920), zum Präsidenten den Berner Anwalt Harald Woker (1883 – 1944).

Mit der Gründung des SEV drückten die Eisenbahner aus, dass sie trotz der Vielfalt ihrer unterschiedlichen Berufskategorien eine gemeinsame Gewerkschaft bilden wollten, die sich ihrerseits als Teil der schweizerischen und internationalen Arbeiterbewegung verstand.

* Aus dem VSEA heraus gründeten «Nebenbahner», die mit ihrer Betreuung durch den VSEA unzufrieden waren, im Jahr 1903 den Verband des Nebenbahn-Personals (VNP), dem sich aber nicht sofort alle «Nebenbahner» anschlossen. 1918 wurde der VNP in Verband des Personals der Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften (VPPD) umbenannt. Bei der Gründung des nationalen Einheitsverbandes SEV im Jahr 1919 wurde der VPPD zu einem der grössten SEV-Unterverbände. Er änderte seine Abkürzung 1930 in VPD und seinen Namen 1955 in Verband des Personals privater Transportunternehmungen (VPT).

Vom «Aarauer Tag» zum Streik bei der Nordostbahn

Einheit entsteht auch im Kampf. Ab 1895 organisierten die Eisenbahngewerkschaften 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.

Arbeiterbewegung für gerechte Arbeitsbedingungen

Die Löhne der Angestellten und Arbeiter der verschiedenen Privatbahnen waren Ende des 19. Jahrhunderts derart niedrig, dass 50% des Personals kein menschenwürdiges Dasein fristen konnten. Ausserdem gab es keine Schutzbestimmungen für die Mitarbeiter, so dass diese Arbeitszeiten von 14 bis 16 Stunden täglich hinnehmen mussten. Die misslichen Verhältnisse bewogen einige Männer, den Zweckverein der Bahnangestellten zu gründen. Obwohl ihr Anliegen menschenrechtlicher Natur war, wurden diese Männer als Aufwiegler und Hetzer bezeichnet.

Die 48-Stunden-Woche gehörte zu den Hauptanliegen der Gewerkschaften, was sich unter anderem in den neun Forderungen zum Landesstreik 1918 niederschlug. 1919–1920 setzte sich die 48-Stunden-Woche in der Schweiz wie in vielen anderen Industriestaaten in einer kurzen Phase massivster Verkürzung als erste einheitliche Normalarbeitswoche im Prinzip durch, verankert in zahlreichen vertraglichen Regelungen, 1919 im revidierten Fabrikgesetz und 1920 in der Revision des Arbeitszeitgesetzes für Transportanstalten (Post, Bahn).

Textquelle: Historisches Lexikon der Schweiz.



Erstes VSEA Protokoll 1897–1905, Kreis Zwei-lüschantäler.

Die Sektionen

Gründung der Sektion Zweilütschinen

Am 14. März 1897 wurde von einigen weitsichtigen Männern des BOB-Personals die Sektion Zweilütschinen gegründet, die später in SEV-VPT-Sektion BOB umbenannt wurde. Zur Sektionsgründung fanden sich 27 Mitglieder ein. Sie beschlossen, den Vorstand aus sieben Mitgliedern zu bestellen und zu wählen:

Präsident:	Liechti	Vorstand
Sekretär:	Ringgenberg	Lokführer
Kassier:	Baumgartner	Visiteur
Vizepräsident:	Siebenmann	Lokführer
Beisitzer:	Schmied	Lokführer
Beisitzer:	Freiburghaus	Lokführer
Beisitzer:	Schaad	Zugmeister

Der äusserst initiative Sektionsvorstand der Gründungszeit berief alle 14 Tage eine Versammlung ein. Ein erster gewerkschaftlicher Höhepunkt war der unter dem Patronat des Kreises Zweilütschinen am 9. Februar 1902 organisierte oberländische Eisenbahnertag in Grindelwald.

Am 18. April 1903 wurde der Verband des Nebenbahnpersonals gegründet, aus dem der VPT hervorging. Das Jahr 1906 brachte eine fühlbare Verstärkung der Mitgliederzahl, indem die Angestellten der Jungfraubahn der Sektion Zweilütschinen beitraten.

Anschluss an andere Organisationen

Wie bei den meisten anderen Gewerkschaftsorganisationen stellte sich auch bei der Sektion Zweilütschinen die Frage nach dem Anschluss an bereits bestehende Dachorganisationen der Arbeitnehmer. So wurde an der Hauptversammlung vom 7. Dezember 1913 mit grossem Mehr beschlossen, dem Verband der Festbesoldeten des Kantons Bern beizutreten. Ein weiterer wichtiger Schritt erfolgte mit dem Anschluss an den Schweizerischen Gewerkschaftsbund (SGB). Dieser Beschluss von grosser Tragweite kam nach einem ausführlichen Referat des Kollegen Robert Bratschi zustande. Im Jahre 1919 erfolgte die Gründung des Einheitsverbandes Schweizerischer Eisenbahner-Verband SEV. Die Sektion BOB wurde dem Unterverband des Personals der Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften (VPPD) zugeteilt, dem späteren VPT. Auf den 1. Januar 1934 erfolgte der Wiedereintritt der während einiger Jahre im Unterverband des Lokomotivpersonals organisierten Mitglieder in den VPPD und damit in die Sektion Zweilütschinen. Auf denselben Zeitpunkt trat die Sektion nach langer Diskussion wegen der politischen Ausrichtung der Arbeiterunion Interlaken und Umgebung bei. Am 28. April 1937 folgte der Beitritt zum Gewerkschaftskartell des Kantons Bern.

Sektion WAB/JB

Aus dem Protokollbuch, angefangen am 3. Dezember 1921: An einer Versammlung vom 3. Dezember 1921 im Hotel Jungfrau in Grindelwald wurde eine eigene Sektion mit dem Namen Sektion Jungfrau WAB/JB gegründet.

Die ersten sieben Männer des Vorstandes wurden gewählt:

Präsident:	Rustaller
Vizepräsident:	Berger
Kassier:	Jossi
Sekretär:	ebenfalls Jossi
Beisitzer:	Urfer, Müller, Bleuer
Versicherungskassier:	von Allmen

Infolge der schlechten Finanzlage wurde dem Personal schon 1922 eine längere Arbeitszeit abverlangt, und die Ferien wurden um die Hälfte gekürzt. 1933 war es nicht mehr möglich, dass ein interner Präsident mit der Direktion Verhandlungen führte. Deshalb wurde ein Aussenstehender, Paul Flühmann von Wilderswil, gewählt. 1939 wurde die Jungfraubahn wegen dem Kriegsbeginn eingestellt. 1950 konnte Otto Cadegg vom Gewerkschaftsamt ein neues Lohnregulativ vorstellen. Die Höhenzulage war in Sicht, aber noch nicht eingeführt. 1960 gab es eine neue Dienst- und Lohnordnung, und 1962 kam die 48-Stunden-Woche. Die 46-Stunden-Woche mit sechs Ausgleichstagen wurde 1968 eingeführt. 1970 genehmigte die Versammlung ein neues Lohnschema mit den Einreihungen und den Lohnsummen. Ein neues Pensionskassenreglement und ein neuer Stellenplan wurden 1977 herausgegeben. 1984 wurde der Teuerungsausgleich zum letzten Mal halbjährlich ausgerichtet. Am 19. November 1985 brachte die Sektionsversammlung mit einer Resolution den Unmut des Personals gegenüber der Direktion zum Ausdruck. Per 1. Juli 1987 wurde die Arbeitszeit gemäss Beschluss der kantonalbernerischen Privatbahndirektoren um eine Stunde gekürzt, und per 1. Juli 1988 um eine weitere Stunde. Auf den 1. Januar 1992 konnte nochmals eine reale Lohnerhöhung von 2,8 bis 3 Prozent erreicht werden.

Sektion BOB

In zahlreichen Protokollen fehlen leider Angaben über den Mitgliederbestand. Deshalb ist es nicht möglich, eine fortlaufende Tabelle zu erstellen. Einen grösseren Aderlass bedeutet im Jahr 1921 die Abtrennung der Mitglieder der WAB/JB, die nach dem erfolgreichen Streik bei der BOB, der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM) und der Schynige Platte-Bahn (SPB) eine eigene Sektion gründeten. Dagegen bedeutete der Eintritt praktisch des ganzen Personals der Bergbahnen Grindelwald-First (BGF) 1949 einen erfreulichen Aufschwung.



Am Bahnhof Lauterbrunnen – BOB & WAB.

Foto von Gusti Epp.

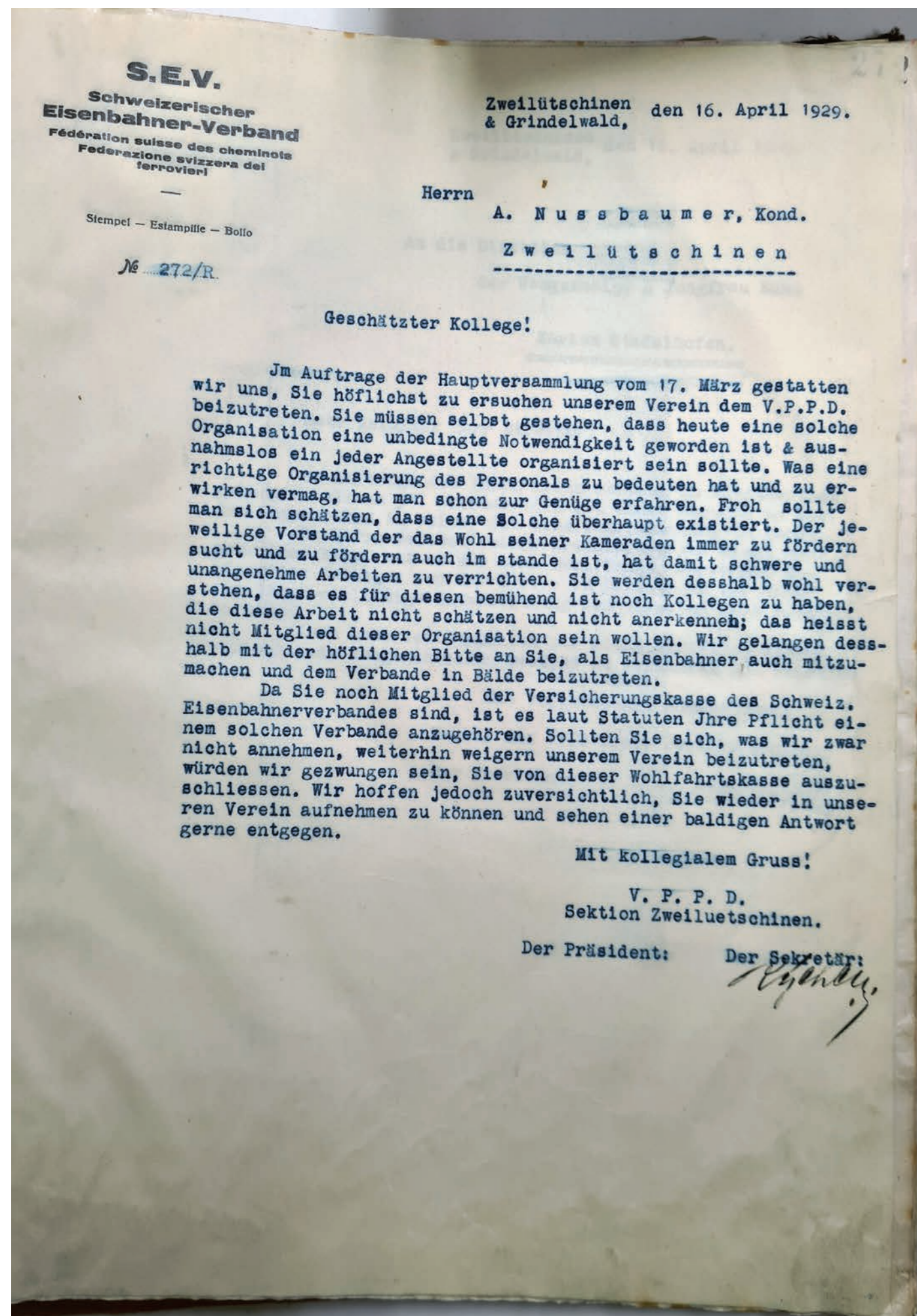
Am 1. Dezember 1995 fand die Gründungsversammlung der neuen Gesamtsektion statt: Sie beschloss den Zusammenschluss der Sektionen WAB/JB mit der Sektion BOB/BLM/SPB zur Sektion Jungfraubahnen. Die nachstehenden Zahlen geben einen groben Überblick über die Entwicklung der Mitgliederzahlen:

Mitgliederbestand der Sektion Jungfraubahnen und ihrer Vorgängersektionen:

1887	78 Mitglieder
1922	196 Mitglieder
1941	126 Mitglieder
1972	367 Mitglieder
1994	354 Mitglieder
1997	545 Mitglieder Sektion Jungfraubahnen
1998	538 Mitglieder
2005	427 Mitglieder
2012	346 Mitglieder
2017	239 Mitglieder
2020	196 Mitglieder
2022	178 Mitglieder

Man darf dabei festhalten, dass die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV die grösste und stärkste Gewerkschaft im öffentlichen Verkehr der Schweiz ist. Seit 103 Jahren organisiert sie das Personal in den Branchen Bahn, Bus/ Nahverkehr, Schifffahrt, Touristische Bahnen sowie seit 2004 auch im Luftverkehr das Bodenpersonal. Heute erleben wir, dass der individuelle Lebensstil überhandnimmt und die Solidarität weniger gross ist als im Dezember 1995 bei der Gründung der Gesamtsektion der Jungfraubahnen.

Anno 1929 hat man wohl Klartext mit den noch nicht organisierten Kollegen gesprochen. Hier ein Beispiel dafür:



Zusammenschluss der Sektionen

Vor 125 Jahren wurde mit der Sektion Zweilütschinen eine Sektion vorwiegend für das Personal der BOB gegründet. Einzelne kam das Personal der anderen Bahnen hinzu, sodass schlussendlich das gesamte Personal, das bei den Bahnen in der Region beschäftigt war, unter derselben Sektion Zweilütschinen vereint war. Bis Ende 1921 die Trennung in die Sektion BOB und WAB/JB beschlossen wurde. Sowohl während den Krisenjahren vor dem Zweiten Weltkrieg, während dem Krieg und nachher galt es immer für beide Sektionen, bei den Anstellungsbedingungen auf die andere Rücksicht zu nehmen. Deshalb forderten Einzelne schon früh und immer wieder die Fusion der beiden Sektionen. Die unterschiedliche Mentalität der bei den verschiedenen Aktiengesellschaften beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat dies jedoch stets verhindert.

Anders wurde die Situation, als 1994 eine Holding-Gesellschaft der Jungfraubahnen gegründet wurde. In diese Holding integriert wurden als Tochtergesellschaften die Jungfraubahn AG, die Wengernalpbahn AG, die Sesselbahn Wintereggen-Maulerhubel AG, die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG, die Seilbahn Mürren-Allmendhubel AG, die Harderbahn AG, verschiedene Sportbahnen und weitere Betriebe wie beispielsweise die Sphinx AG Jungfrauoch. Da die gleiche Direktion ja auch die Berner Oberland-Bahn AG sowie die Schynige Platte-Bahn AG betreute und als Ganzes als Jungfrauregion auftrat, wurde auch die Fusion der beiden SEV-Sektionen BOB und WAB/JB wieder aktuell. In zwei Jahren haben die beiden Sektionen unter den Präsidenten Heinz Grossmann, BOB, und Hanspeter Brechbühler, WAB/JB, ihre Fusion zur neuen Sektion Jungfraubahnen durchgezogen. Ein neues Geschäftsreglement wurde in zahlreichen Sitzungen beraten und vom Unterverband VPT und dem SEV genehmigt. Das Finanzproblem musste gelöst werden, ebenso wie die Besetzung des neuen Vorstandes. Am 1. Dezember 1995 konnte im Depot Zweilütschinen die grosse Fusionsversammlung durchgeführt werden.

Gewerkschaftliche Tätigkeit

Unter diesem Titel liesse sich seitenlang schildern, welche immense Arbeit in allen verflochtenen Jahren geleistet wurde. Leider lässt die Jubiläumsschrift nur eine stichwortartige Zusammenfassung der letzten 125 Jahre zu. Steigen wir ein mit der Einweihung der SEV-Jubiläumslok am 2. Februar 2019 als Auftakt zu den 100-Jahr-Feiern der grössten Gewerkschaft des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Die Lok war ein Jahr lang auf dem SBB-Netz unterwegs.



Einweihung der SEV-Jubiläumslok zum 100. Geburtstag des SEV am 2. Februar 2019 in Bellinzona.

Foto: TiPress

Kampf um bessere Löhne

Schon 1898 wurde die erste Kommission bestimmt, die eine Eingabe an den Zentralvorstand des VSEA für die BOB/WAB/BLM ausarbeitete. Ob sie erfolgreich war, ist aus den Akten nicht ersichtlich. 1904 beschloss die Versammlung eine Lohnerhöhung von 5 bis 7% zu fordern. Die Kommission wurde vertreten vom Zentralsekretär VSEA, Emil Düby und Vertretern der SPB, BOB, WAB und BLM. Erst 1909 – nach fünf Jahren Kampf – wurde dann von den Verwaltungen eine ausserordentliche Aufbesserung gewährt.

Auswirkungen des 1. Weltkrieges

Der Kriegsausbruch Ende Juli 1914 legte seine Schatten auf die Sektion. Zahlreiche Mitglieder hatten in den Aktivdienst einzurücken, und die sozialen Belange wurden stark erschüttert. Bereits am 24. August 1914 kündigte die Direktion von BOB, BLM und SPB Lohnreduktionen an. Das Personal sollte in seinem eigenen Interesse Lohnkürzungen in den Ausmassen von 20 bis 40 Prozent vorschlagen! Das Personal beschloss daraufhin, seinen Verwaltungen den Antrag zu unterbreiten, dass in Anbetracht des Krieges und der daraus entstehenden unsicheren Lage das gesamte Personal gewillt sei, ab 1914 den Lohn in einem den Verhältnissen Rechnung tragenden Ausmass kürzen zu lassen – unter der Bedingung, dass der gekürzte Teil bei Normalisierung der Situation nachvergütet werde. So wurde eine Lohnreduktion angeordnet. Gleichzeitig muss festgehalten werden, dass die im Militärdienst stehenden Angestellten keinen Lohn mehr erhielten.

Kurzer Lichtblick

Eine gewisse Normalisierung trat erst 1917 nach intensiven Bemühungen des Sektionsvorstandes ein. Einer Anzahl Saisonangestellter wurden Wartegelder von 1450 Franken ausgerichtet, und die 1914 erfolgten Lohnabzüge wurden mit einem Zins von 5% zurückerstattet. 1917 verlangte die Sektion Lohnerhöhungen. Die Verwaltung offerierte für Verheiratete mit einem Gehalt von bis 2700 Franken eine Zulage von 250 Franken und für solche mit einem Gehalt von über 2700 Franken eine Zulage von 200 Franken. Für ledige Saisonangestellte betrug die Zulage 150 Franken, für Barrierenwärter und Tagelöhner 120 Franken. Eine Kinderzulage von 25 Franken wurde auch ausgerichtet.

14-tägiger Streik

Weil bei den Verwaltungen das Verständnis dafür fehlte, dass ihre Angestellten in bitterer Armut lebten, machte der VSEA 1919 eine Eingabe an das Post- und Eisenbahndepartement, welche Bundeshilfe für notleidende Angestellte verlangte. Es wurden dann Zugeständnisse an die BOB gemacht. Die BLM widersetzte sich der Gleichbehandlung mit der Begründung, dass bei der WAB/JP keine Zulagen ausgerichtet würden. 1920 wurde die Ausarbeitung eines neuen Lohnregulatives an die Hand genommen. Alle Bahnen forderten die gleichen Ansätze wie bei der BOB. SEV-Generalsekretär Robert Bratschi führte Verhandlungen. Die Ergebnisse waren unbefriedigend. 1921 – nach eingehender Orientierung durch Robert Bratschi – beschlossen die anwesenden Mitglieder in getrennten Abstimmungen die Arbeitsniederlegung. Der Streik auf den Netzen der BOB, SPB und BLM dauerte 14 Tage. Die folgenden Verhandlungen waren ein grosser Erfolg für die Gewerkschaft, wurde doch neben allgemeinen Lohnerhöhungen von 5 bis 6 Prozent auch die Einführung sogenannter Nebenbezüge erreicht.

Gründung der Sektion WAB/JP am 21. November 1921

Weil es während diesem Streik zu Unstimmigkeiten beim Personal kam, trennte sich ein Teil des Personals von der BOB und gründete die Sektion WAB/JP. Aus der Verbandspresse ist zu entnehmen, dass diese Trennung reibungslos verlief und die frischgewählten Vorstandsmitglieder ihr Amt am 1. Januar 1922 antraten.

Auswirkungen der Wirtschaftskrise und des 2. Weltkrieges

1933 versuchten die Bahnen mit einem Lohnabbau ihre katastrophale Finanzlage zu verbessern. Nach dem Ausbruch des 2. Weltkrieges am 1. September 1939 wurden die Löhne per 1. Januar 1940 nochmals um 10 Prozent abgebaut, wobei der Lohnanteil bis 2000 Franken abbaufrei blieb. Im Gegenzug sollten Personalentlassungen unterbleiben und die ordentlichen Aufbesserungen weiterhin gewährt werden. Mit der Übernahme der BOB-Direktion durch Herrn Frei am 1. Januar 1945 verbesserte sich das soziale Klima merklich. Die Grundgehälter wurden der Teuerung angepasst. Die verbesserten Teuerungszulagen und die zur Ausrichtung gelangende Herbstzulage sowie die höhere Kinderzulage brachten die BOB bei den Privatbahnen in die Spitzengruppe. Dies war ein gewaltiger Erfolg des gewerkschaftlichen Zusammenschlusses und gemeinsamen Kampfes.

Eine neue Lohnordnung und Ämterqualifikation

Auf den 1. Januar 1950 trat eine neue Regelung über die Lohnordnung und die Einreihung der Ämter in Kraft, die in den Kreisen der Privatbahnen als Musterbeispiel und vom Personal als grosser sozialer Fortschritt bezeichnet wurde, weil sie das Ziel hatte, eine dauerhafte Neuordnung zu schaffen, und weil dadurch wesentliche Verbesserungen erreicht werden konnten.

Weiter steigende Lebenshaltungskosten

Dank des wirtschaftlichen Aufschwungs und des Anstiegs der Verkehrsleistungen – und damit auch der Betriebserträge – war in den folgenden Jahren durchwegs ein sozialer Aufstieg zu verzeichnen. Weitere Verbesserungen waren zum Beispiel die Ausrichtung einer Nachtdienstentschädigung ab 1. Januar 1956 und die Erhöhung der Kinderzulage von 160 Franken auf 200 Franken. Die wirtschaftliche Entwicklung hatte aber auch den Nachteil, dass viele Arbeiter in die Privatwirtschaft abwanderten. Gründe dafür waren, dass es dort eine geregelte Arbeitszeit und eine 5-Tage-Woche gab. Dadurch kam es erneut zu Lohnverhandlungen bei den Privatbahnen mit dem Resultat, dass der Lohn um 7 Prozent erhöht und die Minimalbezüge verbessert wurden. Diese Regelung trat per 1. Januar 1960 in Kraft.

Das neue Eisenbahngesetz und die Lohnsystematisierung

Das 1957 verabschiedete neue und fortschrittliche Eisenbahngesetz brachte für die «Privatbahnen» ganz wesentliche Vorteile und eine beachtliche finanzielle Hilfe: Art. 58 des Gesetzes sah vor, dass Konzessionierte Transportunternehmungen (KTU) zur Deckung ihrer Defizite Bundeshilfe beantragen konnten. Der SEV konnte durchsetzen, dass dabei auch die Personalaufwendungen berücksichtigt wurden. Darauf aufbauend sorgte von 1961 bis 1995 die «Systematisierung der Personalaufwendungen» dafür, dass Lohnveränderungen bei der SBB auch Auswirkungen bei den Privatbahnen hatten, und zwar nach einem Schlüssel, den das Eidgenössische Amt für Verkehr (EAV, ab 1980 BAV) «im Einvernehmen» mit dem Verband Schweizerischer Transportunternehmungen (VST, ab 1988 VöV), mit dem SEV und den christlichen Minderheitsgewerkschaften in Verordnungen festlegte. So erfolgte eine gewisse Angleichung der Löhne des Privatbahnpersonals an die höheren Löhne des SBB-Personals.

Ein grosser Erfolg des SEV

Diese neue Ordnung brachte für die Privatbahnangestellten aller Grade eine fühlbare Verbesserung ihrer sozialen Stellung. In den Jahren 1964 und 1968 wurden die Bestimmungen in der Systematisierungsverordnung weiter verbessert, und es konnte auch die Berücksichtigung der Pensionierten verwirklicht werden.



Sekretär Gusti Epp



Präsident Iwan Blatter



Vizepräsident Hans Michel-Ettlin

Weitere Entwicklung der Anstellungsbedingungen

Für die Bediensteten des Bahnhofs Interlaken-Ost wurden die Löhne auf den 1. Januar 1963 an diejenigen der SBB und der BLS angeglichen. Diese Lohnangleichung wurde anteilmässig von der SBB und der BLS übernommen, sodass für die BOB keine Mehrbelastung entstand. Per 1. Januar 1965 trat eine neue und verfeinerte Besoldungsordnung in Kraft. Gleichzeitig wurden die Ämtereinreihung, die Kinderzulage und die Nachtdienstzulage verbessert und die Sonntagsdienstzulagen eingeführt. Es kam immer wieder zu Verhandlungen und Revisionen. Sukzessive wurden die Kinderzulagen erneut erhöht und eine Zulage für besonders widerliche Arbeit eingeführt. Die neue Verordnung trat am 1. Januar 1971 in Kraft. 1972 wurde über die Einführung des 13. Monatslohnes verhandelt. Während der Hochkonjunktur in den nächsten Jahren konnten Verbesserungen der Zulagen, z. B. der Kinderzulagen, sowie Teuerungsausgleiche erreicht werden, wie auch die Ausarbeitung eines neuen Dienstkleider-Reglements.

Die jahrelange Forderung nach einer Ortszulage hat jedoch bis heute kein Gehör gefunden. Die rasante Entwicklung der Löhne und Zulagen wurde durch die Krise der 90er-Jahre abrupt gestoppt.

Personalversicherung und berufliche Altersvorsorge

Ein wichtiges Kapitel der Sektionsgeschichte ist die Personalfürsorge; da haperte es bei unseren Unternehmungen viele Jahre ganz gewaltig. Erst im Jahr 1926 wurde nach langem Widerstand die Hilfs- und Pensionskasse gegründet. Versichert waren zu jenem Zeitpunkt 111 Mann, und das Deckungskapital betrug 465 000 Franken. Zusammen mit der Direktion wurde diese Fürsorgeinstitution ausgebaut. Im Jahre 1956 wurde ein sogenannter Stabilisierungsfonds geschaffen, der den Einbau von Realloohnerhöhungen und Teuerungszulagen erleichtern sollte. Im Laufe der Zeit wurden zahlreiche Anpassungen und Verbesserungen vorgenommen. Eine kritische Diskussion entstand im Zusammenhang mit der Verwirklichung der AHV per 1. Januar 1948, wurden doch damals Stimmen laut, die eine Abschaffung der Pensionskasse befürworteten. Zum Glück konnte sich diese Idee nicht durchsetzen; dadurch haben wir heute eine gut funktionierende Altersvorsorge. Manchmal mussten sehr lange Verhandlungen geführt werden, um Verbesserungen herbeizuführen. So wurde vor gar nicht allzulanger Zeit die Witwenrente von 33 1/3 auf 40% erhöht. Weiter wurde 2001 das Leistungsprimat durch das Beitragsprimat ersetzt. Gleichzeitig wurde der Stiftungsrat verkleinert. Positiv ist, dass in diesem wichtigen Gremium weiterhin ein:e Gewerkschafter:in als gewähltes Mitglied Einsitz hat.

Verein Pro Zahnradbahn zur Rettung der WAB

In der zweiten Hälfte der 90er-Jahre beabsichtigte die JB, die Kleine Scheidegg von Grindelwald her durch eine Luftseilbahn zu erschliessen. An einer Startsituation im kleinen Kreis bei Andreas Häsler, Präsident der Sektion JB, wurde der Grundstein zum Verein Pro Zahnradbahn gelegt. Ende Juni 2000 tagte die Gründungsversammlung. Geleitet von Alfred Seiler und unterstützt vom Tagessekretär Hans Bieri, Gewerkschaftssekretär SEV, beschloss die 450 Anwesenden, den breitabgestützten Kampf für den Erhalt der WAB aufzunehmen. Die Strategie, als Gewerkschaft wohl mitzuarbeiten, aber gleichzeitig möglichst alle anzusprechen, führte innert kurzer Zeit zu mehreren Tausend Mitgliedern. Schon 2001 gab die JB das Vorhaben auf, und der Verein konnte im Frühjahr 2005 aufgelöst werden.

Gegenwartsarbeit

In den voranstehenden Abschnitten wurde versucht, einen kurzen Abriss über die verflossenen Jahrzehnte bis ins Jubiläumsjahr 2022 zu geben. Aber auch künftig wird es keinen Stillstand geben. Alles und jedes ist in Bewegung und die Ereignisse jagen sich förmlich. Unsere Sozialpolitik muss von uns Gewerkschaftern und Gewerkschafterinnen mit grossem Einsatz gestützt werden, um einen Abbau zu verhindern.

Das politische Interesse muss gestärkt werden. Wir müssen kritisch gegenüber unseren Mandatsträgern in den Parlamenten und politischen Parteien sein. Die Gewerkschaft darf nicht zusehen, wie unseren öffentlichen Verkehrsbetrieben aus Spar- und anderen Gründen politisch die Existenzgrundlage entzogen wird und das Personal für politische Fehlentscheidungen bezahlen muss. Das ist unsere grösste Aufgabe als Gewerkschafter und Gewerkschafterin der Gegenwart.

Die SEV-VPT-Sektion Jungfraubahnen heute

Von dem einst stattlichen Sektionsvorstand von anno 1995, in dem alle Bereiche der ganzen Jungfraubahnen und Berner-Oberland-Bahnen in Berufsgruppen vertreten waren, ist leider nicht mehr viel übrig. Die in den letzten 125 Jahre erkämpften Verbesserungen stehen still und die Gefahr, dass es schlechter wird, ist akut. Um wieder mutig voranzugehen, braucht es Frauen und Männer, die wie dazumal hinstehen und solidarisch für gute und zeitgemässe Anstellungsbedingungen kämpfen. Die Gewerkschaft seid ihr, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ganzen Jungfraubahnen-Gruppe.

Helft den mutigen Kollegen der VPT-Sektion JB – Iwan, Hans, Gusti, André und Adrian –, wieder Gewerkschaftsleben in die Sektion zu bringen und die Gräben zur Personalkommission zu schliessen. Es würde auch nicht schaden, wenn wir starke Frauen in unseren Reihen hätten. Denn alle, die bei uns arbeiten, können etwas bewegen.

Die SEV-VPT-Sektion Jungfraubahn

Dem Vorstand gehören zurzeit folgende Kollegen an:

- Präsident Iwan Blatter
- Vizepräsident Hans Michel-Ettlin
- Sekretär Gusti Epp
- Kassier André Hofer
- Beisitzer Adrian Steffen

Der Vorstand will die Basis wieder verstärkt aktivieren mit der **Gründung von Berufsgruppen**, die ihre Bedürfnisse diskutieren und daraus ihre Anträge für Verbesserungen stellen können. Das kann von der Berufskleidung bis zu Anpassungen in der Dienstplanung gehen. Ihr wisst, wo der Schuh drückt. Wir können uns folgende Berufsgruppen vorstellen, die aber nicht in Stein gemeisselt sind:

- Lokpersonal
- Zugpersonal
- Bahndienst
- Technische Dienste
- Seilbahnen

Willst auch du in einer Berufsgruppe mitmachen?

Melde dich bei der Sektionsbetreuerin Susanne Oehler, Gewerkschaftssekretärin SEV, susanne.oehler@sev-online.ch, 079 612 66 23

Blick in die Zukunft

Werfen wir bei unserem 125-Jahr-Jubiläum auch einen kurzen Blick in die Zukunft. Die rasch fortschreitende Technik und Automation werden auch bei unseren Bahnen zu Rationalisierungen und Optimierungen durch den digitalen Fortschritt führen. Wir sind überzeugt, dass sich im Zeitalter des Gespräches über das ausgebaute Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht eine echte Partnerschaft bezahlt machen würde, auch bei den Jungfraubahnen. Diese Partnerschaft darf aber nicht einseitig sein, sondern muss wirklich ein Zusammenspiel der Sozialpartner zum Ziel haben. Nur unter diesen Voraussetzungen wird es möglich sein, alle künftig auf uns zukommenden Probleme in befriedigender Weise zu lösen.

Wenn die Sektion Jungfraubahnen – als Glied des «Einheitsverbandes» SEV – mit gutem Mut in die Zukunft blicken darf, so deshalb, weil sie gewiss sein kann, dass die SEV-Leitung alles daransetzt, auch für die sogenannten Privatbahnen in jeder Beziehung einzustehen. Das geht aber nicht ohne die Mitglieder! Die Jungen sind und bestimmen unsere Zukunft – vorausgesetzt, sie finden im SEV einen Rahmen, um ihre Ideale zu verfolgen.

Deshalb nutzen wir auch diese Jubiläumsschrift für unseren Kick-off für das Jahr 2023. Mach mit und sei ein Teil der Geschichte!

Schlussbetrachtung und Dank

Es ist bei der Abfassung von Jubiläumsberichten immer eine Ermessensfrage, was an Erwähnenswertem aufgeführt werden soll. Mit wenigen Ausnahmen kennt die Mitgliedschaft die Umstände nicht, die im Jahr 1897 zur Sektionsgründung geführt haben. Wir haben versucht, in dieser Schrift einige Fakten zusammenzutragen, die für alle Mitglieder von Interesse sein könnten.

Viele Kolleginnen und Kollegen haben ihre Kraft in den Dienst der Sektion gestellt. Ihnen allen, vorab aber jenen, die in der nachfolgenden Ehrentafel aufgeführt sind, gebührt unser herzlichster Dank für alles, was sie im Verlauf der Jahre geleistet haben.

Dieser Jubiläumsbericht wäre unvollständig, wenn nicht auch den leitenden Funktionärinnen und Funktionären des Unterverbandes VPT und des Einheitsverbandes SEV der gebührende Dank ausgesprochen würde. Aber auch der Treue unserer Mitglieder sei gedacht.

Wenn wir am Schluss dieser Schrift noch eine kleine Bilanz ziehen, stellen wir fest, dass sich in der 125-jährigen Entwicklung der Sektion BOB und der 100-jährigen Entwicklung der Sektion WAB/JB zur heutigen Sektion Jungfraubahnen ein grosser Wandel vollzogen hat. Der einstige «kleine Mann» ist heute Mitglied einer Wohlstandsgesellschaft geworden und die Frauen haben in der Arbeitswelt eine tragende Rolle übernommen. Denken wir daran, was uns unsere Vorgänger übergeben haben: Das wollen wir in Zukunft weiterführen im Sinn der Menschenwürde und der sozialen Gerechtigkeit.

Der Sektionsvorstand



Ehrentafel

Präsidenten der Sektion BOB

E. Liechti	Vorstand	Interlaken-Ost	1897 – 1898
E. Schmied	Lokführer	Lauterbrunnen	1898 – 1900
E. Erdin	Lokführer	Lauterbrunnen	1901 – 1902
F. Zwahlen	Lokführer	Lauterbrunnen	1903
C. Minder	Vorstand	Wilderswil	1904 – 1906
J. Studer	Vorstand	Zweilütschinen	1907 – 1908
H. Klee	Einnehmer	Interlaken-Ost	1909 – 1911
A. Bachmann	Gehülfe	Grindelwald	1911 – 1917
May	Vorstand	Lauterbrunnen	1918 – 1919
H. Klee	Einnehmer	Interlaken-Ost	1919 – 1921
H. Knecht	Gehülfe	Interlaken-Ost	1922 – 1923
W. Stähli	Gepächexp.	Interlaken-Ost	1924 – 1929
J. Studer	Vorstand	Zweilütschinen	1928 – 1929
H. Klee	Einnehmer	Interlaken-Ost	1930 – 1931
R. Häberli	Keine Angaben		1932
B. Borner	Lokführer	Zweilütschinen	1933 – 1942
A. Häsler	Lokführer	Zweilütschinen	1942 – 1947
A. Michel	Vorstand	Zweilütschinen	1948 – 1954
W. Gfeller	Lokführer	Zweilütschinen	1954 – 1956
W. Widmer	Lokführer	Zweilütschinen	1956 – 1965
S. Bacher	Einnehmer	Interlaken-Ost	1966 – 1969
F. Balmer	Lokführer	Wilderswil	1969 – 1975
A. Rieder	Einnehmer	Interlaken-Ost	1975 – 1982
A. Lüthi	Aufseher	Oberried	1982 – 1989
H. Josi	Betriebsinsp.	Lauterbrunnen	1984 – 1987
H. Grossmann	Kondukteur	Interlaken-Ost	1987 – 1995

Präsidenten der Sektion WAB/JB

A. Rustaller	1921 – 1927
C. Wyss	1927 – 1929
F. Maurer	1929 – 1934
P. Flühmann	1934 – 1946
H. Steiner	1946 – 1948
C. Fuchs	1948 – 1953
P. Seiler	1953 – 1962
A. von Allmen	1962 – 1979
U. Meyer	1979 – 1991
H-P Brechbühler	1991 – 1995

Präsidenten der Sektion JB

H.P. Brechbühl	1995 – 1998
A. Häsler	1998 – 2007
D. Amacher	2007 – 2012
G. Epp	2012 – 2017
Iwan Blatter	2017 bis heute

Dienstleistungen des SEV für seine Mitglieder

Kerngeschäft des SEV ist die kollektive Vertretung der Interessen seiner Mitglieder bei Verhandlungen über Gesamtarbeitsverträge (GAV), Löhne und Arbeitsbedingungen. Daneben bietet der SEV viele individuelle Serviceleistungen:

Rechtsschutz:

- **Berufsrechtsschutz** (im Mitgliederbeitrag inbegriffen)
- **Privat- und Verkehrsrechtsschutz (SEV-Multirechtsschutz)** zum konkurrenzlos günstigen Preis von CHF 88.80 pro Jahr (neue Versicherungsprämie ab 1.1.2023). Lehrlinge in Erstausbildung zahlen keine Prämie.

Bildung:

- Als SEV-Mitglied hast du Anrecht auf **einen Movendo-Kurs pro Jahr** und auf eine unbeschränkte Zahl Kurse des SEV. Du profitierst zudem von einem **Rabatt von 5%** auf allen Kursen der **Migros-Klubschule**.

Information:

- Der SEV beliefert seine Mitglieder mit aktuellen Informationen über die Kanäle SEV-Zeitung (alle drei Wochen), Newsletter, Webseite (www.sev-online.ch) und Facebook (@verkehrsgewerkschaft).

Ferien:

- 20% Rabatt im **Parkhotel Brenscino, Brissago**
- 10% Rabatt in den **Ferienwohnungen der Ferien- und Skihausgenossenschaft FSG**
- 20% im **Hotel «l Grappoli» im Tessin**

Versicherungen und Banken:

- Der SEV hat eine Exklusiv-Partnerschaft mit **Helvetia Versicherungen** für Versicherungen und Vorsorge. Die SEV-Mitglieder profitieren von **Vorzugsbedingungen**. Weitere Informationen unter www.helvetia.ch/sev.
- Der SEV hat eine Partnerschaft mit der **Bank Cler**. Die SEV-Mitglieder profitieren von **Vorzugsbedingungen bei Zahlungsverkehr und Spareinlagen, bei Anlagen, Hypotheken und der Finanzplanung**. Weitere Informationen unter www.cler.ch/sev
- **5 bis 10% Rabatt bei den Krankenkassen KPT und ÖKK** auf den Zusatzversicherungen (bis zum Alter von 70 Jahren)
- **Agenda-Unfallversicherung** (in der SEV-Agenda inbegriffen): 5000 Fr. für das Mitglied und seinen/ihren Partner/in im Todesfall oder bei Vollinvalidität aufgrund eines Berufsunfalls oder einer Berufskrankheit

Besondere Leistungen

Diese Leistungen stehen unter bestimmten Bedingungen zur Verfügung:

- **Darlehen/Kredite** (maximal 5000 Fr. zur Überbrückung eines finanziellen Engpasses)
- **Nothilfe** (maximal 1000 Fr., nicht rückzahlbar) für ausserordentliche Auslagen aufgrund einer Krankheit oder eines andern Unglücks
- **Ferien-Rabattgutscheine** für Mitglieder mit tiefen Einkommen

Konsumvergünstigungen:

- **Reka-Geld:** 10% Rabatt, max. 600 Fr. pro Kalenderjahr
- **Autovermietung Hertz (www.hertz.ch):** Rabatt von 10 bis 25% in der Schweiz und im Ausland (ca. 140 Länder).
- **Autovermietung AVIS (www.avis.ch):** Bis zu 15% Rabatt je nach Kategorie, in der Schweiz und im Ausland.
- **Büwo-AG Pfäffikon (www.digamoebel.ch):** 20 bis 23% Rabatt bei Barzahlung.

Die Rabatt-Codes für Hertz, Avis und Diga-Möbel können unter **031 357 57 57** bezogen werden.

- **Alpamare (www.alpamare.ch):** 15% Vergünstigung auf dem normalen Eintrittspreis, ausser für Kinder; max. 4 Personen pro Mitgliederausweis
- **Adam Touring (Pneus & Autoservice www.adam-touring.ch):** Spezialkonditionen für Pneus, Felgen und Batterien.
- **Kehrli & Witra AG, Basel:** Spezialversandhaus für Staubsauger, Blochmaschinen und Zubehör: 25% auf Listenpreise; 10% auf Zubehörteile

Aktuellste, vollständige Informationen zu den individuellen Leistungen des SEV findest du unter



www.sev-online.ch/de/deine-vorteile/

Bist du beim SEV schon dabei?

Entscheide dich jetzt für einen Beitritt zum SEV. Damit schützt du dich und stärkst gleichzeitig den SEV – gemeinsam meistern wir die zahlreichen Herausforderungen.

Du bist schon Mitglied? Wunderbar! Motiviere jetzt unbedingt deine Kolleginnen und Kollegen, beim SEV mitzumachen. Gemeinsam sind wir noch stärker.



Du entscheidest!
sev-online.ch/beitreten

Impressum

Herausgeberin: SEV – Gewerkschaft des Verkehrspersonals, Bern, Oktober 2022

Autoren: Vorstand SEV-VPT-Sektion Jungfraubahnen und SEV-Gewerkschaftssekretärin Susanne Oehler

Korrektur und Gestaltung: Kommunikation SEV

Druck: Beat Wyss, SEV

Copyright @ SEV



Bahnhof Eigergletscher

Foto Susanne Oehler



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

Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern
Tel. +41 31 357 57 57
www.sev-online.ch

