

Foto: Alexander Egger.

Der SEV, Gewerkschaft des Verkehrspersonals, wird 100 Jahre alt.

Historische Weichenstellungen

Erst 100 Jahre? Die Frage ist berechtigt, denn die Eisenbahnangestellten hatten sich längst vor 1919 zu Verbänden zusammengeschlossen. Der Landesstreik brachte die Einheit. Der VPOD gratuliert der Service-public-Schwester herzlich.

„Das ist halt historisch so gewachsen.“ Diese Antwort erhält auch im VPOD häufig, wer Sinn oder Unsinn von Strukturen und Ritualen anspricht. Auch der SEV, Gewerkschaft des Verkehrspersonals, ist eine Traditionsgewerkschaft. Vorläuferorganisationen bestanden schon seit den 1870er Jahren. Erst 1919 fanden sich vier Verbände zusammen. In dieser Vorgeschichte liegt etwa auch die Erklärung dafür, dass auch noch im heutigen SEV die Unterverbände ein starkes Eigenleben besitzen.

Vergiftetes Geschenk

Zwischen einem Lokführer und einem Rangierarbeiter, zwischen dem Stationsvorstand und dem Heizer bestanden in der Frühzeit der Eisenbahn gewichtige Rang- und Milieuunterschiede - allein schon darin, wie schmutzig die Hände und Hemden bei der Arbeit wurden. Daher brauchte es mehrere Anläufe und letztlich die kollektive Erfahrung des Landesstreiks, (fast) alle Bähnler in einem Verband zusammenzubringen. Denn (fast) alle hatten in jenen Novembertagen 1918 dazu beigetragen, dass die Schweiz stillstand.

Die zentrale Figur für die Einigung und für den Beitritt des SEV zum SGB war Emil Düby, Als SP-Vertreter sass Düby ab 1917 in drei Parlamenten zugleich: im Stadtberner Stadtrat, im Grossen Rat des Kantons Bern und im Nationalrat. 1918 gehörte er als Generalsekretär des Verbandes schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter dem Oltener Komitee an, das den Generalstreik organisierte. Weil er den grössten der fusionierenden Verbände vertrat, war es folgerichtig, dass er 1919 erster SEV-Generalsekretär wurde. Allerdings konnte er das neue Amt nicht lange ausüben; 1920 starb er, mit nur 46 Jahren.

Auch der Nachfolger ist eine wichtige Persönlichkeit der Schweizer Arbeiterbewegung: Robert Bratschi führte den SEV ein volles Vierteljahrhundert, bis 1945, als Generalsekretär. Er personifizierte geradezu die Integration der Sozialdemokratie und der Gewerkschaften in den bürgerlichen Staat, die seine Epoche kennzeichnet (später wurde er dann noch BLS-Direktor - und er präsierte 1947 die AHV-Kommission, die endlich den Weg für die AHV freiräumte). Das Beamtengesetz von 1927 war allerdings ein vergiftetes Geschenk: Es enthielt zwar eine Sicherung der Lohnanpassungen, aber auch ein Streikverbot - als Rache für den Landesstreik.

Ein eigenes Kapitel ist das Verhalten von Bahn und SEV im Zweiten Weltkrieg. Nach der jüngeren Geschichtsschreibung bleibt bekanntlich nicht mehr viel Ruhm hängen an der Schweiz: Sie hatte sich ihre Verschonung mit Produktion und Dienstleistungen für die Achsenmächte erkaufte. Der Bahntransit spielte dabei eine wichtige Rolle. „Der SEV opponierte nicht dagegen, weil er sich damit politisch isoliert hätte und weil die finanziell angeschlagene SBB davon profitierte“, schreibt Markus Fischer dazu in der SEV-Jubiläumszeitung.

Die jüngsten Jahrzehnte der SEV-Geschichte sind geprägt durch den Kampf gegen Deregulierung und Liberalisierung. Die Bahnreform, die 1999 in Kraft trat, wurde vom SEV mitgetragen, weil die Auslagerung der Bahn einigermassen abgefedert war. Der GAV mit SBB und SBB Cargo galt ab 2001, trotzdem musste die Gewerkschaft wieder und wieder gegen Sozialabbau kämpfen, auch mit Streiks und (symbolischen) Blockaden. Als Antwort auf die Globalisierung entwickelte man den Slogan „Schweizer Löhne auf Schweizer Schienen“. Aber natürlich sind die Versuche zahlreich, diesen Grundsatz zu unterlaufen. Und neuerdings muss sich die Bahn auch noch gegen Konkurrenz durch Fernbusse wehren.

Friedliche Koexistenz

SEV heisst die Gewerkschaft immer noch; seit 2009 werden die Buchstaben aber nicht mehr ausgedeutet, zugunsten der Unterzeile „Gewerkschaft des Verkehrspersonals“. Mit dem VPOD gibt es viele Berührungspunkte und eine weitestgehend friedliche und partnerschaftliche Kooperation. Warum der SEV die Nahverkehrsbetriebe in der Westschweiz organisiert, während die Deutschschweizer Stadtverkehre beim VPOD sind? Auch das ist historisch gewachsen.

Christoph Schlatter.

VPOD-Magazin, 1.7.2019.

Personen > Schlatter Christoph. SEV. Jubilaem. VPOD-Magazin, 2019-07-01