

Geschichtlicher Rückblick

Gründung und die ersten 25 Jahre des **VSLF**

Am Sonntag, dem 20. Februar 1876, versammelten sich 21 Abgeordnete der schweizerischen Lokomotivführer, aus allen Landesteilen kommend, in Herzogenbuchsee zur Gründung der ersten Eisenbahnergewerkschaft, des «**Vereins Schweizer Lokomotivführer (VSLF)**». Den Impuls zu diesem überregionalen Zusammenschluss löste der **Lokalverein Zürich der Führer der N.O.B. (Nordostbahn)** aus. Während einer Versammlung am 5. September 1874 wurde beschlossen, die Initiative zur Gründung eines Vereins schweizerischer Lokomotivführer zu ergreifen. Dass die Erreichung dieses Ziels eine äusserst anspruchsvolle Aufgabe darstellte, wird verständlich, wenn wir uns vergegenwärtigen, dass zu jener Zeit die schweizerischen Bahnen ausschliesslich aus Privatbahngesellschaften bestanden, die sich zum Teil einen erbitterten Konkurrenzkampf lieferten. Die Arbeitsbedingungen waren im Vergleich zu heute katastrophal, von sozialen Einrichtungen für die Arbeitnehmer war schon gar nicht die Rede. Kein Wunder, dass man die vordringlichste Aufgabe darin sah, gleichzeitig mit dem Verband eine Unterstützungskasse ins Leben zu rufen. Um die damaligen Verhältnisse anschaulicher zu illustrieren, sei nachstehend die Festschrift «50 Jahre Verein Schweizerischer Lokomotivführer» aus dem Jahre 1926 zitiert, worin die damalige Situation folgendermassen beschrieben wurde:

«Anfänglich war beabsichtigt, nur einen Verein ohne Unterstützungskasse zu gründen, denn viele Kollegen gehörten bereits dem Verein Deutscher Lokomotivführer an. Schliesslich siegte aber doch die bessere Einsicht, und obwohl die Gründung der Unterstützungskasse bedeutende finanzielle Opfer erforderte, entschloss man sich doch, den Grundstein für dieses schöne philanthropische Werk zu legen, das unserem Verbands heute noch zur Ehre gereicht. Dieser Institution wurde von jeher alle Aufmerksamkeit geschenkt, und es war anfänglich nicht leicht, dieselbe über Wasser zu halten.

Sofort wurde an die Schaffung von Statuten geschritten. Als Vorort beliebte Zürich, und als alles wohl bestellt war, konnte man sich den gewerkschaftlichen Aufgaben zuwenden. Mit der fortschreitenden Entwicklung des Verkehrswesens, das unter den Privatbahnen in bezug auf die Arbeitsverhältnisse in jeder Beziehung zu wünschen übrig liess, verschärften sich die Gegensätze zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Die Herren Aktionäre wollten sich selbstverständlich ihren Profit nicht schmälern lassen, und sie waren in der Wahl der Mittel zur Wahrung ihrer Interessen nicht wählerisch. Wer mit den bestehenden Verhältnissen nicht zufrieden war oder sich gar dagegen auflehnte, wurde kurzerhand mit der Entlassung bedroht. Man hatte mit dem nicht organisierten Personal ein leichtes Spiel. Auch die Organisation hatte anfänglich einen bösen Stand. Es brauchte wahrlich Männer mit Rückgrat, um den dazumal herrschenden Missständen auf den Leib zu rücken.»

Zürich wurde als Vorort bestimmt, und 14 Tage nach der Gründungsversammlung in Herzogenbuchsee, am 6. März 1876, gingen aus der Urnenabstimmung in der Sektion Zürich folgende Wahlen in den Vorstand des **VSLF** hervor:

Als Präsident: Jakob Meyer

Als Vizepräsident: Bernhard Wethli

Als Aktuar: Emil Rügger

Als Buchhalter: Alfred Mäder

Als Kassier: Th. Ehrismann

Das war also der erste Verbandsvorstand des **VSLF**. Am Ende des ersten Geschäftsjahres zählte der Verband in 12 Sektionen 313 Mitglieder.

Von Anfang an ging es mit dem neugegründeten Verband **VSLF** kontinuierlich aufwärts. Mit eisernem Willen und grossem Energieaufwand beackerte man das Neuland Gewerkschaft. Bar jeglicher Erfahrung in dieser Tätigkeit, fassten die verantwortlichen Funktionäre ein heisses Eisen nach dem anderen an, verfassten Eingaben an den Bundespräsidenten und an die Eisenbahnkommissionspräsidenten, nahmen Stellung zu Neuerungen der Eisenbahnverwaltungen auf technischem wie auf administrativem Gebiet. Als voller Erfolg aber entpuppte sich die zu Beginn sehr umstrittene Unterstützungskasse. Schon damals bildeten der Lohn und vor allem die Nebenbezüge, die einen hohen Prozentsatz der Besoldung ausmachten, die hauptsächlichen Verhandlungspunkte. Auch die Ausbildung der Lokomotivführer wurde von den einzelnen Bahnverwaltungen äusserst unterschiedlich, teilweise sogar ausgesprochen arge gehandhabt. Erfolge fielen dem jungen Verband jedenfalls nicht in den Schoss, denn in der «50 Jahre **VSLF**»-Festschrift heisst es dazu:

«Wenn auch bereits einige Verbesserungen erzielt werden konnten, so liessen doch die Existenzverhältnisse nach wie vor weiter zu wünschen übrig. Unbeschränkte Ausbeutung der Arbeitskraft bei schlechter Entlohnung, die mit der steigenden Verantwortung absolut nicht Schritt hielt, Missstände in dienstlicher Beziehung nach allen Richtungen waren das Kennzeichen der dazumaligen Arbeitsverhältnisse. Kurz und gut, es war Arbeit in Hülle und Fülle vorhanden.»

Noch wirklichkeitsnaher wurden die Zustände in der 1902 verfassten Festschrift zum 25jährigen Bestehen des **VSLF** dargestellt. Es heisst dort unter anderem:

«Oft mussten die Reserveführer, nachdem sie ein Jahr und mehr in einer Lokomotivreparaturwerkstätte gearbeitet und vier bis sechs Jahre Heizerdienst erfüllt hatten, noch fünf bis sechs Jahre auf ihre definitive Anstellung als Führer warten. Dabei trugen sie selbstverständlich die volle Verantwortlichkeit auf sich, so gut wie die andern. Den Bahnverwaltungen pressierte es mit der definitiven Anstellung nicht, da sie während der Zeit des Provisoriums den Führergehalt nicht auszuzahlen brauchten. Auch rechneten sie wohl nicht mit Unrecht darauf, die provisorisch angestellten Führer seien gegen ihre Vorgesetzten gefügiger, weil sie es, wollten sie endlich die langersehnte definitive Stellung erhalten, mit denselben nicht verderben durften. Es wurde von ihnen viel zu viel (stimmt an gewissen Orten heute noch), oft beinahe Übermenschliches verlangt - und auch geleistet. Beschwerden über allzustrengen Dienst wurden deshalb oft kurz mit der Bemerkung abgefertigt: ‚Der und der hat's auch gemacht‘. - ‚Aber fragt mich nur nicht, wie‘ - möchte man auch hier mit dem Dichter hinzusetzen!«

Es herrschten derart miserable Zustände, dass man sich auf höchster Bundesebene damit zu befassen begann und nach Wegen zur Abhilfe suchte. Dazu entnehmen wir Nachstehendes wiederum aus der «25 Jahre **VSLF**»-Festschrift aus dem Jahre 1902:

«Das Ruhetagsgesetz, das von den eidgenössischen Räten am 26. Juni 1891 zur Annahme gelangte, sollte der übermässig strengen Inanspruchnahme des Eisenbahnerpersonals vorbeugen. Humanere Bestimmungen, als wie sie bei den Eisenbahnverwaltungen in bezug auf die Arbeitszeit und die Ruhepausen des Personals Geltung hatten, waren allerdings ein dringendes Bedürfnis. Die Art, wie in dieser Richtung gewirtschaftet wurde, glich einer systematischen Ausbeutung der Arbeitskräfte auf ein Haar. Zog man in Betracht, dass dadurch die Betriebssicherheit und damit das Wohl der Allgemeinheit in hohem Masse in Frage gestellt war, so gestaltete sich die Sache desto bedenklicher.

Mit Wärme traten verschiedene Redner, namentlich Herr Nationalrat Curti in St. Gallen, in den eidgenössischen Räten für die Interessen der Eisenbahner ein. Wie sehr man auch im Volke eine Besserung dieser Verhältnisse begrüsst, ging aus dem Nichtergreifen des Referendums und aus den Stimmen der Presse hervor, die es in aner kennenswerter Weise an Aufklärung nicht hatte fehlen lassen. Welche Fortschritte brachte nun das neue Ruhetagsgesetz?

Die Arbeitszeit der Beamten, Angestellten und Arbeiter sollte 12 Stunden täglich nicht überschreiten. Gewiss eine sehr bescheidene Forderung, die aber immerhin, wenn ihr Nachachtung verschafft wurde, einer entschiedenen Verbesserung gleichkam. Waren doch Arbeitszeiten von 17-18 Stunden täglich für Führer, von deren Leistungsfähigkeit das Leben Tausender abhing, gar keine Seltenheit.

Die ununterbrochene Ruhezeit betrug für das Maschinen- und Zugpersonal wenigstens zehn, für das übrige Personal wenigstens neun oder acht Stunden. Nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit war eine Ruhepause von wenigstens einer Stunde zu gewähren. Bis anhin hatte das Maschinenpersonal keine zusammenhängende Ruhezeit von zehn Stunden. Auch waren die Pausen zwischen den Arbeitszeiten sehr beschränkt.

Die dienstfreien Tage waren den Beamten, Angestellten und Arbeitern je für eine Fahrplanperiode zum voraus zuzuschreiben und angemessen zu verteilen. Sie mussten 24 Stunden umfassen, durften weder durch Übergabe noch Übernahme des Dienstes verkürzt werden.)

Am meisten Genugtuung musste dem V. S. L. F. aber das Verbot des Gütertransportes an Sonntagen bieten. Im gehört das Verdienst, in dieser Sache das Entscheidende zu einer richtigen Lösung beigetragen zu haben. Vergewärtigen wir uns also nochmals, bevor wir zu den folgenden Kapiteln übergehen, zwei Dinge.

1. Das neue Ruhetagsgesetz bot dem Eisenbahnerpersonal den Schutz, der ihm nach einigermaßen humanitären Begriffen zukommen musste, den es aber trotz alledem unter dem Privatbahnsystem bisher hatte entbehren müssen. Es ging aber in diesen Bestrebungen sicherlich nicht zu weit.

2. Desto eher musste das Personal die Respektierung dieser Vorschriften von seiten der Bahngesellschaften verlangen, wenn es anders auf seine eigene Ehre etwas hielt. Diese neuen Gesetzesbestimmungen bezeichneten für das Personal nichts mehr und nichts weniger, als einen Schritt zu einer menschenwürdigen Behandlung und Lebensstellung. Die Nichtbeachtung derselben musste deshalb vom Personal mit Naturnotwendigkeit als Verletzung seines garantierten Rechts angesehen werden und infolgedessen Bitterkeit und Entrüstung erzeugen. Schon in der folgenden Generalversammlung des Jahres 1891 in Rorschach figuriert als erstes Traktandum der Antrag des Centralkomitees: **„Einführung einer Statistik über Dienstleistungen, Freitage und Ruhezeit des Lokomotivpersonals.“**

Vizepräsident O. Burkhard erläuterte überzeugend die Notwendigkeit der Einführung von Fragebogen, um die tatsächlichen Dienstleistungen und die Dienstzeit des Maschinenpersonals feststellen zu können. Trotz des neuen Gesetzes blieben sich nämlich die Diensteinteiler und Dienstzeiten gleich wie vorher, namentlich war von einer regelmässigen Verteilung der Freitage keine Spur! Oft kam es vor, dass ein Angestellter vier bis fünf Tage frei bekam, dann aber lange Zeit ohne einen Freitag blieb. Solche Erfahrungen machte man, wie gesagt, allgemein (sogar im Jahre 1899 noch). 16stündige Dienstzeiten waren eine häufig wiederkehrende Erscheinung, und so war es denn nicht zu verwundern, dass der Antrag des Zentralkomitees einstimmig Billigung fand.»

Die Gründung des **VSLF** im Jahre 1876 wirkte ansteckend, die anderen Berufskategorien folgten dem Beispiel und gründeten ihrerseits eigene Verbände. Da der **VSLF** gemäss Statuten nur fertig ausgebildeten Lokomotivführern die Mitgliedschaft gewährte, gründeten die Lokomotivheizer einen eigenen Verein, und zwar im Jahre 1889 den Verein Schweizerischer Lokomotivheizer VSLH.

Entscheidende Erfolge konnten aber eigentlich bis gegen Ende des Jahrhunderts von keinem Verband erzielt werden, denn die Fronten verhärteten sich eher, indem die Eisenbahnverwaltungen starr an ihren Machtpositionen festhielten und uneingeschränkt ihre Autorität walten liessen. Eingaben von einzelnen Verbänden wurden einfach ignoriert. Zaghaft erst setzte sich die Erkenntnis durch, dass man sich eine bessere Verhandlungsposition gegenüber den Bahnverwaltungen schaffen musste. Es reifte der Gedanke, dass man gemeinsame Ziele der verschiedenen Kategorien auch gemeinsam angehen sollte, um so den Forderungen vermehrtes Gewicht zu verleihen. Der erste Ansatz zu einem gewerkschaftlichen Zusammenschluss erfolgte im Jahre 1888, als der Verein Schweizerischer Eisenbahnangestellter VSEA gegründet wurde. Im **VSLF** wurde an der Generalversammlung von 1889 in Lugano über einen möglichen Anschluss diskutiert, doch behielten die Skeptiker die Oberhand, indem sie darauf hinwiesen, dass der noch junge Verein seine Lebensfähigkeit noch nicht bewiesen habe und man nicht das eigene, in mehr als zwölfjähriger Tätigkeit mühsam erkämpfte Gedeihen voreilig aufs Spiel setzen wolle.

Der Anfang der neunziger Jahre stand ganz im Zeichen einer grossen Lohnbewegung. Vorab der **VSLF** forderte eine umfassende Änderung der Gehaltslisten der Führer und Heizer. Aber wiederum verlief die Angelegenheit im Sand, da die Direktion die Eingabe keiner Antwort würdigte. Die Impulse zu einem engeren Zusammenschluss mehrten sich, und auf den 1. Januar 1895 mauserte sich der VSEA durch die Schaffung eines Generalsekretariats zum Verband der Schweizerischen Transportanstalten VPST. Der **VSLF** stand dem neuen Verband sehr positiv gegenüber, und der Eintritt erfolgte denn auch spontan einige Monate später. Im Geschäftsbericht des Zentralkomitees für die Zeit vom 1. Januar 1893 bis 31. Dezember 1894 ist zur Teilnahme an der Lohnbewegung und zum Eintritt in den VPST folgendes festgehalten:

«Zu den grossen Anforderungen, die der Führerberuf an die körperliche und geistige Kraft seiner Angehörigen stellt, waren zu Beginn der Neunziger - Jahre durch verschiedene Neuerungen, andere, ganz bedeutende hinzugekommen, mit denen die Bezahlung in keinem Verhältnis stand. Errungenschaften, wie sie in anderen Berufsklassen in bezug auf ihre Besserstellung zu verzeichnen waren, fehlten ganz. Gesetze, zum Schutze der Eisenbahner geschaffen, wurden von seiten der Verwaltungen umgangen oder zu ihrem materiellen Schaden angewendet. (Bei der V. S. B. zum Beispiel sank seit Einführung des neuen

Ruhetagsgesetzes die Summe der Nebenbezüge auf Fr. 115 monatlich herab.) Nur durch den Anschluss an die übrigen Berufsverbände, die ebenfalls eine würdige Bezahlung und Besserstellung erstrebten, konnte Wandel geschaffen werden. Durch den Beitritt aber sollte der einzelne Verein in seiner Bewegung nicht gehemmt sein. Man verglich die neue Organisation mit einem grossen Truppenkörper, der sich aus verschiedenen Waffengattungen zusammensetzte, durch deren Zusammenwirken aber der Feind geschlagen werden soll. Durch diesen grossen Verband hoffte man auch bei der zukünftigen Eisenbahnverstaatlichung die Stellung des Personals am besten wahren zu können. Der V. S. L. F., so meinte das Centralkomitee zum Schluss, werde also durch den Anschluss an den V. P. S. T. nur gewinnen. Nach den Statuten des Verbandes blieb dem Verein die Selbständigkeit erhalten.»

Am 9. und 10. Mai 1895 trafen die Delegierten des **VSLF** zur Generalversammlung in Freiburg ein. Als Gastreferent wohnte ihr der Generalsekretär des VPST, Sourbeck, bei. Als wichtigstes Traktandum figurierte: Anschluss an den VPST. Mit folgendem Bekenntnis wurde die ausgiebige Diskussion geschlossen: «Mit dem Übertritt in den V.P.S.T. wollen wir nichts von unsern bisher besessenen Rechten vergeben, unsere Stellung den andern Verbänden gegenüber soll die gleiche selbständige bleiben wie bis anhin.»

Darnach wurde der Anschluss durch die Delegierten einstimmig gutgeheissen.

Dieser Beschluss wurde zugleich zu einem persönlichen, abschliessenden Höhepunkt eines Mannes im Saal, nämlich des mit diesem Tage demissionierenden Zentralpräsidenten Heinrich Benz. In der 25-Jahre-**VSLF**-Broschüre lesen wir darüber:

«Fehr von Winterthur gedachte des unermüdllichen Fleisses, der konsequenten Erledigung aller Geschäfte, der grossen Verdienste, die sich der scheidende Kollege um den Verein erworben. Ein dreifaches Hoch, ein Hoch auf die Gesundheit des Führers der Führer hallte durch den Saal. An dieser Ovation hing keine Phrase, keine Formalität oder Überschwenglichkeit. Sie kam von Herzen, aus innerster Überzeugung. Was hatte der Mann während seiner achtjährigen Wirksamkeit als Centralpräsident, vier Jahre als Buchhalter und einer dreijährigen als Präsident der Sektion Zürich nicht alles geleistet! Unter seiner Leitung vollzog sich die **Reorganisation der Hilfskasse, die Bewegung in bezug auf das Ruhetagsgesetz, wie diejenige für die Revision der Lohnverhältnisse, sowie der Anschluss an den V. P. S. T.**»

Heinrich Benz wurde am 17. März 1901 von der Sektion Zürich zum Ehrenmitglied ernannt. Gestärkt und ermutigt durch den Zusammenschluss, leiteten die Verbände unter der Leitung des VPST eine neue Lohnbegehrrunde ein. Darüber entnehmen wir der 25-Jahre-**VSLF**-Broschüre folgendes:

«In durchaus loyaler Weise setzte das Centralkomitee in seiner Lohnpetition den Verwaltungen die Begehren und die Wünsche der Lokomotivführer auseinander. Inzwischen waren auch die übrigen Kategorien in den Lohnkampf eingetreten. Das Centralkomitee verlangte von den Verwaltungen energisch Antwort auf seine Eingabe. Man gedenke die Forderungen der Führer mit denjenigen der andern Kategorien zu behandeln, lautete der Bescheid. Nun übertrug das Centralkomitee die Wahrung seiner Interessen dem Centralvorstand des V. P. S. T., der sich durch sein umsichtiges Vorgehen bald das Vertrauen sämtlicher organisierter Eisenbahner erwarb. Wir können hier auf die Einzelheiten der grossen Bewegung nicht eintreten. Gingen die Eisenbahnverwaltungen über die Forderungen des Personals (...) leicht hinweg, unterschätzten sie die Bedeutung der zahlreichen Versammlungen, in denen die Solidarität der Eisenbahner zum Ausdruck kam, so belehrte sie der Tag von Zürich, 16. Januar 1896, bald eines Besseren. Angesichts der 3000

Eisenbahner, die sich in den Sälen des Kasino Aussersihl - Zürich zusammengefunden hatten, konnte Generalsekretär Sourbeck mit Freude konstatieren, dass die Lohnbewegung nicht mehr den Charakter einer lokalen Strömung, sondern denjenigen einer nationalen schweizerischen an sich trage. Dem Tag von Zürich folgte der Tag von Aarau, 16. Februar 1896, und der **Schwur der 10000 verbündeten Eisenbahner**.

Die Verwaltungen begannen die Unmöglichkeit weiteren Widerstandes einzusehen. Es folgte die Abgeordnetenversammlung in Bern, die **Bundesrat Zemp** präsidierte und an welcher die Verwaltungen der S. C. B., G. B., J. S., V. S. B. und T. T. B. einerseits und das Personal andererseits durch den Centralvorstand des V. P. S. T. vertreten war. Ein Vergleich kam zustande. Den Forderungen des Personals musste entsprochen und dem Centralvorstand das Recht eingeräumt werden, bei Erledigung der speziellen Fragen mitzuwirken.»

Ab 1. Juni 1895 erschien die «Eisenbahnzeitung» als offizielles Organ des VPST. Die neue Zeitung ersetzte den «La Vapeur» und die «Eisenbahn». An der Gründung letzterer war das Zentralkomitee **VSLF** massgeblich beteiligt.

Obwohl die oben erwähnten Machtdemonstrationen die Eisenbahnverwaltungen aus ihrer Lethargie aufschreckten, vermochten sie die geforderten Verbesserungen durch geschickte Verzögerungstaktik immer wieder hinauszuschieben. Die Eisenbahner unter der Führung des VPST griffen zu ihrem letzten Mittel, dem Streik. Dieser sogenannte NOB-Streik fand am 11. März nachts 12.00 Uhr statt, obwohl gleichentags während der Versammlung noch ein Telegramm von Bundesrat Zemp verlesen wurde, worin dieser zum Zuwarten mahnte. In der 25-Jahre-Broschüre lesen sich diese dramatischen Vorgänge wie folgt:

«Die Flasche ist gefüllt, Sourbeck braucht ihr nur den Hals abzuschlagen. äusserte sich ein Führer in jenen bewegten Stunden. - Und wirklich standen auf die Minute alle Räder des N. O. B.-Netzes still. Die bundesrätliche Delegation traf schon am folgenden Tage, Freitag, 21/2 Uhr, mit Rollmaterial und Personal der 8.0. B. in Zürich ein. Bundesrat Zemp fällte am 14. März seinen Schiedsspruch. Er brachte für den Lokomotivführer einen Jahresgehalt von Fr. 1800, im Maximum von Fr. 3000. Die periodische Erhöhung um eine Gehaltsstufe fand alle zwei Jahre statt und betrug Fr. 150. Die Summe der Nebenbezüge für den mit Vertrag angestellten Führer durfte nicht unter Fr. 150 monatlich herabgehen.»

Die Begeisterung über diesen gewerkschaftlichen Sieg war enthusiastisch, doch die Ernüchterung darauf erfolgte so sicher wie das Wellental auf den Wellenbuckel. Schon in der im Jahre 1902 verfassten 25-Jahre-**VSLF**-Broschüre ist ein Passus zu finden, der ein fernes Donnerrollen anzeigte:

«Die grossen Verdienste Sourbecks, die Begeisterung, die man ihm entgegenbrachte, liessen es damals übersehen, dass man in die Hand des Inhabers dieser Stelle (als Generalsekretär des VPST, die Red.) durch die ausschliessliche Übertragung der Redaktion der ‚Eisenbahnzeitung‘ zu grosse Kompetenzen legte, die leider verhängnisvoll werden sollten.»

Mit einem Mitgliederbestand am 31. Dezember 1901 von 966 Mitgliedern feierte der **VSLF** sein 25jähriges Bestehen. Die Festschrift schloss mit den Worten:

«Eine erfreuliche Tatsache, die sich wie eine herzliche Gratulation zum 25jähri-gen Bestehen unseres Verbandes ausnimmt, ist der Beitritt der neugegründeten Sektion Chaux-de-Fonds, als der 25. in unserem Bunde. Wir bieten dem neuen Gliede ein herzliches Willkomm! Beim

Anfang des neuen Jahrhunderts, beim Übergang der Bahnen an den Bund, ein viertelhundert Sektionen des V. S. L. F. Ein schöner Erfolg. Möge er von guter Vorbedeutung sein!»

Die zweiten 25 Jahre des **VSLF**

Der Optimismus, der das Lokomotivpersonal während der ersten Jahre im Verein mit dem VPST beflügelte - ein Jahr später als der **VSLF**, im Jahre 1896, trat auch der Heizerverein VSLH dem VPST bei -, verflüchtigte sich zusehends. Das schon im vorhergehenden Kapitel erwähnte Donnergrollen entwickelte sich zu einem Gewitter, das zu einer endgültigen Ernüchterung führte. Auf den 1. Januar 1907 traten der **VSLF** und der VSLH aus dem VPST aus. Während den Jahren 1902 bis 1905 hatten der **VSLF** und der VSLH versucht, der drohenden Entwicklung durch die Schaffung einer gemeinsamen Sekretariatsstelle entgegenzuwirken. Die aber immer häufiger aufgetretenen Attacken anderer Kategorien innerhalb des VPST gegen Forderungen des Lokomotivpersonals liessen den Austrittsgedanken reifen, und den Ausschlag gab dann schlussendlich die heftige Opposition der Verbandsleitung VPST gegenüber der Ausnahmestellung des Lokomotivpersonals innerhalb der Hufs- und Pensionskasse.

Für den oben erwähnten Sekretärposten, der noch innerhalb des VPST geschaffen wurde, konnte Nationalrat Dr. Studer aus Winterthur gewonnen werden. Im Auftrag der beiden Vereine **VSLF** und VSLH arbeitete er eine Eingabe betreffend die Nebenbezüge des Maschinenpersonals an den Verwaltungsrat der SBB aus. Seit dem 1. Januar 1901 waren die vier grössten Schweizer Bahnen, die SCB, NOB, VSB und JS, verstaatlicht. In der selben Zeit stand der Statutenentwurf der Generaldirektion für die neue Hilfs- und Pensionskasse der SBB zur Diskussion, der nach einhelliger Meinung aller Eisenbahner eine Verschlechterung gegenüber den Statuten der früheren Privatbahnen darstellte. Die beratende Kommission im VPST weigerte sich in der Folge, die Forderung des Lokomotivpersonals in der vorgelegten Form zu vertreten. Dies veranlasste die beiden Zentralkomitees des **VSLF** und des VSLH, eine Generalversammlung einzuberufen, die am 2. Dezember 1906 unter freiem Himmel im Restaurationsgarten in der Enge-Bern von 650 Führern und Heizern besucht wurde. Hier erfolgte der einmütige Beschluss, in dieser Angelegenheit nun selbständig vorzugehen und in einer besonderen Eingabe der beiden Maschinenpersonalverbände seine Forderung mit aller Entschiedenheit zu vertreten. Bei der Erledigung im Jahre 1907 fand dann das Begehren eine teilweise Berücksichtigung, indem für das Fahrpersonal das Pensionsmaximum mit 27 Jahren Dienstzeit erreicht war, im Gegensatz zu den anderen Kategorien, die 30 Jahre zu absolvieren hatten.

Nach dem Austritt aus dem VPST begann für die beiden Vereine **VSLF** und VSLH eine fruchtbare Zeit der Zusammenarbeit, die leider nur vier Jahre dauern sollte. Lassen wir darüber die Broschüre «50 Jahre **VSLF**» aus dem Jahre 1927 berichten:

«In besonders wertvoller Weise konnte sich die Zusammenarbeit des V. S. L. F. und des V. S. L. H. in der Gründung und Ausgestaltung eines eigenen Organs für das Lokomotivpersonal auswirken. Das Bedürfnis darnach bestand schon zur Zeit der Verbindung mit dem V. P. S. T und trotz des Bestehens der ‚Eisenbahnzeitung‘, sowohl in vereinspolitischer als in fachtechnischer Hinsicht. Mit dem Austritt aus dem V. P. S. T. ergab sich die Notwendigkeit,

unverzöglich zur Schaffung eines eigenen Organs zu schreiten. Die Anträge des Zentralkomitees lauteten dahin: Es hat die Gründung des Organs 'Die Lokomotive' gemeinschaftlich mit dem V. S. L. H. auf Neujahr 1907 zu erfolgen. Dasselbe erscheint zweisprachig, alle 14 Tage und ist allmonatlich mit einer technischen Beilage zu versehen. Als Redaktor ist Herr Anton Rimathé in Basel, bisheriger Redaktor der 'Eisenbahnzeitung', gewonnen und auch einstimmig gewählt worden.(...).

Die Zusammenarbeit mit dem Heizerverein brachte aber noch engere Berührungspunkte: Der Redaktor der 'Lokomotive' erschien als der gegebene Mann, hauptamtlich auch das Sekretariat beider Vereine zu übernehmen. Ab 1. Juli 1908 besorgte Herr A. Rimathé. die Sekretariats- und Redaktorgeschäfte, sowohl des Führer- wie des Heizervereins. (...) Der Erfolg der Neuordnung war zunächst ein ausgezeichnetener. Die im Kartellverhältnis vereinigten Kräfte brachten die Zeitung zum Blühen und versprachen für die anderen Tätigkeitsgebiete die besten Ergebnisse. Alle wichtigeren Eingaben wurden gemeinsam gemacht. Schon dachte das Zentralkomitee an eine Fusion der beiden Vereine und legte der Delegiertenversammlung von 1910 einen entsprechenden Statutenentwurf vor, da nahm die Entwicklung der Verhältnisse einen entgegengesetzten Kurs. Diese Jahre waren ungemein kampfreich. Es musste vor allem die Stellung des Maschinenpersonals der an den Bund übergehenden Privatbahnen (Gotthardbahn) zu wahren gesucht werden. Aber hier sowohl wie in der Revision des Besoldungsgesetzes zeigten die Behörden grosse Unnachgiebigkeit. Um so verheerender wirkten die bald auftretenden Zwistigkeiten innerhalb des V. S. L. F. und die Meinungsverschiedenheiten gegenüber dem Heizerverein. Nur zum Teil waren es Differenzen persönlicher Natur. Es zeigte sich, dass Heizerverein, Zentralkomitee und Sekretär des Führervereins in radikal gewerkschaftliches Fahrwasser geraten waren, während der grössere Teil der Führer wohl eine entschiedene Interessenvertretung, aber keine klassenkämpferischen Grundsätze wollte. Die Gefahr des Bruches mit dem Heizerverein drohte und stellte die Positionen in der Besoldungskampagne und die gemeinsame Zeitung in Frage. Eine Spezialkommission hatte einen Fusionsentwurf fertig gestellt und im Heizerverein war man für die Vereinigung. Die Urabstimmung unter den Führern ergab indes die vollständige Ablehnung des Planes. So war nach einer vielversprechenden Zeit der Zusammenarbeit zwischen Führern und Heizern eine Krise ausgebrochen, die schwere Folgen haben sollte. Das Verhältnis zwischen dem V. S. L. F und V. S. L. H. wurde wegen deren radikal gewerkschaftlichen Tendenzen des letzteren in grundsätzlichen Fragen immer schwieriger. Daraus hat sich eine endgültige Trennung in zwei Vereine und die Lösung des bisherigen Kartellverhältnisses ergeben.»

Wie objektiv obige Darstellung abgefasst wurde, ist aus heutiger Sicht sehr schwer zu beurteilen. Tatsache ist, dass der Hauptgrund des Zerwürfnisses im Zusammenprallen von äusserst gegensätzlichen politischen Tendenzen zu suchen ist. Dazu müssen wir uns die damalige politische Situation vor Augen führen. Die allgemeine Ausbeutung der Arbeiterschaft und das Fehlen von sozialen Einrichtungen und Institutionen war ein guter Nährboden für den Klassenkampf. Die im Jahre 1888 in der Schweiz gegründete Sozialdemokratische Partei, stark beeinflusst durch die marxistischen Thesen, übte in jener Zeit einen scharfen Linkskurs aus. Die soziale Revolution war so richtig in Gang gekommen. Vielleicht waren aber gerade diese radikalen und extremen Kampfmittel nötig, um überhaupt die herrschende Klasse und auch die Arbeiterschaft aufzurütteln, dass es mit der Ausbeutung der Besitzlosen nicht weitergehen könne. Wer wollte das aus heutiger Sicht noch beurteilen können? Verständlich aber auch, dass die Schlagworte Klassenkampf und Befreiung des Proletariats den pragmatischeren Gemütern, insbesondere der älteren Generation, von denen einzelne sogar der Freisinnigen Partei nahe standen, ein rotes Tuch im wahrsten Sinne bedeutete. An der

denkwürdigen zwanzigsten Delegiertenversammlung des **VSLF** am 22. und 23. April 1910 im Saale zum Roten Haus in Brugg, wo sich die Anwesenden über den Beitritt zum Gewerkschaftsbund und über die Verschmelzung mit dem VSLH zu entscheiden hatten, stoben die Funken derart, dass der tiefe Graben zwischen den Kontrahenten sich als unüberwindlich offenbarte. Wenn man das betreffende Protokoll liest, das übrigens wie sämtliche anderen Protokolle sowie die Geschäftsberichte des Zentralvorstandes und auch die Protokolle der Präsidentenversammlungen in wortwörtlicher Form durch einen Stenografen verfasst, gedruckt und gebunden vorgelegt wurde, erstaunt vor allem die Rhetorik sowohl der Vorstandsmitglieder wie der Versammlungsteilnehmer. Hier fand Schlagabtausch um Schlagabtausch statt, wie das heutzutage höchstens noch im deutschen Bundestag seine Parallelen findet. Dieser Delegiertenversammlung war eine über mehrere Monate dauernde Pressekampagne über den Beitritt des **VSLF** zum Gewerkschaftsbund vorausgegangen, die nicht nur in den Verbandsorganen ihren Niederschlag fand; ebenso vehement beteiligte sich auch die Tagespresse daran. Wie hart die Fronten an dieser Delegiertenversammlung aufeinanderprallten, zeigt das erste Traktandum bereits, als es um die Behandlung eines Rekurses von zwei Mitgliedern der Sektion Zürich, der von 37 Mitunterzeichnern unterstützt wurde, ging. Gegen die Betreffenden, Müller, zwei Jahre zuvor noch Zentralpräsident des **VSLF**, und Fretz, ehemaliger Sektionspräsident von Zürich, hatte die Sektion Zürich ein Ausschlussverfahren aus dem **VSLF** eingeleitet, da sie eine geheime Mitgliederversammlung organisiert hatten und während derselben das Zentralkomitee und den Sekretär Rimathé, die von der Veranstaltung Wind bekommen hatten, zum Saale hinauswarfen. Während dieser Debatte hagelte es nur so von gegenseitigen persönlichen Vorwürfen, ja Beleidigungen. Im besonderen warf man immer wieder Sekretär Rimathé politische Aktivitäten sowie Missbrauch des **VSLF** und dessen zusammen mit dem VSLH herausgegebenen Organs «Die Lokomotive» zur politischen Propaganda zugunsten der Sozialdemokraten vor. Die Gemüter beruhigten sich dann wieder, als es um die Verschmelzungsfrage und den Eintritt in den Gewerkschaftsbund ging. Die Diskussionen wurden mehr oder weniger sachlich geführt, und die Abstimmung unter Namensaufruf ergab folgende Resultate: Für die Fusion des **VSLF** mit dem VSLH stimmten 49, dagegen 28 Delegierte. Für den Beitritt zum Gewerkschaftsbund waren 42, dagegen 28 Delegierte. Die Gegner der Verschmelzung kündigten aber sofort die Durchführung einer Urabstimmung an. Dieselbe, durchgeführt im Juli 1910, ergab ein gegenteiliges Ergebnis, indem die Frage für die Verschmelzung mit 629 Ja gegen 798 Nein und der Beitritt zum Gewerkschaftsbund mit 517 Ja gegen 904 Nein verworfen wurden.

Darnach trat im **VSLF** eine gewisse Beruhigung ein, das Zentralkomitee sowie Sekretär Rimathé, die für die Verschmelzung eingetreten waren, fügten sich fürs erste dem Mehrheitsbeschluss; da platzte am 15. September 1910 eine weitere Bombe. Aus der **VSLF**-Sektion Olten fand ein Zirkular den Weg in die Öffentlichkeit, worin das Zentralkomitee und Sekretär Rimathé auf die unflätigste Art und Weise in den Schmutz gezogen wurden. An der am 15. Oktober 1910 im Hotel Bernerhof in Zürich abgehaltenen **VSLF**-Präsidentenversammlung rechnete man dann gehörig ab. Die Schlussabstimmung ergab eine Verurteilung des Oltener Vorgehens mit 22 zu 5 Stimmen. Es war aber soviel Geschirr zerschlagen worden, dass an eine Rettung der verfahrenen Situation nicht mehr zu denken war. Da nützte auch ein verzweifelter Friedens- und Schlichtungsversuch anlässlich der Delegiertenversammlung **VSLF** vom 2. und 3. März 1911 in Erstfeld nichts mehr. Der Kampf flackerte abermals auf, und auf Ende September 1911 demissionierten Sekretär Rimathé und mit ihm solidarisch das Zentralkomitee und traten in den VSLH über, der aber seinerseits bereits seine Statuten anlässlich der Delegiertenversammlung vom 6. Mai 1911 in Biel

geändert hatte und sich fortan Schweizerischer Lokomotivpersonalverband SLPV nannte. Auf Ende des Jahres 1911 kündigte der SLPV das Kartellverhältnis mit dem **VSLF**. Dieser gründete daher ein eigenes Verbandsorgan, da das alte Zentralkomitee das Mitverlagsrecht an dem gemeinsam betriebenen Organ «Die Lokomotive» mit dem Übertritt an den SLPV abgetreten hatte. Am 10. November 1911 erschien die erste Nummer des **VSLF**-Verbandsorgans «Der Lokomotivführer».

Das Lokomotivpersonal hatte auch in der Öffentlichkeit stark an Sympathie eingebüsst, da der ganze Hauskrach im **VSLF** in der Tagespresse mitverfolgt werden konnte, weil zu den Delegiertenversammlungen immer auch die Presse eingeladen wurde.

Im Verlaufe des Jahres 1912 verliessen weitere 702 Lokomotivführer den **VSLF**, so dass der Bestand auf 757 Mitglieder sank. Die 50-Jahre-**VSLF**-Broschüre aus dem Jahre 1926 beschreibt die weitere Entwicklung wie folgt:

«Seit diesem Sturmjahr ist das Verhältnis zum Lokomotivpersonal-Verband ein ständiges Problem geblieben. Es bestand aber die ganze Zeit hindurch die Gewissheit, dass Führer und Heizer, politisch Gemässigte und Radikale, gemeinschaftliche Ziele der wirtschaftlichen Verteidigung haben, dass somit eine Wiedervereinigung und damit ein besserer Schutz des heute besonders schwer bedrohten Besitzstandes von berufspolitischen Errungenschaften möglich bleibt. (...) Immer wieder hat sich die Notwendigkeit des Zusammengehens von Führerverein und Lokomotiv-Personal-Verband aufgedrängt. Hingewiesen sei auf die Fusionsbestrebungen des derzeitigen Zentralpräsidenten in den Jahren 1915~19. 1916 setzte die Präsidentenversammlung eine Fusionskommission ein. Aber der S. L. P. V. lehnte die Verhandlungen ab und schlug im folgenden Jahre die Errichtung eines Kartellverhältnisses der beiden Vereinigungen vor. Die Führer mussten aber vorher die Abschaffung des Artikels 51 der Statuten des S. L. P. V. verlangen, der den in ihm zusammengeschlossenen Führern und Heizern die Mitgliedschaft beim V. S. L. F. verbietet. Zur weiteren Klärung wurde von beiden Seiten eine Kommission ernannt, die aber wegen der bewegten Zeiten (Generalstreik 1918) zunächst nicht zusammentreten konnte. Dies geschah erst am 14. Januar 1919 in Olten. Eine ‚Fusionsurkunde‘ des S. L. P. V. enthielt indes die Gefahr, dass der V. S. L. F. ohne Kompensation im jüngeren Verband aufginge. So musste sich die Delegiertenversammlung des V. S. L. F. vom 25. und 28. Juli 1919 in Bern entschliessen, auf dieses Projekt nicht einzutreten. In der Folge schien es immer weniger möglich, eine Zusammenarbeit herzustellen, obwohl sich die schlimmen Konsequenzen deutlich zeigten. Noch ist diese Frage keineswegs gelöst und sie wird immer wieder eine Lösung gebieterisch fordern. Die verwandten Interessen beider Verbände werden früher oder später gewiss auch hier ihre einigende Wirkung ausüben.»

Nach dem Scheitern des ersten Versuchs, die verschiedenen Eisenbahnerorganisationen im VPST unter ein Dach zu bringen, hatte sich wieder ein Schritt in dieser Richtung getan, indem die drei grössten Eisenbahnvereine sich zu einem Kartell zusammenschlossen. Der **VSLF** beantragte im Jahre 1913 den Eintritt in diesen Kartellverband. Der Zugspersonalverband machte aber Opposition dagegen, mit der Vorlage, es dürften nur die beiden Vereinigungen **VSLF** und SLPV zusammen aufgenommen werden. Im Jahre 1917 erkundigte sich der **VSLF** beim Kartell erneut um die Aufnahmebedingungen. Da inzwischen auch der SLPV die provisorische Mitgliedschaft beim Kartell besass, konnte auch der **VSLF** aufgenommen werden. Als Bedingung wurde verlangt, dass wichtige Aktionen ohne gegenseitige

Verständigung nicht unternommen werden dürften. Die Aufnahme des **VSLF** erfolgte in der Kartellsitzung vom 6. Juni 1918.

Die schlechten Zeiten, die der Erste Weltkrieg der Arbeiterschaft und auch den Eisenbahnern bescherte, liessen den Einheitsgedanken erneut aufflammen. Da sich die Darstellung, wie sich der **VSLF** zur Gründung des SEV im Jahre 1919 verhielt, in der Festschrift des LPV/SEV aus dem Jahre 1939 ganz und gar nicht mit derjenigen in der Broschüre zur 50-Jahr-Feier des **VSLF** aus dem Jahre 1926 deckt, sei letztere nachstehend zitiert. Dies nur der Vollständigkeit halber und um einer allfälligen Geschichtsverfälschung entgegenzuwirken. Es heisst also da folgendes (Fettgedrucktes durch die Redaktion hervorgehoben):

«Die Idee des Einheitsverbandes aller schweizerischen Eisenbahner stammt schon aus der Zeit vor dem Krieg. Während des Krieges wurde die ökonomische Lage der Eisenbahner bekanntlich empfindlich verschlechtert: die auf den 1. April 1915 fällige Gehaltserhöhung wurde wegen den Einnahmeausfällen sistiert, die Freikartenzahl wurde reduziert und den Führern das Recht auf Benützung der II. Wagenklasse entzogen. Durch eine Eingabe des Zentralvorstandes V. S. L. F. vom 24. Juli 1916 und stattgefunder Audienz, konnte laut Zuschrift der Generaldirektion vom 21. Februar 1917, mit Rückwirkung auf 15. Februar 1917, die Abgabe von Freikarten II. Klasse wieder erwirkt werden. Was verloren gegangen war, sollte durch einen Einheitsverband wiedergewonnen werden. In den späteren Kriegsjahren wurde dieser Gedanke besonders eifrig erwogen. Der Verein Schweizerischer Eisenbahnangestellter studierte als erster Verband die Frage des Zusammenschlusses aller Eisenbahnvereine. Das Kartell konnte als naturgemässe Grundlage dienen. Eine gemeinsame Zeitung sollte die zahlreichen Fachorgane ersetzen. **Der Zentralvorstand des V. S. L. F. brachte diesen Plänen seine ganze Sympathie entgegen und erklärte sich für den Zusammenschluss unter der Bedingung der Wahrung der Autonomie und des Gesellschaftsvermögens.** Mit Recht schnitt man frühzeitig die Frage nach der politischen Einstellung des Einheitsverbandes an. Denn es musste doch wohl in dieser wesentlichsten Frage Klarheit herrschen, wenn man nicht in Unsicherheit und der zufälligen Entwicklung preisgegeben werden wollte. Durch den Generalstreik wurde der Einheitsgedanke wieder wach, aber in dieser politisch bewegten Zeit konnte man sich noch viel weniger über die politische Stellung einer Gesamtorganisation einigen. Im Jahre 1919, welches Jahr sich auch bei anderen durch starke Organisationsbewegungen auszeichnet, war der Einheitsverband zur wichtigsten Frage unter den Eisenbahnern geworden. Der Führerverein nahm an Versammlungen teil, die vorläufig bestimmte Gesichtspunkte für die Gründung des Einheitsverbandes festlegten. **Auf Antrag des V. S. L. F. erhielt § 1 des Entwurfs den Schlusssatz: ‚Der S. E. V. steht nicht auf dem Boden einer politischen oder religiösen Partei. Daraufhin beschloss die ausserordentliche Delegiertenversammlung vom 30./31. Juli 1919 den Beitritt zum Einheitsverband und zeigte damit klar und prompt den guten Willen zur Zusammenarbeit. Die Kommission zur Gründung des Einheitsverbandes änderte aber kurz darauf den erwähnten Satz ins Gegenteil ab, und es hiess nun vom S. E. V.: ‚Er ist Mitglied des Gewerkschaftsbundes und unterstützt dessen Bestrebungen.‘** (Protokoll der Eisenbahner-Konferenz vom 30. und 31. August 1919, Seite 9 bis 11.)

Der Führerverein musste deshalb eine Urabstimmung darüber veranstalten, ob er in den Gewerkschaftsbund eintreten wolle. Einzelstimmen und Sektionsstimmen waren mehrheitlich dagegen. Der Führerverein musste deshalb dem S. E. V. fernbleiben, so bestimmt er für eine nicht politische Einheitsfront zu haben gewesen wäre.»

Am 4. Juli 1917 erlangte der **VSLF** die Mitgliedschaft im «Föderativverband eidg. Beamter, Angestellter und Arbeiter». Darnzumal stand dieser Berufsverband mit den Grundsätzen des **VSLF** in Einklang. Der FV setzte sich hauptsächlich zum Ziel, Jahr für Jahr die Teuerungszulagen und die «Kriegsbeihilfe» zu erkämpfen. In den schweren Jahren des Krieges und der Reaktion, bei der Beratung des Arbeits- und Ruhetagsgesetzes, des Besoldungsreglements für Nachteuerungszulagen und Unterstützung der Arbeitslosen, war der machtvolle Föderativverband mit seinen 60 000 Mitgliedern auch dem **VSLF** unentbehrlich. Leider machten im Jahre 1922 die neugestalteten Statuten des Föderativverbandes eine weitere Mitgliedschaft des **VSLF** unmöglich. Nach dem neuen Paragraphen 19 sollten nur noch Verbände mit mehr als 1000 Mitgliedern Stimmberechtigung haben. Ausserdem bestimmte Paragraph 7, dass von jeder Berufsgruppe nur noch ein einziger Verband Mitglied sein könne. Der **VSLF** hätte sich wie andere kleinere Verbände an grössere anschliessen müssen. Eine Verständigung mit dem SLPV war aber gerade in jener Zeit nicht möglich, so dass der **VSLF** freiwillig aus dem FV austrat. Der Kommentar dazu lautete in der 50-Jahre-**VSLF**-Bro-schüre folgendermassen:

«Wenn auch damit für den V. S. L. F. die Wirksamkeit im Föderativverbände abbricht, so darf er doch als Beispiel für die Wünschbarkeit und den Erfolg politisch neutraler Interessenvertretungen genannt werden. Er hat von neuem gezeigt, dass ein oberster Grundsatz des V. S. L. F. - die politische Neutralität - in unseren Berufsverbänden mit Erfolg durchführbar ist. Es steht zu hoffen, dass recht viele Kollegen die Gelegenheit zur unpolitischen Wahrnehmung ihrer Interessen im Lokomotivführerverein benützen werden.»

Bis zum Jahre 1926, in dem der **VSLF** sein 50-jähriges Bestehen feiern konnte, wurde er mit mannigfachen Problemen konfrontiert. Die Elektrifikation wurde eingeleitet, und als unmittelbare Folge davon tauchte das, anfänglich vom Lokomotivführer als Schreckgespenst aufgefasste, Problem des Einmanddienstes am beruflichen Horizont auf. Obwohl der **VSLF** zu allen diesen Fragen eine bemerkenswert objektive und aufgeschlossene Haltung an den Tag legte, nahm der Mitgliederbestand laufend ab, und unter dem Eindruck dieser nicht sehr erfolgversprechenden Tendenz feierte der **VSLF** im Jahre 1926 ein Werk, das vor 50 Jahren so vielversprechend begonnen hatte und dann einen solch unrühmlichen Verlauf nahm.

Von 1927 bis zum Eintritt des **VSLF** in den SEV

Wie im vorhergehenden Abschnitt erwähnt wurde, fand die Gründung des SEV im Jahre 1919 statt, und zwar am 30. November in Bern. An jener Abgeordnetenversammlung erklärten die Vertreter aller damaligen Eisenbahnverbände, so auch der SLPV, ihren Beitritt zum 8EV. Mit Ausnahme natürlich des **VSLF**, der aus den ebenfalls im vorhergehenden Artikel dargelegten Gründen konsequenterweise verzichten musste. Trotz verzweifelten Bemühungen der damaligen Funktionäre gelang es ihnen nicht, das Lokomotivpersonal für die Notwendigkeit des autonomen Status seiner Gewerkschaft zu überzeugen. Auch wurden dem dahinserbekenden **VSLF** von allen Seiten noch gehörig Steine in den Weg gelegt, so dass sich gegen Ende der zwanziger Jahre die Mitgliederzahl kontinuierlich verringerte. Ende 1930 waren noch 414 Lokomotivführer Mitglied des **VSLF**. Kein Wunder, dass sich in den Führungsgremien der Optimismus in Resignation verwandelte. Gefasst sah man den drohenden Konsequenzen ins Auge. Man sondierte wieder einmal beim

SLPV über eine mögliche Fusion, nicht ohne auf Opposition in den eigenen Reihen zu stossen. Insbesondere trat Franz Muther als überzeugter Gegner in Erscheinung. Er warnte eindringlich vor den Folgen, die seiner Ansicht nach die Aufgabe der Selbständigkeit nach sich ziehen würde. Bis zum Vollzug des Zusammenschlusses sträubte er sich gegen die von der Mehrheit gesteuerte Entwicklung.

Im Jahre 1931 fanden verschiedene Audienzen und Kommissionssitzungen mit dem SEV und dem SLPV statt. Zu diesem Zweck rief der **VSLF** eine Verständigungskommission ins Leben, deren Aufgabe es war, möglichst annehmbare Bedingungen für einen Eintritt in den SEV auszuhandeln. Dass der **VSLF** dabei am wesentlich kürzeren Hebelarm sass, musste wohl dem Vorstand des **VSLF** bewusst gewesen sein. Es ging ja lediglich darum, das Unvermeidbare vollziehen zu können, ohne dabei das Gesicht zu verlieren. Das Entgegenkommen des SEV, nämlich der Beitritt des **VSLF** als selbständiger Unterverband neben dem SLPV, war eine notwendige Geste, um dem **VSLF** seinen Sprung über den eigenen Schatten zu erleichtern. Der Weg war natürlich von Anfang an vorgezeichnet. Am 15. Dezember 1932 erschien die letzte Ausgabe des **VSLF**-Organs «Der Lokomotivführer», und auf den 1. Januar 1933 trat der **VSLF** mit etwa 280 Mitgliedern dem SEV bei. Ein Jahr später, am 1. Januar 1934, fand die Verschmelzung des **VSLF** mit dem LPV statt. Der **VSLF** hatte damit aufgehört zu existieren. Hier muss der Vollständigkeit halber noch folgendes eingeflochten werden: Ein Jahr vor dem Eintritt des **VSLF** in den SEV, also am 1. Januar 1932, trat beim SEV das neue Verbandsstatut in kraft, das den SEV kurz gesagt von einem Staatenbund in einen Bundesstaat verwandelte. Anlässlich einer Urabstimmung, die vom 18. bis zum 20. Juli 1931 durchgeführt wurde, sanktionierten die Mitglieder der Unterverbände die Preisgabe ihrer kategorienmässigen Eigenständigkeit mit 27129 Ja zu 4187 Nein (SLPV: 1758 Ja und 690 Nein) zu Gunsten einer Einheitsmitgliedschaft beim SEV. Die Abkürzungsinitialen der Unterverbände wurden auf drei Buchstaben einheitlich festgelegt, so diejenigen des SLPV auf LPV. Der SEV umschrieb rückblickend in der Festschrift «1919~1969, 50 Jahre Einheitsverband SEV» die durch das neue Verbandsstatut geplante Umgestaltung der Situation der Unterverbände folgendermassen:

„Aber es sollte ein Verband auf absolut zuverlässiger Grundlage werden. Dazu war die völlige Umgestaltung der Rechtsverhältnisse notwendig. Der Einheitsverband musste rechtlich auf das Einzelmitglied aufgebaut werden. Der Eisenbahner musste primär Mitglied des SEV werden. Alles weitere, wie Gestaltung der Unterverbände und Sektionen sowie die Zuteilung der Mitglieder an diese, musste eine rein organisatorische Angelegenheit werden. Sektionen und Unterverbände erhalten ihre Mitglieder vom SEV zugewiesen. Unterverband und Sektion führen ein gewisses Eigenleben. Aber ihre Existenz und ihre Selbständigkeit besitzen sie nur kraft des Bestandes des Gesamtverbandes.“

Bedingt durch die Verschmelzung des **VSLF** mit dem LPV, erhielt der vereinigte Unterverband im SEV fortan die Initialen VLP (Vereinigtes Lokomotivpersonal) statt LPV bis zum Zeitpunkt, da alle ehemaligen **VSLF**-Mitglieder aus dem aktiven Dienst ausschieden. Ebenso wurde die **VSLF**-Unterstützungskasse separat bis zum nämlichen Zeitpunkt weitergeführt. Die jahrzehntelangen Bemühungen, die Heizer und die Lokomotivführer in einem einzigen Verband zu organisieren, wurden damit nach 58 Jahren gewerkschaftlicher Aktivität von «Erfolg» gekrönt. Ob angesichts des dafür entrichteten Preises, die Aufgabe der Selbständigkeit, von einem Erfolg die Rede sein kann, ist sehr fraglich und inzwischen auch durch den weiteren Verlauf der Geschehnisse widerlegt worden, indem die Einheit lediglich

den Zeitraum von 25 Jahren überstanden hatte. Im Jahre 1957 erfolgte erneut eine gewerkschaftliche Spaltung beim Lokomotivpersonal.

Die Wiedergründung des **VSLF** im Jahre 1957

Die Vorgeschichte

Wenn im vorhergehenden Abschnitt davon die Rede war, das Lokomotivpersonal sei während 25 Jahren vereint gewesen, so muss doch gerechterweise darauf hingewiesen werden, dass dies in einer Hinsicht nicht stimmt, denn neben dem SEV existiert noch ein zweiter, strukturell ähnlich wie der SEV aufgebauter Eisenbahnverband, der «Verband der Gewerkschaften des christlichen Verkehrs- und Staatspersonals» (GCV), worin ebenfalls ein Unterverband der Lokomotivführer mit zirka 350 Mitgliedern integriert ist. Die GCV ist auf rein konfessioneller Grundlage aufgebaut, so dass sich damit zusätzlich zur politischen Entzweiung noch eine durch verschiedenartige Glaubenszugehörigkeit bedingte gewerkschaftliche Spaltung vollzog. Die GCV hatte es immer schwer, aus dem Schatten anderer Verbände zu treten, war es doch manchmal schwierig, die konfessionell-politischen Richtlinien mit den erforderlichen gewerkschaftlichen Aktionen in Einklang zu bringen, was sich vielleicht, im gesamten betrachtet, nicht sehr positiv auf eine konsequente gewerkschaftliche Linie auswirkte. Als Alternative kam jedenfalls die GCV für die unzufriedenen Mitglieder im LPV/SEV nicht in Frage.

*Die 25jährige Integration des **VSLF** im LPV/SEV kann man aus heutiger Sicht so quasi als Bewährungsprobe des Einheitsverbandes gegenüber dem Lokomotivpersonal bezeichnen. Wenn man die Versprechen und die Beschwörungen bedenkt, mit denen dem Lokomotivpersonal der Einheitsgedanke schmackhaft gemacht wurde, so hätten die 25 Jahre für das Lokomotivpersonal wesentlich anders verlaufen müssen. Diese Ansicht vertraten jedenfalls mehrere Lokomotivführer zu Beginn der fünfziger Jahre, die die Entwicklung beim Lokomotivpersonal kritisch unter die Lupe nahmen. Eine fortschreitende finanzielle Nivellierung des Lokomotivführers gegenüber anderen Kategorien stand in krassem Gegensatz zu den allgemeinen Leistungssteigerungen infolge vermehrter Kilometerleistung, Verkürzung von Vor- und Nacharbeitszeiten infolge Elektrifikation, Ausdehnung des Einmanndienstes usw. Die Spitze der Opposition richtete sich zuerst gegen die Sektionsvorstände im LPV/SEV, die ihrerseits das Unbehagen in den Zentralvorstand hineintrugen. Anfänglich schenkte man dort dieser Bewegung nicht die nötige Aufmerksamkeit, und als sie auch im Vorstandsvorstand SEV kein Gehör fanden, fing es im Lokomotivpersonalkörper gehörig zu rumoren an. Lesen wir nachstehend den ziemlich authentischen Bericht über jene Zeit, wie er im «Lokomotivführer» Nr.2/64 unter dem Titel «Beweggründe einer Entscheidung, die zum Wiederaufbau des **VSLF** führte» veröffentlicht wurde:*

«Trotz der beständigen Ausdehnung des Einmannsystems auf den Triebfahrzeugen und den zunehmenden Verantwortlichkeiten des Lokomotivführers, begann für ihn von dieser Zeit an die fortschreitende soziale Nivellierung nach unten. Die gewerkschaftliche Verantwortung für diese Entwicklung lag ab 1932 einzig und allein beim LPV/SEV. Die fortwährende politische

Beeinflussung nahezu aller Versammlungen und Veranstaltungen des LPV waren der gewerkschaftlichen Sache des Lokomotivpersonals ebenfalls nicht förderlich. In vielen LPV-Sektionen ist man soweit gekommen, das Eintreiben der Gewerkschafts- und Unterstützungsbeiträge, politischen Werbegelder, Russlandhilfe usw. von den Organen der Dienststellen, durch Verrechnung und Abzug an der Lohnauszahlung besorgen zu lassen. Wer wollte sich da noch wundern, wenn sich anfangs der fünfziger Jahre deutliche Anzeichen einer Vertrauenskrise einzuschleichen vermochten. Die mangelhaften Verbindungen und Orientierungen des Zentralvorstandes des LPV mit der Mitgliederschaft waren für unsere Gewerkschaft sehr nachteilig. Auch der Einmanddienst ist, seiner Struktur wegen, dem gewerkschaftlichen Zusammenhalten nicht besonders förderlich. Die Sektionen Zürich und Luzern suchten deshalb im Jahre 1952 durch die Herausgabe eines Mitteilungsblattes der Vertrauenskrise zu begegnen. Diese Begehren fanden leider, trotz den zustimmenden Sektionsbeschlüssen, kein Gehör im Zentralvorstand LPV und ebensowenig im Verbandsvorstand SEV (Versammlung der Sektion Zürich LPV vom 13. September 1952). ...) Im Jahre 1953 verschlimmerte sich die Lage zusehends. Von mehreren Sektionen wurde energisch eine schweizerische Lokomotivpersonal-Versammlung verlangt.

An der Delegiertenversammlung des LPV vom 25. Juni 1953 in Lausanne beschlossen die Anwesenden die Einberufung einer Lokomotivpersonal-Versammlung auf den 5. Juli 1953. Geschickt verhinderten die Funktionäre des SEV-Verbandsvorstandes und der Zentralvorstand des LPV, dass eine beschlussfähige Versammlung zustandekam, indem man, angeblich aus «organisatorischen und sprachlichen Gründen», nur Kreisversammlungen einberief, was eine eklatante Missachtung des verbindlichen Beschlusses der Delegiertenversammlung darstellte. Die Kreisversammlung der Deutschschweizer Kollegen fand am 22. November 1953 in Bern statt. Zitieren wir dazu weiter den Artikel aus dem «Lokomotivführer» Nr.2/64:

Rund 1000 Mann sind damals nach Bern gezogen. Sie alle wollten Auskunft über die gewerkschaftspolitische Lage, die das Lokomotivpersonal im Zusammenhang mit der bevorstehenden Ämterklassifizierung interessierte. Sie wollten sich auch frei und frank zu anderen noch schwebenden gewerkschaftlichen Problemen äussern. Der Vorsitzende hatte anfänglich Mühe, die erhitzten Gemüter in geregelte Bahnen zu lenken. Das erste, das man den Anwesenden eröffnete, lautete: **Die Versammlung sei, gemäss Verbandsstatuten, nicht beschlussberechtigt und habe nur orientierenden Charakter**. Die Versammlung wirkte trotzdem aufklärend und beruhigend. Vollständig überflüssig war das eingeflochtene politische Referat von Nationalrat R. Bratschi über eine eidgenössische Abstimmung über die Finanzvorlage vom 6. Dezember. Der aufmerksame Beobachter musste in den nachfolgenden Jahren mehr und mehr feststellen, dass der LPV längst aufgehört hatte, eine zweckdienliche Gewerkschaft der Lokomotivführer und Anwärter zu sein. Gar viele Verbandsfunktionäre leisteten sich den unverzeihlichen Fehler, die Initiative einzelner Mitglieder oder auch Gruppen als unsympathische Opposition zu bekämpfen. Es war für viele Kollegen einfach unverständlich, dass der Unterverband LPV/SEV die Interessen des Lokomotivpersonals nicht besser wahren konnte. Der LPV hatte in verhältnismässig kurzer Zeit, infolge laufender Missachtung vieler idealer Werte, seine Bedeutung und damit auch seine innere Kraft verloren.

So musste das Lokomotivpersonal seit 1932 bis zum 1. Mai 1957, dem Stichtag unserer Aufzeichnungen, die nachstehenden Massnahmen und Verschlechterungen über sich

ergehen lassen, die, wenn anscheinend auch nicht anwendbar, doch ganz ungenügend oder überhaupt nicht aufgewertet wurden.

Stand: 1. Mai 1957

- **Pauschalisierung der Nebenbezüge** zwecks Senkung der Verwaltungskosten brachte viele Ungerechtigkeiten für das Lokomotivpersonal.

- **Verschärfte Alkoholbestimmungen ausser Dienst ab 1. November 1950** waren sicherlich kein Unglück, aber unangenehm und belastend zugleich. Zu allen Zeiten und bei jeder Gelegenheit wurde jedermann unser Kontrolleur.

- **Tragzeitverlängerung des Dienstmantels** von vier auf sieben Jahre.

- **Ausdehnung der periodischen Prüfungen** von ein auf zwei Tage. Erfahrungsgemäss braucht der Lokomotivführer die Freizeit von sechs bis zwölf Monaten für die Vorbereitungen zu einer periodischen Prüfung. Für viele Kollegen können diese Prüfungen sehr hart sein.

- **Änderung der Amtsbezeichnung ab 1. Januar 1953:** Lokomotivführer 1. Klasse in Lokomotivführer 1 (Kleinigkeiten?).

- **Verlust der Ausnahmestellung des Lokomotivpersonals in der Pensionskasse.** Der maximale Pensionskassenanspruch war seinerzeit mit 28 Dienstjahren für sich oder zugunsten von Hinterlassenen erreicht. Eine Invalidenversicherung gab es noch nicht.

- **Einführung der periodischen bahnärztlichen Kontrollen ab 1944.**

- **Verschärfte gruppenmedizinische Kontrollen ab 1957.** Aus Sorge um die Betriebssicherheit beim Einmannendienst auf Triebfahrzeugen liess sich die Generaldirektion der SBB durch die medizinische Wissenschaft davon überzeugen, dass an die Lokomotivführer sehr hohe Anforderungen gestellt werden. Die Einführung einer speziellen, wiederkehrenden gruppenmedizinischen Kontrolle wurde zur dringenden Tatsache. (SBB - Nachrichtenblatt 6/56, NZZ vom 13. Februar 1957, Eisenbahner 8/57.) Damit ist das hohe Berufsrisiko unter Beweis gestellt.

- **Das Einmannsystem auf Triebfahrzeugen.** Mit dem vorgenannten Stichtag sind es rund **30** Jahre her, seitdem die SBB mit der Einführung des Einmanndienstes begonnen haben. Unsere Lokomotivführer erbrachten während dieser Zeit den Beweis, dass das Einmannsystem auf Triebfahrzeugen in personeller und technischer Hinsicht möglich ist. Die erreichten jährlichen Einsparungen (Lok- und rückwärtiger Dienst) sollen im Jahre 1952 bereits die 1-Millionen-Franken-Quote wesentlich überschritten haben (Technische Rundschau 28/53).

- **Unbegleitete Züge.** Auch diese Möglichkeit ist als ein personeller Erfolg des Lokomotivführers zu verzeichnen. Die Anerkennung und der wirtschaftliche Erfolg gingen in andere Taschen.

- **Arbeitszeit und Diensteinteilungen.** Es muss gesagt werden, dass damals das Lokomotivpersonal im durchschnittlichen Achtstundentag arbeitete. Vom gewerkschaftlichen Erfolg der 48-Stunden-Woche waren wir weit entfernt. Das Lokomotivpersonal kannte

grösstenteils die 8-Arbeitstage-Woche (Zürich: 7-Touren-Woche). Es gab Dienstleistungen, wo 80 bis 90 Stunden zwischen zwei Rasttagen gearbeitet werden musste. (Kommentar überflüssig.)

- **Teuerungszulagen auf den Nebenbezügen.** Die Übergangsordnung vom 1. Januar 1956 stand unter dem Zeichen einer bewussten Nivellierung zum Nachteil des Lokomotivpersonals (Eisenbahner 7/57).

- **Verlust der Ausland - Freifahrtscheine 1. Klasse ab 3. Juni 1956.** Ein Jahrzehnte überdauerndes Recht des Lokomotivführers 1, im Ausland in der gleichen Wagenklasse zu reisen wie in der Schweiz, ging verloren. Der Internationale Eisenbahnverband UIC hatte die Verhandlungen und Beschlüsse über die Einführung des Zweiklassensystems vier bis fünf Jahre vor dem Inkrafttreten getätigt und auch veröffentlicht. (...) Mit diesem Verlust ist dem Lokomotivführer 1 ein erheblicher und vor allem auch ein moralischer Schaden entstanden. (Wo lag wohl die Kraft des LPVISEV?)

- **Ämterklassifizierung ab 1. Januar 1953.** Diese Angelegenheit wurde für das Lokomotivpersonal unbefriedigend gelöst. Der gewerkschaftliche Erfolg mit einer Lohnklasse innerhalb einer Zeitspanne von 25 Jahren mit noch nie dagewesenen Abgeltungsbedingungen von mehr als 50 Prozent der Gehaltserhöhung, war für den Lokomotivführer 1 geradezu niederschmetternd. Zudem brachte das neue Dienstverhältnis eine Verschlechterung der Aufstiegsmöglichkeiten des Lokomotivführers II zum Lokomotivführer 1. Die bisherige Ordnung gestattete die automatische Beförderung nach Ablauf von drei Jahren. Die frankenmässigen Verbesserungen reichten kaum mehr für die steigenden Lebenshaltungskosten.

Im Jahre 1957 standen wir alle vor diesem deprimierenden Ergebnis. Es ist kaum zu beschreiben, was das Lokomotivpersonal zwischen den Jahren 1932 bis 1957 in ideeller und sozialer Hinsicht eingebüsst hat."

Während dieser Zeit war absolut noch nicht die Rede von der Gründung eines neuen Verbandes, sondern es wurde mit allen Mitteln versucht, das Steuer des Schiffes wieder in eine für das Lokomotivpersonal erfolgreichere Strömung zu lenken. Die bereits erwähnte Missachtung des Delegiertenversammlungsbeschlusses zur Durchführung einer schweizerischen Lokomotivführer-Versammlung setzte den damaligen LPV-Zentralpräsidenten Armand Mathys massiver Kritik aus. Er wurde dafür auch zur Rechenschaft gezogen, rechtfertigte sich aber unter Berufung auf die Verbandsstatuten. Es heisst im «Reglement über die Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaft, Unterverbandsleitungen und Sektionen» - einer schon 1923 erlassenen internen Vorschrift des Verbandsvorstandes -, dass die Beschlussfassung über gewerkschaftliche Aktionen und deren Durchführung Sache des Gesamtverbandes sei und dass kein Unterverband befugt sei, von sich aus solche Aktionen auszulösen oder vorzubereiten. Der Verbandsvorstand berief sich auf dieses Reglement, als er beschloss, dass keine schweizerische Lokomotivpersonal-Versammlung abgehalten werde, sondern eine beschlussunfähige Kreisversammlung. Diese Missachtung des DV/LPV-Beschlusses - ein für den Zentralvorstand LPV peinliches Vorkommnis - musste **nachträglich** legalisiert werden. Der Zentralvorstand LPV beantragte daher 1954 schriftlich, die eingangs erwähnten Kompetenzen seien im Statut selber, oder wie er sich ausdrückte, in der Verfassung des Verbandes, zu verankern («Eisenbahner» 23/56). Damit beging der Zentralvorstand LPV

einen gemeinen Verrat an seiner Mitgliederschaft. Die Statutenrevisions-Kommission SEV hat die Bestimmungen des angeführten Reglementes wortwörtlich übernommen. Am 18. März 1955 wurde der genaue Wortlaut der neuen Bestimmungen im «Eisenbahner» publiziert. Dadurch wurde der Vorstand oberstes Organ und nicht mehr die Mitgliederversammlung. Der Zentralvorstand der Unterverbände konnte inskünftig seine gewerkschaftliche Aufgabe nur noch dann erfüllen, wenn er das Wohlwollen des Vorstandes genießt, weil letzterer sich die endgültige Entscheidung vorbehält. Urabstimmungen der Unterverbände dienen nur der Meinungsforschung, da dem Gesamtverband die Beschlussfassung über gewerkschaftliche Aktionen und deren Durchführung zufällt.

Kollege Hans Utzinger startete einen letzten Angriff auf diese uneinnehmbare Festung. Er strebte eine Statutenrevision an, die er bis zum SEV-Kongress im Jahre 1956 verteidigte.

Der SEV-Kongress 1956

Nachstehender Text ist der **VSLF**-Werbeschrift von Samuel Hügil entnommen:

«Der Antrag Utzinger an den Kongress lautete:

Der Artikel 15 der Verbandsstatuten vom September 1955 ist in seinen Absätzen 4, 5 und 6 wie folgt zu ändern:

Text des neuen Statuts

4. Die Unterverbände sind Organe des Gesamtverbandes. Ihnen fällt insbesondere die endgültige Beschlussfassung aller in den Kreis der zugeteilten Mitglieder fallenden beruflichen sowie verbandsinternen gewerkschaftlichen Aufgaben zuhanden des Gesamtverbandes und die Mitgliederagitation in Verbindung mit den Sektionen und im Rahmen der unter Ziffer 2 hiervor enthaltenen Ausscheidungen zu.

5. Beschlussfassung über **gesamtgewerkschaftliche** Aktionen und deren Durchführung ist Sache des Gesamtverbandes. Über die Zuständigkeit im einzelnen entscheiden die Verbandsstatuten.

6. Die Unterverbände sind befugt, von sich aus solche Aktionen auszulösen oder vorzubereiten.
(Vgl. diesbezüglich ‚Eisenbahner‘ Nr.23/56)

Text des gültigen Statuts

...ihnen fällt insbesondere die Vorbereitung aller in den Kreis...

5. Beschlussfassung über gewerkschaftliche **Aktionen...**

6. **Kein Unterverband ist befugt**, solche ...

Der Aussenstehende war nicht sonderlich überrascht, dass die Verbandsleitung die übernommene Macht nicht abtreten wollte. Kongresspräsident Armand Mathys, Zentralpräsident LPV, erklärte, dass der Begründer des Antrags (Utzinger) nicht befugt sei, im Namen des Lokomotivpersonals zu sprechen, sondern höchstens eines Teils desselben, weil der Sektionsvorstand des LPV Zürich und die Leitung des Unterverbandes LPV diesem Antrag ablehnend gegenüberständen. (Vgl. diesbezüglich ‚Eisenbahner‘ Nr.23/56.)

Wir fragen uns, welchen Sinn hat denn diese Mitglieder- bzw. Delegiertenversammlung, wenn ein mehrheitlich gutgeheissener Antrag für den Sektions- bzw. den Zentralvorstand nicht bindend ist?

SEV-Verbandspräsident E. Fell wich in seinem ablehnenden Votum dem eigentlichen Kern der Sache aus. Er wusste, dass der Kongress ichbezügliche Erwägungen ablehnen würde. Deshalb führte er wörtlich aus:

„Die Begründung stützt sich im wesentlichen auf die Tatsache, dass seinerzeit die Geschäftsleitung, entgegen dem Postulat des LPV auf Einreihung des Lokomotivführers in die Klasse 11, die Einreihung in Klasse 12 vorgeschlagen und in der Folge auch vertreten hat. (...) Man kann sich unschwer vorstellen, was passiert wäre, wenn die Unterverbände die Einreihungspostulate ihrer Kategorien einfach diktiert hätten, so wie der Antragsteller des LPV Zürich das wünscht. Schon der Krieg um die Ämterklassifikation würde, wenn er in aller Öffentlichkeit und vor der Verwaltung hätte ausgetragen werden müssen, den Verband und mit ihm die ganze Ämterklassifikation in einen Scherbenhaufen verwandelt haben.) Stattdessen konnte der Verband am Schlusse der Ämterklassifikation trotz allem die erfreuliche Tatsache registrieren, dass immerhin rund 28500 Bundesbahner um mindestens eine Lohnklasse gehoben waren, darunter auch der Lokomotivführer 1.“ (‚Eisenbahner‘ Nr.23/56.)

Der Verbandspräsident verschwieg grosszügig, dass der Lokomotivführer 1 50 Prozent an die Hebungskosten bezahlen musste.

Übrigens hatte Utzinger in seiner Antragsbegründung die Ämterklassifikation gar nicht erwähnt. Diese Behauptung griff Fell aus der Luft. Utzinger war der Meinung, dass die Bestimmungen des Statuts, wonach den Unterverbänden lediglich die Kompetenz zur Vorbereitung gewerkschaftlicher Aktionen zuhanden der Beschlussfassung durch den Gesamtverband zufällt, undemokratisch sei. Der Antrag verlangte, dass die Verbandsleitung nicht zu dirigieren, sondern nur mitzuspielen habe. Das hielt Fell aber für eine SEV-feindliche Absicht, die in allen wichtigen gewerkschaftlichen Fragen den SEV praktisch aktionsunfähig machen würde, obwohl Utzinger die gesamtgewerkschaftlichen Aktionen und deren Durchführung als Sache des Gesamtverbandes verlangte. Der Antrag wurde gar nicht erst zur Diskussion gestellt, sondern, auf Empfehlung der ‚Regierung‘, vom ‚Volk‘ (Neulinge, Schüchterne, Vorsichtige, fest im Sattel Sitzende) abgelehnt. Dieses Ergebnis legte kein gutes Zeugnis ab für die demokratische Gesinnung der SEV-Mitgliederschaft, und die Freude des ‚Eisenbahner‘-Redaktors über die Verwerfung des Antrags, die er mit folgenden Worten ausdrückte, stimmte äusserst nachdenklich:

.... .) eine nachgerade überwältigende Demonstration zugunsten der Erhaltung unseres Verbandsstatuts in einem seiner **bedeutsamsten** Punkte. Dieses Resultat ist in jeder Hinsicht erfreulich, ist doch der heutige, in hartem geistigen Ringen erkämpfte Aufbau unseres **zwischen Föderalismus und Zentralismus ausgewogenen** Einheitsverbandes

gewerkschaftlich ebenso musterhaft, wie das bei der eidgenössischen Ordnung in staatsrechtlicher Hinsicht der Fall ist.' (,Eisenbahner' Nr.23/56.)

Verschweigt Redaktor Meier bewusst, dass der vornehmste Teil einer Staatsgewalt die gesetzgebende Gewalt ist, die in unserer Demokratie das Volk ausübt? Denn bei der SEV-Statutenrevision wurde nicht die gesamte Mitgliederschaft, sondern nur ein dem Verbandsvorstand verpflichtetes Gremium befragt!»

Nach dieser Niederlage war die Lage für die Opponierenden hoffnungslos. Sie hatten alles versucht, was möglich war, für die Rettung der Situation des Lokomotivpersonals. Ihnen fehlte vor allem auch die Unterstützung der «Schweigenden Mehrheit». Auch fehlte ein Kommunikationsmittel innerhalb des Schweizerischen Lokomotivpersonals, worin man die Leute aufklären und aufrütteln konnte und wo man den eifrigen Bemühungen der Verbandsfunktionäre, die Mitglieder zugunsten der Einheit zu beschwichtigen und zu beruhigen, entgegenzutreten konnte. Aber die Geschichte lehrt, dass es immer nur Minderheiten gelang, die Trägheit einer sich in einer bestimmten Richtung in Bewegung befindliche Masse zu durchbrechen, um in eine neue Richtung weisen zu können. Manchmal hat das geflügelte Wort: «Nur wer gegen den Strom schwimmt, sieht, was auf ihn zukommt () wirklich seine Berechtigung.

Wenn man sich vergegenwärtigt, wie man in diesen fünfziger Jahren mit dem Lokomotivpersonal verfahren konnte, ohne dass es zu einem geschlossenen Aufstand kam, ist fast unglaublich. Nur schon die Ämterklassifikation von 1953, wo man den Lokomotivführer 1 um eine Lohnklasse von der 13. in die 12. beförderte, gleichzeitig aber den Betrag von mehr als der Hälfte der Erhöhung dieser Lohnklasse monatlich von den Nebenbezügen abzog, hätte das Lokomotivpersonal geschlossen zum Handeln zwingen müssen. Einen derartigen, beispiellosen Kompromisshandel, das wussten scheinbar die damaligen Funktionäre, konnte man dem Lokomotivpersonal zumuten. Dabei waren schon bei den Vorarbeiten zur Ämterklassifizierung viele Lokomotivführer der Ansicht, die enorme Leistungsvermehrung beim Lokomotivpersonal müsste mit der 10. Lohnklasse abgegolten werden. Der Zentralvorstand SEV beschloss aber über die Köpfe hinweg, für das Lokomotivpersonal werde die zwölfte Lohnklasse vertreten, mit der Begründung, «wenn alle Unterverbände ungefähr die gleichen Begehren einreichen würden, wie das der LPV in seiner Eingabe gemacht hat, so wäre die finanzielle Auswirkung eine jährliche Mehrausgabe von über 30 Mio Franken». (Aus einem Brief vom 19. Januar 1949 des damaligen Zentralpräsidenten A. Mathys an J. Hatt, Initiator der Wiedegründung des **VSLF** und dessen erster Präsident.) Daraus ging klar hervor, dass nicht die Mehrleistungen für die Hebung der einzelnen Kategorien massgebend waren, sondern die Grösse des «Kuchens» und dessen möglichst homogene Verteilung. Im Zentralvorstand SEV wurde also von den Vertretern aller anderen Kategorien ausgejast, welche Lohnklasse für den Lokomotivführer zu vertreten sei. Unter welchen Voraussetzungen dies jeweils stattfindet, offenbaren folgende Sätze, wieder aus einem Brief des damaligen Zentralpräsidenten LPV, A. Mathys, an Jakob Hatt vom 2. September 1956:

«Die grössten Schwierigkeiten bieten uns Neid und Missgunst, gepaart mit Inkonsequenz und oft genug auch Intoleranz. Dass das Lokomotivpersonal innerhalb des SEV aber in den Hintergrund gedrängt sei oder werde, stimmt nicht. Wahr dagegen ist, dass viele es beneiden.»

Nach der Niederlage mit der beantragten Statutenrevision am SEV-Kongress 1956 stand für viele Lokomotivführer die Konsequenz fest:

Der einzige Ausweg blieb in der Wiedergründung des **VSLF**. Angesichts der sich häufenden Austrittsschreiben im Jahre 1957, versuchte der SEV durch Einberufung einer Versammlung mit den «Dissidenten», wie sich die SEV - Verbandsleitung ausdrückte, auf den 3. November 1957 im Zürcher Limmathaus, die drohende Spaltung noch zu verhindern, doch glich das Unterfangen einem Feuerwehreinsatz, bei dem das Haus bereits niedergebrannt ist.

Aus einer zweiten Richtung waren ebenfalls Bestrebungen im Gange, einen separaten Lokomotivführer-Verband zu gründen. Der streitbare Kollege Hermann Zollinger, der schon 1948 aus dem LPV/SEV ausgetreten war, suchte, vor allem des Rechtsschutzes wegen, eine neue Anschlussmöglichkeit. Er fand diese zu annehmbaren Bedingungen beim «Landesverband freier Schweizer Arbeiter» (LFSA). Mit Datum vom 20. April 1952 erstellten Anschlussvertrag wurde ein im Kollektivverhältnis angeschlossener «Freier schweizerischer Lokomotivpersonal-Verband» (FSLV) ins Leben gerufen. Mitglied waren auch Franz Muther, Heinrich Salzmann, Wilhelm Riesen aus Rapperswil und andere. Ein von Hermann Zollinger aufgesetzter und vom Landesverband gedruckter Aufruf an das Lokomotivpersonal Ende 1953, worin zum Eintritt in den FSLV aufgefordert wurde, war in der Folge starken Angriffen aus der Verbandspresse des 8EV ausgeliefert, führte aber auch zu Kontakten mit den bereits erwähnten Unzufriedenen im LPV/SEV, Jakob Hatt und andere, wobei sich herauskristallisierte, dass die Mehrheit der Unzufriedenen für die Gründung eines eigenen, unabhängigen Verbandes war. Insbesondere Jakob Hatt selber war ein vehementer Gegner des Anschlusses an den «Landesverband freier Schweizer Arbeiter». Als dann die Wiedergründung des **VSLF** erfolgte, lösten die obgenannten Initianten des FSLV diesen auf und traten in den **VSLF** ein.

Die Gründungsversammlung

Die Gründungsversammlung des wiedererstandenen **VSLF** fand am 26. November 1957 im Restaurant «Schützengarten» in Zürich statt. Diesem Akt waren umfangreiche und hektische Vorbereitungen der Initianten Franz Muther, Jakob Hatt, Hermann Zollinger, Hans Utzinger, Heinrich Salzmann, Hans Hemmi, Fritz Blaser, Hans Anderhub, Hans Schwyn, Ernst Burkart, Ernst Bucher, und anderen vorangegangen. Statutenentwurf, Aufrufe an das Lokomotivpersonal, die Frage nach dem Verbandsorgan mussten erörtert werden. 96 Lokomotivführer nahmen an der Gründung teil. Mit der Genehmigung der Statuten wurde die Gründung vollzogen. Den Zweck des **VSLF** umschreiben die Statuten wie folgt:

1. Der **VSLF** bezweckt die Wahrung und Förderung der Interessen seiner Mitglieder in sozialer, wirtschaftlicher und beruflicher Hinsicht.
2. Dieses Ziel soll angestrebt werden durch:
 - a) Vertretung in der obgenannten Interessenwahrung;
 - b) Unterstützung der Bestrebungen, welche die berufliche Ausbildung bezwecken;
 - c) Besprechung und Behandlung von Berufsfragen;
 - d) Bedienung der Presse im Rahmen der wirtschaftlichen und beruflichen Interessenwahrung;

- e) Gewährleistung des Rechtsschutzes durch Vermittlung von Einzelverträgen mit einer diesbezüglichen Versicherungsgesellschaft. Bei passender Gelegenheit soll der Abschluss eines Kollektiv-Vertrages in Erwägung gezogen werden.

3. Der **VSLF** ist konfessionell und politisch neutral.

Die vom Organisationskomitee vorgeschlagenen provisorischen Vorstandsmitglieder wurden von den Anwesenden gewählt,

als Präsident: Jakob Hatt, Zü;
als Sekretär: Fritz Blaser, Zü;
als Kassier: Hans Schwyn, Zü;
als Beisitzer: Otto Keller, Rw, und Ernst Burkart, Lz.

Die freiwillige Sammlung zugunsten der Verbandskasse ergab den namhaften Betrag von Fr. 414.-.

Folgender Aufruf, der von den entschlossenen und ernsthaften Motiven der Gründer zeugt, verlas Kollege Ernst Burkart nach der Genehmigung der Statuten: Die Würfel sind gefallen, wir wählen die Freiheit und das Selbstbestimmungsrecht. Nach gutem schweizerischem Recht können wir tun und lassen, was uns unsere Gesetzgebung gestattet. Damit unsere Anstrengungen Früchte tragen, müssen wir bereit sein, mit anderen Berufsgruppen, insbesondere mit den ehrenwerten Eisenbahnern von nah und fern, ein gutes Einverständnis zu pflegen. Mit hohem Pflichtgefühl im Berufe, mit kameradschaftlicher Diensterfüllung, mit Anständigkeit im Kampf für Ehr und Recht, mit Einsatz und Treue für unsere Sache, so behaupten wir uns vor dem Gegner und vor uns selbst. Wir verpflichten uns feierlich, die Gesetzgebung und die Sitten der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu respektieren und zu achten. Gute Fahrt!

Aufbau und Entwicklung des **VSLF** nach der Wiedergründung

Im Januar 1958 betrug der Mitgliederbestand genau 100, wovon 84 Mitglieder mit Dienstort Zürich und 16 aus anderen Depots. Der junge Verband hatte es nicht leicht. Hemmungslos liess man von allen Seiten der Missbilligung des Alleingangs der **VSLF**-Angehörigen freien Lauf. Persönliche Anfeindungen oder stille Ignorierung gegenüber den Andersdenkenden waren an der Tagesordnung. Auch die Verwaltung, insbesondere die Generaldirektion, machte kein Hehl aus ihrer ablehnenden Haltung gegenüber dem **VSLF**. Ebenso waren viele VLSF-Mitglieder enttäuscht über den Mitgliederbestand, hatte man doch aus den Diskussionen vor der Gründung schliessen müssen, dass mindestens gegen die dreihundert Lokomotivführer mit dem Austrittsgedanken spielten. Die Initianten wurden immer wieder angespornt: «Macht etwas, ich komme sofort zu euch.» Aber gesagt ist auch da schneller als getan. Viele trauten im entscheidenden Augenblick der Sache doch nicht so ganz und zogen sich in die Abwartestellung zurück. Viele warten heute noch. Allerdings ist auch hiezu noch zu erwähnen, dass sich die obligatorische Versicherungskasse des SEV als empfindliche Fussangel entpuppte und damit für viele ein allzu grosses Hemmnis darstellte, mussten doch die Ausgetretenen eine grosse finanzielle Einbusse in bezug auf die entrichteten Beiträge in Kauf nehmen. Ein Mitglied strengte sogar einen Prozess an, der in Basel stattfand. In dessen

Verlauf verurteilte das Gericht die Versicherungskasse zur Zahlung der Gerichts- und Betreuungskosten sowie zur Zahlung der Zinsen. Unter der Leitung von Kollege Morell wurden weitere Ermittlungen gegen die Versicherungskasse geführt. Von einem Anwalt liess man ein Gutachten erstellen, worin die Versicherung sehr schlecht wegkam. Der Gerichtsentscheid fiel alsdann weniger eindeutig aus. Wohl wurden die Statuten der Versicherungskasse bemängelt, doch ein vermehrter Anspruch wurde den Ausgetretenen nicht zugesprochen, da sie die Bedingungen in dieser Form durch ihre Unterschrift anerkannt hatten. Gleichzeitig unternahm der SEV Bestrebungen, die inkriminierten Stellen in den Versicherungsstatuten einer Änderung zu unterziehen.

Im Jahre 1958 erschienen vier **VSLF**-Mitteilungen, wovon drei im Druckverfahren hergestellt wurden, als offizielles Organ. Im Jahre 1959 erschien erstmals wieder nach 27 Jahren Unterbruch «Der Lokomotivführer» im 22. Jahrgang. Im selben Jahr, ebenfalls nach einem Unterbruch von 27 Jahren, lag der Schweizer Lokomotivführer-Kalender für das Jahr 1960 vor, der für den **VSLF** zu einem richtigen Verkaufshit werden sollte. Eine wichtige Angelegenheit war auch die Schaffung eines Rechtsschutzes. Bereits bei den Gründungsvorbereitungen nahm man Fühlung mit den einschlägigen Versicherungsgesellschaften auf. Bald stellte sich heraus, dass die «DAS»-Versicherungsgesellschaft unseren Ansprüchen am besten gerecht werden würde. Schon an der Gründungsversammlung hielt ein Vertreter der «DAS» ein Kurzreferat. Herr Dr. Humbel bildete sich in der Folge durch intensives Studium des Fahrdienstreglementes und anderer Vorschriften zum Experten aus, um künftigen Rechtsschutzbegehren die nötige Unterstützung gewähren zu können. Rückblickend kann heute festgestellt werden, dass die Rechtsschutzversicherung der «DAS» für den Lokomotivführer das Optimum darstellt. Dies hat sich durch die Erledigung der bisherigen Rechtsschutzfälle deutlich erwiesen. Seit der Nummer 1/60 unseres Verbandsorgans «Der Lokomotivführer» zierte das Inserat der «DAS» die letzte Umschlagseite und ist damit zu einem nicht wegzudenkenden Merkmal unserer Zeitung geworden.

Am 8. Oktober 1960 verstarb unerwartet der unermüdliche Initiator der Wiedergründung des **VSLF**, Franz Muther, kurz vor seiner Pensionierung am Ende des Jahres. Franz Muther war schon Mitglied des alten **VSLF** und, wie an früherer Stelle erwähnt, ein Gegner des Eintrittes des **VSLF** in den SEV im Jahre 1933. Seine unerschöpfliche Energie stellte er jedem und zu jeder Zeit zur Verfügung. Er war auch zwei Jahre in der Redaktionskommission des «Lokomotivführers» tätig. Im Heft Nr.4/60 heisst es in seinem Nachruf: «Wir verlieren in diesem unbeirrbar und verantwortungsbewussten Kollegen einen wahren Freund und tiefschürfenden Mitarbeiter, der in diesen Qualifikationen sehr schwer zu ersetzen ist. Seine grosse gewerkschaftliche Erfahrung, seine berufliche Tüchtigkeit und sein vorbildlicher Kameradschaftsgeist sicherten ihm eine Freundschaft, die weit über das Grab hinaus erhalten bleibt.»

In den ersten Jahren seines Bestehens erfolgte für den **VSLF** in gewerkschaftlicher Hinsicht bereits eine anspruchsvolle Bewährungsprobe:

Die Revision des Reglementes R 112.1 über die Nebenbezüge des fahrenden Personals

war in vollem Gange, und einmal mehr liess das Ringen um die Grösse des zu ergatternden «Kuchenstückes» die nach aussen hin dokumentierte Einheit im SEV in ihren Grundfesten erzittern. Anlass zur Revision hatte Mitte der fünfziger Jahre die Tatsache gegeben, dass sich das fahrende PTT-Personal in einer materiellen Besserstellung gegenüber demjenigen der SBB befand. Ein von Bundesrichter Abrecht verfasstes Gutachten enthielt mehrmals den Hinweis, die Höhe des Anspruches habe sich nach der dienstlichen Stellung des Beamten zu richten. Zu dieser Frage verlangte die Eidgenössische Finanzverwaltung beim Betriebswissenschaftlichen Institut der ETH ein Gutachten. Unter der Leitung von Professor Dänzer wurde eine analytische Arbeitsbewertung durchgeführt. Mit einem Punktesystem in bezug auf verschiedene Merkmale sollten die Anforderungen der verschiedenen Kategorien erfasst werden. Folgender Merkmalkatalog wurde aufgestellt:

1. Entschlusskraft
2. Takt
3. Aufmerksamkeit
4. Verantwortung
5. Anstrengung
6. Gesundheitsgefährdung
7. Umgebungseinflüsse
8. Unregelmässiger Dienst

Aus Delegierten der interessierten Verwaltungen und Verbände wurde eine Kommission gebildet, die auf Grund ihrer Sachkenntnis mit den zu untersuchenden dienstlichen Funktionen die Experten bei ihrer Arbeit unterstützen sollte. Sie wurde gebildet aus den Herren:

W. Sägesser	(PTT-Verwaltung)
A. Röllin	(SBB-Verwaltung)
H. Düby, Nationalrat	(SEV)
A. Mathys, ZP/LPV	(SEV, wegen Erkrankung abgelöst durch:)
H. Stocker	(SEV)
H. Zwahlen ZP/ZPV	(SEV)
Dr. R. Müller	(PTT-Union)
A. Schweizer	(PTT-Union)
E. BesenQon	(VSPB)
M. Weber	(Eidg. Personalamt, Protokollführer)

Das Zugpersonal witterte während dieser Revision die grosse Chance und legte, wie sich in der Folge zeigte, eine ungeheure Aktivität an den Tag. Insbesondere Zentralpräsident Zwahlen nahm jede geringste Chance wahr, dem Zugpersonal Punkte zuzuschieben. Das freimütig geäusserte Ziel war, die gleich hohen Leistungs- und sonstigen Zulagen zu erlangen wie das Lokomotivpersonal. Auch der Weg in die Öffentlichkeit wurde beschritten; im «Volksrecht» vom 2. November 1957 erschien ein Artikel eines Zugführers, «Der Mann mit der roten Tasche», worin dieser seinen Berufsstand geschickt mit den Pflichten und der Verantwortung des Lokomotivführers zu schmücken wusste. Der LPV und der ZPV gerieten

sich in die Haare. Im «Eisenbahner» vom 3. Februar 1961, im Versammlungsbericht des ZPV Zürich, konnte man lesen:

«Wenn wir uns auch nicht mit dem längst überholten Nimbus von Gefahr und übergrosser Verantwortung umgeben können und wir nicht einheitlich alles ehemalige Schlosser waren, so ist unser Beruf, welcher aus harter geistiger und körperlicher Arbeit besteht, nicht minder einzuschätzen. (...) Die gemeinen Anwürfe aus Kreisen des LPV haben uns diesen Kampf aufgezwungen. Wir nehmen ihn an und sind gewillt, bis zum äussersten zu gehen.»

Dies war die Reaktion darauf, dass ein Initiativkomitee LPV die verhängnisvolle Entwicklung für das Lokomotivpersonal in letzter Minute erkannte und ein aufklärendes Rundschreiben an das Lokomotivpersonal versandte. Das Ergebnis des Gutachtens Dänzer fand nämlich in der Zwischenzeit auf Umwegen den Weg in den «Lokomotivführer» Nr.4/60. Die Schlussfolgerungen waren für den Lokomotivführer niederschmetternd. Seine Aufgabe wurde mit zwei lapidaren Sätzen umschrieben, während die Aufstellung des Pflichtenkreises des Zugführers acht klar formulierte Spezifikationen aufwies. Von den maximal erreichbaren 100 Punkten erreichte der Lokomotivführer deren 64,35, der Zugführer deren 67,95 und der Kondukteur sogar 67,85. Das Schreiben des obgenannten Initiativkomitees an die LPV-Mitglieder mit Datum vom 4. Januar 1961, unterzeichnet von H. Eggmann und Fritz von Rüti, endete mit nachstehenden Worten:

„Aus dieser Erkenntnis heraus müssen wir heute die Arbeitsbewertung ablehnen und aufgrund der neuen Sachlage auf unsere Zugeständnisse in der Gleichstellung beim Aufwand zurückkommen. Jede andere Stellungnahme wird weitreichende Folgen zeitigen. Es ist jetzt nicht der Augenblick, irgendwem Vorwürfe zu machen wegen der heiklen Lage, in der wir uns befinden. Vielmehr ist es an uns, zu beweisen, dass das Lokomotivpersonal - die älteste Eisenbahner-Gewerkschaft (gegründet 1868 bzw. 1876) - auch einig sein kann, wenn Gefahr droht. So gelangen wir mit diesem letzten Appell an Euch: Tut um Gottes Willen etwas Tapferes! Und noch etwas: Erfülle still Deine Pflicht und vermeide alles, was zu Misshelligkeiten unter dem Personal Anlass geben könnte.“

Hier wäre noch einzuflechten, dass das einzig Tapfere, das Erfolg hätte versprechen können, bereits vier Jahre vorher getan wurde, nämlich die Wiedergründung des **VSLF**. Die eigenmächtige Aktion der Zürcher und Ostschweizer LPV-Mitglieder wirkte natürlich in der Verbandsleitung SEV wie ein rotes Tuch. In der 75-Jahre-LPV-Broschüre wurde das Vorgehen folgendermassen qualifiziert: **«Eine aus der Ostschweiz stammende Aktion im Zusammenhang mit der Revision des R 112.1 führte zu einer ebenso unnützen wie unerwünschten Auseinandersetzung. Ihr wurde mit der Genehmigung des Reglementes durch den Verwaltungsrat der SBB ein Ende gesetzt.»** Kein Wort davon, dass die durch Veröffentlichung des Ergebnisses des Gutachtens Dänzer durch den **VSLF** ausgelöste massive Reaktion des Lokomotivpersonals in der Folge dazu führte, dass die Verwaltung letzten Endes einem gemeinsamen Vermittlungsvorschlag des ZPV und des LPV zustimmte. Ende 1961 erschien das AZ 17/61, womit die Revision des R 112.1 rückwirkend auf den 1. Juni 1961 in Kraft gesetzt wurde. Gleichzeitig fand die Verrechnung des aus der letzten Ämtereinreihung stammenden «Hebungskostenbeitrages» in der Höhe von Fr. 240.- statt. Mit anderen Worten zahlt der Lokomotivführer indirekt heute noch an die damalige „halbe“ Lohnklasse zurück. Trotz des Vermittlungsvorschlages fiel die ganze Nebenbezugsrevision vor allem zugunsten des Zugpersonals aus. So sah es eindeutig das

Lokomotivpersonal, die SEV- und auch LPV-Funktionäre sahen es so (Versammlungsbericht im «Eisenbahner» über die Vorständekonferenz II vom 7. November 1961 in Luzern, aus dem Munde von LPV-Zentralpräsident Amacher): «**Zum Abschluss der Revision des R 112.1 orientierte er noch über die wichtigsten Punkte der Ausführungsbestimmungen. Der Referent führte weiter aus, dass die Revision, im ganzen gesehen, sicher eine befriedigende Lösung gefunden habe, die nur dank guter Zusammenarbeit innerhalb des SEV erreicht werden konnte.**» Auch der Obmann des CLP/GCV blies in seinem Schreiben vom 25. August 1961 ins gleiche Horn: «**Ich glaube nun aber trotz allem, dass es falsch wäre, von einem Misserfolg zu sprechen.**» Lokomotivführer Joseph Kaiser schrieb dagegen im CLP-Mitteilungsblatt Nr.15: «**Wenn heute, nach Abschluss der Verhandlungen, trotzdem einige ewiggestrige, oder deutlicher ausgedrückt, blinde Gewerkschafter und Steigbügelhalter, gleich welcher Richtung sie angehören, noch von einem Erfolg für das Lokomotivpersonal sprechen, muss diesen mit aller Deutlichkeit gesagt werden, dass sie mit Blindheit geschlagen sind, den Ernst der Situation noch nicht erfasst und demzufolge auch nicht gemerkt haben, dass das Lokomotivpersonal wieder einmal mehr der Düpierte, der Geprellte ist.**»

Bei dieser Revision des R 112.1 machte also offensichtlich das Zugpersonal das Rennen. Diese Tatsache bedeutet nicht Misgunst, sondern soll lediglich eine nüchterne Feststellung sein. Diese Kategorie hat schlicht und einfach erfolgreicher operiert. Dass man im SEV aber die Zügel beim LPV viel straffer angezogen hatte, dagegen dem ungestümen Vorgehen im ZPV freien Lauf liess, ist ebenso offensichtlich und steht dem immer wieder beschwörten Einheitsgedanken diametral gegenüber.

Die Existenz des **VSLF** machte vielen Unzufriedenen im LPV Mut und animierte sie zu einem Übertritt. Die Mitgliederzahl stieg stetig an. An jeder Mitgliederversammlung konnten Neueintritte bekanntgegeben werden. Auf die Werbung von neu eingetretenen Fahrdienststanwärttern legte man besonderes Gewicht. In Orientierungsversammlungen legte man den zukünftigen Lokomotivführern offen die Lage dar, ohne sie sofort zu einem Beitritt aufzufordern. Im Gegenteil, sie wurden angehalten, noch zuzuwarten und durch Besuch von Versammlungen sich eine eigene Meinung zu bilden. Denn der **VSLF**, das erkannte man von Anfang an, braucht Mitglieder, die ihm aus Überzeugung, nicht durch Überredung, beitreten. Angesichts der steigenden Mitgliederzahl war es bald nötig, Sektionen zu bilden. Als erste entstand am 14. April 1961 die Sektion Bellinzona. Am 29. Oktober 1962 fand die Gründungsversammlung der Sektion Biel statt, und an der Generalversammlung vom 25. November 1962 entstand die Sektion Zürich. Ein paar Jahre später, am 2. September 1969, nahm man, bedingt durch 15 Neueintritte im Tessin, eine Teilung der Sektion Bellinzona in die Sektionen Tessin und Basel vor, so dass der **VSLF** von da an über vier Sektionen verfügte, was sich bis zum heutigen Tag nicht mehr veränderte.

Die Teilrevision der Ämterklassifizierung 1963

*Im September 1959 reichte der **VSLF** an die Generaldirektion der SBB eine Eingabe ein betreffend «Neueinreihung des Lokomotivführers 1 aufgrund der Bestimmungen des R 101.3, Art. 4, Ziffer 1». Gemäss den Bestimmungen dieses Reglementes können Inhaber eines*

*Amtes, deren Pflichten- und Aufgabenkreis sowie die Verantwortlichkeiten eine Vermehrung erfahren, eine Überprüfung ihres Amtes verlangen und eine Höhereinreihung in der Besoldungsskala beantragen. In dieser Eingabe verlangte der **VSLF**, den Lokomotivführer 1 von der 12. in die*

10. Lohnklasse zu heben. Die ausführliche Begründung stützte sich auf folgende Punkte:

1. Zunahme der Verantwortlichkeit. Angeführt wurde unter anderem die uneingeschränkte Einführung der einmännigen Bedienung der Triebfahrzeuge, Erhöhung der allgemeinen Reisegeschwindigkeit, verbunden zwangsläufig mit Fahrzeitverkürzungen, Verlegung der Gütertransporte vermehrt auf Nachtzeiten, Erhöhung der allgemeinen dienstlichen Anforderungen.

2. Erhöhtes Berufsrisiko. Es wurde hingewiesen auf vermehrtes Verlangen von fahrtechnischem und allgemeinem Wissen sowie auf die Ausdehnung der medizinischen Kontrollpflicht.

3. Reallohnverlust seit 1929. Es konnte dargelegt werden, dass das Lokomotivpersonal gegenüber anderen Berufskategorien bei den SBB 13 Prozent Reallohnverlust seit 1929 zu verzeichnen hatte.

4. Beförderungsmöglichkeiten des Lokomotivführers. Im Gegensatz zu anderen Staatsbahnen besteht für den Lokomotivführer der SBB keine Aufstiegsmöglichkeit mehr.

Die Generaldirektion leitete die Eingabe weiter an das Personalamt der Eidgenössischen Finanzverwaltung. Diese kündigte in ihrem Schreiben an, die Eingabe werde einer sorgfältigen Prüfung unterzogen und der **VSLF** solle sich in dieser Angelegenheit etwas gedulden. Bald darauf unternahm der 8EV ebenfalls einen Vorstoss in Richtung Ämtereinreihung. Ihm ging es allerdings vor allem um eine Besserstellung jener Berufe der handwerklichen Richtung. Die Paritätische Kommission unter der Leitung von Bundesrichter Abrecht erarbeitete zwei Gutachten, und im März 1963 stimmte der Bundesrat der Hebung der Handwerker um zwei Lohnklassen zu. Da für den Lokomotivführerberuf eine handwerkliche Lehre Voraussetzung ist, meldeten die GCV, der 8EV sowie der **VSLF** die Forderung nach der 10. Lohnklasse an. Nationalrat und Verbandspräsident Hans Düby äusserte sich am SEV-Kongress 1963 in Interlaken wie folgt:

«Alle Ämter der handwerklichen Berufe werden um zwei Klassen gehoben, sodann alle Ämter, die eine abgeschlossene handwerkliche Ausbildung zur Voraussetzung haben, ebenfalls um zwei Klassen.» («Eisenbahner» vom 24. Mai 1963.)

Die von gewissen Gewerkschaften so vielgerühmte Paritätische Kommission entschied aber in der Folge - durch Stichentscheid des Präsidenten - der Lokomotivführer sei als Betriebsbeamter zu betrachten. Das trotzdem teilweise als grosser Erfolg gepriesene Resultat ergab demzufolge für den Lokomotivführer eine, statt zwei Lohnklassen, so dass er in die 11. eingereiht wurde. Einmal mehr musste der Lokomotivführer erkennen, in was für einer exponierten Stellung er sich befindet. Es gibt keinen vergleichbaren Beruf. Einmal wird er von geistig kurzsichtigen Leuten als «bestbezahlter Handwerker» bezeichnet, das andere Mal ist er Beamter, kurz, man kann ihn verschieben wie die «Dame» auf dem Schachbrett, nur mit

dem Unterschied, dass die Bedeutung der letztgenannten von allen Spielern vorbehaltlos anerkannt wird.

Im Jahre 1960 erfolgte die erste Ablösung im Vorstand des **VSLF**. An der Generalversammlung vom 27. November löste Ernst Bucher den demissionierenden Sekretär Fritz Baiser ab. An der Generalversammlung vom 5. November 1961 fand dann eine Umgestaltung im Vorstand statt. Jakob Hatt, der unermüdliche Förderer des **VSLF**, überliess das Steuer dem neugewählten Präsidenten Walter Willener. Ein neues Amt, dasjenige des Vizepräsidenten, konnte durch Hans Utzinger besetzt werden. Der Redaktor, Ernst Burkart, und der Kassier, Hans Schwyn, blieben weiterhin im Amt.

Auf den 1. Januar 1962 erfolgte die Einführung der Vergütung für Sonntagsdienst. An der Generalversammlung vom 25. November 1962 erfolgte wiederum eine Umbesetzung im Vorstandsvorstand. Walter Willener blieb Präsident, als neuer Vizepräsident wurde Hans Anderhub nominiert. Den Kassierposten übernahm Hans Eggenberger, und als neuer Redaktor verpflichtete sich Karl Dardel.

Das Verbandsorgan des **VSLF**, «Der Lokomotivführer», erfreute sich seit seinem Wiedererscheinen im Jahre 1959 immer grösserer Beliebtheit. Die Abonnentenzahl stieg rapid an. Dank der von allem Anfang an mit Sorgfalt und Korrektheit geleiteten Redigierung des Heftes entwickelte sich der «Lokomotivführer» zu einem wichtigen und gemageltem Aushängeschild des **VSLF**. Zusammen mit dem Erfolg des **VSLF**-Kalenders ergab sich der Hinweis, dass sich der **VSLF** in zunehmendem Masse auf zahlreiche Sympathisanten im anderen Lager stützen konnte. Leider begriffen von diesen viele nicht, dass auf diese Weise dem **VSLF** und damit dem Lokomotivpersonal nicht optimal geholfen war. Ausschlaggebend für die Bedeutung des **VSLF** ist vor allem die Mitgliederzahl. Es muss angenommen werden, dass viele Kollegen mit dem **VSLF** liebäugelten und immer noch liebäugeln, aber einfach das Quentchen Zivilcourage, das es für einen Übertritt noch braucht, nicht aufzubringen vermögen.

Rivalitäten und persönliche Reibereien im Vorstand eines Verbandes sind für die Mitglieder ein Alptraum, sie wirken sich zudem immer schlecht auf das Verbandsgeschehen aus und werfen ausserdem dunkle Schatten auf das Ansehen eines Verbandes. Trotz diesem Bewusstsein treten sie immer und überall wieder auf. Wenn wir nur an den alten **VSLF** zurückdenken, wo man sogar noch gegeneinander prozessiert hatte. Auch der **VSLF** blieb leider davon nicht verschont. Mitte des Jahres 1963 demissionierte der Verbandspräsident Walter Willener von einem Tag auf den anderen. Differenzen, einerseits mit dem damals seit einem halben Jahr amtierenden Redaktor Karl Dardel, dem er die Führung eines schlechten Stils im «Lokomotivführer» vorwarf (was er ja in der Zwischenzeit bis heute wohl zur Genüge widerlegt hat, die Red.), andererseits mit den übrigen Vorstandsmitgliedern, die ihrerseits dem Präsidenten massive Vorhaltungen machten, er habe die gewerkschaftlichen Verbandsaufgaben vernachlässigt zugunsten einer mit Akribie betriebenen administrativen Organisation innerhalb des Verbandes, führten zu diesem Eklat. Fritz Blaser konnte darauf für die interimswise Übernahme des Präsidentenamtes bis zur nächstfolgenden Generalversammlung gewonnen werden, an der er durch Wahl der Mitglieder definitiv ins Amt gehoben wurde und dasselbe bis Ende 1966 ausübte.

VSLF und Fachausschuss IV, Wahlgruppe 4.3

[Foto von Georges Goy]

Der Zweck und die Aufgaben der Personalausschüsse sind im R 1,61.1 (Reglement über Personalausschüsse bei den Schweizerischen Bundesbahnen) unter Punkt 1.0 bis 1.2 wie folgt definiert: ()Die Personalausschüsse werden gebildet, um beim Personal das Interesse am Gedeihen der Schweizerischen Bundesbahnen und die Arbeitsfreude zu heben, die Zusammenarbeit zwischen den leitenden Verwaltungsstellen und dem Personal zu fördern und diesem zu ermöglichen, bei der Behandlung von fachlichen Fragen mitzuwirken. Die Personalausschüsse sollen sich in ihrer Arbeit vom Interesse des Dienstes leiten lassen. Von den Mitgliedern wird erwartet, dass sie ihre Meinung frei und offen nach bestem beruflichen Wissen und Gewissen äussern. Die Tätigkeit der Personalausschüsse hat begutachtenden Charakter. Die Ausschüsse haben keine Entscheidungsbefugnis.» Weiter heisst es: «Wahlvorschläge können von Personalvereinigungen oder Personalgruppen eingereicht werden.»

Der **VSLF** beteiligte sich erstmals Ende 1960, für die Wahlperiode 1961/ 64, mit eigenen Kandidaten an den Wahlen. Der LPV/SEV belegte damals uneingeschränkt sämtliche vier Sitze selber. Der CLP/GCV vermochte mit seiner Mitgliederzahl dieses Monopol nicht zu durchbrechen. Er offerierte Ende 1960 dem **VSLF**, mit ihm eine gemeinsame Liste aufzustellen, doch anlässlich der **VSLF**-Vorstandssitzung vom 18. August 1960 entschied sich der **VSLF** für ein alleiniges Vorgehen. Zur Wahl vorgeschlagen wurden Jachen Morell und Leo Graf, als Ersatzmänner figurierten Walter Meier und Hansueli Zbinden. Die Wahlen werden jeweils im Proporzverfahren durchgeführt. Der LPV/SEV erhielt 8914 Parteistimmen, der **VSLF** deren 1644 und der CLP/GCV 934. Ein Mandat erforderte 2290 Stimmen. Alle vier Sitze fielen somit wieder dem LPV/SEV zu.

Schon bald zeigte sich im **VSLF**, dass es für die Behandlung der zahlreich auftretenden fachlichen Fragen und Probleme eines eigenen Gremiums bedurfte. Fachlich besonders interessierte Kollegen fasste man zusammen und übertrug ihnen diesen speziellen Aufgabenkreis unter der Bezeichnung «Interner Fachausschuss **VSLF**». Insbesondere in den letzten Jahren unter dem langjährigen Obmann Fritz Züsli und dem seit 1971 amtierenden Leiter Georges Studer wurde viel und beachtliches geleistet. Hier wurde im Hintergrund und ohne grosses Aufheben intensiv gearbeitet, denken wir nur an die neuesten Produkte: Die Broschüre über den Schleuderschutz, das Störungsbüchlein über die RABDe 12/12 und der BT-Lok, an deren Zustandekommen auch die Kollegen Karl Walter und Werner Schweizer massgeblich beteiligt waren. Die schon früher als Separatdruck aus dem «Lokomotivführer» gestaltete Broschüre «Auf der Störungssuche», worin die neue Lok-Typ-Generation enthalten ist, war dagegen vornehmlich das Verdienst von Fritz Züsli.

Ende 1964 beteiligte sich der **VSLF** wieder mit einer eigenen Liste an den Fachausschusswahlen für die Wahlperiode 1965/68. Es kandidierten: Jachen Morell, Leo Graf, Ernst Victor und Georges Goy; als Ersatzkandidaten stellten sich zur Verfügung: Hansueli Zbinden, Walter Meier, Walter Bürgi und Roland Michaud. Obwohl der **VSLF** einen Stimmenzuwachs von zwei Prozent gegenüber 1960 aufweisen konnte, reichte es ganz knapp nochmals nicht für einen Sitz. Enttäuschend war die Feststellung, dass trotz der Nichtbeteiligung des CLP/ GCV an den Wahlen der **VSLF** nur einen geringen Stimmenzuwachs verzeichnen konnte. Der **VSLF** erhielt 1968 und der SPV/SEV 8808

Stimmen. Für einen Sitz waren diesmal 2156 Stimmen erforderlich. Der LPV/SEV behielt weiterhin die vier Mandate.

Die Lage änderte sich im Jahre 1968 entscheidend, da die Anzahl Sitze in der Wahlgruppe 4.3 von vier auf fünf erhöht wurde. Damit bot sich eine wahrhaft salomonische Lösung an, indem der **VSLF** einen Sitz einnehmen konnte, ohne einen bisherigen Vertreter zu verdrängen. Auch von seiten der Verwaltung schenkte man diesem Umstand Rechnung mit ihren zu Beginn des Jahres vorgeschlagenen Stillen Wahlen. Der **VSLF** gab hiezu sein Einverständnis; aber der LPV/SEV erhob Anspruch auf sämtliche fünf Sitze, so dass es wiederum zu Kampfwahlen kam. Für den **VSLF** kandidierten: Georges Goy, Fritz Blaser, Gaston Bonny, Victor Ernst und Max Bebié und als Ersatzmänner Maurice Simon, Emil Boller, Roland Michaud, Alfred Grünig und Fridolin Häsli. Diesmal klappte es. **Als VSLF-Vertreter im Fachausschuss IV, Wahlgruppe 4.3, wurden gewählt: Georges Goy und als Ersatzmann Roland Michaud, beide aus Lausanne.** Die 3080 erzielten **VSLF**-Stimmen entsprachen in bezug auf die Gesamtstimmenzahl von 14 115 einem Anteil von 21,5 Prozent. Erwähnenswert ist noch die Feststellung, dass dem **VSLF** diesmal ebenfalls ein Mandat zugefallen wäre, wenn die Sitzzahl auch nicht von vier auf fünf erhöht worden wäre. Der damalige Redaktor des «Lokomotivführers», Erich Wyss, schrieb in seinem Kommentar zu diesen Wahlen im Heft 1/69: «Es besteht keine Veranlassung, nun eine Siegeshymne anzustimmen, denn der **VSLF** wertet dieses Ereignis weniger als einen Sieg, vielmehr als eine Bestätigung seiner bisherigen Haltung und Zielsetzung.»

Georges Goy hatte in jener Wahlperiode von 1969/72 keinen leichten Stand. Die Mitvertreter und «Berufskollegen» vom LPV/SEV fanden den Weg anfänglich nicht zu einer unvoreingenommenen Koexistenz. Der überlegenen Haltung, des diplomatischen Geschickes und nicht zuletzt des welschen Charmes wegen gelang es Georges Goy, gegen das Ende der Wahlperiode das frostige Klima etwas aufzuwärmen. Georges Goy, langjähriger Kreisvertreter 1, übte das Amt als Vertreter im Fachausschuss zusätzlich aus für seinen selbstlosen Einsatz ist ihm der **VSLF** für immer zu Dank verpflichtet. Anlässlich der Generalversammlung 1975 überreichte ihm der Verbandspräsident als bescheidene Anerkennung ein Buch mit Widmung und das vergoldete **VSLF**-Abzeichen.

1972 fand die so gut angelaufene Vertretung des **VSLF** im Fachausschuss durch ein verhängnisvolles Missgeschick ein jähes Ende. Im Sommer sah es so aus, als könnten Ende 1972 Stille Wahlen durchgeführt werden. Inoffiziell war der **VSLF** informiert, der LPV/SEV sei mit Stillen Wahlen in der bisherigen Zusammensetzung einverstanden. In letzter Minute wurde bekannt, der CLP/GCV habe Wahlen angemeldet. In aller Eile mussten beim **VSLF** Wahlkampf vorbereitungen und Kandidatennominierungen durchgeführt werden. Aus unerfindlichen Gründen hatte sich der Verbandspräsident ein falsches Datum für den letzten Einsendetermin für die Wahlvorschläge eingeprägt. Diese erreichten die Verwaltung in Bern einen Tag zu spät. Der **VSLF** wurde in der Folge von den Wahlen ausgeschlossen. Einen daraufhin eingereichten Rekurs wies die Generaldirektion ab. Der **VSLF** orientierte darauf mittels eines Schreibens an alle Lokomotivführer in der Schweiz in sachlicher Form über das Unheil, bat die potentiellen Wähler um Entschuldigung und ersuchte um Nachsicht anlässlich der Wahlen im Jahre 1976.

Das Ergebnis der Wahlen fiel zugunsten des LPV/SEV aus. Für die Wahlperiode 1973/76 konnte er sämtliche fünf Sitze einnehmen.

Die Misere beim Lokomotivpersonal am Ende der sechziger Jahre

*An der Generalversammlung des **VSLF** vom 29. Januar 1967 im Municipio in Lugano ergab sich durch diverse Demissionen eine namhafte personelle Erneuerung im Verbandsvorstand, indem der bis anhin amtierende Redaktor Karl Dardel das Verbandspräsidium übernahm und damit den seinerzeit so verdientermassen und ebenso plötzlich in die Lücke gesprungenen Fritz Blaser ablöste. Als neuer Redaktor wurde Erich Wyss nominiert. Auch der Kassier Hans Eggenberger demissionierte und übergab das verantwortungsvolle Amt an Peter Feer.*

Jene Zeit in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre hielt den **VSLF** dauernd im Trab. Die anhaltende und sich immer noch steigende Hochkonjunktur schaffte bei den Bundesbetrieben grosse Probleme. Während die Privatindustrie ihren Personalbestand laufend und unbeschränkt durch Fremdarbeiter ergänzen konnte, mussten die Staatsbetriebe zusehen, wie ihnen die Angestellten in die lukrativen Posten der Privatindustrie abwanderten. Alles war im Umbruch. Die gegenseitige Abwerbung der Arbeitskräfte nahm gigantische Formen an. Die Arbeitnehmer schlugen mit immer höheren Forderungen in die gleiche Kerbe. Arbeitszeitverkürzung auf die 44-Stunden-Woche, mehr Ferien, höhere Löhne und Gratifikationen waren alltägliche Schlagzeilen. Die Staatsbetriebe waren zu wenig flexibel, um dieser Situation wirksam begegnen zu können. Der Personalmangel wurde zu einem ernststen Problem. Beim Lokomotivpersonal wirkte er sich besonders empfindlich aus. Meldeten sich früher bei Ausschreibungen bis zu 500 Anwärter, so änderte sich die Situation schlagartig, indem die Anzahl der Anmeldungen kaum mehr die Bedarfsziffer erreichte. Lokomotivführer war kein Traumberuf mehr. Dazu kam, bedingt durch die Einführung der 44-Stunden-Woche auf den Fahrplanwechsel im Mai 1968, eine ungeheure Rationalisierung beim Lokomotivpersonal, einerseits durch rigorose Ausdehnung der unbegleiteten Züge, andererseits durch Fahrzeitverkürzungen sowie durch Abbau der Nebenarbeitszeiten. Im «Lokomotivführer» Nr.2/68 finden wir eine Notiz mit nachstehendem Wortlaut:

«Einer Pressemeldung zufolge hat mit der Einführung der 44-Stunden-Woche auf den Fahrplanwechsel im Mai 1968 der Personalbestand der SBB dank der Rationalisierungsmassnahmen um 200 Bedienstete abgenommen. Im Verlaufe der Kontroverse um die Schaffung der 44-Stunden-Woche im Jahre 1965 wurde eine Personalerhöhung um 1500 Beamte vorausgesagt und war damals ein gewichtiges Argument der Gegner.»

Die Folgen waren für das Lokomotivpersonal verheerend: Die dringend benötigten Freitage konnten nicht mehr in der jedem zustehenden Anzahl bezogen werden. Die rückständigen Rasttage stiegen rapid an und erreichten beispielsweise im Jahre 1972 den Stand von fast 21 000 Tagen beim schweizerischen Lokomotivpersonal. Zweimal verfügte die Generaldirektion eine Auszahlung von rückständigen Tagen.

Die Unruhe im Lokomotivpersonal steigerte sich unter diesen Umständen zusehends. Man erinnerte sich wieder an die unerfüllten Postulate anlässlich der früheren Ämtereinreichungen und der Nebenbezugsregelung, und schon war das Fass am Überlaufen. Mit diversen Eingaben an die Generaldirektion und an das Personalamt der Generaldirektion SBB meldete der **VSLF** seine Forderungen an. Mit deren Veröffentlichung im «Lokomotivführer» und mit diesbezüglichen Artikeln erreichte der **VSLF** eine Aktivierung und ein Einspielen in dieselbe Richtung beim LPV/SEV, der durch das Vorprellen des **VSLF** Zwangsläufig ungewollte Impulse erhielt. Die Misere beim fahrenden Personal fand auch Beachtung in der Tages- und

Wochenpresse. In der «Zürcher Woche» erschien ein Artikel unter dem Titel «Zwischen den Puffern», worin in eindrücklicher Form die Probleme aufgezeigt wurden. Die «Nationalzeitung» vom 22. Oktober 1969 veröffentlichte einen Artikel unter dem Titel «Marsch auf Bern der Gotthardlokführer?» Daraus entnehmen wir:

«Der vorgebrachten Klagen sind viele. Zunächst einmal die auf die Dauer als untragbar und nicht länger mehr verantwortlich bezeichnete, zunehmende psychische und physische Überforderung des Lokomotivpersonals, vornehmlich auf der Gotthardstrecke. Der Präsident, J. Beul (LPV/SEV), weist nach, dass die heute herrschenden Betriebsverhältnisse Zustände schaffen, die an der obersten Grenze des Zumutbaren sind.»

Die «AZ» vom 6. Februar 1970 machte eine UPI-Meldung des **VSLF** bekannt:

«Das Lokomotivpersonal fordert eine Personalbehandlung und Arbeitsbedingungen, die es ermöglichen, den gesteigerten Anforderungen an seinem verantwortungsvollen Posten zu genügen und das Vertrauen von Volk und Verwaltung zu rechtfertigen.»

Unter dem Titel «Fährt der Kluge noch im Zuge» schrieb A. Givel im «Thurgauer Volksfreund» vom 6. August 1971 nach einem Interview mit SBB-Pressechef Amstein:

«Bei der SBB ist die Technik zuverlässiger als der Mensch. Dieser Mensch, sofern er z. B. Lokomotivführer ist, ist heute nicht nur einem ausserordentlichen Stress ausgesetzt, sondern er ist durch die allgemein veränderten Lebensbedingungen auch bedeutend stärker beansprucht als früher.»

24. Juni 1968	Zugszusammenstoss bei St-Léonard
12. November 1968	Zugszusammenstoss bei Grandvaux
21. April 1969	Kollision auf Niveauübergang bei Galmiz mit LKW
25. September 1969	Zusammenstoss bei Thärishaus (Parlamentarierzug)
10. November 1970	Entgleisung bei Lavorgo
9. Januar 1971	Zugszusammenstoss bei Mörschwil
18. Januar 1971	Zugszusammenstoss bei Herrliberg
25. März 1971	Zugszusammenstoss in Uerikon
21. Mai 1971	Auffahrkollision bei Lenzburg
5. Juli 1971	Zusammenstoss bei Boswil (entlaufene Wagen)
22. Juli 1971	Entgleisung im Simplontunnel

Die Situation wurde noch dramatischer beeinflusst durch die gleichzeitige beängstigende Häufung von Eisenbahnunglücken. Ob diese ihren Ursprung in der geschilderten Misere hatten oder die Misere teils durch die Unglücksserie gefördert wurde, oder ob einfach eine Wechselbeziehung bestand, ist wohl müssig zu fragen, da dies eine unbeantwortbare Frage ist. Aber allein dem Zufall zuschreiben kann man es auch nicht mit gutem Gewissen. Nachstehend eine Aufzählung der folgenschwersten Unfälle:

Die Unfallhäufigkeit gab für die Radioteleute den Anstoss, in Form einer Diskussion zwischen Verwaltungs- und Personalvertretern, die Öffentlichkeit aufzuklären. An dieser Sendung vom 26. Oktober 1969 nahmen die Sprecher vom CLP/GCV und **VSLF** klar zur Sache Stellung, während der SEV-Vertreter, Verbandspräsident Hans Düby, seine vornehmste Aufgabe darin

erblickte, pedantisch darauf zu achten, dass im Sinne der Einheit jede Eisenbahner-Kategorie gleichviel ins Gespräch kam. Vor lauter Rücksichtnahme wurde daher die fällige Information der Öffentlichkeit zu einem belanglosen Gespräch. Im Versammlungsbericht SBV im «Eisenbahner» vom 7. November 1969 wurde allerdings wie folgt argumentiert:

«Die am vergangenen Sonntag ausgestrahlte Radiosendung betreffend Personalprobleme bei den SBB machte die persönliche Anwesenheit unseres Verbandspräsidenten H. Düby notwendig, musste doch versucht werden, einer tendenziösen Berichterstattung zu steuern.»

In der «Weltwoche» vom 8. April 1971 erschien ein ganzseitiger Artikel «Der einsame Lokomotivführer», verfasst von Paul U. Stierli. Er hatte mehrere Lokomotivführer interviewt und auf Grund dieser Gespräche den Artikel verfasst. Dieser erregte das Missfallen der leitenden Herren im ZfW in Bern, der **VSLF** geriet sogar in Verdacht, den Artikel veranlasst zu haben, was aber jederzeit widerlegt werden kann.

Auf einen weiteren entsprechenden Artikel im «Oltener Tagblatt» platzte dann wohl aus Neid über die unverhoffte Popularität des Lokomotivführers einem Betriebsbeamten der Kragen. Die Angelegenheit ging als «Fall von Büren», so hiess der feine «Mitarbeiter», in die Geschichte ein. Hier soll dieser widerlichen Geschichte nur der Vollständigkeit halber Raum gewährt werden. Jedenfalls brachten die primitiven Anwürfe und haltlosen Beschuldigungen gegenüber dem Lokomotivpersonal dieses so in Rage, dass es gewaltig zu knistern begann im Gebälk des Einheitsverbandes. Nur mit der allergrössten Mühe gelang es «Eisenbahner»-Redaktor Werner Meier, die Flut von Reaktionen und Emotionen in geordnete Bahnen zu lenken. Als die Angelegenheit mit Mühe einigermaßen bewältigt werden konnte, doppelte ein Anonymus in der «National-Zeitung» vom 25. September 1971 in einem Leserbrief nach. Als «Felix Kobel» riss er die schwach verheilten Wunden nochmals auf. Die Angriffe waren derart haltlos, dass sich Herr OMI Winter verpflichtet fühlte, in den «ZfW-Nachrichten» vom 20. Oktober 1971 eine Erklärung zu veröffentlichen, worin er die schmählichen Anwürfe gegen das Lokomotivpersonal verurteilte und dessen zuverlässige Arbeit anerkannte. Die Einzelheiten dieser ganzen Affäre können im «Lokomotivführer» Nr. 2/72 nachgelesen werden, und zwar in der von Ernst Bucher verfassten Dokumentation «Die Stellung des Lokomotivpersonals gestern, heute - und morgen?». Er beendete dort den Abschnitt über den Fall von Büren mit den Worten:

«Das wäre also in groben Zügen die leidige Geschichte und man tut gut, sich gelegentlich daran zu erinnern. Wohlverstanden, wir wollen keinen hängen sehen, aber nach all dem Vorgefallenen will man uns doch kaum mehr glaubhaft machen wollen, der **VSLF** habe keine Existenzberechtigung. Der nächste Angriff kommt bestimmt.»

Der FONDS **VSLF**

Lange bevor es zur Gründung des FONDS **VSLF** kam, war es das Anliegen, insbesondere der Kollegen Samuel Hügli, Maurice Simon, Max Bebié und unseres unvergesslichen, allzufrüh verstorbenen Walter Altherr, eine Möglichkeit zu finden, sich bei langdauernder Krankheit oder bei Nichtbetriebsunfall finanziell besser absichern zu können. Nach einem halben Jahr Dienstaussetzung erfolgte damals eine 25-prozentige, nach neun Monaten eine 50-prozentige Lohnkürzung und nach einem Jahr die Einstellung der Lohnzahlung. Von

diesem Zeitpunkt an kam und kommt übrigens heute noch der Betroffene unter die Obhut der Invalidenversicherung.

Entsprechende Sondierungen bei einschlägigen Versicherungsgesellschaften zeigten deutlich, dass die Prämien im Verhältnis zu den Leistungen zu hoch ausfielen. Weitere Abklärungen und Berechnungen liessen bei den obgenannten Initianten die Hoffnung aufkommen, dass es möglich sein sollte, selber eine derartige Einrichtung ins Leben rufen zu können. Es wurde eine Anfangsmitgliederzahl von 100 vorausgesetzt, bei einem monatlichen Beitrag von drei Franken und einer zu Beginn in durchschnittlichem Mass auftretenden Erkrankungsquote. Nachdem die erforderliche Anzahl Anmeldungen vorgelegen hatte, konnte am 25. August 1968 in Biel die Gründungsversammlung durchgeführt werden. Dabei konstituierte sich folgender Vorstand des FONDS **VSLF**:

Präsident	Samuel Hügli
Vizepräsident und Sekretär	Leonhard Graf
Kassier	Peter Feer
Beisitzer Kreis	Willy Gindroz
Beisitzer Kreis II	Georges Lüscher
Revisoren	Jachen Morell und Maurice Simon

Verbandspräsident Karl Dardel kleidete den Sinn und den Zweck des FONDS **VSLF** anlässlich seiner Rede in folgende Worte: «Die Gründung des FONDS **VSLF** versinnbildlicht die Lebensfähigkeit unseres Verbandes. Ist ein Mensch, oder in unserem Falle eine Organisation, dazu fähig und gewillt, sich selber zu helfen, bedeutet das Gesundheit und Stärke und den Willen, sich nicht unterkriegen zu lassen, sondern immer weiter aufzubauen. Das führt unweigerlich zu einem noch engeren Schulterschluss und manifestiert, dass wir willens sind, ohne Eigennutz für einander einzustehen. Das allein ist ebensoviel wert wie die angestrebte materielle Sicherheit.»

Der FONDS **VSLF** erfüllte in der Folge alle Erwartungen und Berechnungen. Etliche Kollegen konnten von dieser selbsttragenden, sozialen Einrichtung profitieren. Dieses beispielhafte Werk durfte sich aber nur einer kurzen Lebenszeit erfreuen, denn als Folge der Verwirklichung der vollen Lohnzahlung bei Krankheit und Unfall bis zu einem Jahr bei den Bundesbetrieben erübrigte sich eine Versicherung, wie sie der FONDS **VSLF** darstellte, da jede zusätzliche Auszahlung von mehr als fünf Franken pro Tag zu einer unstatthaften Überversicherung geführt hätte. Für das erlaubte Taggeld von fünf Franken pro Tag bestehen bereits Versicherungen, wie z.B. die Zusatzkrankenkasse des Schweizerischen Lokomotivpersonals. Der Vorstand des FONDS **VSLF** schritt zur einzigen realen Massnahme, er führte eine Urabstimmung unter den FONDS-Mitgliedern über die Auflösung desselben durch. Das Resultat ergab 116 zu 9 Stimmen für die Auflösung. Auf den 1. Januar 1972 wurde der FONDS **VSLF** liquidiert. Das Eintrittsgeld sowie die Prämien für das Jahr 1971 kamen wieder den FONDS-Mitgliedern zugute, das restliche Vermögen floss statutengemäss in die Unterstützungskasse des **VSLF**. Der Redaktor Erich Wyss schrieb im «Lokomotivführer» Nr.1/72 über die Auflösung des FONDS unter anderem: «Die Genugtuung, einigen Kollegen während ihrer langdauernden Krankheit die finanziellen Sorgen erheblich gemildert zu haben, wird jedem gewordenen Mitglied des FONDS **VSLF** diesen als ein gelungenes Gemeinschaftswerk im Dienste der Solidarität und der Kollegialität in der Erinnerung verankern lassen, auch wenn sein Bestehen von relativ kurzer Dauer war.»

Die Ämterklassifikation von 1973 (genannt Miniklassifikation)

Die im vorhergehenden Abschnitt ausführlich dargelegte Mehrbelastung des Lokomotivpersonals führte an der Generalversammlung vom 25. Februar 1968 zu einem Antrag für eine Besoldungserhöhung. Der Vorstand reichte die entsprechende Eingabe mit Datum vom 10. September 1969 bei der Generaldirektion SBB ein. Darin wurde, gestützt auf den «Bundesratsbeschluss über die Einreihung der Ämter der Beamten (Ämterklassifikation, R 101.3 vom 2. Juli 1969, Absatz II, Art. 2.1 und 2.4 und im besonderen auf Absatz V, Art. 5.5», die Einreihung der Lokomotivführer 1 in die neunte Lohnklasse beantragt. Als Begründung konnte angeführt werden: Ansehnliche Leistungssteigerungen, Erhöhung der Maximalgeschwindigkeiten, zweimalige Vornahme von Arbeitszeitverkürzungen ohne Vermehrung des Personalbestandes, die Revision des Fahrdienstreglements auf das Frühjahr 1967, wo namhafte Verschiebungen der Verantwortung zu Lasten des Lokomotivführers in Kraft traten, schwerwiegende Mehrverantwortung infolge der Einführung verschiedener neuer Signalbegriffe usw. Weiter hiess es in jener Eingabe wörtlich: «Ohne einer anderen Kategorie nähertreten zu wollen, kommen wir doch nicht um die Feststellung herum, dass mit den neuen Anlagen das Lokomotivpersonal in jeder Hinsicht belastet wurde, wohingegen der diese Anlagen Bedienende vor Fehlmanipulationen geschützt ist, weil die Technik, wie immer mit Nachdruck darauf hingewiesen wird, absolut perfekt ist. Jedoch müssen wir laufend feststellen, wie Angehörige der erwähnten Kategorie im Zuge der Anlagenerneuerung fast automatisch mitgehoben werden. Eine weitere ‚Automatik‘, wenn uns dieser Ausdruck gestattet ist, ist die vom Lokomotivpersonal oft mit gemischten Gefühlen registrierte Hebung der Stationen und Bahnhöfe aufgrund des Punktesystems. Es ist nicht unsere Meinung, diese Kategorie verdiene ihre laufende Verbesserung nicht, jedoch ist es geradezu einleuchtend, dass sich die Vermehrung der Klassifikationspunkte auf das Lokomotivpersonal mindestens ähnlich auswirkt wie auf die Stationsbeamten.»

Ungefähr gleichzeitig mit obiger Eingabe befasste sich die Delegiertenversammlung LPV/SEV 1969 mit Anträgen der LPV-Sektionen Bellinzona, Erstfeld, Olten und Zürich über Klassifizierungsforderungen des Lokomotivpersonals, ebenfalls gestützt auf die enorme Zunahme der Verantwortung und Leistung. In der Folge wurde eine Kommission eingesetzt, die die verschiedenen Punkte auszuziehen hatte, um dann der Delegiertenversammlung 1970 Bericht erstatten zu können.

Unterdessen trat, wie bereits erwähnt, bei den Bundesbetrieben eine Kündigungswelle ein. Die Rekrutierungsschwierigkeiten liessen auch bei anderen Kategorien die Forderung nach einer finanziellen Besserstellung aufkommen. Gestützt auf diese Bestrebungen gelangte der Föderativverband an den Bundesrat, mit dem Verlangen nach einer neuen Ämtereinreihung. Und wiederum gestützt auf dieses Verlangen hatte der Zentralvorstand LPV/SEV und mit ihm die Delegiertenversammlung 1970 Rückzug geblasen, indem man die Anträge der oben erwähnten vier Sektionen in dem Sinne fallen liess, dass man die angestrebte Teilklassifikation opferte zugunsten einer allumfassenden Ämterklassifikation. Was diese Wendung für das Lokomotivpersonal bedeutete, erkannte der **VSLF** sofort. Karl Dardel schrieb dazu im «Lokomotivführer» Nr.3/70: «Erstens ist eine Revision der Ämtereinreihung eine langwierige Angelegenheit und zweitens wird es das Lokomotivpersonal mit seinen ausgewiesenen und daher berechtigten Forderungen wieder sehr schwierig haben, seine Stellung nur einigermaßen behaupten zu können.» Eine Ahnung davon vermitteln die SEV-Nachrichten vom 21. Juli 1970, wo am Schluss gesagt wird:

«Die rasante technische Entwicklung, die Einführung neuer Arbeitsmethoden, der dichtere und raschere Verkehr, organisatorische Änderungen und personelle Schwierigkeiten haben überall zu einer Steigerung der Anforderungen geführt. Sie sind nicht überall gleich offensichtlich, existieren bei genauer Prüfung aber auch dort, wo man sie nicht unbedingt vermutet.»

Im weitem orakelte Karl Dardel im selben Artikel im «Lokomotivführer» Nr.3/70: Trotzdem muss nach allen Erfahrungen der letzten Jahre befürchtet werden, dass unsere Personalkategorie bei dieser Amtereinreihung im allgemeinen Trubel ein weiteres Mal untergehen wird. Bestenfalls wird man uns im Verhältnis an gleicher Stelle wiederfinden wie heute. (...) Der LPV hätte in Sachen Teilrevision niemals den Rückzug antreten dürfen, denn damit wurde unsere Chance mit Bestimmtheit vergeben, wird doch heute nur noch mit Rekrutierungsschwierigkeiten und Kündigungen operiert. Leistung und Verantwortung sowie der steile Anstieg dieser Kriterien werden in den Hintergrund gedrängt, nur mehr Kündigungen zählen. Dabei dürfte niemals übersehen werden, wie es gerade das Lokomotivpersonal war und ist, das vom Betrieb - der mit allen Mitteln gefördert wird - einen ansehnlichen Teil seiner Verantwortung übernahm.»

Auf Grund des Rückzugs des LPV in der Angelegenheit der Teilrevision erteilte die Generaldirektion dem **VSLF** im Sommer 1970 eine Absage auf die eingangs erwähnte Eingabe betreffend Neueinreihung des Lokomotivführers I und verwies uns dabei auf die geplante allgemeine Amterneueinreihung.

An der Generalversammlung **VSLF** vom 6. März 1971 in Lugano beschloss der **VSLF** die Flucht nach vorn. Der Vorstand schlug der Versammlung eine Erweiterung des Antrags in der Form vor, dass für das Amt des Lokomotivführers 1 die 7. Lohnklasse zu fordern sei, mit der Begründung, dass das Lokomotivpersonal anlässlich der letzten beiden Ämterklassifikationen um zwei Lohnklassen geprellt wurde und ausser diesem Nachholbedarf eine erhebliche Leistungsvermehrung sowie eine immense Erhöhung seiner Verantwortung nachweisen könne. Der Antrag in dieser Form wurde von der Generalversammlung einstimmig gutgeheissen.

*Mit Schreiben vom 30. März 1972 meldete der **VSLF** dem Schweizerischen Bundesrat seine Begehren zur unterdessen in Gang gekommenen Amtereinreihung an. Gleichzeitig wurden sämtliche Parlamentarier mit einer Kopie und einem Begleitschreiben bedient. Auf Grund einer Aufforderung des Eidgenössischen Finanz- und Zolldepartements (Bundespräsident Celio) wurde der **VSLF** vom Personalamt der Generaldirektion SBB auf den 26. Mai 1972 zu einer Konferenz eingeladen. Herr Dr. Moor legte dabei einleitend die Gründe dar, die zur sogenannten «Miniklassifikation» geführt hatten. 50 Millionen Franken wurden bewilligt, und zwar für die gesamten Bundesbetriebe, einschliesslich Verwaltung. Für die SBB waren zirka 17 bis 18 Millionen Franken vorgesehen.*

Das Ergebnis fiel für den Lokomotivführer dementsprechend aus. Eine Lohnklasse wurde ergehoben, eine weitere hatte er sich gemäss Ergebnis von Verhandlungen des LPVISEV mit der Verwaltung dazugekauft, indem fortan die Kilometervergütung in einer Lohnklasse integriert ist. Die sogenannte Miniklassifikation wurde mit Beschluss des Bundesrats vom 18. Oktober 1972 auf den 1. Januar 1973 in Kraft gesetzt. Der Lokomotivführer ist seither in der neunten Besoldungsklasse eingeteilt, wobei ausdrücklich darauf hingewiesen werden muss, dass eine der beiden Lohnklassen vom Lokomotivführer durch Verzicht auf die Kilometervergütung selber finanziert, die Hebung somit nur einer einzigen Klasse entspricht.

Der Vollständigkeit halber muss noch angeführt werden, dass der **VSLF** während der ganzen Diskussion um den Einbau des Kilometergeldes in eine Lohnklasse sich in Artikeln und Resolutionen gegen die vorgesehene Form ausgesprochen hatte.

VSLF und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und Anwärter GDL

[Foto von Günther Weber]

Die Beziehungen des **VSLF** zur GDL sind älter als dieser selbst. Wie zu Beginn dieser Schrift kurz erwähnt wurde, waren viele schweizerische Lokomotivführer vor der Gründung des **VSLF** im Jahre 1876 - der ersten schweizerischen Organisation der Bahnangestellten - Mitglied beim «Verein Deutscher Lokomotivführer» VDL. Dessen Gründungsversammlung fand am 12. November 1866 in Ludwigshafen statt, und auf den 1. Januar 1867 konstituierte sich der VDL mit der Inkraftsetzung der Satzung. Anlässlich der Generalversammlung vom 21. Oktober 1919 fand eine Umgestaltung des VDL in eine Gewerkschaft und eine gleichzeitige Umbenennung in Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer GDL statt. Am 10. September 1920 trat die GDL der Dachorganisation «Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamter» bei, der sie aber bereits am 12. September 1924 durch den Austritt wieder den Rücken kehrte. Am 1. Juli 1933 erfuhr die GDL eine zwangsweise Umbenennung wieder in VDL. Während der weiteren, von den Nationalsozialisten beherrschten Jahre wurden die Lokomotivführer an den «Reichsbund Deutscher Beamter» angeschlossen. Nach dem zweiten Weltkrieg erfolgten an verschiedenen Orten Wiedergründungen der GDL und am 4. bis 6. August 1949 konnte man an der 1. Generalversammlung der GDL nach dem zweiten Weltkrieg die Vereinigung auf Bundesebene vollziehen. Vom 8. bis 10. Mai 1967 beging die GDL in festlichem Rahmen die Jubiläums-Generalversammlung 100 Jahre GDL in Köln, wo auch der Verbandspräsident **VSLF**, Karl Dardel, als Ehrengast teilnahm.

Die GDL ist eine selbständige Organisation und stellt ein eindrückliches Vorbild für den **VSLF** dar. Das Beispiel widerlegt den immer und immer wieder an den **VSLF** gerichteten Vorwurf, mit einem gewerkschaftlichen Alleingang wäre das Lokomotivpersonal bald verloren.

Schon früh nach der Wiedergründung des **VSLF** fanden Kontakte mit der GDL statt. Vor allem aber unter dem früheren Sekretär 1, Fritz Graf, weiteten sich die Beziehungen aus. Insbesondere die vielen Fussballtreffen dies- und jenseits der Grenze förderten die Kollegialität und den engeren Gedankenaustausch. Der Erste Bezirksvorsitzende der GDL Kaiserslautern, Günther Weber, wurde bald zu einem gern gesehenen und gehörten Gast an den Generalversammlungen des **VSLF**, die durch seine Referate stets eine willkommene Bereicherung erfahren durften. Dank seinem Einfluss konnten viele Kollegen aus der Schweiz - die Zugehörigkeit zum **VSLF** war nie Bedingung - die periodisch durchgeführten Exkursionen und Studienreisen miterleben und dadurch manch neues Gedankengut nach Hause tragen. Denken wir nur an die erfolgreichen und so beliebt gewesenen Berlinseminare. Wir erinnern uns auch an die im Oktober 1975 durchgeführte äusserst vielseitig und interessant gestaltete Studienreise nach München. Für 1976 stehen sogar Studienreisen nach der Sowjetunion und nach Ägypten auf dem Programm. Die dauernden guten Beziehungen zwischen dem **VSLF** und der GDL wurden erheblich gefördert durch die emsigen Kontakte zwischen den beiden inoffiziellen Repräsentanten Fritz Graf und Günther Weber. Aber auch Fritz Nyffenegger, der im heutigen Zeitpunkt den von Fritz Graf abgetretenen diesseitigen Brückenkopf betreut, bürgt für die Zukunft für ein ungetrübtes Verhältnis mit unseren geschätzten deutschen

Berufskollegen. An der Jubiläumsversammlung des **VSLF** zur Feier des hundertjährigen Bestehens organisierten Lokomotivpersonals in der Schweiz wird uns unter anderen auch der Bundesvorsitzende der GDL, Alois Zehnder, mit einem Referat beehren. Sicher wird auch er dem Wunsche Ausdruck verleihen, der auch vorbehaltlos dem des **VSLF** entspricht, nämlich dass die gegenseitigen Beziehungen in der gewohnten befruchtenden und kollegialen Atmosphäre auch in Zukunft gepflegt werden können.

Der **VSLF** heute und morgen

Der **VSLF** besteht seit seiner Wiedergründung im Jahre 1957 nun bald wieder 20 Jahre. Er hat sich ein solides und festes Fundament geschaffen. Ihn kann man heute nicht mehr wegdiskutieren. Durch seine zielstrebige und aufrechte Haltung hat er sich eine Position erobert, von der er nicht mehr so leicht zu verdrängen ist. Sein unerschütterlicher Glaube an eine wirksame Vertretung der Interessen und Anliegen des Lokomotivpersonals nur durch eine autonome Vereinigung wurde und wird durch die Erfahrungen und den bisherigen Verlauf der Geschichte noch gestärkt. Wenn auch heute noch seine Möglichkeiten, direkt in das gewerkschaftliche Geschehen eingreifen zu können, eher beschränkt sind - er vereinigt gut **12 %** des schweizerischen Lokomotivpersonals -, so ist sein indirekter Einfluss nicht zu unterschätzen. Nur durch seine Existenz und durch seine wegberaubenden Aktionen wurde sein grosser Bruder, der LVP/SEV, nicht gerade zu Höchst-, aber immerhin zu Leistungen angespornt, die man früher bestimmt niemals hätte erwarten können.

Der Kampf um die Anerkennung des **VSLF** ist noch nicht abgeschlossen. Nach wie vor wird er von der Verwaltung als Stiefkind und als Aussenseiter betrachtet. Vor allem mit dem ZfW/GD in Bern klappt die Verbindung nicht wunschgemäss. Hingegen ist das Verhältnis mit dem Personalamt der Generaldirektion SBB als sehr gut zu taxieren. Allerdings muss in diesem Zusammenhang auf den jahrelangen Kampf und die ebensolange erfolgten Vertröstungen in bezug auf die den Verbandsfunktionären in bestimmter Anzahl zustehenden nichtanrechenbaren Rasttagen hingewiesen werden, die wohl den etablierten Verbandsvertretern gewährt werden, dem **VSLF** aber nicht, da seine Erwähnung im betreffenden Reglement fehlt. Eine Revision wurde bereits vor Jahren angekündigt, aber aus unerfindlichen Gründen immer wieder verschoben. In diesem Jahr zeichnet sich nun endlich eine, wenn auch nur eine Kompromisslösung ab. Verhandlungen sind jedenfalls im Gange.

In den kreisinternen Angelegenheiten konnte schon früh ein normales Verhältnis hergestellt werden, was nicht zuletzt das Verdienst der betreffenden Kreisvertreter war, die mit viel Takt und Fingerspitzengefühl, bestimmt und mit Nachdruck, ihre Tätigkeit ausübten und noch immer ausüben. In diesem Zusammenhang darf, ja muss man die Betreffenden namentlich erwähnen: Max Liechtlin, der unermüdliche, zielstrebige und langjährige Kreisvertreter im Kreis III, Georges Goy, der vielseitige, charmante und ebenso langjährige Vertreter im Kreis I, und Kurt Portmann, der mit seiner überlegten und stets beweiskräftigen Verhandlungstaktik als Kreisvertreter II manches Anliegen zu seinen, d.h. zu Gunsten seines jeweiligen Mandanten oder des **VSLF** entscheiden konnte.

Nebst dem Mitmischen anlässlich der bereits ausführlich behandelten Ämtereinreihungen gingen noch viele andere Impulse aus der gewerkschaftlichen Tätigkeit des **VSLF** hervor. Seit mehreren Jahren beschäftigt ihn der völlig unbefriedigende Ferienturnus beim Lokomotivpersonal. Schon 1968 verlangte der **VSLF** beim Personalamt der SBB die Streichung der Monate November, Dezember und Januar aus dem Ferienturnus, was damals

unter Hinweis auf den akuten Personalmangel rundweg abgelehnt wurde. Erst im nächsten Jahr, also 1977, wird dieses Begehren teilweise erfüllt werden, indem der Monat November aus dem Turnus eliminiert wird. Aber auch der Turnus an sich lässt viel zu wünschen übrig. Im Jahre 1970 propagierte der **VSLF** erstmals einen humaneren Turnus, der mit Hilfe von vier aufgesparten Freitagen pro Jahr in zehn Jahren zwölf mal Ferien geboten hätte. Allein die dazu benötigten Rasttage fanden im eigenen Personalkörper keinen Anklang und die Idee verlief, trotz mehrmaliger Versuche des **VSLF**, das vorteilhafte System dem Kollegenkreis schmackhaft zu machen, im Sande. Offenbar kam das Sùpplein aus der falschen Küche. Nebst den Eingaben betreffend Kleiderprobleme (Regenmantel, Überkleider etc.) und Zweitbrillen war der zeitweise angeschlagene Ruf der Sicherheit bei den Schweizerbahnen dem **VSLF** ein besonderes Anliegen. Mit Vorschlägen und dem Hinweis auf mangelhafte Sicherheitsvorkehrungen und -vorschriften gelangte der **VSLF** etliche Male an den ZfW. Noch gut in Erinnerung ist das Nachspiel des «40-km/h-auf-Sicht-Streiks» der welschen Kollegen, als eine Kette von Unfällen bei Einspurbetrieb nicht abreißen wollte. Verschärfte Vorschriften und ein neugestaltetes Formular für Einspurbetrieb waren die Folge davon. Auch die Einführung des Wechselbetriebs nahm der **VSLF** kritisch unter die Lupe. Er ist heute noch der Überzeugung, dass diese Betriebsart ein erhöhtes Risiko darstellt und die Verantwortung praktisch allein auf den Schultern des Lokomotivpersonals lastet. Auch die von Fachleuten für den herkömmlichen Signalbetrieb als oberste Grenze taxierte Geschwindigkeit von 140 km/h wird laufend auf immer mehr Strecken ausgedehnt.

Die neueste Eingabe in bezug auf die Betriebssicherheit wurde durch das Unglück von Landquart am 30. Oktober 1975 veranlasst. Darin wies der **VSLF** auf verschiedene Vorkommnisse anlässlich von Versuchs- und Messfahrten hin, welche deutlich zeigten, dass diese ausserordentlichen Fahrten auch ebenso ausserordentliche Sicherheitsbestimmungen und -massnahmen erfordern, soll in diesen Fällen die Betriebssicherheit jederzeit voll gewährleistet sein.

Anfang 1972 kamen im Verlaufe einer Diskussion der damalige Vizepräsident der Sektion Zürich **VSLF**, Hans Kunz, und ein ehemaliges Vorstandsmitglied des LPV/SEV überein, abzuklären, ob Voraussetzungen für gewisse Berührungspunkte zwischen **VSLF** und LPV vorhanden seien, die dazu führen könnten, auf weite Sicht eine Koordination und gegenseitige Unterstützung bei der Vertretung des Lokomotivpersonals ins Auge zu fassen. Im Vorstand des **VSLF** stand man der Angelegenheit skeptisch gegenüber; man beschloss aber, es auf einen Versuch ankommen zu lassen. Die «Kontaktgespräche», wie sie genannt wurden, hielt man eine gewisse Zeit vor den Mitgliedern geheim. Es kam sogar zu einer direkten Aussprache zwischen dem Verbandspräsidenten **VSLF**, Karl Dardel, und dem Zentralpräsidenten LPV/SEV, J. Beul, wobei sich einige gemeinsame Punkte herauskristallisierten. Von allem Anfang an stellte der **VSLF** die Bedingung, dass von einer Vereinigung der beiden Verbände nicht die Rede sein dürfte, andernfalls der **VSLF** die Gespräche sofort abbrechen müsste. Dem **VSLF** ging es nur um die Vermeidung etwelcher Zweispurigkeiten bei Eingaben und sonstigen Aktionen durch vorherige Fühlungnahme und Absprache und auf weitere Sicht um ein eventuelles gemeinsames Vorgehen, in von beiden Seiten unbestrittenen Angelegenheiten, zu realisieren. Etwas mehr als ein Jahr lang sah die Sache verhältnismässig vielversprechend aus, als aber der **VSLF** in einem Schreiben an J. Beul konkret einen ersten Schritt zu einer Zusammenarbeit in bezug auf bevorstehende Forderungen vorschlug, machte der LPV eine Kehrtwendung. In einem Brief bezichtigte J. Beul den **VSLF**, von Anfang an eine Wiedervereinigung angestrebt zu haben, und zwang damit den **VSLF**, die zu Beginn angekündigten Konsequenzen zu ziehen und die Kontaktgespräche als gescheitert zu betrachten und ad acta zu legen.

Somit ist der **VSLF** auch in Zukunft auf sich allein angewiesen. Er ist aus all den Wirrnissen immer wieder gestärkt hervorgegangen, so dass er getrost in die weitere Zukunft blicken darf. Mutig wollen wir der frostigen wirtschaftlichen Bise, genannt Rezession, mit ihren harten Folgen, die sich unter anderen in einem gigantischen Bilanz- und Betriebsdefizit bei den SBB, bedingt durch den erheblichen Verkehrsrückgang, niederschlugen, trotzen. In den letzten Jahren haben in den verschiedenen Gremien des **VSLF** vorwiegend junge und sehr junge Kollegen Einsitz genommen. Ich meine, der **VSLF** ist in guten Händen und für die Zukunft und ihre Aufgaben bestens gewappnet.

Die Bildungswochen

Mitte der 70er-Jahre befasst sich der Vorstand mit der Idee, für die Mitglieder Weiterbildungsmöglichkeiten anzubieten. Diese stiess allerdings nicht nur auf uneingeschränkte Zustimmung. So wurde etwa befürchtet, dass damit wieder eine neue Funktionärsstelle geschaffen werden soll oder dass damit eine ideologische Beeinflussung der Teilnehmer versucht werden könnte. Wie stets bei Auslagen gab selbstverständlich auch die Finanzierung eines solchen Angebotes zu reden.

1977 beauftragte die Generalversammlung aber Fritz Nyffenegger mit der Organisation eines Bildungskurses für **VSLF**-Mitglieder. Zusammen mit dem unterdessen legendären Hermann Wagner stellte er also das erste Programm zusammen. Als Kursort entschied man sich für das Hotel Waldheim auf dem Bürgenstock.

Das erste Angebot am 5. November 1978 umfasste einerseits einen Kurs unter der Leitung des vormaligen Verbandspräsidenten Karl Dardel zum «Vereinsrecht» und andererseits den zwischenzeitlichen Dauerbrenner «Rhetorik». Vom später erfahrenen Zuspruch der Mitglieder war man noch weit entfernt. Es musste vielmehr kräftig Werbung gemacht und im persönlichen Gespräch überzeugt werden, damit das Angebot überhaupt genutzt wurde. Schliesslich interessierten sich aber doch 19 Kollegen für das Rhetorik-Seminar.

Kontinuierlich wurde das Kursangebot nun ausgebaut und an die veränderten Bedürfnisse angepasst. 1985 stand erstmals der zweite Dauerbrenner im Angebot: «FDR/RDR – was man täglich wissen muss».

Über den langen Zeitraum von 20 Jahren oblag die Organisation dieser Kurse in den Händen von Fritz Nyffenegger hervorragend betreut und entwickelte sich unter seiner Obhut zur renommierten Institution bis er 1997 dieses Legat an Roger Nater weiterreichte.

Der Unfall in Othmarsingen

Am 18. Juli 1982 ereignete sich im Bahnhof Othmarsingen eine Streifkollision zwischen dem Schnellzug 295 und dem Güterzug 41094. Bei diesem Unglück verloren 6 Menschen ihr Leben und mehrere Personen wurden teils schwer verletzt.

Der Hergang des Unglückes beruht auf dem Umstand der Schaltung der Sicherungsanlage in Othmarsingen. Für den Übergang auf die Einspurstrecke konnten zwei Züge aus entgegengesetzten Richtungen gleichzeitig und signalmässig auf den gemeinsamen Kreuzungspunkt einfahren, ohne dass der Lokomotivführer irgendeinmal durch die Sicherheitssteuerung gewarnt worden wäre, obwohl der Zug zwei Vorsignale und ein «Fahrbegriff 6» zeigendes Hauptsignal passieren musste. Da nun der Lokomotivführer des

Güterzuges genau in diesem Stationsabschnitt eine kurze Absenz hatte, konnten weder er noch die Sicherheitseinrichtung die Kollision verhindern.

Der Lokomotivführer war ein Mitglied unseres Verbandes. Er wurde von Rechtsanwalt und Direktor der «DAS» Dr. Humbel hervorragend vertreten. Natürlich stand ihm vom Sachbearbeiter des **VSLF** fachspezifische Hilfe zur Seite.

Es hat sich auch beim schweren Ausgang dieser Unregelmässigkeit gezeigt, mit welcher Anteilnahme und Fürsorge die gesamte **VSLF** Crew sich in jeder Hinsicht um ihren schwer getroffene Kollegen kümmerte. Trotz seiner stichhaltigen Argumente konnte der Verteidiger seinen Antrag auf Freispruch nicht durchsetzen. Dem Richter fiel das Urteil sichtlich schwer, doch war er dem Gesetz mehr verpflichtet als seinem emotionalen Empfinden dem Angeklagten gegenüber.

Der Gerichtspräsident formulierte die letzten Sätze nach dem Urteilsspruch so:

- Dem Angeklagte kann ohne Bedenken der Strafvollzug auf Bewährung gewährt werden.
- Der Angeklagte ist entlassen.
- Die Sitzung ist geschlossen.

Grundsätzlich sind die Gedankengänge des Ausschusses nachvollziehbar. Ohne die persönliche Verantwortung des angeklagten Lokomotivführers bagatellisieren zu wollen, muss hier doch gerechterweise die an die verantwortlichen Herren der Bauabteilung und an das BAV gerichtete Frage des Gerichtspräsidenten wiederholt werden: «Wie ist es möglich, dass die Sicherheitsanlage der Station Othmarsingen ein durchaus mögliches menschliches Versagen nicht ausschliessen konnte?»

Auch diese Herren sind durch den Schaden anderer Klüger geworden: Eine solche Sicherungsanlage, die in keiner Weise diesem Namen gerecht werden konnte, ist heute nicht mehr denkbar.

Die Arbeitsgruppe «Zersplitterung des Lokomotivpersonals»

Anfangs 1985 warb ein Lokomotivführer auf dem Platz Zürich im Namen des SEV/LPV für eine Zusammenarbeit der 3 Lokomotivpersonal-Verbände. Er richtete ein entsprechendes Schreiben an rund 200 der jüngsten Berufskollegen. Zusätzlich kontaktierte er je 2 Mitglieder aus der CLP-GCV und des **VSLF** und bezeichnete sich eigenmächtig als offizieller Vertreter aller Verbände.

Ein solches Vorgehen, um eine Zusammenarbeit der Verbände zu analysieren, musste der Verbandspräsident aufgrund des erkannten Hintergedankens eines Einverleibungsbegehrens strikte ablehnen.

Am 25.Juni 1985 traf sich der Verbandspräsident **VSLF** mit den Präsidenten des LPV/SEV und des CLP-GCV unter der Leitung des Swissair-Linienpiloten Hans Bär zu einer Sitzung in Zürich. Das gemeinsam erwünschte Ziel wurde wie folgt festgelegt:

- gegenseitige Achtung und Aufrichtigkeit
- Objektivität und konstruktive Kritik
- Abbau von verbandspolitischen Spannungen

- Zusammenarbeit zwischen den drei Verbänden

Es fand sich auch eine Einigung darüber, was das Ziel nicht sein darf:

- Einverleibung aller Verbände im grossen Einheitsverband
- Unterstellung der angesprochenen «Zersplitterung des Lokomotivpersonals» den «Dissidenten Verbänden» als apostrophierte «Splitterverbände»

Die Zielsetzungen und die Aspekte, was das Ziel nicht sein darf, waren der Verbandsführung des **VSLF** Garant und Voraussetzung, um sich überhaupt in der Arbeitsgruppe «Zersplitterung des Lokpersonals» mitzuwirken. Während dreier Jahre hat sich die Geschäftsleitung **VSLF** mit ihren Arbeitsgruppenmitgliedern in mehreren Marathonsitzungen bemüht, unter Beachtung der vorgegebenen Zielsetzungen einem Einheitsverband näher zu kommen.

Mit der letzten Plenarsitzung der Arbeitsgruppe am 9. November 1988 ist der Versuch definitiv als gescheitert erachtet und damit abgebrochen worden. Eigentlich hatte er nie unter einem guten Stern gestanden.

Leider hatten nicht alle Beteiligten sich mit der gebotenen Unvoreingenommenheit das vorgegebene Ziel verfolgt und sich ernsthaft bemüht, unter den vorgegebenen Prämissen einer «Koexistenz mit den Partnerverbänden» und einem «Nebeneinander mit gleichen Zielen» einander näher zu kommen. Der hoffnungsvoll begonnene Versuch eines Fortschrittes in der Personalvertreter-Politik zum Wohle des gesamten Lokomotivpersonals blieb damit leider aus.

Es ist Anzuführen, dass die Initiative für die Arbeitsgruppe «Zersplitterung Lokpersonal» vom LPV ausgegangen war! Diese Aktivität liess den **VSLF** davon ausgehen, dass damit Hand zur Zusammenarbeit mit den anderen Verbänden angeboten werden sollte. Wie sich danach herausstellte, war diese Aktion jedoch nur ein Vorwand, liest man doch im Schlussbericht der Arbeitsgruppe vom Zentralpräsidenten des LPV unter anderem:

*«Die Kollegen müssen davon überzeugt werden, dass nur in einer einheitlichen, kompetenten und kampfstarken Eisenbahnergewerkschaft diese sachliche und fachliche Arbeit geleistet werden und dass nur in dieser Organisation die Zukunft des Lokpersonals liegen kann. (...) sind es nicht die vorhandenen Möglichkeiten bzw. die Selbstbeschränkung (**VSLF**), die den Unterschied machen. (...) Grundsätzlich sind die Gedankengänge des Ausschusses nachvollziehbar. Es besteht allerdings die Gefahr dass die nicht unbestrittenen Verbände daraus ihre Existenzberechtigung abzuleiten versuchen. (...) Sollte es zur gemeinsamen Bearbeitung von Sachproblemen kommen, wäre eigentliche logische Folgerung, dass diese Zusammenarbeit zur Auflösung von mindestens einem Verband führen müsste (...).»*

Dieser kleine Ausschnitt aus der Feder des Zentralpräsidenten des LPV zeigt markant, dass der ganze Versuch nicht mit allseitig lauterer Absicht unternommen worden war. Im **VSLF** obsiegte damit für lange Zeit definitiv die Überzeugung, dass eine Zusammenarbeit mit dem LPV/SEV wohl nie möglich sein wird.

Die Einführung der 42 Std. Woche

Das SBB-Personal hatte wöchentlich 44 Stunden zu arbeiten, als mit dem Beschluss vom 25. Juni 1985 im «Reglement über die Arbeitszeit» (R 181.1) die Einführung der 42-Stunden-Woche geregelt und in Kraft gesetzt wurde. In Art. 5.2 wurde festgeschrieben: «Die zulässige tägliche Arbeitszeit, wird bei 6 Tagen pro Woche von 7 Stunden und 20 Minuten auf 7 Stunden (= 420 Minuten) herabgesetzt.»

Für die durchgehende 5-Tage Woche resultierten damit entsprechend 504 Minuten pro Tag.

Eigentlich wäre das nicht nur für das den **VSLF** an sich eine erfreuliche Errungenschaft gewesen. Jedoch arbeiten die Lokomotivführer gemäss der sogenannten «betrieblichen 5-Tage Woche». Eine «betriebliche» Arbeitsbedingung bedeutete unterschiedliche Wochenarbeitszeiten, die mit «Ausgleichstagen» abgegolten wurden. Gegenüber dem Personal mit durchgehender 5-Tage-Woche wären nach der Berechnung der SBB den Lokomotivführern jährlich 2 Ausgleichstage zuwenig zugestanden worden und es hätten täglich 507 bis 508 Minuten gearbeitet werden müssen.

Es würde zu weit führen, in dieser Schrift die beiden unterschiedlichen Auffassungen über die «richtige» Berechnungsart vorzutragen. Begnügen wir uns an dieser Stelle deshalb mit der Tatsache, dass der **VSLF** als einziger Personalverband mit der Berechnungsart der SBB nicht einverstanden war. Die Schlechterstellung konnte auch klar vorgerechnet werden und es wurde eine Korrektur gefordert.

Schliesslich lenkten die SBB ein. Zwar wurde dieser Erfolg wurde danach auch anderweitig beansprucht, doch letztlich wurde nur durch die Intervention des **VSLF** allerdings die Berechnungsmethode der SBB überhaupt verhandelt und letztendlich auch korrigiert.

Ämterklassifikation 1985

1985 stand erneut eine Ämterklassifikation an. Gefordert wurde vom **VSLF** für den Lokomotivführer ubv. als Endposition die 7. Besoldungsklasse.

Die Geschäftsleitung des **VSLF** verschickte verschiedene Eingaben, um die Forderung zu untermauern, beispielsweise:

- am 13. August 1980 an Generaldirektion der SBB zur Prüfung und zu Händen des eidg. Personalamtes
- am 5. Januar 1981 an das eidg. Finanz- und Zolldepartement.

Im Jahre 1984 teilte uns das eidgenössische Personalamt kurz und bündig mit, die heutige Einreihung der einzelnen Ämter sei ausgewogen. Für das gesamte Bundespersonal stünde zwar eine Summe von 10 Millionen Franken zur Verfügung, die noch zu verteilen wäre, dies jedoch an einige Dutzend Bedienstete, die in den untersten Besoldungsklassen eingereiht sind. Obwohl wir den angesprochen Bediensteten eine Bessereinreihung nicht missgönnen, widerspricht doch ein solches Vorgehen den Kriterien einer «Revision der Einreihung der Ämter» und den reglementarischen Vorgaben in jeder Hinsicht. Gemäss Reglement «müssen die Ämter neu überprüft, klassifiziert und aufgrund der neuen Leistungen neu eingereiht und besoldet werden».

Das gewählte Vorgehen der zuständigen Einreihungsbehörde war aber ein Verteilen von Almosen an eine kleine Gruppe von unterbezahlten Mitarbeitern, von einer eigentlichen Ämterklassifikation konnte hier nicht gesprochen werden.

Die Entwicklung des Berufsbildes der Lokomotivführer

1986 führten die SBB ein «Neues Ausbildungs-Konzept» ein. Vom einst langen Aufenthalt auch in einer Hauptwerkstätte bleiben noch 2 Monate in der Depotwerkstätte, während der die grundlegenden Fahrdienstvorschriften in ganztägigen Kursen vermittelt werden. Das Schwergewicht wird vermehrt auf die Fahrpraxis gelegt und der Umfang des technischen Wissens auf die alltägliche Realität reduziert. Die ganze Ausbildung verkürzt sich dadurch beim ungehinderten durchlaufen auf 20 Monate.

Nach wie vor ist aber eine 4jährige Lehre in der Metallbranche und die Militärdienst-Tauglichkeit die Bedingung, um zur Aufnahmeprüfung und Ausbildung zugelassen zu werden.

Das grosse umständliche Rechnen mit den «200 Praxistagen» nimmt 1989 ein abruptes Ende, die jeweils herbeigesehnte, weil mit Beförderung verbundene, «Anstellungsprüfung» wird ersatzlos abgeschafft.

Im AZ 8/91 wurde der Einsatz der Rangierlokomotivführer im Streckendienst neu geregelt. Rangierlokomotivführer durften nun in einem Umkreis von 50 km mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h Züge führen, was für einigen Aufruhr beim Lokomotivpersonal sorgte. Der VSLF forderte unbedingt eine angemessene Ausbildung und Entlohnung für diese Arbeit, droht doch die schleichende Einführung eines Billig-Lokomotivführers, nachdem dies für die neue Zürcher S-Bahn erfolgreich hatte abgewendet werden können.

Ab 1992 lassen die SBB neu Rangierlokomotivführer mit 2-jähriger BIGA- oder SBB-Monopolberufslehre und 5-jähriger Berufserfahrung zur Aufnahmeprüfung als Streckenlokomotivführer zu. Ersatzweise wird auch die Maturität anerkannt. Der VSLF versucht nach Kräften, wenigstens eine 3-jährige Lehre der Metallbranche ins Anforderungsprofil aufzunehmen. Da sich aber SBB und SEV einig sind, kann er sich damit nicht durchsetzen. Um diese Öffnung nach oben zu rechtfertigen, wird es nun auch Streckenlokomotivführern ermöglicht, sich als Oberlokomotivführer zu bewerben. Dies wird allerdings an die Bedingung geknüpft, dass sie bereits 5 Jahre als Ausbildungslokomotivführer tätig waren. Ein grosser Teil des Lokomotivpersonals sieht dieser Neuerung mit gemischten Gefühlen entgegen.

Bereits liest man im Leserbrief eines Zugführers, dass das Zugpersonal gerne «zur Erholung» auch ab und zu einen Regionalzug führen würde.

Ab 1996 werden auch Kondukteure mit 5 Jahren Erfahrung im Fahrdienst zur Ausbildung als Streckenlokomotivführer zugelassen. An Interessenten mangelt es nicht, nur wenige schaffen indes die Hürde der Aufnahmeprüfung zum Fahrdienststanwärter.

Bereits in der Arbeitsgruppe «Neuausrichtung Lokpersonal» NALP wird Ende der 90er-Jahre die Idee einer modularisierte Ausbildung für Lokomotivführer erstmals ernsthaft beraten. Den Vorteil erkennt man in der viel rascheren Reaktionszeit auf veränderte Personalbedürfnisse, die sich durch die Kaskadierung auf die Ausbildungszeit eines Moduls verringern würde. Mit

der Öffnung des Schienennetzes für Dritte im Zuge der Umsetzung der EU-Richtlinie 91/440 und im Zuge der Privatisierung der Bundesbahn wird die Idee wieder aufgegriffen und verfeinert.

Zur Zeit – Ende 2000 – sind die Verhandlungen zum neuen Ausbildungskonzept bei SBB P und Cargo noch im Gange. Die Laufbahnen zeichnen sich aber folgendermassen ab:

Cargo:

LCN (Lokomotivführer Cargo Nahverkehr) – Cargo-Lokomotivführer

LC (Lokomotivführer Cargo)

Personenverkehr:

R40 (Rangierfahrten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h)

R60

Z80 (Zugfahrten)

Z140

Z200

SBB P plante den Z140 als vorläufige Endstufe mit Aufstiegschancen nur bei Bedarf des Unternehmens. Die Befürchtungen des VSLF, dass sich nur ungenügend qualifizierte Anwärter auf eine solche Laufbahn melden würden sowie diverse weitere Einwände wurden ernst genommen, so dass das Angebot des Aufstieges zum Z200, wenn auch verbunden mit der Bereitschaft zu örtlicher Flexibilität, garantiert wird. Die Voraussetzungen zur Zulassung und die Einreihungen im Lohngefüge stehen ebenfalls noch nicht abschliessend fest.

Ämterklassifikation 1988

Im Brief an die Generaldirektion SBB zu Händen des eidgenössischen Personalamtes ist die folgende betrübliche Feststellung dokumentiert:

*«Sehr geehrte Herren, wir möchten Sie einleitend darauf aufmerksam machen, dass die Verbandsleitung **VSLF** sich nach wie vor hinter die berechtigten Forderungen vom 13. August 1980 für die Hebung des Lokomotivführers ubv um generell 2 Stufen der Besoldungsklassen stellt. Wir möchten Ihnen bei dieser Gelegenheit auch die betrübliche Tatsache in Erinnerung rufen, dass dieser Forderung weder anlässlich der Ämtereinreihung 1981/82, noch anlässlich der punktuellen Besoldungsanpassung im Jahre 1985 nicht einmal ansatzweise entsprochen wurde.»*

Dieser Einleitung folgte der Katalog der spezifischen Erfordernisse und berufsbedingten Erschwernisse, die dem Lokomotivpersonal abverlangt werden. Die Überschriften der einzelnen Punkte sprechen für sich:

- Persönliche Einschränkungen und Belastungen
- Eigenverantwortlichkeit nach Bedingungen des Einmannendienstes
- Erweiterte Pflichten
- erhöhte Belastungen.

Diesem Katalog folgte die analytische Darstellung der oben aufgeführten Themen. Unter dem Titel «Die Produktivität des Lokomotivführers im tertiären Dienstleistungssektor des Transportunternehmens SBB» ist zu lesen:

«Arbeitsproduktivität resp. Arbeitsergiebigkeit wurde wie folgt definiert: Produktivität bedeutet mengenmässige oder wertmässige Ausbringung pro Zeiteinheit. Die Arbeitsergiebigkeit oder die Produktivität des Lokomotivführers ist messbar, weil er allein den Transportvollzug von Menschen, Tieren und von Gütern ausführt. Aufgrund dieser gesteigerten Produktivität, die im Einnahmenbereich des Unternehmens SBB figuriert und nicht im Unkostenbereich, ist der Besoldungsanspruch des Lokomotivführers messbar und allein schon damit ausgewiesen.»

Erneut wurden die Ansprüche der Lokomotivführer negiert. Dazu schrieb der Vorstandsvorsitzende unter anderem nach der Ämterklassifikation 1988 mit Rückblick auf 1985, 1981, 1971, 1964 und 1953:

«Das Lokomotivpersonal kann sich des beklemmenden Eindrucks nicht erwehren, dass es sich bei den Ämterklassifikationen bzw. punktuellen Besoldungsanpassungen der rückliegenden Jahre für seine Begehren trotz unwiderlegbaren Begründungen kaum den nötigen Akkord verschaffen konnte.»

Es war nicht zu übersehen, dass durch mehrere Veränderungen des Besoldungsgefüges das Lokomotivpersonal numerisch zwar ungefähr in der Mitte der Lohnskala figuriert, jedoch betragsmässig kontinuierlich in den unteren Drittel abgedrängt wurde.

Die Aktion «Ganz klar»

Weil die Geschäftsleitung **VSLF** bei der Generaldirektion der SBB betreffs einer Bessereinreihung des Lokomotivführers bei der Ämterklassifikation 1988 weder Gehör noch Akzeptanz fand und auch mit Nachverhandlungen nicht weitergekommen ist, hat die Generalversammlung 1987 am 5.03.88 in Paudex mit grosser Mehrheit die Durchführung einer Urabstimmung über die Durchführung von Kampfmassnahmen beschlossen. Die Geschäftsleitung bereitete die Urabstimmung und eine Durchführung von Kampfmassnahmen bis ins kleinste Detail vor, erkannte jedoch mit Besorgnis die Tragweite eines solchen Vorgehens. Deshalb und im Bemühen, mit der Generaldirektion der SBB noch einmal in Verhandlungen zu treten, unterbreitete sie der Generalversammlung am 4.03.1989 in Basel diesbezüglich einen Wiedererwägungsantrag. Dieser wurde mit grosser Mehrheit abgelehnt. Der Auftrag war nun unaufschiebbar. Der von der Geschäftsleitung erstellte Massnahmenkatalog wurde jedem Mitglied abgegeben und half bei der Entscheidungsfindung.

Die Urabstimmung überwachte Notar Markus Klöti. Sie fand Ende Mai 1989 statt. Eine deutliche Dreiviertelsmehrheit stimmte Kampfmassnahmen zu. In der Folge wurde zwischen dem 15. und dem 22. September 1989 äusserst diszipliniert die «Aktion ganz klar» durchgeführt. Schon im Vorfeld dieser Aktion tauchten Begriffe wie «Streik» oder «Bummelstreik» auf. Einerseits versuchte natürlich die Presse ihre Artikel publizistisch gut zu verkaufen, andererseits waren die zuständigen Vorgesetzten bereits bedacht, der absehbaren disziplinarischen Strafverfolgung einen ihnen gefälligen Straftatbestand zu unterstellen.

Die Geschäftsleitung **VSLF** bemühte sich nach Kräften, eine seriöse Aktion durchzuführen, die nicht als Streik zu interpretieren sein sollte. Der von der Geschäftsleitung **VSLF** für diese Aktion erarbeitete Massnahmenkatalog stand konsequent unter dem Motto: «Darstellung der Leistungsrealistik des Lokomotivpersonals». Dieser Massnahmenkatalog war eine Wegleitung

für die Durchführung der Aktion, es wurde bei jeder einzeln aufgeführten Massnahme präzise und deutlich darauf hingewiesen, den Dienst peinlichst genau nach Vorschrift auszuführen, beispielsweise erst abzufahren, wenn wirklich alle Türen geschlossen sind oder die Geschwindigkeit so zu wählen, dass man mit Sicherheit die zulässige Höchstgeschwindigkeit keinen Moment überschreitet.

Der «Aktion ganz klar» war ein überwältigender Erfolg beschieden. Nicht nur, dass unsere Kollegen die Massnahmen weitgehend befolgten, auch viele Lokomotivführer anderer Verbände unterstützten die Aktion aktiv.

Das «Sperrfeuer» des SEV gegen die «Aktion ganz klar» zeitigte kontraproduktive Wirkungen. Seine Parole lautete, dass jede Minute Verspätung, die durch die Aktion entsteht bzw. zu entstehen droht, mit allen Mitteln eingeholt bzw. verhindert werden muss. Das führte dann zu nahezu fahrlässigen Konteraktionen von Seiten des Stations- Zugs- und Lokomotivpersonals, welches diese Parole befolgte. Die während der Aktion ungewohnte Hektik auf den Stationen und an den Zügen fiel jedem aufmerksamen Kunden auf, denn mit übertriebener Dienstbeflissenheit rennende Bedienstete sind auch 1989 für ihn kein Normalfall. Damit wurde der Kunde aber ungewollt zusätzlich auf unsere Aktion und Situation aufmerksam. Nicht Streik oder Schädigung der Unternehmung SBB war unser Ziel, wir wollten lediglich die tatsächlichen Leistungen von allen Lokomotivführern ubv darstellen. Das ist uns weiland gelungen, dafür gebührt allen mit- und gegenwirkenden Kollegen dieser Aktion unser herzlichster Dank.

Die Strafverfolgung kostete die Geschäftsleitung mehr Energie, Arbeit und Aufwand als die gesamten Vorbereitungen und die Durchführung dieser Aktion. Hauptangeklagte bei der disziplinarischen Untersuchung waren der Verbandspräsident und der Vizepräsident als «Rädelsführer» - so nannte sie die Untersuchungsbehörde. Ihnen wurde vorgeworfen, ein Verbrechen begangen zu haben, wofür dem Verbandspräsidenten eine Diensteinstellung von 3 Tagen und dem Vizepräsidenten eine von 2 Tagen aufzuerlegen sei. Die Art der Schuldzuweisung verdient hier erwähnt zu werden: Eigens hierfür beauftragte Rechtsanwälte konstruierten die Unterscheidung zwischen «positiver Dienst nach Vorschrift» und «negativer Dienst nach Vorschrift». Ein Dienst nach Vorschrift wird gemäss der Disziplinarbehörde dann als negativ bezeichnet, wenn dadurch der Betrieb gestört wird. Sie kamen zum Schluss, dass wenn der Dienst nach Vorschrift im negativen Sinne ausgeführt werde, dies eindeutig eine streikähnliche Handlung sei. Gemäss diesen Begriffsverdrehungen wurden die Disziplinarstrafen verhängt.

Lokomotivführer sind aber Bedienstete, welche die Vorschriften wirklich kennen, schliesslich ist das die Voraussetzung, den strengen Dienst minutiös nach den Vorschriften zu leisten. Solche Auslegungen der Reglemente liessen am gehörigen Fachwissen unserer Vorgesetzten zweifeln und es wurde selbstverständlich gegen diese ungerechten Strafen rekuriert. Dazu nützten wir unsere Erfahrungen im praktischen Fahrdienst. Die Untersuchungsbehörde blieb schlussendlich wegen der Aktion letztlich nur der Tatbestand «Dienst nach Vorschrift» als reglementswidrige Handlung zu unterstellen. Trotz den kostspieligen und langjährigen Disziplinarverfahren konnte letztendlich kein Lokomotivführer bestraft werden.

Die Einführung der 41-Stunden-Woche

In einem Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1994 wurde die wöchentliche Arbeitszeit des Bundespersonals ab dem 1. Juni 1995 von 42 auf 41 Stunden herabgesetzt. Sie schlug sich für das Personal in zusätzlichen arbeitsfreien Tagen nieder und trat bei den SBB per 1. Juni 1996 in Kraft.

Die Umsetzung dieses Gesetzes führte bei den SBB zu regen Diskussionen. Bezahlt wurde die Arbeitszeitverkürzung zur Hälfte vom Personal durch den Verzicht auf den Teuerungsausgleich, die andere Hälfte durch den Bund.

Der **VSLF** forderte eine Zeitberechnungsmethode, wie sie auch in der Privatwirtschaft angewandt wird, jedoch beharrten die SBB auf ihrem Modell, das für die Lokomotivführer weniger Freitage auswies. Dabei blieb es bis 1999.

Die Lohnmassnahmen 1997

Durch die Einführung der Mehrwertsteuer resultierte bei den SBB plötzlich ein Defizit von annähernd einer halben Milliarde. Zwar begründete sich dieses zu rund der Hälfte durch die ohnehin an den Bund zurückfliessende Mehrwertsteuer und ein happiger Brocken des Restbetrages verursachten Schuldzinsen, jedoch wurde nun das ganze Unternehmen nach Sparpotential durchkämmt. Davon blieben auch die Löhne nicht verschont. Für die Lokomotivführer bedeutete dies eine Kürzung der Ortszulage um 10% sowie die Halbierung der ordentlichen und ausserordentlichen Beförderungen bis Ende 2000 mit sich. Im Gegenzug wurde eine Bonuszahlung in Aussicht gestellt, wenn das Unternehmen Gewinn erwirtschaften sollte. Darauf setzte aber niemand ernsthafte Hoffnungen.

Der Spardruck setzte an allen Ecken und Enden an. Wo immer möglich wurde Personal abgebaut und die verbleibenden Mitarbeiter mit immer neuen und zusätzlichen Aufgaben bedacht. Die Motivation und der einstige Berufsstolz der Eisenbahner schwand zusehends. Tatsächlich wurde dann im Mai 1999 aber allen Mitarbeitern eine Bonuszahlung für gutes Wirtschaften ausgerichtet, hatte doch tatsächlich – wie auch immer – ein Betriebsgewinn ausgewiesen werden können. Die Stimmung heiterte sich damit immerhin wieder etwas auf, auch wenn dem Personal ein Mehrfaches des Bonus vorenthalten worden war. Per Ende 2000 wurden die Lohnmassnahmen dann definitiv wieder aufgehoben.

Die Einführung der 39 Stunden – Woche

Zwar war nun bald überall Personal abgebaut worden, die Mitarbeiter konnten als Beamte aber nicht entlassen werden und längst nicht für alle fand sich ein neues Betätigungsfeld. Um zusätzliche Stellen zu schaffen wurde deshalb beschlossen, die Arbeit besser zu verteilen und so mit einer Arbeitszeitverkürzung auf 39 Wochenstunden mehr Stellen zu schaffen.

Der **VSLF** bestand darauf, diese Arbeitszeitverkürzung dem Lokomotivpersonal in zusätzlichen Ferien oder mindestens in Freitagen gewährt wird. Es sollte tunlichst vermieden werden, dass durch eine Optimierung der Einteilungen beispielsweise mit geschickter Pausenverteilung das Lokomotivpersonal de facto leer ausgeht. Zudem lassen sich

zusätzliche Stellen bei den Lokomotivführern effektiv nur schaffen, wenn er zuhause bleibt und ein anderer seine Tour fährt, so die Argumente des **VSLF**.

Zu einem grossen Teil drang er damit bei den Verhandlungen in Bern auch durch, man einigte sich auf einen künftigen Anspruch von wenigstens 125,5 arbeitsfreien Tagen für vollzeitbeschäftigte Lokomotivführer. Da diese Verhandlungen gleichzeitig als Vorarbeit zum künftigen GAV geführt wurden, flossen noch verschiedene andere Massnahmen in die Vereinbarung mit ein, die im Frühjahr von allen Verbänden unterzeichnet wurde.

Beim **VSLF** geschah dies allerdings mit gemischten Gefühlen, da sich bereits jetzt ein baldiger personeller Unterbestand im Bereich des Lokomotivpersonals abzeichnete.

Die Übereinkunft verlangt vom Personal neben dem Verzicht auf den Teuerungsausgleich 1999 eine sehr grosse Flexibilität. Die Arbeitszeit konnte nun «saisonal angepasst» werden und basierte auf der persönlichen Zeitaufschreibung. Während regelmässig arbeitende Angestellte von den neuen Regelungen profitieren, hatten die Schichtarbeitenden vielfach trotz kürzerer Arbeitszeit nun längere Abwesenheiten in Kauf zu nehmen, im Extremfall konnten sich nun bis zu 14-stündige Dienstschichten ergeben.

Die im Beschlussprotokoll vom April 1999 festgehaltenen Abmachungen sind heute Bestandteil der ersten GAV SBB für die Divisionen 'P' und 'G'. Sie wurden von den SBB jedoch schon per Fahrplanwechsel 2000 umgesetzt. Dafür fehlte die SBB allerdings damals noch die entsprechende Ausrüstung, vorab die Computerprogramme erwiesen sich als unzureichend. Aufgrund ihres Alters liessen sie sich nurmehr anpassen. Mit aufwendigem Abrechnen von Hand half man sich über die Runden.

Das unvermeidliche Chaos vor allem beim fahrenden Personal blieb nicht aus. Der **VSLF** stellte seinen Mitgliedern sowie allen Interessierten rasch ein vom AZK-Mitglied Damian Mutter aus Brig erstelltes Zeitaufschreibungsprogramm zur Verfügung. So liessen sich wenigstens die persönlichen Werte «à jour» halten.

Die Divisionalisierung 1999

Die Idee einer Reprivatisierung der SBB war nicht neu, als sie zu Beginn der 90er-Jahre im Zusammenhang mit der EU-Richtlinie 91/440 wieder aufgegriffen. Die Richtlinie verlangt unter anderem die Privatisierung der staatlichen Eisenbahnen und die Aufteilung in eine Infrastruktur- und eine Verkehrsfirma, um den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz auch für andere Bahnen im Wettbewerb zu gewährleisten. Obwohl sie nicht EU-Mitglied ist, erwies sich die Schweiz bei der Umsetzung als vorbildliche Europäerin. Ohne äusseren Sachzwang wurde neben der EU-verordneten Aufteilung in Infrastruktur und Verkehr aber die Verkehrsfirma nochmals aufgeteilt. Der Entscheid des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der SBB war sakrosankt: **«Die unterschiedlichen Produkte der Sparten Personen- und Güterverkehr verlangen nach einer klaren Kostenzuscheidung und -verantwortung, benötigen eine produktespezifische Ausrichtung und Führung und ihre unterschiedlichen Planungsprozesse müssen berücksichtigt werden. Solches lässt sich nur mit getrennten Divisionen erreichen!»,** so die erklärte Ansicht.

Die Neuorganisation wurde 1998 angegangen. Damit hatte die 1997 anlässlich der 'Regionalisierung' vollzogene und hochgelobte Zusammenführung des Lokomotiv- und Zugpersonals in der Abteilung 'Traktion und Zugdienste' TZ nur kurzen Bestand. Das Lokomotivpersonal kam nun vorerst gesamthaft in eine Abteilung 'Traktion, Werkstätten und

Dienste› TWD. Es war aber bereits entschieden, auch hier die Aufteilung zu vollziehen, vor allem auch in Hinblick auf das beabsichtigte ‹Joint-Venture› des Güterverkehrs mit der Division Güterverkehr der FS. Der **VSLF** setzte sich zwar mit allen legalen Mitteln gegen die personelle Aufspaltung zur Wehr, blieb damit aber leider ebenso erfolglos wie auch die andern Verbände. Anfang 1999 wurde mit der Division ‹Cargo› ein Vorvertrag abgeschlossen, der gleichwertige Arbeitsbedingungen für das künftige Cargo-Personal wie für das SBB-AG-Personal garantiert.

*Die Modalitäten der Aufteilung des Lokomotivpersonals wurden schliesslich in 2 Verhandlungsrunden festgelegt. Der Forderung des **VSLF**, sämtliche Stellen auszuschreiben, wurde immerhin partiell erfüllt: Lokomotivführer in Depots, die gesamthaft einer Division zugeteilt wurden und Leistungen der andern Division gegen Verrechnung durchführen («Prime-User-Depots»), wurden vorerst ungefragt der entsprechenden Division des Depots zugeteilt. Die Brünigbahn erhielt einen Sonderstatus. In den zweigeteilten Depots Basel, Bellinzona, Bern, Biel, Brig, Chiasso, Lausanne, Olten, und Zürich wurde immerhin nicht, wie von den SBB ernsthaft erwogen, durch das Los entschieden. Diese Lokomotivführer erhielten die Gelegenheit, sich für eine Division zu bewerben. Um Entscheidungshilfen zu geben, führten die Divisionen in den betreffenden Depots etliche Informationsveranstaltungen durch. Von der Division ‹P› erfuhr man an diesen Anlässen wenig Unerwartetes und ‹G› trug Visionen über die zukünftige Arbeitsgestaltung vor, ohne jedoch wirklich handfeste Fakten zu bringen. Aufgrund der eher konservativen Einstellung des Lokomotivpersonals wurde nicht unberechtigt befürchtet, dass übermässig viele Bewerbungen für die Division ‹P› eintreffen würden; deshalb einigten sich die SBB mit den Sozialpartnern auf folgenden Ablauf der Zuteilungsverfahren:*

1. Bewerbung für eine Division
2. Zuteilung nach objektiven Kriterien (spezielle Kenntnisse, wie z.B. ICE, TGV, etc.);
3. Gespräch mit dem Vorgesetzten, um ein allfälliges Interesse für die andere Division zu sondieren; nur in Zürich wurde in diesem Schritt zusätzlich die Zumutbarkeit einer Zuteilung zu ‹G› abgeklärt, da dies gleichzeitig mit einem Wechsel des Arbeitsortes in den RBL verbunden war;
4. Zuteilung nach Rang und in Zürich zusätzlich nach dem Grad der Zumutbarkeit;
5. Beschwerdemöglichkeit nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz.

Gleichzeitig konnte jeder Lokomotivführer sich in den vom **VSLF** initiierten «Tauschpool» zu melden. Damit erhielten auch die Lokomotivführer von ‹Prime-User-Depots› die Möglichkeit, sich in die andere Division zu bewerben, was allerdings einen Wechsel des Arbeitsortes bedingte.

Der eigentliche Prozess begann im September 1999 und brachte eine grosse Unruhe im Personal. Die Gespräche wurden nicht allerorts seriös geführt, vor allem in einem Depot brachte erst die massive Intervention des **VSLF** eine seriöse Umsetzung. Wie rasch abzusehen war, fanden sich schliesslich etliche Kollegen am 1. November 1999 gegen ihren Willen zugeteilt. In den meisten Depots waren dies zwischen 1 und 10 Lokomotivführer, in Zürich aber gleich deren 53! Fast 40 Lokomotivführer rekurrirten schliesslich gegen den Entscheid ihrer Zuteilung. Einige konnten über den Tauschpool eine Umteilung erwirken, ein rundes Duzend veranlasste die unfreiwillige Zuteilung aber zur Kündigung. Die Division ‹G› bemühte sich nach Kräften, die Unzufriedenen für sich einzunehmen. Als gegen Herbst 2000 ‹P› in Zürich weitere Lokomotivführer suchte, wollte praktisch niemand mehr aus der Division ‹G› vom RBL weg.

Dass die Divisionalisierung vorab in den aufgeteilten Depots eine Verarmung des Berufes bewirkte, lag schon vorgängig auf der Hand. Für den **VSLF** war stets genauso klar, dass aufgrund nicht mehr genützter Synergien eine Senkung der Produktivität stattfinden muss. Er wurde es nicht müde, die SBB davor zu warnen. Bei Cargo zeigte sich denn auch schon bei den Dienstplanentwürfen von Anbeginn weg eine massive Steigerung der Dienstfahrten. Bereits im Herbst 1999 zeichnete sich hauptsächlich in der Ostschweiz ein Personalunterbestand ab. Durch die Bemühungen vieler Kollegen, eine neue Arbeit innerhalb oder ausserhalb der SBB zu finden, verstärkt sich dieser Trend bis heute weiter. Allzu lange noch wurden aber sämtliche stets aufs Neue vorgebrachten Warnungen und Bedenken des **VSLF** von den Verantwortlichen der SBB in den Wind geschlagen. Zur Zeit der Erstellung dieser Festschrift ist die Situation soweit eskaliert, dass bald täglich Züge schon gar nicht mehr geführt werden können. Nur dank der massiven Sistierung von arbeitsfreien Tagen und dem immer noch vorhandenen Berufsstolz eines Grossteils unserer Kollegen lässt sich die Situation überhaupt einigermaßen beherrschen.

Vom Beamtenrecht zum GAV

Die eigentliche Privatisierung des Bundesbetriebes SBB in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft ‹SBB AG› mit dem Bund als Alleineigner verlief an sich ohne direkten Einfluss auf die Arbeitsbedingungen des Lokomotivpersonals. Zusammen mit der beabsichtigten gänzlichen Aufhebung des Beamtengesetzes führte die Umwandlung aber für sämtliche Bundesbeamten zu Vorbereitungen für Gesamtarbeitsverträge.

Nur scheinbar sehr früh begann der **VSLF** noch vor den anderen Gewerkschaften, sich mit der Materie auseinanderzusetzen. Am 4. Dezember 1996 traf sich die GAV-Kommission des **VSLF** anlässlich ihrer ersten Sitzung in Arth Goldau. Ihr Ziel war es, eine Vorlage für einen lokomotivpersonal-spezifischen GAV als Grundlage für zukünftige Verhandlungen mit den SBB zu erarbeiten. Als Leiter und tragende Kraft dieser Kommission amtierte der damalige Vizepräsident Andrea Grasselli. Zwei Duzend teils mehrtägige Treffen folgten. In der letzten Nummer des Loco Folio konnte 1997 der ausgereifte Vorschlag in einer Extrabeilage präsentiert werden. Die Delegierten-Versammlung vom 19. Januar 1998 genehmigte mit nur wenigen kleinen Anpassungen den vorgelegten GAV-Entwurf als Verhandlungsziel des **VSLF** mit den SBB.

Trotz hartnäckigem Insistieren und trefflichen Argumenten waren die SBB nicht von ihrer Ablehnung eines Kategorien-GAV für das Lokomotivpersonal abzubringen und drängten bei jeder Gelegenheit, dass der **VSLF** sich der im Frühling 1998 gegründeten ‹Verhandlungsgemeinschaft› der übrigen Personalverbände der SBB (SEV, GCV, OV, VIA, Gdl) anschliessen solle. Zwar hat auch der **VSLF** die Absichtsurkunde zur Gründung unterzeichnet, die vorgesehene Machtverteilung innerhalb der Verhandlungsgemeinschaft machte aber den schlussendlichen Beitritt für den **VSLF** unmöglich. In den Anschlagkästen und den Verbandsorganen fand sich harsche und nicht immer qualifizierte Kritik am Alleingang des **VSLF**. Sein von erfahrenen Spezialisten der Privatwirtschaft gelobter GAV-Entwurf wurde bei jeglicher Gelegenheit in ein schlechtes Licht gestellt. Unverhofft fand sich die GAV-Verhandlungsgemeinschaft bereit, für die einzelnen Gewerkschaften ein Vetorecht einzurichten und die Autonomie der Einzelgewerkschaften zu wahren. Damit wurde ein Beitritt auch für den **VSLF** akzeptierbar. Zwar fehlte es nicht an Stimmen, die der Geschichte

gedenkend an eine List glaubten und vom Beitritt abrieten. Der erweiterte Vorstand stimmte aber dem Beitritt zur Verhandlungsgemeinschaft unter den neuen Bedingungen und damit gemeinsamen Verhandlungen aller Gewerkschaften mit den SBB mehrheitlich zu, ohne jedoch das spätere Ziel eines Kategorienvertrages für das Lokomotivpersonal damit aufgeben zu wollen. Die Zusammenarbeit gestaltete sich schliesslich recht positiv, der **VSLF** als Interessenvertreter des Lokomotivpersonals wurde und wird stets von allen Seiten als vollwertiger Partner akzeptiert.

Diese eigentlichen GAV-Verhandlungen begannen mit einer feierlichen Eröffnung am 8. September 1999. Zweimal kam es während den zum Teil sehr harten und zähflüssigen – zum Teil aber auch reibungslosen – Verhandlungen zum Abbruch: Das erste Mal waren grosse Differenzen betreffend einem neuen Lohnsystem der Auslöser, beim zweiten Mal war die Einigung um die Ablösung des «Contrat social» die Ursache. Am 29. Februar 2000 um 23.55 Uhr konnte endlich mit zweimonatiger Verspätung auf den Zeitplan das vorläufige Ergebnis von den Verbänden und den SBB paraphiert und gefeiert werden.

In einer Urabstimmung wurde der GAV von den **VSLF**-Mitgliedern mit einer Zustimmung von 68,8% bei einer Stimmbeteiligung von rund 2/3 angenommen. Im Vergleich zu den Resultaten der andern Verbände steht der **VSLF** dem Vertragswerk mit Abstand am kritischsten gegenüber. Die vorgesehene 3-jährige Laufzeit wird erweisen, wie und ob diese kritische Zurückhaltung berechtigt ist.

Anlässlich einer Feier in Bern wurde die künftige Anstellungsgrundlage der «SBB AG» am 27. Juni 2000 vom Verbandspräsidenten Theo Marty und der Vizepräsidentin Gabriele Arnold namens des **VSLF** unterzeichnet.

Der Unfall von Varzo – Preglia

In der Nacht des 31. Juli 1993 fuhr der von Deutschland herkommende Schnellzug 227 auf den stillstehenden Reisezug 205 auf, der sich in diesem Moment von Brig herkommend im Tunnel Rio Rido auf der Strecke Varzo - Preglia befand. Es waren ein Toter und mehrere Verletzte zu beklagen.

Das Unglück wurde durch ein unerlaubtes Vorgehen beim Einrichten des signalmässigen Einspurbetriebes durch die beiden Stationsbeamten der Stationen Varzo und Preglia verursacht. Sie hatten das Betriebsgeleise Varzo-Preglia ausser Betrieb gesetzt, ohne vorgängig die sich noch auf dieser Strecke befindlichen Lokführer der Züge 227 und 205 zu verständigen und ohne das Eintreffen dieser beiden Züge auf der Station Preglia abzuwarten und rückzumelden.

Der Zug 227 stand vor dem geschlossenen Blocksignal, das sich vor dem Tunnel Rio Rido befindet. Als das Blocksignal auf «Freie Fahrt» wechselte, bedeutete dies für den Lokführer einen eindeutigen Fahrbefehl für die Weiterfahrt auf die vor ihm liegende freie Strecke. Bei der Ausfahrt aus der Station Varzo hatte er wiederholt einen Spannungsausfall feststellen müssen. Auch für die Weiterfahrt war keine Fahrleitungsspannung festzustellen, aber der Hauptleitungsdruck genügte gemäss FDR und so setzte er die Fahrt vorsichtig fort. Kurz darauf fuhr er auf den im Tunnel in einer Linkskurve stehenden Zug 205 auf.

Der Lokführer konnte aus seiner Situation nicht einmal erahnen, dass der Wechsel des Blocksignales von «rot» auf «grün» aufgrund der Einrichtung des signalmässigen Einspurbetriebes erfolgte. Ebenso konnte er auch nicht wissen, dass von der Station Varzo

aus auf dem Betriebsgeleise der Gegenrichtung ein Güterzug auf die Strecke geschickt wurde.

Trotz der eindeutigen Fakten und den einleuchtenden Argumenten unseres Rechtsanwaltes Dr. Stefanetti aus Domodossola, aufgrund deren unserem Kollegen keine Schuld nachzuweisen war, erklärte ihn in erster Instanz das Gericht Verbania, solidarisch mit den beiden Stationsbeamten für schuldig.

Enrico Canonica hat als Sachbearbeiter **VSLF** über den ganzen Zeitraum unzählige Tage und Wochen darauf verwendet, einerseits den betroffenen Kollegen zu betreuen und andererseits die fachspezifischen Unterlagen für den Rechtsanwalt auszuarbeiten. Er war mit dem gesamte Vorstand **VSLF** empört ob des ungerechten Urteils. Mit Dr. Stefanetti legten sie beim Obergericht in Turin Berufung ein. Der Erfolg blieb nicht aus: Unser Kollege wurde in allen Anklagepunkte freigesprochen.

Der Prozess endete am 20. November 1998 und dauerte insgesamt mehr als 5 Jahre. Die Mitgliedschaft beim **VSLF** erwies sich dabei für den betroffenen Lokomotivführer als Rettung, hielt sich doch die aus dem Freispruch profitierende Kreisdirektion I der SBB diskret aus der Geschichte heraus und unterliess jegliche Hilfestellung.

Autonome Lokomotivführer Europas (ALE)

Die Beziehungen des **VSLF** zur GDL sind älter als dieser selbst. Wie zu Beginn dieser Schrift kurz erwähnt wurde, waren viele schweizerische Lokomotivführer vor der Gründung des **VSLF** im Jahre 1876 - der ersten schweizerischen Organisation der Bahnangestellten - Mitglied beim «Verein Deutscher Lokomotivführer» VDL. Dessen Gründungsversammlung fand am 12. November 1866 in Ludwigshafen statt, und auf den 1. Januar 1867 konstituierte sich der VDL mit der Inkraftsetzung der Satzung. Anlässlich der Generalversammlung vom 21. Oktober 1919 fand eine Umgestaltung des VDL in eine Gewerkschaft und eine gleichzeitige Umbenennung in «Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer» GDL statt. Am 10. September 1920 trat die GDL der Dachorganisation «Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamter» bei, der sie aber bereits am 12. September 1924 durch den Austritt wieder den Rücken kehrte. Am 1. Juli 1933 erfuhr die GDL eine zwangsweise Umbenennung wieder in VDL. Während der weiteren, von den Nationalsozialisten beherrschten Jahre wurden die Lokomotivführer an den «Reichsbund Deutscher Beamter» angeschlossen. Nach dem zweiten Weltkrieg erfolgten an verschiedenen Orten Wiedergründungen der GDL und am 4. bis 6. August 1949 konnte man an der 1. Generalversammlung der GDL nach dem zweiten Weltkrieg die Vereinigung auf Bundesebene vollziehen. Vom 8. bis 10. Mai 1967 beging die GDL in festlichem Rahmen die Jubiläums-Generalversammlung 100 Jahre GDL in Köln, wo auch der Verbandspräsident **VSLF**, Karl Dardel, als Ehrengast teilnahm.

Die GDL ist eine selbständige Organisation und stellt ein eindrückliches Vorbild für den **VSLF** dar. Das Beispiel widerlegt den immer wieder an den **VSLF** gerichteten Vorwurf, mit einem gewerkschaftlichen Alleingang wäre das Lokomotivpersonal bald verloren.

Schon früh nach der Wiedergründung des **VSLF** fanden Kontakte mit der GDL statt. Vor allem aber unter deren früherem Sekretär 1, Fritz Graf, weiteten sich die Beziehungen aus. Insbesondere die vielen Fussballtreffen dies- und jenseits der Grenze förderten die

Kollegialität und den engeren Gedankenaustausch. Der Erste Bezirksvorsitzende der GDL Kaiserslautern, Günther Weber, wurde bald zu einem gern gesehenen und gehörten Gast an den Generalversammlungen des **VSLF**, die durch seine Referate stets eine willkommene Bereicherung erfahren durften.

Im Dezember 1984 trafen sich der «Sindacato Macchinisti e Aiuto Macchinisti» (SMA) und die «Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer» (GdL) erstmals in München, um die Idee einer europäischen Dachorganisation in die Tat umzusetzen. Mit einem regen Briefwechsel wurde auch der Vorstand des **VSLF** von der Notwendigkeit einer solchen Organisation überzeugt, zumal der **VSLF** ja ohnehin mit der GDL einen regen kollegialen Kontakt pflegte. Am 19. und 20. September 1985 wurden der Verbandspräsident Fritz Schneider und 3 weitere **VSLF**-Mitglieder an die erste Zusammenkunft nach Rom eingeladen. Hier fanden die ersten Kontaktgespräche statt. Im Zentrum stand der Gedankenaustausch über die gewerkschaftlichen Probleme der europäischen Lokführer. Er war rasch klar, dass die Lokführer in Europa überall ähnliche Probleme haben und dass sich diese mit einer internationalen Zusammenarbeit effizienter bewältigen liessen. Während diesen eindrücklichen Arbeitstagen resultierte schliesslich ein Verständigungsdokument zur Gründung eines autonomen europäischen Lokomotivführerverbandes.

Vom 26. - 28. Mai 1986 wurde unser Verbandpräsident Fritz Schneider mit einer Delegation des **VSLF** zum 2.Meeting nach Königswinter (bei Bonn) eingeladen. Es wurden hier die politisch und konfessionelle Neutralität festgeschrieben und zur gegenseitigen Information beispielsweise die unterschiedlichen Arbeitsbedingungen, Ausbildungs- und Zulassungsvorschriften und die Pensionsbedingungen behandelt.

Am 14. September 1988 war der **VSLF** Gastgeber für das 3.Meeting hoch über dem Urnersee zu Morschach. Ausser den Delegationen aus Italien, Deutschland, Schweden, Holland und der Schweiz war auch Herr H. Nebiker als Nationalrat und Verwaltungsrat der SBB zu Gast. Das Hauptziel dieses Meetings war, den vorliegenden Statutenentwurf für die ALE in die endgültige Fassung zu bringen.

Am 8.Juni 1989 und also 4 Jahre nach dem ersten Treffen wurde die «ALE» in Rom gegründet. Wie man schon damals vorausgesehen hatte, kamen mit der Liberalisierung der Verkehrspolitik in Europa gewaltige Umwälzungen und Probleme auf die europäischen Eisenbahnen zu und haben auch Auswirkungen auf die Arbeitsplätze der Lokführer. Als 1.Vorsitzender der ALE amtierte Manfred Schell (1. Vorsitzender der GdL). Zum 2. Vorsitzenden wählte man als Giuseppe Minutoli (Generalsekretär der SMA) und als Schatzmeister (Kassier) wurde unser Verbandspräsident Fritz Schneider erkoren.

Am 26.Oktober 1990 fand der erste Kongress der ALE in Bozen statt. Inzwischen waren auch Spanien (SEMFA) und Portugal (SMAQ) der ALE beigetreten und Tschechien fand an diesem Treffen Aufnahme.

Die folgenden Jahre brachten einen regen Informationsaustausch an den zweimal jährlich stattfindenden Vorstandssitzungen. Mit offiziellen Protestschreiben gegen Missstände konnte zudem schon der einen oder andern Gewerkschaft wertvolle Unterstützung geboten werden.

Die Zahl der Mitglieder stieg und bis Ende 2000 sind schon die autonomen Lokführergewerkschaften aus 13 europäischen Ländern beigetreten:

Land	Gewerkschaft	Anzahl Mitglieder
Bulgarien	ULDB	2'600
Deutschland	GDL	35'000
Griechenland	PEPE	900
Italien	SMA	6'000
Jugoslawien	NS SMB	1'800
Polen	ZZM	11'000
Portugal	SMAQ	1'700
Rumänien	SLI	12'500
Schweiz	VSLF	1'300
Slowakei	FS SR	3'800
Spanien	SEMAF	6'000
Tschechische Republik	FS CR	11'000
Ungarn	MOSZ	6'000

Mit der zunehmenden Globalisierung verlieren die Landesgrenzen auch beim Bahnverkehr und dem Lokpersonal stetig an Bedeutung. Der gegenseitige Lohndruck auch auf Kosten der Sicherheit hängt da als Damoklesschwert nicht nur über den Köpfen der Lokführer. Solches zu verhindern hat sich die ALE schon seit langem verschrieben. Zunehmend erfolgreich lobbyiert sie heute nicht nur in den Landesregierungen ihrer Mitglieder-Verbände, sondern auch auf europäischer Ebene. Der **VSLF** als Gründungsmitglied bildet eine unverzichtbare Stütze. Nachstehend ein paar Sätze aus der Ansprache des 1. Vorsitzenden der ALE, Manfred Schell: **«Wir werden es nicht zulassen, dass die zur Zeit vorherrschende Qualifikation des europäischen Lokomotivführers abgebaut wird, denn sie ist mitunter ein Garant für die Betriebssicherheit. (...) Wir wollen, dass die europäischen Eisenbahnen nicht nur das sicherste Verkehrsmittel sind, sondern auch fernerhin bleiben. (...) Der Grundstein der ALE ist gelegt, wir werden die Aufbauarbeit intensiv fortsetzen».**

Der ehemalige Vorsitzende der GdL, Karl Klein, ist zur Zeit unter anderem Präsident der CESI (Vereinigung der unabhängigen Gewerkschaften Europas mit 6 Mio. Mitgliedern, ein 'Gewerkschaftsbund' auf europäischer Ebene). Aufgrund dieses Mandates und auch als zweiter Vorsitzender des «Deutschen Beamtenbundes» hat die ALE beste Aussichten, die Probleme ihrer Mitglieder im Europaparlament kompetent vortragen und vertreten zu können.