

100 Jahre SEV VPT RBS 1916–2016

Zur Jubiläumsversammlung 27. Mai 2016
Landgasthof Schönbühl



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



Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Sektionspräsidenten: Mit Optimismus und Motivation ins zweite Jahrhundert.....	3
Vorwort des Sektionsbetreuers: Happy Birthday!.....	4
Gut zu wissen	5
1916–1941	6
1941–1966.....	8
1966–1991.....	10
1991–2016.....	12
Sektionspräsidenten	17
Gewerkschaftssekretäre	18
Die Gremien der Sektion RBS.....	18
Organigramm.....	18
Geschäftsausschuss.....	19
Sektionsvorstand	19
Geschäftsprüfungskommission GPK.....	20
Arbeitnehmervertreter Vorsorgekommission RBS	20
GAV-Konferenz.....	21
Lokführer AZG-Kommission.....	22
Sponsoren Jubiläumsfest.....	23

Herausgegeben zum 100-jährigen Jubiläum der SEV/VPT Sektion RBS am 27. Mai 2016

Herausgeberin: SEV/VPT Sektion RBS

Text & Layout: Roman Gugger

Redaktion: Katrin Leuenberger

Druck: SEV Zentralsekretariat, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6

Vorwort des Sektionspräsidenten: Mit Optimismus und Motivation ins zweite Jahrhundert



René Schnegg
Sektionspräsident
SEV VPT RBS

Geschätzte Kolleginnen
Geschätzte Kollegen

100 Jahre SEV/VPT Sektion RBS – Grund genug, kurz inne zu halten, um auf vergangene Zeiten zurückzuschauen und sich am Erreichten zu freuen. Eine willkommene Gelegenheit dazu bietet die aus Anlass des Sektionsjubiläums erarbeitete Schrift, welche als Ergänzung zu früheren Chroniken interessante Begebenheiten festhält.

Die Gewerkschaft verwaltet ein Kulturgut, das weit zurückreicht. In den letzten 100 Jahren, in denen die Strukturen unseres Verbandes aufgebaut und gepflegt wurden, hat sich die Welt rasant verändert. Es ist eine Zeitspanne voller Entwicklungen, Umwälzungen und Neuorientierungen, wie sie unsere Gesellschaft nie zuvor in solch hoher Konzentration und Geschwindigkeit erlebt hat. Das gesellschaftliche Umfeld hat auch den Menschen und sein Selbstverständnis verändert. Doch um uns Menschen zufrieden zu stellen genügt Wohlstand allein nicht. Es braucht Vi-

sionen, Ideale und Ziele, wenn Menschen glücklich werden sollen. Bei allem Weitblick für das Kommende müssen wir uns deshalb immer wieder auf unsere alten Werte besinnen. Gerade in unserer schnelllebigen Zeit der tiefgreifenden Umwälzungen sind Ideale, wie sie unsere Sektion im vergangenen Jahrhundert hochgehalten hat, wichtig und erhaltenswert.

An unseren Grundsätzen wollen wir festhalten. Veränderungen wollen wir stets nur dort anstreben, wo sie zum Wohl und Gedeihen sowie zum erfolgreichen Weiterbestehen notwendig sind. Wenn es uns gelingt, diese Vorsätze und Anforderungen auf allen Stufen unserer Sektion erfolgreich im Alltag umzusetzen, dürfen wir mit grosser Zuversicht in die Zukunft blicken. Allen, die in den letzten Jahren ihren Beitrag zum langfristigen Erfolg unserer Sektion geleistet haben, gebührt Anerkennung, Wertschätzung und Dank. In diesem Sinne dürfen wir voller Elan

und gestärkt den Schritt in das zweite Jahrhundert tun. Mögen dabei gegenseitige Wertschätzung, Glück, Erfolg, Kameradschaft und ein gutes Gedeihen unsere stetigen Wegbegleiter sein.

Für das uns in all den Jahren entgegengebrachte Vertrauen, danke ich allen geschätzten Mitgliedern ganz herzlich.

Kollegiale Grüsse
René Schnegg

Vorwort des Sektionsbetreuers: Happy Birthday!

Liebe Kollegin
Lieber Kollege

Es freut mich ausserordentlich, dir hier an dieser Stelle zum 100-jährigen Jubiläum deiner Sektion RBS in unserer Gewerkschaft zu gratulieren.

Warum dir? Weil du als Mitglied den Geist der Solidarität, des Miteinander und Füreinander weiterträgst, den einst die Gründerväter des damaligen Personalvereins V.S.E.A. Kreis Solothurn - Zollikofen - Bern zur Gründung bewegt hat.

Als mein Beitrag zum Jubiläum habe ich mir eine mittelgrosse Überretung meines Pflichtenheftes geleistet. Ich bin in die Annalen der Geschichte deiner Sektion getaucht und habe versucht aufzuarbeiten, was in den vergangenen hundert Jahren so passiert ist und erreicht wurde. Zugegeben, als ich mich dazu bereit erklärt habe, habe ich das Ganze ziemlich unterschätzt; es gab nämlich sehr viel zu entdecken.

Auf den folgenden Seiten – gliedert in vier mal 25 Jahre – habe ich das Wichtigste (oder zumindest das Dokumentierte) zusammengefasst. Diese Zusammenfassung über die Geschichte der SEV/VPT-Sektion RBS genügt weder irgendwelchen wissenschaftlichen Ansprüchen, noch möchte ich meine Hand ins Feuer legen für eine umfassende Richtigkeit des Geschriebenen. Einem Anspruch soll es aber gerecht werden: Es soll dir einen Überblick verschaffen, was deine Vorgängerinnen und Vorgänger so für dich, für die Arbeitnehmenden gemacht haben und wessen Erbe du weiterträgst.

Klar, es gilt vorwärts zu schauen, unweigerlich werden wir auch künftig mit kleinen und grossen Herausforderungen konfrontiert sein. Der Blick in die Vergangenheit und auf Erreich-

tes soll Mut machen dran zu bleiben, weiter zu machen, auch wenn nicht immer alles im ersten Anlauf gelingt.

Es ist beeindruckend zu sehen, unter welchen Bedingungen die Eisenbahnarbeiter anno dazumal arbeiten mussten, welche Strapazen sie zu erleiden hatten, als zwei Weltkriege zwar zum Glück die Schweiz nicht direkt als Konfliktpartei betroffen, aber wirtschaftlich arg in Mitleidenschaft gezogen haben. Und das ist noch keine 100 Jahre her.

Dass sich die Arbeiterschaft alles erkämpfen musste, die Altersvorsorge, Unfall- und Krankenversicherung, Ferien, humane Arbeitszeiten und anderes, was wir heute als selbstverständlich erachten, ist heute schwer vorstellbar.

Das heutige Jubiläum soll Anlass sein, das bisher Erreichte zu feiern und den Vorgängerinnen und Vorgängern in der Sektion Ehre zu erweisen. Und falls es heute auch noch einen Durst zu stillen gibt, dann knüpfen wir damit an die Tradition an. In einem Protokollbuch der V.S.A.E. Sek-

tion Worb-Dorf aus dem Jahre 1917 steht in einer Handschrift, wie sie heute kaum noch jemand beherrscht geschrieben, «dass doch die Mehrzahl der Eisenbahner nicht lange trocken sitzen können». Prost!

Ich freue mich, zusammen mit dir das Erbe der Vorgängerinnen und Vorgänger dieser Sektion weiterzutragen, die Errungenschaften zu verteidigen und einzustehen für gute Anstellungs- und Lebensbedingungen.

Kollegiale Grüsse
Roman Gugger



Roman Gugger
Gewerkschaftssekretär SEV
Sektionsbetreuer

Gut zu wissen

Um die gewerkschaftliche Organisation besser nachvollziehen zu können, ist es nicht nur nötig einen kurzen Überblick über die Geschichte der Unternehmung und der Vorgeschichte zu haben.

Vorgeschichte

Die Geschichte der gewerkschaftlichen Organisation beim heutigen RBS geht über das 100-jährige Bestehen der heutigen SEV VPT Sektion RBS hinaus. Schon bevor die Angestellten der BWB, BZB oder WT sich in eigenen Strukturen organisiert haben, haben sie sich Gewerkschaften oder Verbänden angeschlossen. So z.B. dem V.S.E.A. (Verein Schweizerischer Eisenbahnangestellter) Kreis Bern oder – hauptsächlich das Fahrpersonal – im Schweizerischen Strassenbahner Verband (heute VPOD). 1914 wird von den Angestellten der BZB, BWB und der WT intensiv diskutiert, ob man sich kollektiv dem V.S.E.A. Kreis Bern anschliessen oder einen eigenen Kreis in Worb gründen möchte. Am 18. April 1914 wird dann an einer «widererwartet zahlreich» besuchten – es waren rund 50 Anwesende – konstituierenden Versammlung der BZB, BWB- und WT-Angestellten ein eigener V.S.E.A. Kreis Worb-Dorf gegründet. Einige Privatbahnangestellte – insbesondere aus dem Raum Zentralschweiz – fühlen sich vom V.S.E.A. schlecht vertreten und gründen 1903 den VNP (Verband des Nebenbahnen Personals, der heutige VPT). Das Personal des heutigen RBS bleibt diesem fern und verbleibt im V.S.E.A. 1918 wird der Name des VNP in VPPD (Verband des Personals der Privatbahnen und Dampfschiffgesellschaften) geändert. 1919, bei der Gründung des Einheitsverbandes – dem heutigen SEV wird der VPPD zu einem seiner Unterverbände. Damit werden die V.S.E.A. Kreise Worb-Dorf und Solothurn-Zollikofen-Bern ebenfalls Teil des VPPD

Geschichte des RBS

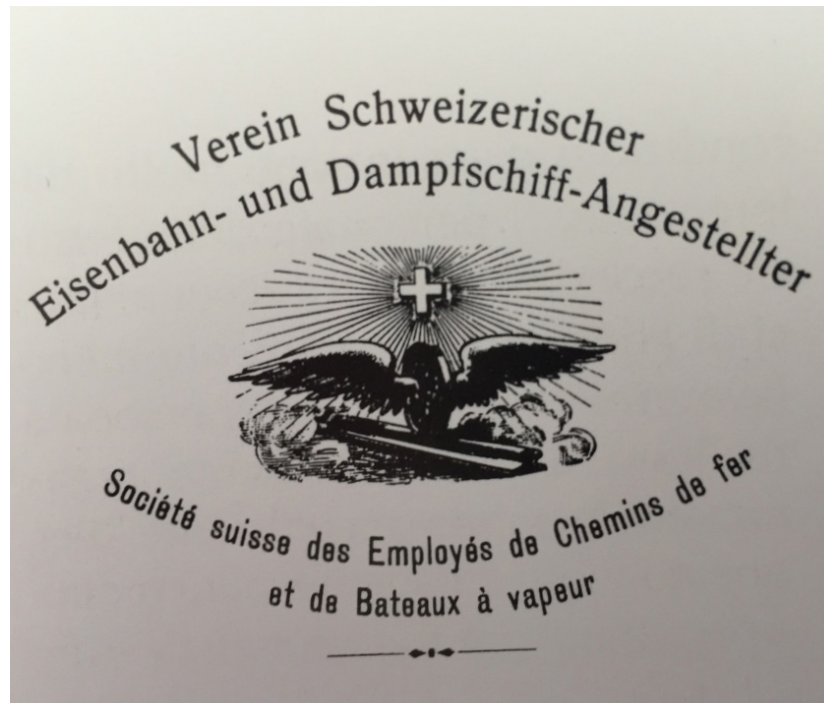
- 1898 Bern-Worb Bahn (BWB)
- 1912 Bern-Worblaufen-Zollikofen Bahn (BZB)
- 1913 Worbenthal Bahn (WT)
- 1916 Elektrische Solothurn-Bern Bahn (ESB)
- 1922 Fusion BZB und ESB zur Solothurn-Zollikofen-Bern Bahn (SZB)
- 1927 Fusion BWB und WT zu den Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW)
- 1984 Fusion SZB und VBW zum Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS)

Im Jahr 1930 wird der Autokurs Solothurn-Wasseramt (ASW) gegründet. 1964 wird der ASW in Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU) umgetauft, als welchen man ihn heute kennt. Die Geschäftsführung für den ASW, resp. den BSU obliegt seit jeher der SZB, respektive dem RBS.

innerhalb des SEV. Im Laufe der Zeit folgen Namensänderungen des Unterverbandes zu VPD und dann zum heutigen VPT.

Kurz nach der Gründung treten auch einige Arbeiter der Sensental-Bahn dem Kreis Worb-Dorf bei. 1915 haben die BZB-Angestellten offenbar die Absicht, geschlossen dem V.S.E.A. Kreis Worb-Dorf beizutreten. Aus Entgegenkommen der Worber Kollegen, wird am 22. Mai 1915 ext-

ra eine Versammlung in Ittigen, statt wie üblich in Worb, abgehalten. Die BWB, BZB und WT haben damals schon eng zusammengearbeitet, weshalb sich die Angestellten in einer gemeinsamen Sektion engagierten. Der damalige V.S.E.A. Kreis Worb hat Bestehen bis zum Jahr 1994, als dieser als VPT Worb-Dorf aufgelöst und zusammen mit der RBS-Sektion die heutige SEV/VPT Sektion RBS gegründet wird.



Logo des V.S.E.A. um 1917

1916–1941

Die Gründung der Sektion fällt in eine schwierige Zeit, der erste Weltkrieg ist in vollem Gange, das Elend der Arbeiter, Angestellten und Beamten ist gross.

Die enorme Teuerung, die sich während der Kriegsjahre bis 1918 mehr als verdoppelt, macht gewerkschaftliche Erfolge zunichte. **Am 5. März 1916 treffen sich die Arbeiter der ESB zu einer Personalversammlung in Fraubrunnen und gründen den V.S.E.A. Kreis Solothurn – Zollikofen – Bern.** Den ESB-Arbeitern kommt der Gedanke zur gewerkschaftlichen Organisation in einem eigenen Personalverein also früh, quasi Hand in Hand mit der Eröffnung der Bahn. Die Mitgliederzahl zu Beginn ist klein, insbesondere, weil der Bahndienst in einem anderen Verband organisiert ist. Die gewerkschaftliche Organisation tat Not, dafür spricht auch der wachsende Organisationsgrad, die Löhne sind sehr bescheiden.

Im Jahre 1918 treten die Arbeiter in der Schweiz in den Generalstreik. Die Eisenbahner sind zwar während der Kriegszeit dem Militärgesetz unterstellt und für Streik drohten heftige Strafen, dennoch beteiligen sich auch Eisenbahner am Generalstreik. Ob auch ESB-Arbeiter streikten, ist nicht dokumentiert. 1919 fruchteten dann die langjährigen Bestrebungen der Eisenbahner, sich zum Einheitsverband zusammenzuschliessen, der SEV wird gegründet. Folglich gehört die Sektion fortan dem Unterverband VPPD (ehemals VNP, heute VPT) an.

Auf den 1. Januar 1920 wird erstmalig ein Lohnregulativ eingeführt, womit die Löhne erheblich erhöht werden. Doch der gewerkschaftliche Erfolg soll schon 1922 wieder einen

Rückschritt erfahren. Mit der Zusammenführung der ESB und der BZB zur SZB (Solothurn-Zollikofen-Bern Bahn) hat zwar die Sektion einen erheblichen Mitgliederzuwachs erlebt, jedoch muss **das Personal der**

ehemaligen ESB aus finanziellen Gründen eine zehnprozentige Lohneinbusse einstecken, da zum einen die Löhne der BZB deutlich tiefer sind und zum anderen in den Jahren 1921 und 1922 eine Minusteuierung vorherrscht von fast -11% respektive -18%, was die Lohnkürzung wiederum zu relativieren vermag. Im Jahr 1935 tritt ein neues Lohnregulativ in Kraft, das weitere drei Prozent Lohneinbussen beinhaltet. Dieser Abbau – vom Bernischen Regierungsrat beschlossen – wird von einer Lohnabbaukommission der Sektion kritisch begleitet und es wird versucht, den Abbau möglichst verträglich zu gestalten. Mit dem Beginn des zweiten Weltkriegs 1939 hat auch die Teuerung wieder angezogen. Daraufhin werden den Eingaben des Personals «ohne langwierige Verhandlungen» stattgegeben und der Teuerungsausgleich gewährt.

Am 31. Oktober 1920 hat das Stimmvolk über ein Arbeitszeitgesetz zu befinden, welches deutlich angenommen wird und auf den 1. Januar 1921 in Kraft tritt. **Dieses Gesetz beinhaltete die Möglichkeit für Bahnunternehmen die Arbeitszeit bei berechtigten Gründen von 8 auf 9 Stunden pro Tag zu erhöhen. Davon machte die Verwaltung der ESB Gebrauch,** auch das ein Rückschritt. Das Archiv der Sektion beinhaltet leider grössere Lücken in

Aufruf
an das
**Personal der Bern-Worbahn, der
Worbentalbahn, der Bern-Zollikofenbahn
und der Sensetalbahn.**

Werte Kollegen!

Ein harter Winter steht vor der Türe und schwer lastet die Teuerung auf der arbeitenden Bevölkerung. Auch in unsern Kreisen droht die Not Einkehr zu halten. Reichten unsere Gehaltsbezüge zu normalen Zeiten kaum aus, so sind sie heute ganz unzulänglich geworden. Weitere Einschränkungen sind ohne schwere gesundheitliche Schädigungen nicht möglich, wenn immer wir der Gefahr der Verschuldung und Unterernährung begegnen wollen.

Unsern Verwaltungen erwächst die Pflicht, ihrem Personal entgegen zu kommen. Was von ihnen bis heute in dieser Beziehung vorgekehrt wurde oder noch in Aussicht steht, genügt in keiner Weise. Die Betriebsergebnisse haben den Boden für ein weiteres und ausreichendes Entgegenkommen geschaffen.

Diese Notwendigkeit den Verwaltungen eindringlich vor Augen zu führen, ist Pflicht jedes Einzelnen und vor allem Pflicht jedes um das Wohl der Seinen besorgten Familienvaters. Zu diesem Zwecke wird auf

**Dienstag den 21. November 1916, abends
punkt 8 Uhr, in das Restaurant Bahnhof
in Ittigen
eine Personal-Versammlung einberufen.**
(Referent: Herr Generalsekretär Düby.)

Kein dienstfreier Kollege fehle!

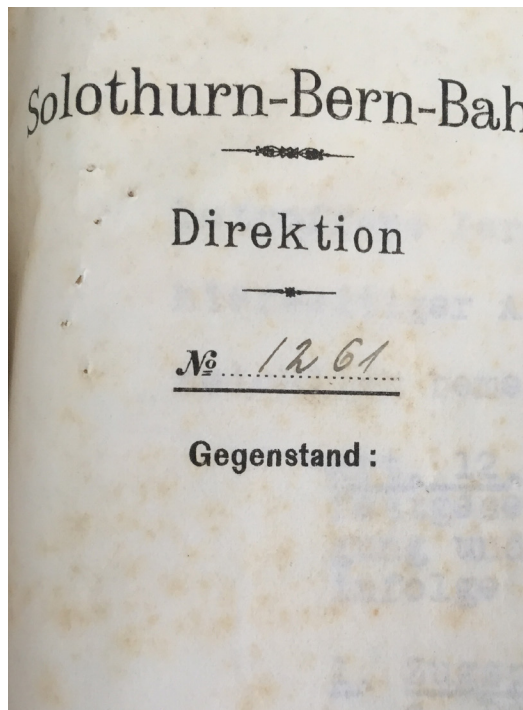
Zeigt, dass Ihr gewillt seid, in schwerer Zeit einmütig zusammenzustehen! Werft ab, was Euch drückt und Euren Menschenwert herabmindert!

Die Zeiten waren hart. Aufruf des V.S.E.A. an das Personal der BZB, WT und BWB von 1916.

den Anfangsjahren, was es unmöglich macht, Näheres zu den gewerkschaftlichen Tätigkeiten und Erfolgen aus den Anfangsjahren zu berichten.

1923 tritt die erste Frau, Lina Siegenthaler (Barrierenwärterin in Urtenen) der Sektion bei. 1924 fordert die Sektion eine Arbeitszeitverkürzung von 54 auf 48 Stunden, darauf geht jedoch die Direktion nicht ein und bezahlt anstelle 5000.- CHF an die KUK (Kranken- und Unfallversicherungskasse).

1926 wird auf Initiative des SEV eine Genossenschaft gegründet, welche mittels einer Lotterie versucht, Mittel zu beschaffen. Daraus geht 1933 die paritätisch geleitete ASCOOP hervor. Die SZB ist damals (noch) nicht dabei, obwohl auch die Sektion fleissig Lose der Lotteriegenossenschaft verkauft und das Personal den Anschluss an die ASCOOP fordert. **Ein gewerkschaftlicher Erfolg ist jedoch mit Sicherheit, dass schon in frühen Jahren eine K.U.K. (Kranken- und Unfallkasse) eingeführt werden kann.** 1931 nimmt man einen ersten Anlauf, diese Kasse in eine Pensionskasse umzuwandeln, ein zweiter folgt 1936 und ein dritter, immer noch erfolgloser 1941. Die Generalmobilmachung im Jahre 1939 hat einschneidende Folgen für den Betrieb. Die SZB muss während des Aktivdienstes der schweizerischen Armee Transporte bewältigen, die «oft über das Mögliche hinauszugehen drohen». Festzuhalten sei auch, dass das Verhältnis der Sektion mit der Direktion und Verwaltung seit jeher ein konstruktives, von gegenseitigem Verständnis und Respekt geprägtes war. Was aber harten Auseinandersetzungen nicht im Wege steht. **So hat 1937 die Direktion die Absicht, die Ferien von vier auf drei Wochen zu kürzen,** da die SZB mit finanziellen Problemen zu kämpfen hat. Dazu wird das Personal mittels einer Umfrage der Direktion befragt. 138 Stimmzettel werden verteilt, 137 gehen wieder ein, davon 24 direkt an



Briefkopf der ESB
(Solothurn-Bern-Bahn)

die Unternehmung (23 zustimmend, 1 ablehnend), 113 Zettel werden vom Sektionsvorstand eingesammelt und der Direktion unausgefüllt zurückgegeben. Das Gewerkschaftsamt des SEV hat zuvor schon mitgeteilt, dass an einer Versammlung der Sektion das Begehren der Direktion deutlich abgelehnt wurde. Daraufhin äusserte sich der Direktor in einem Schreiben ans Personal und verurteilt das Vorgehen des Sektionsvorstands und sieht die freie Meinungsäusserung in Gefahr. Dennoch **verzichtet der Direktor daraufhin auf die Kürzung der Ferien.**

16. bis Mittwoch, 18. Juni 1930 stellt die SZB auf der Strecke Zollikofen SBB – Worblaufen vorübergehend den Strassenbahnbetrieb ein und betreibt sie mit Autobussen der Stadt Bern. Der Aufruhr in der Sektion ist gross und auf **allen Ebenen setzen sich die Gewerkschafter dafür ein, dass nicht auf Busse umgestellt wird.** Es stellt sich dann in einem Schreiben der Sozialdemokratischen Partei Zollikofen heraus, dass dieser Versuchsbetrieb von «Genosse Grimm» (Robert Grimm, damals SP-Gemeinderat von Bern, Grossrat

und Nationalrat, später Regierungsrat) initiiert worden ist, «damit sich die Bewohner von hier {Zollikofen} ein Bild machen können, wie die Sache vor sich gehen würde, wenn das Bähnli nicht mehr fahren würde». Es ist aber mehr als das, ernsthaft wird – insbesondere durch die Gemeinde Zollikofen – geprüft, ob eine Umstellung auf Omnibusbetrieb sinnvoll ist, weil zum einen die Strasse saniert werden muss und sich offenbar Autoverkehr und Trambetrieb nicht gut ergänzen. **Am 28. August 1930 wird dann bekannt, dass der Einwohnerrat von Zollikofen, trotz einer positiven Bewertung des Versuchs, an der Lösung mit der Bahn festhalten will.** Man stellt damals bereits fest, was Jahre später realisiert wurde. Nämlich, dass es sinnvoll wäre, die Bahn und die Strasse voneinander zu trennen.

Im Jubiläumsjahr 1941 wird bei der SZB erstmals eine Treueprämie ausbezahlt, und zwar allen Mitarbeitenden, die seit der Gründung der Unternehmung für sie gearbeitet haben. Die Sektion feiert ihr 25-jähriges Bestehen am 22. November 1941 in Biberist.

1941–1966

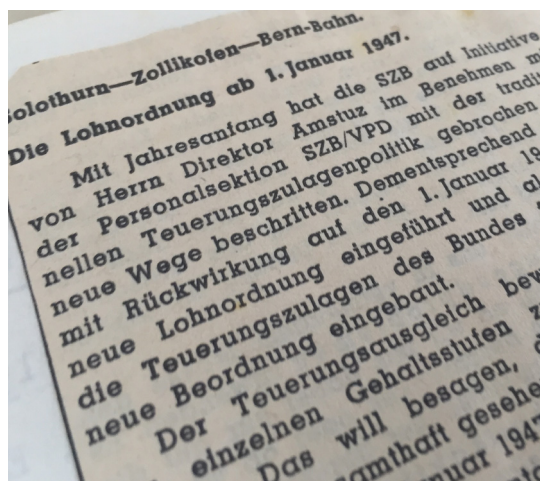
Nachdem die Teuerung mit dem Ende des ersten Weltkriegs etwas abflachte und sogar Minusteuerung Tatsache ist, zieht sie 1940 wieder deutlich an. **In den Jahren ab 1941 ist die Teuerung das, was die Mitglieder beschäftigt und dazu bewegt**, das Gewerkschaftsamt des SEV an der Effingerstrasse zu mandatieren, zahlreiche Eingaben für Teuerungszulagen zu schreiben. Grobe Differenzen mit der Direktion bestehen in diesem Zusammenhang häufig, obwohl mehr die Höhe und insbesondere der Zeitpunkt der Gewährung umstritten ist, als der Anspruch als solcher. Die Direktion ist zögerlich und vorsichtig, man will jeweils lieber Zuwarten als schnell handeln, womit den Arbeitern angesichts der massiven Teuerung wenig gedient ist.

Am 1. Januar 1947 wird für das Personal der SZB eine neue Lohnordnung eingeführt, welche beim Zug- und Fahrpersonal für einige Unruhen sorgt, da mit der Einführung der Teuerungsausgleich für die beiden Kategorien nicht mehr vollständig gewährt wird. In der Folge macht die Sektion eine Umfrage bei vergleichbaren Unternehmungen, so z.B. bei der Sektion BDB/WM (Bremgarten-Dietikon Bahn und Wohlen-Meisterschwanden Bahn) und der Sektion Birsigthalbahn. Im Auftrag der Sektion verfasst das Gewerkschaftsamt des SEV eine Eingabe für Verhandlungen. Dem Anliegen wird 1949 teilweise entsprochen.

Die Teuerungszulagen werden in der Regel pauschal gefordert und oft gewährt, also in Frankenbeträgen für alle Mitarbeitenden gleich. **Diese «Gleichmacherei» stösst 1946 dem Direktor auf** und der kündigt an, damit Schluss machen zu wollen. Mit der neuen

Lohnordnung 1947, welche vom Personal mit Genugtuung entgegengenommen wird, wird der Teuerungsausgleich nicht mehr mit Teuerungszulagen gemacht, sondern die Teuerungszulagen des Bundes fest in den Lohn integriert. Weil aber die Neuerungen die Unternehmung viel kosten, wird der Vorbehalt gemacht, dass ein Teil des Lohnes nicht in der Dienstalterskasse versichert ist. **1949 macht die SZB auf Druck des SEV hin dann das Zugeständnis, dass künftig der gesamte ordentliche Lohn in die Personalfürsorgekassen einzubeziehen ist.**

Am 15. Juni 1945 tritt das revidierte Arbeitszeitgesetz in Kraft, damit fällt die Möglichkeit der Erhöhung der Tagesarbeitszeit auf 9 Stunden weg. Das organisierte Personal fordert daraufhin von der Unternehmung, **den 8 Stundentag wieder einzuführen – allerdings immer noch in der 6-Tage-Woche, was einer Wochenarbeitszeit von 48 Stunden**



Bericht aus der Verbandszeitung zur neuen Lohnordnung bei der SZB Anfang 1947

entspricht.

Auch Kinderzulagen sind ein wiederkehrender Streitpunkt zwischen dem Personalverein und der Direktion. 1951 gelingt der Durchbruch und man einigt sich auf Kinderzulagen – anstelle der geforderten 20 immerhin 10 Franken. Ebenfalls 1951 vermeldet der Präsident Ernst Minder, dass die Sektion nun 188 Mitglieder habe und dass **«jeder organisationsfähige Kollege unserem SEV angeschlossen»** sei. 1956 waren es dann schon 218 und **1960 wird mit 235 Mitgliedern von einem nahezu hundertprozentigen Organisationsgrad** gesprochen.

Im Jahre 1953 macht der SEV einen Vorschlag für eine neue Lohnordnung, welche bei der SZB auf Ablehnung stösst. 1954 ist es dann die SZB, die jetzt die Absicht hat, eine neue Dienst- und Lohnordnung einzuführen. Man tritt in Verhandlungen. Es sind zähe Gespräche, welche zu Beginn zwischen der Direktion und der SEV-Delegation geführt werden, später zwischen

Lohnordnung der SZB 1955

Gegenüberstellung der alten und neuen Amtsbezeichnungen und der Beträge der Postulate SEV 1953 und 1955

Bisherige Bezeichnung	Löhne SZB 1954	Vorschlag SEV (5/12) 1953	Verständ. SZB/SEV 1955	Differenzen +/-		Neue An
				SEV 53	bisher Verst.	
Allgemeine Verwaltung						
Verwaltungsbeamter A	10 660	11 214	11 204	- 10	+ 536	Verwaltungs
Verwaltungsbeamter B	9 030	9 450	9 675	+ 425	+ 785	Verwaltungs
Verwaltungsbeamter C	7 734	8 001	8 166	+ 169	+ 432	Verwaltungs
Unterhalt und Bewachung						
Bahndienstvorarbeiter	8 144	8 530	8 609	+ 79	+ 465	Bahndienst
Vorarbeiter-Stellv.	7 009	7 298	7 976	+ 678	+ 867	Vorarbeiter
-	-	-	7 343	+ 45	+ 334	Vorarbeiter
Wärterabläser A	7 009	7 298	7 343	+ 45	+ 334	Stationswär
Wärterabläser B	6 011	7 118	7 153	+ 35	+ 342	Stationswär
Bahnwärter	6 011	7 118	7 153	+ 35	+ 342	Bahnwärter
Bahndiensthandwerker	7 009	7 298	7 976	+ 679	+ 967	Handwerker
Bahnarbeiter	6 640	6 914	6 963	+ 49	+ 323	Bahnarbeit
Sektions- und Zugsdienst						
-	-	-	10 571	-	-	Bahnhofsv
Stationsvorstand A	10 138	10 584	10 381	- 203	+ 243	Stationsvor
Stationsvorstand B	9 596	10 017	9 875	- 142	+ 279	Stationsvor
Stationsvorstand C	9 055	9 450	9 242	- 208	+ 187	Stationsvor
Stationsbeamter A	8 171	8 505	8 735	+ 230	+ 564	Stationsbe

Arbeitsdokument zur neuen Lohnordnung der SZB 1955

dem Verwaltungsrat und der Delegation. Nach vielen Verhandlungsrunden findet man sich dann im Februar 1955 und kann **die neue Dienst- und Lohnordnung rückwirkend auf den 1.1.1955 in Kraft setzen. Dabei liegen die neu ausgehandelten Löhne teils deutlich über den Vorschlägen, welche der SEV 1953 ausgearbeitet hat.** 1958 soll die Lohnordnung jener der EBT (Emmental – Burgdorf – Thun Bahn) angeglichen werden. Das kommt aber nicht zustande, weil der SZB dafür das Geld fehlt. Die Löhne sind zu dem Zeitpunkt noch nicht systematisiert.

1956 wird die Fürsorgekasse in die ASCOOP überführt, wobei sich das Personal in dieser Frage nicht einig ist. Kurze Zeit später, 1959, sind die meisten Bediensteten bei der ASCOOP versichert. 1963 werden auch diejenigen, die sich bis dahin weigerten, von der KUK zur ASCOOP überführt. Im Jahr darauf wurden die Vermögen der KUK in die ASCOOP überführt und die KUK aufgelöst.

Die Sektion SZB hat 1959 die Ehre, dass ihr langjähriger (1934 bis 1951) Sektionspräsident und Bahnhofsvorstand von Biberist, Kollege **Walter Wyler als Zentralpräsident des Unterverbandes VPT gewählt wird.**

Nachdem im Jahr 1960 harte Lohnverhandlungen stattgefunden haben, bei denen die Systematisierung der Löhne eingeführt werden sollte, kann man sich im Jahr 1961 halbwegs auf ein neues Lohnsystem einigen, welches zumindest **teilweise eine Lohn-Systematisierung mit sich bringt.** Während der Verhandlungen erleidet Direktor Fahm einen Zusammenbruch, worauf die Abschlussverhandlungen bei ihm Zuhause geführt werden. 1962 wird die neue Lohnordnung von der Mitgliederversammlung mit Murren

und harscher Kritik an die Direktion angenommen. Die neue Lohnordnung soll aber nur vorübergehend Gültigkeit haben. Das Jahr 1963 ist ein wichtiger Meilenstein in der Geschichte der Sektion, die SZB wird dann in die eisenbahngesetzlichen Bestimmungen eingegliedert. Das bedeutet die Systematisierung der Löhne. **Dementsprechend kommt das Personal in den Genuss von Ortszulagen und einer ausserordentlichen Aufbesserung der Löhne.** Damit stehen fortan die Bezüge der SZB-Angestellten in einem bestimmten Grössenverhältnis zu den Löhnen der Bundesbahn; **ein Erfolg jahrelanger Arbeit des SEV auf politischer Ebene.** Aber auch die kantonalen Gewerkschaftsbünde Bern und Solothurn haben ihren Beitrag geleistet, in dem ihre Vertreter in den Kantonsparlamenten für die SZB eine bessere wirtschaftliche Situation geschaffen haben. **Jedoch auch 1963: noch immer die 48-Stunden-Woche.**

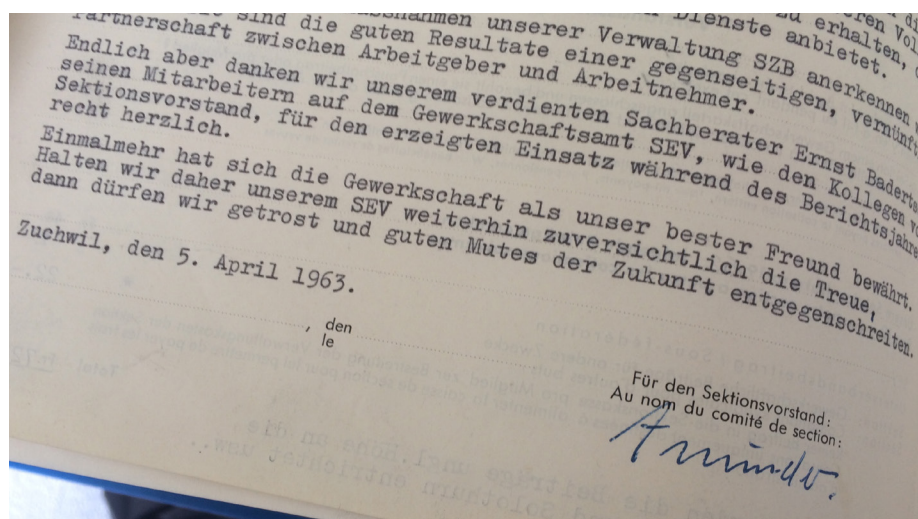
1962 wird es Ausländern ermöglicht, dem SEV beizutreten, jedoch ohne Versicherungsleistung. **Die Sektion nutzte diese Möglichkeit und bestellte Statuten und Formulare auf**

Italienisch, um mit der Werbung zu beginnen. Im gleichen Jahr wird beschlossen, dass die Sektion zumindest einen Teil des bescheidenen Entgelts übernimmt, wenn bedürftige Eltern ihre Kinder in eine Ferienkolonie des Arbeiterhilfswerks schicken.

1964 machen sich die beiden SEV-Verbandssekretäre Badertscher und Minder bei einem Gespräch auf dem eidgenössischen Amt für Verkehr (heute BAV) dafür stark, dass die Betriebsgemeinschaft BZB/SZB realisiert werde.

Der Tiefbahnhof Bern wird 1965 eingeweiht und der lange geforderten Arbeitszeitreduktion kommt man einen Schritt näher; **ab Fahrplanwechsel 1965 gilt die 47-Stunden-Woche,** ab Fahrplanwechsel 1966 wird die 46-Stunden-Woche in Aussicht gestellt; allerdings mit Fragezeichen.

Im Jahr 1966 feiert die Sektion im Hotel Bahnhof-Volkshaus in Biberist ihr 50-jähriges Jubiläum.



«Einmal mehr hat sich die Gewerkschaft als unser bester Freund bewährt»
Auszug aus dem Jahresbericht 1962 von Sektionspräsident Ernst Minder

1966–1991

Das Jubiläumsjahr 1966 bringt der Sektion einen neuen Erfolg, denn auf den **Fahrplanwechsel 1967 werden endlich – ein Jahr später als versprochen – die Arbeitszeit auf 46 Stunden verkürzt und gleichzeitig die Ferienansprüche erhöht.** Ab 1967 haben alle Mitarbeitenden ab 45 Altersjahren Anspruch auf vier Wochen Ferien, ab 1968 zusätzlich alle mit über 25 Altersjahren auf drei Wochen. Ebenfalls 1967 beschliesst die Sektion auf ein befristetes Stillhalteabkommen betreffend Lohnforderungen einzutreten. Bernhard Blaser wird Mitglied im Zentralvorstand VPT. In diesem Jahr findet erstmals eine gemeinsame Mitgliederversammlung der beiden Sektionen SZB und VBW im Volkshaus Bern statt. Seit 1965 haben die beiden Bahnen in Herrn Dr. Fahm einen gemeinsamen Direktor. Dadurch ist es sinnvoll, die Personalbegehren gemeinsam einzureichen. Hiermit wird auch das Stillhalteabkommen aufgelöst und wieder Lohnforderungen gestellt. So wird ab 1.1.1969 ein 2%-Teuerungsausgleich und eine Realloohnerhöhung von 4% erreicht. Weitere 2% folgen ab 1.1.1970 und die Kinderzulage kann auf 420.- Franken erhöht werden.

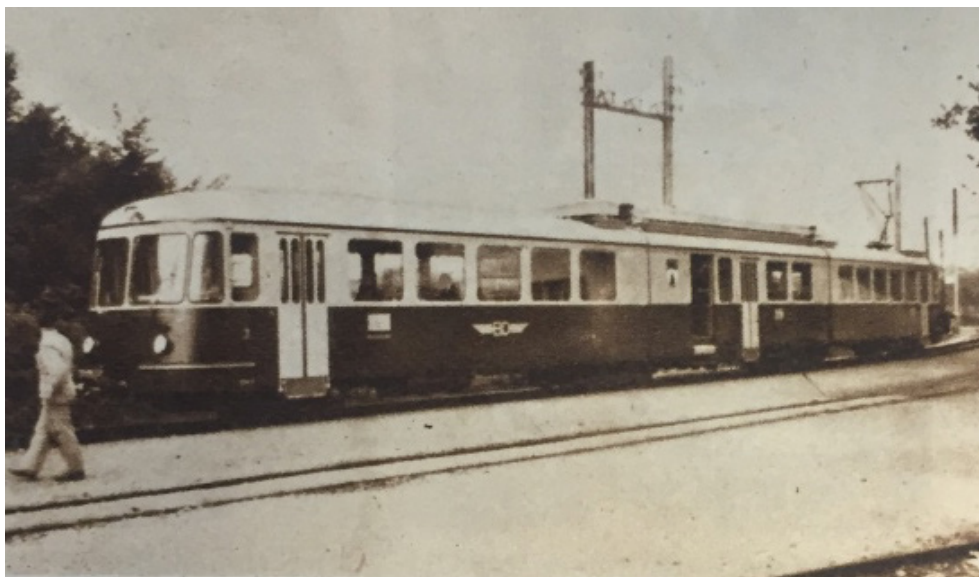
Ein grosser Erfolg ist 1969 die Einführung des Dienstaltersgeschenks: nach 20 Dienstjahren ein Monatslohn und für jeweils weitere fünf Jahre – «befriedigende Leistungen und gutes Verhalten vorausgesetzt». Dazu können die Zulagen erhöht werden, die 3. Ferienwoche für die Altersstufe 20 bis 25-Jährigen eingeführt,

eine weitere Verkürzung der Arbeitszeiten lehnt der Direktor jedoch ab. Den 13. Monatslohn kennt man damals noch nicht. 1971 werden in der Sektion die ersten Fachausschüsse gewählt, ein wichtiger Schritt um die Mitsprachemöglichkeiten des Personals zu stärken. Am 1. Januar 1971 wird die Betriebsgemeinschaft SZB/VBW eingeführt. Damit einhergehend wird nicht nur das vieldiskutierte Dienstkleiderreglement ausgearbeitet, sondern müssen auch umgehend die Anstellungs- und Lohnordnungen harmonisiert werden.

Auf den 1. Januar 1972 tritt das revidierte Arbeitszeitgesetz in Kraft, welches eine grosszügigere Ferienregelung vorsieht: Neu erhalten

Ab 1972 wird der 13. Monatslohn erreicht. Die Ortszulagen werden erhöht, die Kinderzulagen können auf 720 Franken festgelegt werden. 1975 wird Bernhard Blaser als Zentralpräsident VPT gewählt und gibt sein Amt als Sektionspräsident ab. In den Jahren 1974 und 1975 zieht die Teuerung wieder massiv an, diese wird zwar ausgeglichen, jedoch zeitverzögert, was den Arbeitnehmenden Einbussen beschert. Es wird – noch erfolglos – Bildungsurlaub für gewerkschaftliche Bildungsveranstaltungen gefordert.

Im Rahmen der Systematisierung der Personalaufwendungen der Privatbahnen für 1974 hat der Bund den Bahnen empfohlen, eine neue



Versuchspendelzug der Bremsgarten-Dietikon-Bahn im Hinblick auf die Zusammenarbeit der beiden Bahnen VBW und SZB 1969

Arbeitnehmende ab 55 Jahren fünf Ferienwochen sowie Lehrlinge und Jugendliche vier Wochen. **Neu ist auch die 44-Stunden-Woche im AZG verankert, wobei diese dem Personal aufgrund schwieriger Ausgangslage erst auf Mai 1974 zugestanden wird.**

Ämterklassifikation durchzuführen. Dieses Lohnschema kommt später als versprochen, was zu einiger Unzufriedenheit führt. Bei den Verhandlungen darüber können aber erhebliche Lohn- und Zulagenerhöhungen erreicht werden, die Ämterklassifikation tritt 1975 in Kraft. Der spätere

Sektionspräsident Heinz Hubacher stellt an der Mitgliederversammlung eine Vertrauensabstimmung gegen den damaligen Präsidenten und den SEV-Sekretär; das Vertrauen wird bestätigt.

1977, wieder ein neues Berufskleiderreglement und der Zusammenschluss mit der VBW wird konkreter, das Verwaltungspersonal steht nun auf der Lohnliste der SZB. Es beginnen ruhigere Jahre. Vereinzelt Anpassungen bei Zulagen werden erreicht. Direktor Fahm hält es für unumgänglich, verschiedene **Stationen zu schliessen, da das Stationspersonal vielerorts unterbeschäftigt sei**. Die Angst vor weiteren Stationschliessungen nimmt zu. Auch die zunehmende Fernsteuerung im Bahnbetrieb wird von der Sektion kritisch beobachtet. Erstmals ist 1978 die Rede davon, dass dem Zugspersonal neue Aufgaben gesucht werden müssen. Gleichzeitig wird der Fahrplan verdichtet, so z.B. Richtung Worb und der RE nach Solothurn zu den Spitzenzeiten, was durchaus positiv stimmt. 1980 nimmt die Teuerung wieder erheblich zu, was zu Teuerungsausgleichen auf Lohn und Zulagen führt. 1980 werden die Autobusbetriebe der VBW und der SZB zusammengelegt. 1982 wird erreicht, dass die SZB und die VBW die Ferienregelung analog Bund übernehmen. Demnach haben **die Angestellten fortan Anspruch auf vier Wochen Ferien**, ab 50 Jahren auf fünf und ab 60 Jahren auf sechs Wochen; diese Regelung hat bis heute im Arbeitszeitgesetz Bestand. Aber **noch immer gilt die 44-Stunden-Woche**.

Sparen ist für die Unternehmung ein ständiger Begleiter. Jahr für Jahr ist die Rede von weiteren Rationalisierungsmassnahmen, der Druck nimmt von Seiten Verwaltungsrat und Bund stetig zu. Dennoch verfällt die Geschäftsleitung nicht der «blinden Sparwut wie die SBB» (in Bezug auf den Abbau beim Stückguttransport), wie einem Personalkommissi-

onsprotokoll zu entnehmen ist. 1982 hebt die SZB den Retourrabatt auf, vor den SBB. Ebenfalls 1982 bezeichnet der Sektionspräsident die Fachausschüsse, die einige Jahre zuvor ins Leben gerufen wurden, als reine Alibiübung, weil oft keine Traktanden bestünden oder nichts kommuniziert werde. Der Direktor bemerkt, dass es seine Absicht sei, eine Redaktionskommission für die Personalzeitung zusammenzustellen, in die sich auch das Personal einbringen könne.

1982 wird in Zollikofen die letzte auf der Strasse liegende Bahntrasse aufgehoben, was für die Lokführer eine Entlastung mit sich bringt. Und **1984 haben die Bahnen SZB und VBW zum heutigen Regionalverkehr Bern – Solothurn RBS fusioniert** und es wird erreicht, dass dem Bahndienst eine Tunnelzulage zugesprochen wird.

Ab dem Jahr 1985 kennt man beim RBS **bezahlten Urlaub für Vorstandsmitglieder der SEV-Sektion**. Das Personal fordert die 42-Stunden-Woche noch erfolglos. Am 26. April dieses Jahres ereignet sich das schwere Zugunglück in Deisswil.

Immer wieder wird von der Direktion gewünscht, dass die **beiden SEV/VPT Sektionen RBS und Worb fusionieren**. Auch unter den Mitgliedern taucht der Wunsch ab und zu auf. Der Austausch unter den zwei Sektionen im gleichen Betrieb funktioniert zwar gut, aber es wäre einfacher, wenn sie sich zusammenschliessen würden.

Ein Jahr darauf, 1986 können die Zulagen erhöht werden. Erstmals taucht der Name Hans-Jakob Stricker als Vertreter der Direktion/Verwaltung in Protokollen und als Neueintritt auf Mutationslisten der Sektion auf. Auf **Mitte des Jahres 1987 wird die 43-Stunden-Woche und auf Mitte des darauffolgenden Jahres die 42-Stunden-Woche eingeführt**. Im Gegenzug stellt das Personal eine Forderung für 5% generelle Lohnerhöhung zurück. Immer wieder kommt

die Forderung auf, dass sich der RBS darum bemühen soll, in die Vereinigung für internationale Fahrvergünstigungen (FIP) einzutreten. Die Direktion nimmt das Anliegen des SEV ernst, doch ist der Weg harzig und immer wieder spricht man vom Aufgeben. 1988 wird das Beitrittsgesuch von der FIP abgelehnt. Auch wird in den Jahren ab 1980 immer wieder vom SEV gefordert, dass den Angestellten des Busbetriebs auch Fahrvergünstigungen analog der Bahn zugestehen seien, das Anliegen wird von der Unternehmung konsequent zurückgewiesen, immer auch mit der Begründung, dass es dies beim BSU auch nicht gebe. Dafür kann das Buspersonal 1987 bessergestellt werden. Auch 1987 führt der SEV mit dem VST (Verband Schweizerischer Transportunternehmen) Verhandlungen um den Tarif 639 (Vergünstigungen Personal); es besteht die Absicht die DfK (Dauerfahrkarte) für Personal der SBB und der angeschlossenen Transportunternehmungen einzuführen. Auch wird beim RBS beschlossen die Linie G auf Tram umzustellen und dafür eine Kategorie Tramführer einzuführen. Dies stösst bei den Wagenführern auf Zweifel und wenig Freude.

1988 kommt es zum Durchbruch für die neue Fahrvergünstigungsregel, die Dauerfahrkarte wird eingeführt, das Buspersonal bleibt davon aber immer noch ausgeschlossen. Auf Januar 1989 gibt es 2% Reallohnerhöhung und eine Herbstzulage von 600 Franken, zudem werden die Wagenführer höher eingereiht. **Die Gruppe SZB Pensionierte feiert ihr 25-Jahr-Jubiläum**.

1988 lehnt das Stimmvolk die Volksinitiative über die 40-Stunden-Woche ab. Am 1. Juli 1989 führt der SEV die Multi-Rechtsschutz-Versicherung ein. In diesem Jahr wird die neue Ämterklassifizierung in Angriff genommen, was einiges zu diskutieren gibt. Auch weil gleichzeitig auf Januar 1990 bei der ASCOOP-Pensi-

onskasse der flexible Altersrücktritt in Kraft tritt und die Beiträge um 2% erhöht werden müssen. Im Rahmen der Ämterklassifizierung können die Nacht- und Sonntagszuschläge deutlich erhöht werden. Nebenher werden stets auch die Teuerungsausgleiche gewährt.

Der SEV hat auf den Fahrplanwechsel 1990 bei den SBB Zeitzuschläge für Nachtarbeit erkämpft, diese sollen auch für KTU übernommen werden. Beim RBS **werden diese Zeitzuschläge für Nachtarbeit** mit demselben Fahrplanwechsel ebenfalls eingeführt.

1991 feiert die Sektion ihr 75 Jahr-Jubiläum im Restaurant Sternen in Grafenried. Es wird wiederholt gefordert, dass der Bezug des Dienstaltersgeschenks in Zeit statt Geld ermöglicht werden soll, doch

erneut erfolglos. Neu wird der Lohnzahlungstermin jeweils der 25. des Monats sein. Die abgemachte Aufteilung der Pensionskassenbeiträge 8,5 Prozent Arbeitnehmer und 9,5 Prozent Arbeitgeber wird vom RBS nicht eingehalten, aber im Interesse der Arbeitnehmer: Sie bleibt bei 8 % Arbeitnehmer und 10 % Arbeitgeber – was allgemein verdankt wird. Ein hartes Stück Arbeit des Sektionsvorstandes und verschiedener Kategorienversammlungen wird belohnt.



70 Jahre aktiv im SEV

Charly Pasche, Präsident des Schweizerischen Eisenbahnverbandes SEV (rechts), gratuliert dem 89jährigen Walter Wyler, Biberist, zu seinem Jubiläum «70 Jahre SEV-Mitglied». (In der Mitte die Ehefrau des Jubilars). Die

Walter Wyler (links), langjähriger Sektions- und VPT-Präsident feiert 1990 seine 70 Jahre Mitgliedschaft im SEV

1991–2016

Für **1992 wird eine Realloohnerhöhung von 3%** errungen, wobei jeder Angestellte mindestens 1908 Franken erhalten soll, wovon aber 1000 Franken vorläufig nicht in den versicherten Verdienst aufgenommen werden. An der Versammlung im Herbst **appelliert der damalige SEV-Sekretär Urs Strebel an die Versammlungsteilnehmer, man solle die Fusion der Sektionen Worb und RBS vorantreiben.** Dafür soll eine Gruppe gebildet werden, die einige Vorlagen ausarbeitet. Die SEV/VPT Sektion RBS wäre bereit dafür. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ergreift die Initiative zusammen mit mehreren Privatbahnen, wobei auch der RBS mitmacht, sich bei der FIP dafür einzusetzen, dass endlich auch die Privatbahnen internationale Fahrvergünstigungen gewähren können. 1992 werden auch erste Vorgespräche über die Sektionsfusionierung geführt. Im darauffolgenden Jahr werden weitere Vorgespräche geführt.

Es wird immer deutlicher, dass der RBS künftig keine Kondukteure oder Zugführer mehr beschäftigen wird, nur noch Kontrollbeamten oder Zugbegleiter und ab 1993 werden beim RBS Mitarbeiterbeurteilung und Mitarbeitergespräch eingeführt.

Für das Jahr 1994 hat der Bund dem RBS grobe Budgetkürzungen auferlegt, was Kürzungen des Unterhalts der Bahnanlagen und Fahrzeuge, Personalbestandesabbau und Reduktion der Öffnungszeiten der Stationen beinhaltet. **Die fetten Jahre sind vorbei.**

Nach langem Hin und Her, vielen Sitzungen und noch mehr Papierkrieg werden im Jahr **1994 die Sektionen Worb Dorf und RBS aufgelöst und am 1. Dezember 1994 wird im Restaurant Kreuz in Zollikofen die neue SEV/VPT Sektion RBS gegründet**, wie wir sie heute kennen. Anwesend sind unter anderem SEV-Vizepräsident

Ernst Leuenberger und SEV-Präsident Charly Pasche. Somit kann die gewerkschaftliche Organisation genau 20 Jahre nach der Zusammenführung der SZB und VBW zum RBS diesen Schritt auch vollziehen.

Die Wirtschaft befindet sich 1993 und 1994 in einer Rezession, Tausende Menschen im Land werden arbeitslos, viele Betriebe gehen Konkurs. Unter diesen Vorzeichen ist es nicht weiter erstaunlich, dass immer weniger Geld für die Bahnen zur Verfügung steht. Auch die Einnahmen aus den Verkehrserträgen und insbesondere aus dem Güterverkehr gehen markant zurück. Der Verwaltungsrat des RBS beschliesst 1994, den Güterverkehr in den nächsten 10 bis 15 Jahren einzustellen. **Auf den 1. Januar 1995 erhält das RBS-Personal endlich Anspruch auf die FIP-Ermässigungen**, ein langjähriges Personalpostulat wird damit erfüllt. Langsam kommen computergeschriebene Do-

kumente auf, sowohl beim RBS, beim SEV wie auch in der Sektion. Damit einhergehend nimmt der Papierstapel im Archiv zu.

Auf den 1. Januar 1996 tritt das neue Eisenbahngesetz (EBG) in Kraft. Dabei werden die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen im regionalen Personenverkehr neu aufgeteilt und die KTU mit den SBB und der PTT gleichgestellt. Neu ist auch, dass die jährliche Defizitgarantie für die Unternehmungen durch eine voraus fix festgelegte Abgeltung ersetzt wird und sich die PTT und Transportunternehmungen konkurrieren. 1997 wird beim Ortszuschlag gemäss Bundespersonal um je eine Stufe gestrichen (369 Franken jährlich), der Teuerungsausgleich bleibt aus. Die finanzielle Situation des RBS ist angespannt, weitere Rationalisierungsmassnahmen sollen aber nicht durch Lohndrückerei beim Personal erreicht werden, sondern durch Senkung der Produktionskosten. **Ab 1996 gilt für das Personal beim RBS die 41-Stunden-Woche.** Weil Lohnerhöhungen unter den bestehenden Vorzeichen nicht in Frage kommen, stellt der SEV schon in diesem Jahr die Reduktion der Arbeitszeit auf weniger als 41 Stunden zur Diskussion, was aber fallen gelassen wird. Auch 1998 wird erfolglos eine Verkürzung der Arbeitszeit auf 39 Stunden pro Woche gefordert.

Die wirtschaftliche Lage ist schwierig, es herrscht Rezession. Bei den SBB spricht man davon, dass künftig die Arbeitsbedingungen in einem Gesamtarbeitsvertrag geregelt werden sollen. 1998 stimmt das Stimmvolk dem FinöV (Finanzierung der grossen Eisenbahnprojekte) und der LSVA (Schwerverkehrsabgabe) zu. Der Verwaltungsrat RBS wünscht eine rasche Revision der Anstellungsbedingungen auf 1. Januar 2000 mit der Begründung, dass die Orientierung an Bund, SBB, PTT immer schwieriger werde. Das neue Besoldungssystem soll mit den Elementen

Leistungslohn, Erfolgsbeteiligung und Gesamtarbeitsvertrag (GAV) diskutiert werden. **In diesem Jahr 1998 befürchtet man, dass der Wettbewerb im Busbereich** in den nächsten zwei bis drei Jahren zum Tragen kommt. Der Güterverkehr auf dem RBS-Netz kriselt, der Kanton Bern greift zwar befristet unter die Arme. Es wird befürchtet, dass der Güterverkehr wohl früher als geplant eingestellt werden muss. 1999 erhält das Personal eine Bonuszahlung, welche vom Rechnungsergebnis des RBS abhängig ist. Der damalige Sektionsbetreuer, SEV-Präsident Ernst Leuenberger wird Nationalratspräsident, der RBS stellt für die Feierlichkeiten einen Extrazug zur Verfügung.

Auch 1999 wird davon gesprochen, dass der Leistungslohn kommen wird, beim BSU wurde ein Versuch mit Leistungslohnanteilen gestartet. **Es wird geprüft, ob der Busbetrieb in eine Tochtergesellschaft ausgelagert werden soll**, um allenfalls besser auf den Wettbewerb reagieren zu können. Erstmals ist die Rede von einem kantonalen Rahmengesamtarbeitsvertrag für Busbetriebe, welcher dann vom Kanton als Massstab bei Ausschreibungen genommen werden soll; der SEV ist der Ansicht, dass der Busbetrieb integrierter Bestandteil der Unternehmung bleiben müsse und kein Outsourcing zwecks Verschlechterung der Anstellungsbedingungen geschieht. Für Lehrlinge wird eine zusätzliche Ferienwoche erreicht, auch 1999 gibt es wieder eine Bonuszahlung prozentual zum Lohn; was vom SEV kritisiert wird; man solle schon rein aus psychologischen Gründen einen Pauschalbetrag vorziehen.

Im Jahr 2000 konnte bei den Lohnverhandlungen für 2001 wieder einmal eine Lohn- und Rentenerhöhung von 1,6% für Aktive und Pensionierte erreicht werden. Der Direktor Scheidegger prophezeit, dass es ab 2002 noch schwieriger werde, Lohnanpassungen durchzu-

führen. Er ruft auf, dass sich Unternehmung und SEV gemeinsam bei Bund und Kanton einsetzen müssen, höhere Abgeltungen zu erhalten. Der RBS verfolgt von nun an eine eigene Teuerungspolitik und orientiert sich nicht länger am Bund. Langsam aber sicher halten auch Powerpoint-Präsentationen Einzug.

Ein neues «Rollmaterial/Unterhaltskonzept 2010» kommt auf die Werkstätten zu, es spricht von Rationalisierung, Spezialisierung, Konzentrierung und teilweise sogar von Privatisierung und Auslagerung. Die Sektion beobachtet, was dabei herauskommt.

Die Idee kommt wieder auf eine neue Lokführerkategorie einzuführen. Der Beruf des Lokführers soll geöffnet und neue Laufbahnen für Buschauffeure und Tramfahrer ermöglicht werden. So sollen auch Leute ohne technische Lehre den Zugang zum Lokführerberuf erhalten. Der SEV begrüsst zwar das Vorhaben grundsätzlich, kritisiert aber, dass die Endposition der Laufbahn tiefer zu liegen kommt als beim normalen Lokführer. 2001 herrscht dann beim RBS ziemlich akuter Lokführermangel, bis Ende August 2001 sind neun Lokführer ausgetreten, die Sektion organisiert zwei Lokführer-Kategorienversammlung. **Die Ausbildung zum Lokführer RZ (Reisezug) wird eingeführt**, der SEV nimmt das mit wenig Begeisterung zur Kenntnis und stellt sich immer noch auf dem Standpunkt «gleicher Lohn für gleiche Arbeit»; diesem Anliegen wird nicht stattgegeben, neue Lokführer werden rekrutiert.

Für 2002 wird die Lohnsumme um 3,3% erhöht und es pendelt sich ein, dass dem Personal jeweils abhängig vom Rechnungsabschluss eine nicht versicherte Prämie ausbezahlt wird. Im Jahr 2002 tritt der Direktor Peter Scheidegger zurück, auf ihn folgt Hans Amacker. Die Verhandlungen zwischen den Busunternehmungen

und den Gewerkschaften SEV, GeKo (Gewerkschaft Kommunikation, heute Syndicom) und VPOD für einen Rahmengesamtarbeitsvertrag Kanton Bern sind gut auf Kurs. **Im März 2002 wird der Rahmen-GAV Bus Kanton Bern unterzeichnet** und rückwirkend auf den 1. Januar 2002 in Kraft gesetzt. Ein Erfolg, eine effektive Win-Win-Situation, denn der Vertrag legt die minimalen Anstellungsbedingungen fest, welche Unternehmungen gewähren müssen, damit Sie bei Ausschreibungen von Leistungen durch den Kanton Bern berücksichtigt werden können. Das schützt einerseits die Anstellungsbedingungen der Angestellten; andererseits aber auch die Unternehmungen vor Dumpingangeboten der Konkurrenz. Mit dem neuen Vertragswerk muss für den RBS-Busbetrieb ein ergänzender GAV ausgehandelt werden. **Der Gesamtarbeitsvertrag RBS-Busbetrieb wird im Verlaufe des Jahres 2002 verhandelt und auf Anfang 2003 in Kraft gesetzt.** Die Bahn hat noch keinen GAV.

Am 12. Juli 2002 unterschreibt der RBS die vom VPT Bus/GATU lancierte Charta gegen die Gewalt im öffentlichen Verkehr.

Aufgrund der wirtschaftlichen Situation hat die Pensionskasse ASCOOP ein grösseres Problem. Anfang 2000er Jahre platzt die «Dot-Com»-Blase und die Börse schlitterte nach unten. Hat die ASCOOP Ende 2001 noch einen Deckungsgrad von 95%, waren es Ende 2002 noch um die 80 bis 85%. Die vollzogene Beitragsreduktion von 3% muss rückgängig gemacht werden. 2002 muss der Präsident der ASCOOP das Feld räumen, ASCOOP Vize-Präsident und damaliger Sektionsbetreuer Roberto Zanetti springt ein und leitet die Sanierung ein. 2003 schreibt Der Bund «Grünes Licht für die Sanierung – Pensionskasse ASCOOP schluckt die Pille». Der Deckungsgrad der Pensionskasse liegt derweil bei **nur noch 77 Prozent.** Die Sanierungsmassnah-

men beinhalten eine Erhöhung der Beiträge. Für das Jahr 2004 übernimmt der RBS anstelle einer generellen Lohnerhöhung die Prämien-erhöhung der ASCOOP Pensionskasse.

Im Januar 2003 wird erstmals über «erste Überlegungen zur mittel- und langfristigen Zusammenarbeit mit Bernmobil auf der Linie G» informiert.

Am 14. Oktober 2003 findet in Worblauen eine ausserordentliche Mitgliederversammlung zum Thema GAV RBS Bahn statt. Das Ziel ist, den neuen GAV für den Bahnbetrieb auf 1. Januar 2005 in Kraft zu setzen. Im Laufe des Jahres 2004 finden die entsprechenden Verhandlungen statt. **Der GAV RBS Bahn wird am 9. September 2004 für das Bahn- und Trampersonal des RBS unterzeichnet,** wie geplant wird er auf Anfang 2005 in Kraft gesetzt. Damit werden die Bemühungen des SEV belohnt. Für das Bahnpersonal beginnt eine neue Ära: diejenige des Gesamtarbeitsvertrages, wie er auch heute noch die Anstellungsbedingungen schützt. Der GAV orientiert sich in weiten Teilen an den bisherigen Anstellungsbedingungen, allerdings werden neu jährliche Lohnverhandlungen festgeschrieben, die Minimallöhne und einzelne Zulagen erhöht und ein Vollzugskostenbeitrag für die nicht organisierten Mitarbeitenden wird eingeführt. Leistungslohn ist insofern ein Thema, als dass bei ungenügenden Leistungen in der Mitarbeiterbeurteilung der Aufstieg im Lohnsystem ausgesetzt wird, eine Lohnkürzung bei ungenügender Beurteilung, wie sie früher angekündigt wurde, ist aber nicht durchgekommen.

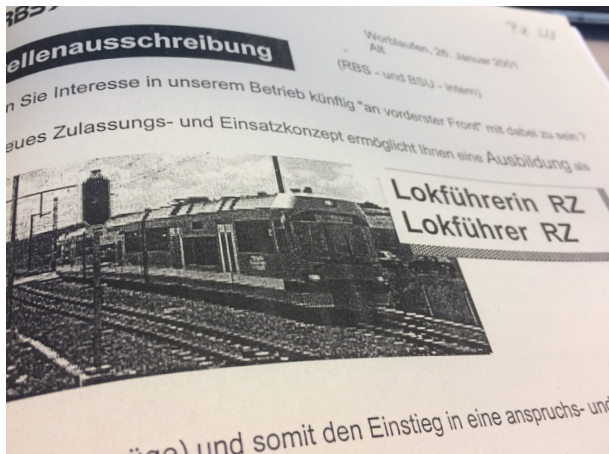
Beim Gespräch über die Personalbegehren für 2004 im Herbst 2003 wird die SEV-Delegation darüber informiert, dass **der Kanton Bern die Unternehmungen Bernmobil, Postauto Region Bern-Freiburg-Solothurn und den RBS beauftragt hat, mögliche Zusammenarbeitsformen (lose Kooperation bis Fusion) zu untersuchen.** Im August 2003 wird ein externes Beratungsunternehmen eingesetzt, um engere Zusammenarbeitsformen zu prüfen. Dieses hat empfohlen, eine Fusion der drei Unternehmungen ins Auge zu fassen.

Im April 2004 werden die Gewerkschaften Kommunikation, VPOD und SEV von Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer offiziell über das Projekt «Sunshine» informiert und erhalten die Möglichkeit, Stellung zu beziehen. In ihren Stellungnahmen schliessen die Gewerkschaften es nicht grundsätzlich aus, dass eine Fusion der drei Unternehmungen ein gangbarer Weg wäre. Man hält allerdings fest, dass die Arbeitsbedin-



Die GAV-Konferenz im September 2004 stimmt dem ersten GAV zu

gungen in einem GAV festgehalten werden müssen, alle Mitarbeitenden vollumfängliche Besitzstandsgarantie zugesprochen wird und keine Entlassungen vollzogen werden dürfen. Ebenfalls, dass die Kontrolle über die neue Unternehmung einzig bei der



Umstrittene Stellenausschreibung: Lokführer RZ gesucht

öffentlichen Hand zu sein hat und die Infrastruktur und der Betrieb nicht in getrennten Unternehmungen geführt werden sollen, weil die Gefahr der Privatisierung der allenfalls gewinnbringenden Betriebsgesellschaft vermutet wird. Das Projekt «Sunshine» scheiterte bereits im Juli 2004 – aufgrund des Widerstands der Gewerkschaften, wird gesagt. Der wahre Grund dürfte aber vielmehr darin liegen, dass PostAuto nicht 1/3 des Aktienkapitals der neuen Unternehmung aufwerfen wollte, sondern eine Aufspaltung wünschte und sich dann nur an der Betriebsgesellschaft hätte beteiligen wollen (schreibt der VPOD). Die Hürden für eine Fusion wären somit zu hoch gewesen und die Behandlung aller Probleme hätte viel Zeit in Anspruch genommen. Auch wären kaum die Forderungen der Gewerkschaften alle aufgenommen worden, weshalb **der SEV den Abbruch des Projekts «Sunshine» begrüsst**.

Das Thema mit den Lokführern RZ verliert nicht an Aktualität und ist auch 2005 wieder Thema einer Eingabe. Begleitet wird die Thematik mit einer Diskussion um Bereitschaftsdienste, was im Personal grösseren Widerstand hervorruft. Der SEV führt entsprechende Verhandlungen mit dem RBS. Der Bereitschaftsdienst wird auf den Fahrplanwechsel 2005 eingeführt. 2007 werden in den

des Problems interessiert ist. Im Dezember **2008 verhandelt der SEV mit dem RBS und es kann eine Lösung gefunden werden**. Fortan soll es zwei Lokführer-Kategorien geben: Der Kombi-Lokführer, welcher neben den angestammten Aufgaben noch mit besonderen Aufgaben betraut werden kann und der Lokführer, der nur im Fahrdienst tätig ist. Diese Änderung tritt auf 2010 in Kraft.

Ein Kapitel, das die Gemüter bewegt, ist das sogenannte **«Orange-Urteil»**, welches die Gewerkschaft Kommunikation für Orange-Mitarbeitende vor dem Bundesgericht erstritten hat: Wer regelmässig Nacht- und Sonntagszulagen erhält, hat auf diese auch während den Ferien Anspruch, da diese als Lohnbestandteil gelten. Das Urteil hat auch Gültigkeit für den öffentlichen Verkehr. Die entsprechenden Diskussionen werden geführt und **auf 2010 wird eine Erhöhung der Nacht- und Sonntagszulagen um 12% erreicht**.

Die Pensionskasse ASCOOP beschäftigt den RBS und seine Mitarbeitenden sehr fest. Im Jahr 2008 schlittert die Weltwirtschaft in die Finanzkrise, der Deckungsgrad der Vorsorgewerke Bahn (73.03%) und Bus (77.0 %) in der ASCOOP ist auf Ende 2008 erschreckend tief. An der Herbstversammlung 2009 informiert der Geschäftsführer der ASCOOP, Urs

Reihen der Lokführer RZ Unterschriften gesammelt, wobei lediglich 3 von 25 Betroffenen nicht unterzeichnet haben. Diverse Kategorienversammlungen der Lokführer werden zur Thematik abgehalten, im Jahr 2008 signalisiert auch der RBS, dass er an einer Lösung

Niklaus, wie die Sanierung in einem 15-Jahre-Plan erfolgen soll, damit die Vorsorgewerke im Jahr 2020 einen Deckungsgrad von 100% erreichen können. Es wird ein linearer Minimaldeckungsgrad definiert von 81,23% bis am 31. Dezember 2009. Es soll eine neue Sammelstiftung gegründet werden, die Symova, für alle Unternehmungen, die den Minimaldeckungsgrad verbindlich einhalten. Die Vorsorgewerke, die ihn nicht einhalten (können) verbleiben in der ASCOOP. Die Symova wird finanziell von der ASCOOP getrennt sein. Die Direktion und der Verwaltungsrat des RBS sind fest entschlossen, sich der neuen Sammelstiftung anzuschliessen. Der RBS spricht mehrmals grosse Geldbeträge zu Handen der Pensionskasse und engagiert sich so vorbildlich für die Sanierung der Kasse. Der Wechsel kommt zu Stande, 2011 liegt der Deckungsgrad bereits bei 100% Bus und 94% Bahn. **Die Sanierung glückt**, dies – obwohl sich auch die Mitarbeitenden an der Sanierung beteiligen – vor allem dank dem äusserst vorbildlichen Engagement der Unternehmung. Wenn immer möglich, hat der RBS grosse Beträge in die Kasse eingeschossen. **Bis heute hat die Unternehmung um die 39 Millionen Franken eingelegt**. Ende 2015 liegt der Deckungsgrad, obwohl 2015 ein schlechtes Pensionskassenjahr war, bei rund 110.45 % (Bahn) und 117.13 % (Bus).

Aufgrund der erhöhten Zulagen und der Anpassungen bei den Lokführern stehen für 2010 keine Mittel für die geforderte Erhöhung der Ferienguthaben zur Verfügung. Die halbe zusätzliche Ferienwoche wird auf 2011 erreicht. **Auf 1. Januar 2012 wird die zusätzliche Ferienwoche für alle komplettiert**.

Auch im Jahr 2010 ist die Sektion RBS eine engagierte innerhalb des Unterverbandes VPT. Sie amtiert als Gastgeberin der VPT-Tagung Zentralschweiz im Mattenhof in Gümligen.

Per Fahrplanwechsel 2010 haben sich der RBS und Bernmobil zum neuen Betriebskonzept auf der Linie 6 geeinigt. Mitte 2011 tritt Fabian Schmid den Posten des RBS-Direktors an.

Ein immer wiederkehrendes Thema ist die Organisation des BSU-Personals in der VPT Sektion RBS. So auch 2012. Nach dem Beitritt mehrerer BSU-Chauffeure zum SEV finden wieder Diskussionen dazu statt. Beim BSU ist historisch der VPOD Sozialpartner und nicht der SEV. Schon 1969 tauchen Schreiben zwischen dem Präsidenten des Verkehrspersonalkartells Solothurn und Umgebung und dem SEV-Gewerkschaftsamt auf. Es wird berichtet, dass

nur wenige BSU-Kollegen organisiert seien und dass beim BSU in Bezug auf Arbeitszeit und Behandlung «Zustände wie im alten Rom» herrschten. Die Kollegen der BSU seien grundsätzlich bereit, sich gewerkschaftlich zu organisieren, doch würden sie eher an den VPOD denken als an den SEV, der zu «eisenbahnlastig» sei. Es finden mehrere Informationsveranstaltungen statt. Es ist gar die Angst vor einer Spaltung des Personals vorhanden. Die Geschäftsleitung des SEV beschliesst 1978, dass der SEV das BSU-Personal zu organisieren habe. Die Anstrengungen bleiben erfolglos, der VPOD ist bis heute Sozialpartner beim BSU, obwohl die Geschäftsleitung des RBS auch die Geschäftsleitung des BSU innehat und gewisse Synergien nicht wegzu diskutieren sind.

Auf 2012 hin wird für die Mitarbeitenden im Tourendienst der Zeitabrechnungsmodus mit der Ein-

führung des neuen Abrechnungssystems DIVA umgestellt. Neu wird nach der betrieblichen 6-Tage-Woche zu 410 Minuten abgerechnet, obwohl im GAV die 5-Tage-Woche zu 492 Minuten festgeschrieben ist. Das hat schon vor der Einführung den SEV auf den Plan gerufen, weil man festgestellt hat, dass so zeitliche Differenzen entstehen. In den Jahren 2012 und 2013 wurde mit DIVA abgerechnet, auf 2014 hin wurde die Software wieder geändert und es wird fortan wieder nach der 5-Tage-Woche abgerechnet. Die Diskussionen um **die Differenzen bei der Soll-Arbeitszeit reissen nicht ab.** Zusammen mit der Lokführer AZG-Kommission bleibt der SEV am Thema dran, die Verantwortlichen beim RBS müssen zugestehen,



An der Hauptversammlung 2013 feiert Maurice Guyot, flankiert von Sektionspräsident René Schnegg und stv. Direktor RBS Hans-Jakob Stricker, seine 80 Jahre SEV-Mitgliedschaft.

dass Differenzen entstanden sind. Der strittige Punkt ist fortan nur noch, ob der GAV verletzt worden ist oder nicht. Diese Frage bleibt ungeklärt, auf die Anrufung des Schiedsgerichts wird zu Gunsten eines durch SEV und RBS ausgehandelten Kompromisses verzichtet. **Die Betroffenen erhalten daraufhin im Oktober 2014 500 Franken in REKA-Checks.**

Ein wenig erfreuliches Kapitel in der jüngeren Sektionsgeschichte sind die Diskussionen 2013 über Inkonvenienzentschädigungen für das

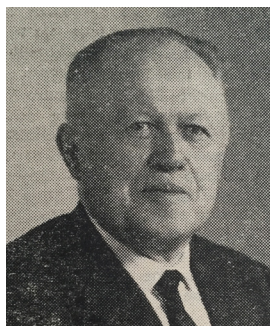
Stationspersonal. Dem Anliegen des Stationspersonals, die gleichen Entschädigungen zu erhalten wie sie die Lokführer bekommen, wird schliesslich nicht entsprochen. Man sieht ein, dass die Lokführer andere Inkonvenienzen zu tragen haben als das Stationspersonal. In der Folge kehren einige Kolleginnen und Kollegen vom Stationspersonal dem SEV leider den Rücken und treten aus.

Historisch gewachsen sind die Ortszulagen beim RBS, welche analog Bundespersonal ausbezahlt werden. Lange Zeit ist immer wieder die Forderung aufgetaucht, dass die Ortszulagen in den Lohn integriert werden sollen, insbesondere aus den Reihen des Personals, welches in Gemeinden wohnt und arbeitet, wo tiefe Ortszulagen vorgesehen sind. 2013 folgt der Sektionsvorstand dem Anliegen, diese – nicht mehr ganz zeitgemässen – Lohnunterschiede in Angriff zu nehmen und formuliert in der Personaleingabe, dass die tiefsten Stufen angehoben werden sollen. Für 2014 werden die Stufen 1 – 5 und 6 auf die neu tiefste Stufe 1 – 7 erhöht. Für 2015 folgt die Erhöhung auf Stufe 1 – 8, begleitet von einer generellen Lohnerhöhung von 0,6%, und für 2016 jetzt auf Stufe 1 – 9. **Der eingeschlagene Weg soll in den nächsten Jahren fortgeführt werden bis in Zukunft die Ortszulage auf der Stufe 13 in den Lohn fix integriert werden kann.**

Im Jahr 2016 feiert die SEV/VPT Sektion RBS ihr 100-jähriges Bestehen, wie es auch die Unternehmung RBS tut. Am Freitag 27. Mai 2016 lädt die Sektion zur Jubiläumsfeier im Landgasthof Schönbühl ein. Zu diesem Anlass wird die vorliegende Festschrift gedruckt. Das Jubiläumsjahr wird auch Anlass dafür sein, **ein weiteres Mal Gastgeberin der VPT-Tagung Zentralschweiz zu sein,** die am 19. November 2016 stattfinden wird.

Sektionspräsidenten

- 1916 – 1925:** **Alfred Zwahlen**
Linienmonteur
- 1925 – 1927:** **Hans Müller**
Zugführer Zuchwil
- 1927 – 1929:** **Fritz Hugi**
Stationsvorstand Bätterkinden
- 1929 – 1930:** **Ernst Stucki**
Stationsvorstand Lohn
- 1930 – 1934:** **Ernst Fell**
- 1934 – 1951:** **Walter Wyler**
Bahnhofvorstand Biberist &
VPT-Präsident

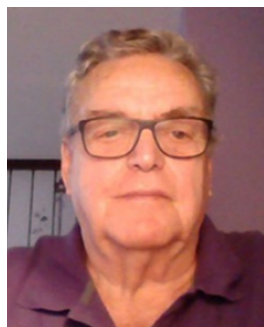


- 1951 – 1968:** **Ernst Minder**
Wagenführer & VPT-Präsident
- 1968 – 1968:** **Urs Stoos**
Wagenführer Worblaufen



- 1968 – 1975:** **Bernhard Blaser**
Bahnhofvorstand
- 1975 – 1983:** **Willy Gasser**
Zugkontrolleur

1983 – 1994:



Heinz Hubacher
Lokomotivführer



1994 – 2005:

Josef «Sepp» Graf
Bürochef Worb

2005 – 2006:

Hans-Rudolf Zysset
Fahrdienstleiter



2006 – 2008:

Lorenz Zahn
Lokomotivführer Worblaufen



2008 – heute:

René Schnegg
Teamleiter Kontrolldienst Solothurn

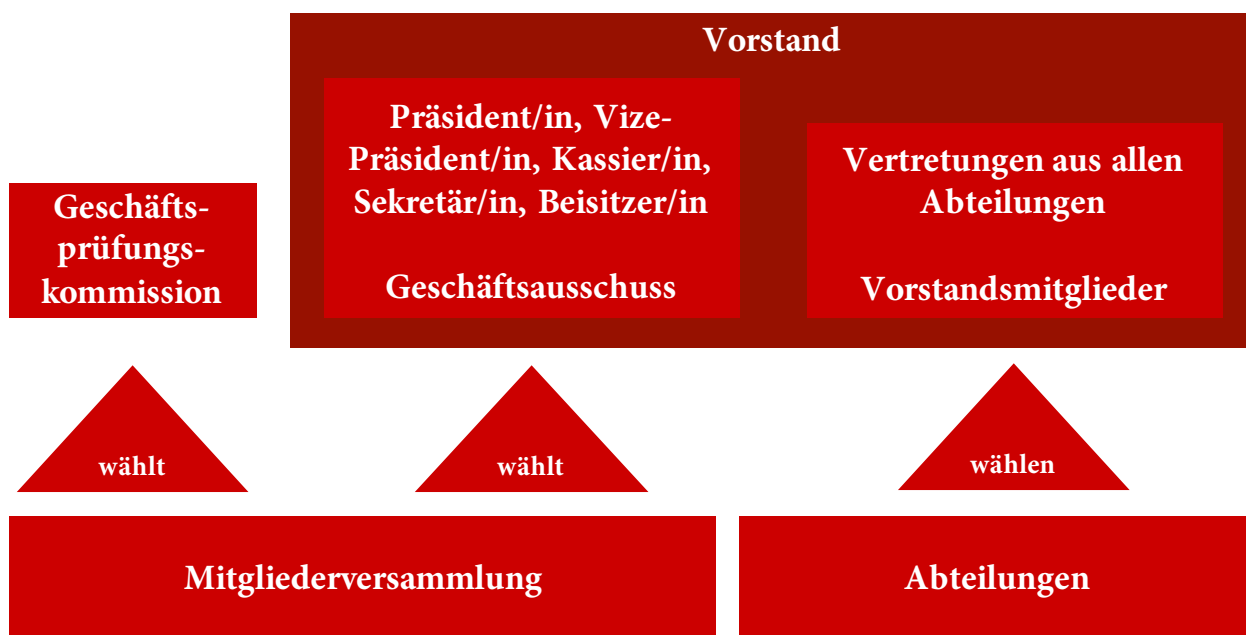
Gewerkschaftssekretäre

Leider lassen sich die für die Sektion zuständigen Verbandsbeamten, resp. Gewerkschaftssekretäre erst ab 1935 zuordnen, deshalb auf dieser Seite eine Auflistung aller Sektionsbetreuer ab 1935.

1935 – 1940:	Ernst Held
1940 – 1947:	Ernst Rüfenacht
1947 – 1953:	Otto Cadegg
1953 – 1957:	Fritz Anderegg («Bähnli Fridu»)
1957 – 1959:	Hans Nydegger
1959 – 1978:	Ernst Badertscher
1978 – 1988:	Max Konrad
1988 – 1995:	Urs Strebel
1995 – 2000:	Ernst Leuenberger
2000 – 2003:	Roberto Zanetti
2003 – 2008:	Giorgio Tuti
2008 – 2013:	Hans Bieri
2013 – heute:	Roman Gugger

Die Gremien der Sektion RBS

Organigramm



Geschäftsausschuss

Sektionspräsident René Schnegg	Vizepräsident Christoph Ronner
Sekretärin Sandra Stopic	Kassier Urs Aeschlimann
Beisitzer Dominic Perrin	Sektionsbetreuer Roman Gugger

Sektionsvorstand

Der Sektionsvorstand setzt sich zusammen aus dem Geschäftsausschuss (s. oben) und den folgenden Kategorienvertreterinnen und -vertreter, welche aus ihren Abteilungen gewählt werden.

	Lok / Tramführer Worb Stefan Megert	Elektrodienstpersonal Wbl / Worb Thomas Lehmann	
Stationspersonal Wbl / Bern / Worb André Tschanz			Werkstattpersonal Worb / Wbl / Sol Boris Bähni
	Lok / Depotpersonal Worblaufen Karin Schneider	Bahndienstpersonal Wbl / Worb Daniel Burgener	
Kontrollpersonal Wbl / Solothurn Peter Mäusli			Pensionierte Solothurn Walter Reber
	Lok / Depotpersonal Solothurn Wilhelm Grotti	Bus / Garagepersonal Worblaufen Christian Kunz	
Verwaltungspersonal Worblaufen Vakant			Pensionierte Worb Ernst Masshardt

Geschäftsprüfungskommission GPK



Arbeitnehmervertreter Vorsorgekommission RBS

Für die beiden Vorsorgewerke RBS Bahn und RBS Bus innerhalb der Sammelstiftung Symova ist die Vorsorgekommission zuständig, welche vom gesamten Personal gewählt werden. Die Arbeitnehmervertreter in der paritätischen Kommission sind die untenstehenden.



GAV-Konferenz

Die GAV-Konferenz der SEV/VPT Sektion RBS befindet über alle Kollektivbelangen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Gesamtarbeitsvertrag und den Lohnverhandlungen und wird von den Abteilungen Produktion, Rollmaterial, Infrastruktur und Verwaltung gewählt.

René Schnegg
Sektionspräsident

Roman Gugger
Sektionsbetreuer

Lok / Tramführer Worb Jürg Rotacher	Lokführer Solothurn Beat Ruchti	Bahndienst Worb / Wbl / Bä Nicolas Bohler	Station / Verkauf Worb Josef Graf
Lok / Tramführer Worb Christa Riem	Werkstatt Worboden Andreas Liechi	Elektrodienst Worb / Worblaufen Christian Scheidt	Station / Verkauf Worblaufen vakant
Lok / Tramführer Worb Andreas Rohr	Werkstatt Worboden Beat Burri	Elektrodienst Worb / Worblaufen Vakant	Station / Verkauf Worblaufen Vakant
Lokführer Worblaufen Manfred Bachmann	Werkstatt Worblaufen Roland Hermann	Bus / Garage Wbl / Arch / Waltwil André Rime	Stations / Verkauf Bern Elsbeth Rubin
Lokführer Worblaufen Bruno Brunner	Werkstatt Solothurn Marcel Schwaller	Bus / Garage Wbl / Arch / Waltwil Pasquale Della Torre	Verwaltung Worblaufen Mirijam Jorns
Lokführer Solothurn Wilhelm Grotti	Bahndienst Worb / Wbl / Bä Daniel Burgener	Kontrollpersonal Wbl / Solothurn Beat Stucki	Verwaltung Worblaufen Gerhard Burn

Lokführer AZG-Kommission

Die Lokführer AZG-Konferenz berät für die SEV/VPT RBS Sektion die Belange der Arbeitszeit beim RBS.



Sponsoren Jubiläumsfest

Dank der Unterstützung unserer Sponsoren, können wir das Jubiläumsfest zum 100-jährigen Bestehen der SEV/VPT Sektion RBS so durchführen. Den Sponsoren gilt unser herzlicher Dank für die grosszügigen Zuwendungen!

Ehrengaben und Spenden zwischen 300 bis 599.– Franken

Coop Rechtsschutz
Gewerkschaftsbund Kanton Solothurn
Unterverband VPT
SEV – Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Schweizerische Bundesbahnen SBB TPO Olten

Ehrengaben und Spenden bis CHF 299.-

Bigler E. Transporte AG Gümligen
Furrer+Frey AG Bern
Galdini SA Bussigny-près-Lausanne
Gewerkschaftsbund Stadt Bern und Umgebung Bern
Gewerkschaftsbund Kanton Bern
Kilcher Transporte AG Utzenstorf
Läderach Transporte AG Worb
Meier+Jäggi AG Zofingen
Stämpfli AG Subingen
Steiner Maler/Gipser Meinisberg

Bei uns spielt die Solidarität – immer noch!

