

50 Jahre Sektion Deutsche Bahn

(entnommen aus der gleichnamigen Broschüre zum Jubiläumsjahr)

Vorbemerkung

Diese Jubiläumsschrift ist von einer kleinen Arbeitsgruppe geschaffen worden. Die Kollegen Peter Ansmann, Basel, Erich Danner und Manfred Rebholz, Schaffhausen, haben zusammen mit Georg Gantenbein die Unterlagen zusammengetragen. Die kleine Schrift soll aufzeigen, in welchem misslichem Umfeld die Wiege der Sektion stand und wie dank beharrlicher, zielstrebigter und solidarischer Zusammenarbeit dieses Umfeld erfolgreich verändert werden konnte.

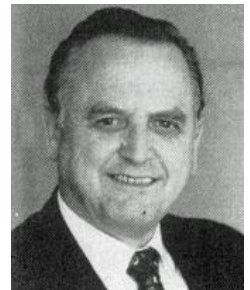
Grusswort des Verbandspräsidenten SEV

APV DB - Eine besondere Sektion

Liebe Kolleginnen und Kollegen

In der Struktur des Schweiz.- Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verbandes (SEV) nimmt die Sektion APV DB eine besondere Stellung ein. Sie gehört weder in den Bereich der SBB-Mitglieder noch in denjenigen der konzessionierten Transportunternehmungen. Die Sektion mit ihren Gruppen in Basel und Schaffhausen ist trotzdem gut in den Einheitsverband SEV integriert.

Ihr kommt die besondere Rolle zu, Mahnmal, Vorreiterin und Vorbild zu sein. Die Sektion APV DB ist für mich ein Mahnmal, weil sie unmittelbar nach dem Ende eines Krieges, der sich nie mehr wiederholen darf, gegründet wurde.



Die Privatisierung der Deutschen Bundesbahn auf Anfang 1994 führt mich zum Stichwort Vorreiterin. Die bisherigen Erfahrungen mit der neuen Unternehmensform zeigen auf, dass die Zurückhaltung des SEV zu den auch in der Schweiz vielfach geforderten Privatisierungsabsichten berechtigt ist.

Die Sektion APV DB ist aber auch ein Vorbild: Sie überzeugt durch eine gute gewerkschaftliche Organisation und durch eine gradlinige Haltung bei der Behandlung der anstehenden Probleme. Zahlreiche Besonderheiten gegenüber dem in der Schweiz geltenden Beamten- und Arbeitsvertragsrecht prägen auch heute noch die Anstellungsbedingungen unserer Mitglieder der Sektion APV DB.

Die Wahrung und Förderung dieser vielfältigen Interessen in grenzüberschreitenden Kontakten ist deshalb für den SEV stets eine neue Herausforderung, der wir uns gerne stellen. APV DB ist für den SEV nicht nur eine besondere, sondern eine wertvolle Sektion. Ihre Zugehörigkeit zum SEV ist für uns eine Bereicherung.

Der SEV dankt für die bisherige Treue und gratuliert ganz herzlich zum runden Geburtstag. Ganz persönlich wünsche ich der Sektion APV DB alles Gute für die Zukunft und weiterhin ein erfolgreiches Wirken für die Mitglieder

Charly Pasche, Verbandspräsident SEV

Aus den Anfängen

8. Mai 1945. Deutschland war am Ende, Städte und Dörfer, Industrieanlagen und Eisenbahnen zerstört. Unsagbare Not war der Alltag. Die Mitarbeiter, die Pensionäre und Rentner der Deutschen Reichsbahn (DRB) mit Wohnsitz Schweiz waren von Deutschland abgeschnitten. Die Zahlung von lebensnotwendigen Bezügen war eingestellt. Der Weg zum Fürsorgeamt wurde für viele unumgänglich. Im Juni 1945, einen Monat nach Kriegsende übernahm die Schweiz. Eidgenossenschaft durch einen Bundesratsbeschluss die stillgelegten Anlagen der Deutschen Reichsbahn auf Schweizergebiet in ihre treuhänderische Verwaltung und führte diese bis Ende April 1948.

Schon vor dem völligen Zusammenbruch des Nazi-Regimes machten sich vorausschauende Kollegen in Schaffhausen und Basel Gedanken darüber, was zu tun sei, um aus dieser sozialen Not herauszufinden, in der sich die Deutschen Reichsbahn-Leute befanden.

Der Name Heinrich Bollinger und der Wärterposten 502 in Beringen sind untrennbar mit dem sukzessiven Aufbau der DRB-Sektion verbunden. (Damals noch DRB = Deutsche Reichsbahn). Dort trafen sich gleichgesinnte Schweizer um über die nächsten, sich aufdrängenden Schritte auf dem Wege in die Zukunft zu beraten.



Schrankenposten WP 502 mit dem Wärter Heinrich Bollinger

Die Kollegen waren sich einig, dass die beste Lösung die wäre, wenn der SEV die Interessenvertretung der Deutschen Reichsbahn-Leute übernehmen würde. Unverzüglich wurde mit dem SEV Kontakt aufgenommen. Jakob Fehr, SEV-Sekretär, wurde von der Verbandsleitung beauftragt, sich die Anliegen und Vorstellungen anzuhören. Eine erste Orientierungsversammlung fand im Mai 1945 statt. 18 Kollegen waren anwesend. Nach mühsamer Aufklärungsarbeit fanden sich 16 Kollegen zur Gründungsversammlung der Sektion "Deutsche Reichsbahn Schaffhausen" am 16. Juni 1945 im Rest. Ochsen in Beringen ein. Unter anderem wurde auch der erste Vorstand gewählt:

- Präsident: Bollinger Heinrich
- Kassier: Vögeli Ernst
- Aktuar: Fricker Hans
- Beisitzer: Hermann Willy
- Vertrauensmann: Menet Jakob



Heinrich Bollinger

In Basel war es Robert Maier, der sich mit gleichgesinnten Kollegen Gedanken darüber machte, wie die Interessen der Deutschen Reichsbahn-Bediensteten mit Wohnsitz Schweiz am besten wahrgenommen werden könnten.

Bald einmal wurde der Kontakt zu Walter Hungerbühler hergestellt. Dieser nahm sich der Anliegen der Deutschen Reichsbahn-Kollegen sofort an und nahm Kontakt mit dem SEV in Bern auf. Am 9. Juli erhielt er vom SEV den Bescheid - wie er auch den Schaffhauser-Kollegen gegenüber geäußert wurde, - dass eine vorbehaltlose Aufnahme der Deutschen Reichsbahn-Leute in den SEV nicht in Frage kommen könne. Vor allem sei einwandfrei abzuklären, ob es sich bei den Bewerbern um die SEV-Mitgliedschaft nicht um ehemalige Nazis und „Fröntler“ handle. Diese hätten im SEV nichts zu suchen. Die „politische Stubenreinheit“ jedes Bewerbers sei abzuklären, allenfalls in Verbindung mit den Polizeibehörden.

Bei den Kollegen deutscher Nationalität löste die Mitteilung Enttäuschung aus; sie könnten vorläufig nicht dem SEV beitreten.

Ab dem 1. Oktober 1948 war schliesslich auch für sie die Türe zum SEV offen. Auf diesen Termin hin wurde die Sektion DB auch offiziell gegründet mit Sitz in Basel.

Am 27. August 1945 fand im Restaurant Ziegelhof eine erste Orientierungsversammlung statt. Sie war von 31 Kollegen besucht. Die Mitteilung, dass die „politische Stubenreinheit“ jedes Einzelnen abgeklärt werden müsse, bevor der Beitritt zum SEV vollzogen werden könne, wirkte bei einzelnen Leuten wie eine kalte Dusche. Am 20. Februar 1946 wurde in der Kantine der Deutschen Reichsbahn die Gründungsversammlung durchgeführt. 52 Kollegen waren anwesend. Unter anderem wählten sie auch den ersten Vorstand:

- Robert Maier, Präsident
- Max Nyffenegger
- Alfred Pirotta
- Josef Brestler
- Jakob Hunziker
- Christian Gotsch

Am 6. Juli 1946 schrieb Heinrich Bollinger an Robert Maier, man möge in Zukunft doch näher zusammenarbeiten und die Wünsche und Anträge an den SEV vorher absprechen. Dieses Anliegen wurde sofort aufgenommen. Die Folge war ein reger Kontakt ab diesem Zeitpunkt.

Die Sektion zählte nach den beiden Gründungsversammlungen 68 Mitglieder (Basel 52, Schaffhausen 16). Die Werbung von Neumitgliedern gestaltete sich am Anfang besonders schwierig.

Es galt Misstrauen abzubauen und sicherzustellen, dass nur Kolleginnen und Kollegen in den SEV aufgenommen wurden, die nicht als Nazis und „Fröntler“ galten.

Vor allem auf dem Platz Schaffhausen regte sich Widerstand in den SEV-Sektionen gegen den Anschluss der DRB-Leute. Die Schwierigkeiten konnten überwunden werden. Der Werbung war Erfolg beschieden. Seit vielen Jahren zählt die Sektion 400 Mitglieder, zurzeit sind es 444.

Die Betreuung der Mitglieder wurde in hervorragender Art und Weise durch die jeweiligen Obmänner und deren Mithelferinnen und Mithelfer wahrgenommen.



50 Bedienstete der Güterabfertigung Schaffhausen

Gewerkschaftliche Aktivitäten

Mit zu den ersten gewerkschaftlichen Vorstössen gehörte der Antrag an den SEV, er möge für die Rentner und Pensionäre etwas unternehmen, da diese seit einem halben Jahr kein Geld mehr erhalten hätten. Verschiedene Not- und Übergangslösungen waren nur Tropfen auf den heissen Stein. So blieb der Weg zum Fürsorgeamt vielen nicht erspart. In Basel konnten, dank der Unterstützung von Regierungsrat Gusti Wenk Vorschusszahlungen gewährt werden.

Eine weitere Übergangsmassnahme war, die Zahlung von Geldern für Renten auf ein deutsches Sperrkonto. Diese Mittel konnten aber nicht in die Schweiz transferiert werden. Bis schliesslich anfangs 1949 die Mitteilung kam, die Renten würden rückwirkend auf den 8. Mai 1945 nachbezahlt.

Weitere Vorstösse des SEV galten einer Teuerungszulage, einer Herbstzulage für 1946. Bewilligt wurde schliesslich eine Weihnachtzulage von 100.-- Fr. (für Ledige



70.-- Fr.). Eine sofortige Intervention des SEV wurde notwendig, als publik wurde, der Wechselkurs werde massiv verschlechtert, von 1.73 auf 1.29. Mit einer Ausgleichsmassive Einkommensverlust aufgefangen werden.

Eine ähnliche "Feuerwehrübung" wurde nötig, als mitgeteilt wurde, die franz. Besatzungsmacht sehe im Einverständnis mit der BD Karlsruhe vor, von 84 Deutschen deren 70 nach Deutschland zu versetzen und sie weiterhin als Grenzgänger zu beschäftigen. Mit dieser Massnahme wollten Devisen gespart werden. Sofort wurde mit der Bürgergemeinde Basel Kontakt aufgenommen und beantragt, man möge diesen Leuten das Schweizer Bürgerrecht verleihen. Dank dem sofortigen Eingreifen des SEV wurde schliesslich von diesem Versetzungsantrag Abstand genommen. Am 6. Juni 1949 wurde einem Antrag des SEV zugestimmt, wonach über 50 Kollegen, die jahrelang Beamtendienst versahen, ins Beamtenverhältnis überführt werden.

Mit diesen wenigen Hinweisen sollen die damaligen Schwierigkeiten angedeutet werden. Was fehlte war ein mit den nötigen Kompetenzen versehener Verhandlungspartner. Am Anfang waren die Verhandlungen besonders mühsam. Der SEV musste mit drei Verhandlungspartnern Probleme erörtern und Lösungen suchen: Mit dem Eidgenössischen Amt für Verkehr (EAV), mit der franz. Besatzungsmacht und mit der Bundesbahndirektion Karlsruhe. In den 50er Jahren war es noch die BD Karlsruhe. Diese Praxis konnte den SEV nicht befriedigen. Die DB-Delegationsmitglieder wechselten sehr oft. Eine gewisse Kontinuität fehlte. Der SEV gelangte mit dem Anliegen an die HVB, in Zukunft wenn immer möglich mit einer Delegation der HVB verhandeln zu können. Diesem Anliegen wurde stattgegeben und im Oktober 1960 fand die erste Verhandlungsrunde zwischen einer HVB- und einer SEV-Delegation in Trier statt. Ab diesem Zeitpunkt konnte der "Frankenempfänger-Status" systematisch aufgebaut werden.



Die Rotte der Bahnmeisterei Neuhausen

Sozialversicherungspaket

Von Anbeginn an, das heisst von 1945 bis heute, während 50 Jahren schon hat sich der SEV mit Fragen des ganzen Sozialversicherungspaketes zu beschäftigen gewusst. (Art. 7 Sozialversicherung hält in der Vereinbarung 1953 fest:

"Die Sozialversicherung des Personals richtet sich, soweit diese Vereinbarung nichts anderes vorsieht, nach den deutschen Vorschriften. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Sozialversicherung".)

Immer wieder zeigt es sich, wie ausserordentlich schwierig es ist, deutsches Recht und schweizerisches Recht zum Vorteil der Frankenempfänger zu kombinieren.

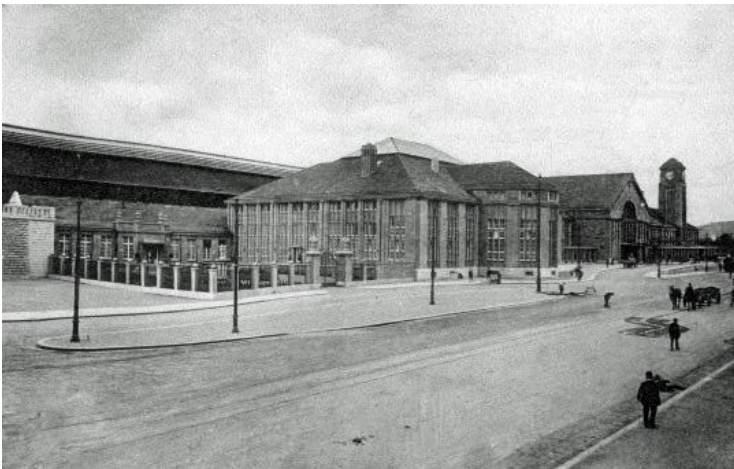
Im Sozialversicherungsabkommen Deutschland-Schweiz konnten die Frankenempfänger-Details keinen Platz finden. Ebenso wenig im Ersten Zusatzabkommen. Bei der Beratung des Zweiten Zusatzabkommens stellte der SEV frühzeitig Anträge betreffend den Frankenempfänger-Status.

Das federführende Eidgenössische Amt war im Besitze der schriftlichen Anträge. Im Nachhinein musste der SEV zur Kenntnis nehmen, dass diese Anträge schlicht vergessen wurden. Nachträgliche Proteste halfen nicht weiter. Das zweite

Zusatzabkommen brachte wesentliche Verschlechterungen für die Frankenempfänger. Der SEV bemühte sich konstant, diese Mängel zu beheben. Ein äusserst mühsames Unterfangen.

Unterschiedliche Dienstbezüge DRB-Leute / SBB-Bedienstete

Von allem Anfang an waren die unterschiedlichen Dienstbezüge der DRB-Leute im Vergleich zu den SBB-Bediensteten ein "Dauerbrenner". Die Hoffnung, dass hier bald einmal Fortschritte zugunsten der DRB-Leute erzielt werden könnten, erhielt einen starken Dämpfer nach den ersten Verhandlungen mit dem EAV (Eidg. Amt für Verkehr) Ende 1945 anfangs 1946. Die Vertreter dieses Amtes gaben sich sehr zugeknöpft. Dem SEV wurde bedeutet, dass Lohnansprüche der Bediensteten der DRB-Leute sich nach den Vorschriften der Reichsbahnverwaltung zu richten haben. Beim EAV bestehe keine, aber auch gar keine Neigung von diesem Grundsatz abzuweichen. Man halte daran fest, dass für die DRB-Strecken auf Schweizergebiet keinerlei Vergleiche mit den Schweizerbahnen möglich seien. Vor allem könne keine Rede davon sein, irgendwelche Vorschriften über Gehalts- und Nebenbezüge des SBB-Personals auf das DRB-Personal anzuwenden. Das Besoldungssystem der DRB habe daher grundsätzlich auch weiterhin in Gültigkeit zu bleiben, wobei sich die Auszahlung der Löhne allenfalls nach den vorhandenen Einnahmen der DRB-Strecken auf Schweizergebiet zu richten habe!



Der neu erstellte Bad Bf Basel im Jahre 1913

Minimalgarantie

Das "Herzstück" des Frankenempfängerstatus ist die Minimalgarantie. Die Basis für

den Auf- und Ausbau des Frankenempfängerstatus liefern die entsprechenden Artikel in der Vereinbarung 1953 (Art. 6.4 und 9.1) die sich wiederum, wenn nur vage, auf den Staatsvertrag von 1852 abstützen.

Art. 6.4 hält fest:

- Die Deutsche Bundesbahn wird die Gehälter und Löhne ihrer in der Schweiz wohnhaften Bediensteten in angemessener Weise den Lebenskosten in der Schweiz angepasst halten.

Art. 7 Sozialversicherung hält fest:

- Die Sozialversicherung des Personals richtet sich, soweit diese Vereinbarung nichts anderes vorsieht, nach den deutschen Vorschriften. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Sozialversicherung.

Art. 9.2 hält fest:

- Die Deutsche Bundesbahn wird die in der Schweiz an deutsche und schweizerische Staatsangehörige auszahlbaren Versorgungsbezüge in angemessener Weise den Lebenshaltungskosten in der Schweiz angepasst halten.

Hier war zuerst die nicht einfache Aufgabe zu lösen, was der Begriff "in angemessener Weise den Lebenskosten in der Schweiz angepasst halten" eigentlich beinhalten soll. Wie ist er zu interpretieren, wenn es um die Umsetzung in die Praxis geht.

Zwei Elemente, die in den Frankenempfänger-Bezügen zu berücksichtigen sind, stehen fest. Der Kaufkraftzuschlag auf den Sätzen des deutschen Rechts, der vom zuständigen Ministerium in Bonn festgesetzt wird und die Währungsrelationen. Hier wurden Durchschnittswerte aus den von der Post in Anwendung gebrachten Umrechnungssätzen ermittelt. Das dritte und wichtigste Element, weil hier Verhandlungs- und Interpretationsspielraum vorhanden war, war schlüssig darüber zu werden, welche Vergleichsgrösse in der Schweiz denn herangezogen werden könnte.

Und da ist einzuflechten, dass es sehr darauf ankommt, wer am Verhandlungstisch darüber zu befinden hat. Ob der Interpretationsspielraum möglichst eng gehalten werden will, oder ob der Rahmen in verantwortbarer Grösse etwas weiter gespannt werden kann. Und hier hatten wir das Glück, mit sehr aufgeschlossenen Partnern

am Verhandlungstisch den Interpretationsspielraum definieren zu können. Wobei ganz klar war, dass im Grundsatz die deutsche Gesetzgebung zu gelten hatte.

Der Grundgedanke war schliesslich der, dass ein Bediensteter der DB der eine mit einem SBB-Bediensteten vergleichbare Tätigkeit ausübte mindestens denselben Lohn/Gehalt wie dieser ausgerichtet erhält.

Ein schwieriges Unterfangen, da festgestellt werden musste, dass die dienstrechtlichen Vorschriften bei der DB und SBB nach wie vor grundverschieden sind und voneinander abweichen. Das bestätigte auch eine Aussprache bei der Generaldirektion SBB vom 13. Juni 1974, an der die Herren Zoller, Haselhorst und Knöpfel und Herr Ammann von der GD-SBB teilnahmen.

Die umfangreiche Ämterklassifikation in der Schweiz von 1972, der eine ganze Reihe seit den 50er Jahren vorangegangen war, löste die letzte grosse Quervergleichsaktion aus, die auch für die Frankenempfänger nach mehreren intensiven Verhandlungen (Ottenhöfen 31. Okt. bis 2. Nov. 1973 u. a.) erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

In Trier 1960 war die Minimalgarantie schon ein Tagesordnungspunkt. Seither galt die Aufmerksamkeit allen Bewegungen auf deutscher und schweizerischer Seite, die Auswirkungen auf die Minimalgarantie haben könnten. Von Schweizerseite waren es vor allem die verschiedenen Ämterklassifikationen, der 13. Monatslohn, Teuerungszulagen, Reallohnrunden usw.

Welchen Wert die Minimalgarantie für die Frankenempfänger bedeutet, zeigt wohl die Tatsache, dass alle Frankenempfänger - mit ganz wenigen, zeitlich befristeten Ausnahmen- nach den Sätzen der Minimalgarantie entlohnt und besoldet werden (mit entsprechenden Auswirkungen auf Pensionen und Renten).

Nicht von ungefähr machten wir wenn nötig vom SEV deutlich, dass wir die Minimalgarantie mit "Zähnen und Krallen" verteidigen würden.

Wohnsitznahme Schweiz

Soll beispielsweise die notwendige Zahl von Bediensteten für die Aufrechterhaltung des Betriebes infolge politischer Vorkommnisse oder infolge von Streiks in Deutschland im Sollbestand des Personals berücksichtigt werden?

Diese Frage führte immer wieder zu langen Diskussionen wenn die Liste der Dienstposten erstellt wurde, die von Frankenempfängern besetzt sein sollten.

Unter anderem erhielt die Gemischte Kommission den Auftrag, einen Vorschlag zuhanden der Regierungsdelegationen auszuarbeiten. Aus einer Stellungnahme des Eidgenössischen Amtes für Verkehr vom Juli 1956 geht hervor, dass die Bundesbahndirektion Karlsruhe 49 Mann mit Wohnsitz Schweiz als notwendig erachtete.

Am 31.12.1955 wies der Ist-Bestand 120 Mann aus. Um diesen sich wiederholenden, langwierigen Auseinandersetzungen ein Ende zu bereiten, vereinbarten anfangs der 70er Jahre die DB und der SEV die sogenannte "Liberalisierung der Wohnsitznahme Schweiz." Damit kann jeder Bedienstete Wohnsitz Schweiz beantragen auch wenn das dienstliche Bedürfnis nicht zu belegen ist. Voraussetzung ist, dass der Dienstposten auf Schweizer Territorium liegt. Den Gesuchen wird in der Regel entsprochen. Diese Praxis hat sich sehr bewährt.

Beschaffung von Wohnraum durch die DB auf Schweizer Gebiet und Mietzinspolitik

Diesem Sachgebiet schenkte der SEV die ihm notwendig scheinende Aufmerksamkeit. Es ging darum, für die Frankenempfänger Wohnungen mit zeitgemäßem Komfort und wenn immer möglich in ausreichender Zahl zur Verfügung zu halten. Es sollte auch vermieden werden, dass nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst automatisch die Wohnung freizumachen wäre, für den Nachfolger auf dem entsprechenden Dienstposten. Denn es wurde oft so argumentiert, die DB hätte in erster Linie Wohnraum für die Leute im aktiven Dienst zur Verfügung zu halten und nicht für Pensionäre und Rentner.

Kritisch war es anfangs der 70er Jahre, als feststand, dass dem Nationalstrassenbau rund 50 DB-Wohnungen zum Opfer fallen würden. DB und SEV setzten sich für einen Realersatz ein der zum Erfolg führte. Am Ormalingerweg konnten im Frühjahr 1973 42 Wohnungen und am Eisenbahnweg im Frühjahr 1975 20 Wohnungen bezogen werden. Mögliche Härtefälle konnten vermieden werden. Walter Hungerbühler mit seiner reichen Erfahrung im genossenschaftlichen Wohnungsbau engagierte sich sehr stark zusammen mit den zuständigen DB-Instanzen.

In Schaffhausen galten die Anstrengungen der Renovation des 12-Familienhauses am Rothüsliweg. Die Wohnungen waren wohl preisgünstig aber verfügten über keinerlei Komfort. Der SEV beantragte an einer Besprechung mit Präsident Keckeisen vom 12. November 1973 den Neubau eines zusätzlichen Wohnblockes

mit 12 bis 16 Wohnungen.

Etwas Mühe bereitete den zuständigen DB-Instanzen der Umstand, dass der SEV bei der Mietzinsgestaltung in die Diskussion mit einzubeziehen sei. Dasselbe traf zu in den späteren Verhandlungen mit der WOGÉ.

In Abständen mussten wir den SEV-Standpunkt in Erinnerung rufen und darlegen: Der SEV vertrat von Anbeginn an mit Nachdruck die Auffassung, dass in allen Belangen und Massnahmen, die das Haushaltbudget der Frankenempfänger nachhaltig beeinflussen, er mitreden wolle.

Dies sei Voraussetzung, wenn die Interessen der Frankenempfänger optimal wahrgenommen werden wollen. Die Erfahrungen zeigten, wie notwendig es war, auch auf diesem Gebiet Einfluss ausüben zu können. Mehrmals gelang es, massive Mietzinsaufschläge zu reduzieren, oder in Raten aufzuteilen und zeitlich zu staffeln.

Gemischte Kommission

In der Vereinbarung vom 9. Dezember 1947 zwischen Delegationen der französischen Besatzungsmacht und des Eidg. Amtes für Verkehr wurde unter dem Art. 24 die Einsetzung einer Gemischten Kommission und deren Aufgaben festgelegt. In der Vereinbarung 1953 wird die der Zeit angepasste Version in Artikel 10 umschrieben. In Ziffer 1 wird der Grundsatz festgehalten:

"Zur Behandlung von mit der Deutschen Bundesbahn auf Schweizer Gebiet zusammenhängenden Angelegenheiten wird eine ständige, aus Vertretern der zuständigen deutschen und schweizerischen Behörden gebildete Kommission bestellt".

In der deutschen Abordnung ist das Bundesverkehrsministerium das Land Baden-Württemberg, die HVB-DB und die Bundesbahndirektion Karlsruhe vertreten.

Die Schweizer Delegation setzt sich zusammen aus einer Vertretung des Eidg. Politischen Departementes, des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes, der Regierungen von Basel-Stadt und Schaffhausen sowie der Schweiz. Bundesbahnen.

Die Kommission tagt in der Regel einmal im Jahr. Letztmals tagte sie am 6. und 7. Mai 1995 in Baden-Baden (29. Sitzung). Im Protokoll steht unter anderem, dass die nächste Sitzung spätestens in drei Jahren eher früher stattfinden sollte. Wohl ein

Hinweis dafür, dass gewisse Aufgaben, die seinerzeit der Kommission zugedacht waren, andernorts bearbeitet werden. So unter anderem sicher auch Fragen der Personalpolitik, wie sie seit 1960 zwischen der HVB und dem SEV abgesprochen werden.

Vertretung der Interessen der Frankenempfänger

1945 wurde jenen Kollegen, die den Beitritt zum SEV suchten zu wiederholtem Male gesagt, es könne sich aber nur um eine Übergangslösung handeln. Sobald in Deutschland wiederum eine Gewerkschaft der Eisenbahner neu aufgebaut sei, müssten die Kollegen, die vorübergehend dem SEV angeschlossen waren, den Übertritt in die deutsche Gewerkschaft für Eisenbahner vornehmen. Im Verlaufe der Zeit zeigte es sich aber, dass dies nicht die optimale Lösung für die Interessenvertretung der Frankenempfänger war. Mit der nachstehenden Vereinbarung wurde die notwendige Klärung dieser Frage vorgenommen.

Vereinbarung 1952

Zur Regelung der Personalvertretung bei den Dienststellen der Deutschen Bundesbahn auf Schweizer Gebiet wird

zwischen

der Deutschen Bundesbahn, Eisenbahndirektion Karlsruhe einerseits

sowie

dem Schweizerischen Eisenbahnerverband in Bern

und

der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, Bezirksleitung Karlsruhe andererseits, nachstehende Vereinbarung getroffen:

1.

Die Vertretung der auf Schweizergebiet beschäftigten und in der Schweiz wohnhaften Bediensteten der Deutschen Bundesbahn (Frankenempfänger) obliegt den Organen des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes.

2.

Die Vertretung der auf Schweizer Gebiet beschäftigten, aber auf deutschem Gebiet wohnhaften Bediensteten (Grenzgänger) ist Aufgabe der deutschen Gewerkschaften.

3.

Die örtliche Vertretung des Personals bei den Dienststellen obliegt den Vertrauensmännern. Diese werden bei jeder Dienststelle von den Bediensteten und zwar für Frankenempfänger und Grenzgänger jeweils besonders, aus ihrer Mitte gewählt.

Für die Frankenempfänger und für die Markempfänger in Basel sowie für die Frankenempfänger in Schaffhausen wird aus der Reihe der Vertrauensmänner je ein Obmann zur Wahrnehmung der Interessen dieser Personalgruppen gewählt.

4.

Die Vertrauensmänner sind zuständig für die Vertretung des Personals nur beim Leiter ihrer Dienststelle, die Obmänner für die Vertretung ihrer Personalgruppe beim Bevollmächtigten der Deutschen Bundesbahn in Basel, der bei der Erledigung der Angelegenheit entsprechend der für ihn erlassenen Geschäftsanweisung mitwirkt.

5.

Die organisatorischen Einzelheiten bei der Wahl der Vertrauensmänner und der Obmänner sowie ihre Zahl werden in der im Anhang zu dieser Vereinbarung festgelegten Wahlordnung geregelt.

6.

Die Vertrauensmänner und die Obmänner besitzen kein Mitbestimmungsrecht im Sinne der Betriebsrätevereinbarung der SWDE. Sie haben jedoch das Recht, in allen Fragen, die das von ihnen vertretene Personal berühren, gehört zu werden. Die Verwaltungsstellen der Deutschen Bundesbahn sorgen durch geeignete Massnahmen dafür, dass eine einwandfreie Interessenvertretung durch die Personalvertreter gewährleistet ist. Insbesondere geben sie der Personalvertretung die Möglichkeit ihre Stellungnahme zu wichtigen Angelegenheiten des Personalwesens (Dienstplangestaltung, Beförderungen, Disziplinar-massnahmen usw.) vorher bekannt zu geben.

Die Vertrauensmänner und Obmänner erhalten von der Verwaltung zur Wahrnehmung ihrer Geschäfte die erforderliche Freizeit.

7.

Diese Vereinbarung tritt am 1. April 1952 in Kraft. Sie kann mit einjähriger Kündigungsfrist zum Ende eines Jahres gekündigt werden.

Karlsruhe, den 15. März 1952
Der Präsident der Eisenbahndirektion Karlsruhe
i.V. Hagner
Schweizerischer Eisenbahnerverband in Bern
Bratschi

Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
Bezirksleitung Karlsruhe
Rümmele

Von der GdED angeordneter Streik: Verhalten Frankenempfänger?

Von den Auflagen des Staatsvertrages (Aufrechterhaltung des Betriebes) her betrachtet, musste auch in dieser Frage Klarheit geschaffen werden. Dies geschah mit der nachstehenden Vereinbarung vom 21. September 1962, abgeschlossen zwischen der GdED und dem SEV.

VEREINBARUNG

zwischen

der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) in Frankfurt -
Hauptvorstand

und

dem Schweizerischen Eisenbahnerverband (SEV) in Bern

Im Interesse der ständigen Aufrechterhaltung des Betriebes auf den Strecken der DB auf Schweizergebiet (Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen) und im Interesse der Vermeidung allfälliger zwischenstaatlicher Schwierigkeiten die sich aus der Nichteinhaltung der Artikel 10 und 21 des Staatsvertrages zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden betr. die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet vom 27. Juli 1852 samt seinen Nachträgen und Zusatzprotokollen sowie aus der Nichteinhaltung der Artikel 4 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 1 der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes vom

25. August 1953 ergeben könnten, wird folgende Vereinbarung abgeschlossen:

Artikel 1

Sämtliche Bediensteten der Deutschen Bundesbahn, die auf Schweizergebiet wohnen (Frankenempfänger deutscher und schweizerischer Nationalität) sind von der Teilnahme an allen von der GdED angeordneten Kampfmassnahmen (Abstimmungen, Warn- und Streikaktionen usw.) befreit.

Artikel 2

Beide Vertragspartner verständigen die zuständigen Organisationen und Verwaltungsstellen in ihrem Bereiche selber. Die Verständigung der in Artikel 10 und 11 der Vereinbarung vom 25. August 1953 vorgesehenen Gemischten Kommission ist Sache des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes.

Artikel 3

Diese Vereinbarung gilt bis 31. Dezember 1963 und jeweils für ein weiteres Jahr, wenn sie nicht 3 Monate vor ihrem Ablauf gekündigt wird.

Frankfurt/Main, den 21. September 1962
Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)
Der 2. Vorsitzende:
Sig. G. Eichinger

Bern, den 21. September 1962
Schweizerischer Eisenbahnerverband
Der Verbandspräsident:
Sig. H. Düby

Walter Hungerbühler

Er trat 1922 in Uster als Arbeiter in den Dienst der Schweiz. Bundesbahnen. 1929 wurde seinem Antrag auf Versetzung nach Basel entsprochen. Dort stieg er bis zum Hallenchef im Güterdienst auf. 1949 wurde er zum Zentralpräsidenten des

SEV Unterverbandes APV (Arbeiterpersonal) gewählt. Er nahm verschiedene Aufgaben im SEV und APV wahr: Vom einfachen Vertrauensmann, über die



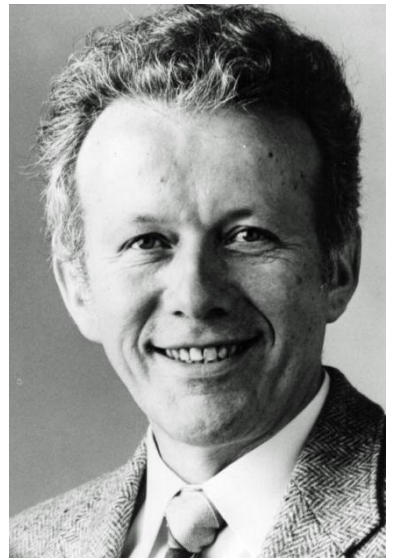
Leitung der grossen APV-Sektion Basel bis hin zum hochgeachteten Mitglied der Geschäftsleitung des Einheitsverbandes SEV. In Basel war er lange Jahre Präsident des Gewerkschaftsbundes Basel. Ebenso gehörte er dem Grossen Rat Basel-Stadt an. Er war grosser Förderer des genossenschaftlichen Wohnungsbaus.

Diese reiche Erfahrung auf verschiedenen gewerkschaftlichen und politischen Gebieten kamen ihm in seinem Beitrag zum Aufbau der Sektion DB sehr zustatten. Und was für diese Aufgabe von ganz besonderer Bedeutung war: Walter Hungerbühler strahlte Vertrauen, Seriosität und Kompetenz aus. Am Verhandlungstisch mit der HVB hatte

sein Wort ein entsprechendes Gewicht. Er vertrat als Mitglied der Verhandlungs-delegation SEV mit ausserordentlichem Geschick und Erfolg die Interessen der Frankenempfänger. Die Mitglieder brachten ihre grosse Dankbarkeit ihm gegenüber immer wieder zum Ausdruck.

Georg Gantenbein

- geb. am 16.12.1928 in Grabs
- 1951 im September Eintritt bei den SBB
- 1952 im Juni Eintritt in den SEV
- 1955 zum Obmann Kategorie Güterbahnhof gewählt, ebenso als Mitglied des Sektions-vorstandes APV Zürich
- 1957 zum 1. Vizepräsident der Sektion gewählt, gleichzeitig Wahl zum Vizepräsidenten der Platzunion, des eidgenössischen und öffentlichen Personals Zürich
- 1959 am 1. April, wurde er als Verbandsbeamter ins Sekretariat



Unterverband APV bestellt. Übergangsweise Vizepräsident und Präsident der APV Sektion Basel

- 1965 Wahl zum Zentralpräsidenten APV im Vollamt zum gleichen Zeitpunkt Mitglied der Geschäftsleitung SEV
- 1966 Wahl zum Sektionspräsidenten unserer Sektion Deutsche Bundesbahn

In der nun folgenden Zeit war er viele Jahre Mitglied verschiedener gewerkschaftlicher und politischer Kommissionen. Er war mehrere Jahre Präsident der SP-Fraktion des grossen Rates von Basel Stadt. Seine politische Krönung war das Präsidium des Grossen Rates der Stadt Basel im Jahre 1985. Durch seine reiche Erfahrung erwarb er sich das uneingeschränkte Vertrauen der Mitglieder sowie der Verhandlungsdelegation der Deutschen Bundesbahn.

Seine Verbundenheit und sein starkes Engagement für die Sektion der Deutschen Bundesbahn, die er nach seiner "Pensionierung" noch weiterführt, brachten ihm aber nicht nur das uneingeschränkte Vertrauen der Mitglieder der Sektion DB, sondern auch deren besondere Verehrung und Dankbarkeit ein.

Erfolgsbilanz

Die Erfolgsbilanz der DB-Sektion ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Von den loyalen Verhandlungspartnern war bereits schon die Rede. Ein weiterer, wesentlicher Faktor ist, dass vom SEV von allem Anfang an hervorragende Persönlichkeiten als Sachbearbeiter zur Verfügung standen. Über die besonderen Qualifikationen dieser Kollegen sagt ihre Karriere einiges aus.

Da waren in der ausserordentlich schwierigen Startphase Jakob Fehr der durch Tell Bühler abgelöst wurde. Jakob Fehr ist vom SEV weg in ein hohes Amt der Bundesverwaltung aufgestiegen. Tell Bühler, der als Zentralpräsident den sehr anspruchsvollen Unterverband der Stationsbeamten leitete und später zum Personalchef der grössten Schweizerstadt Zürich aufstieg.

Dann kam Jakob Knöpfel, der am längsten der "SEV-Anwalt" für Fragen der DB-Sektion war. Nebst seiner seriösen Arbeitsweise wurde an ihm, sei es am Verhandlungstisch oder an Versammlungen seine stete Fröhlichkeit und sein unerschöpfliches Reservoir an träfen Appenzeller-Witzen geschätzt. Er wechselte vom SEV weg auf den Präsidentensessel der aufstrebenden, grossen Berner-Vorortsgemeinde Ostermündigen.

René Bauer, der nebst anspruchsvollen Aufgaben im SEV auch eine zeitlang die

Redaktion der Verbandszeitung leitete. Er wurde als erster Eisenbahner zum geschäftsleitenden Sekretär des Förderativverbandes des eidgenössischen und öffentlichen Personals gewählt (die Dachorganisation mit rund 160'000 Mitgliedern). Rene Zimmermann, der jetzige Sachbearbeiter gilt auch als ein sehr kompetenter, sachkundiger Vertreter gewerkschaftlicher Anliegen.

Und schliesslich leisteten die Kollegen Herth Protas von Anbeginn Mitglied der SEV-Verhandlungsdelegation und Manfred Rebholz ab 1974 sein Nachfolger eine immense und unschätzbare Arbeit. Ohne diese Kollegen, die die Dienste ihrer Kolleginnen und Kollegen bis ins Detail kannten und damit an den Verhandlungen wertvolle Detailauskünfte liefern konnten, wäre das erfolgreiche Wirken wohl oft etwas schmaler ausgefallen.

Besonders herausgestrichen werden darf auch, dass Protas Herth als Vater einer kinderreichen Familie so viel Zeit für diese SEV-Aufgabe investierte und dass Manfred Rebholz, ein überaus junger tüchtiger Mann sich bereit erklärte, einen so grossen Teil seiner Freizeit für diese Aufgabe herzugeben. Die jungen Leute von heute sollten sich Kollegen dieser Art zum Vorbild nehmen und Individualismus und Egoismus etwas kleiner schreiben.

Persönliche Anmerkung des Sektionspräsidenten

Das war die Ära DB, während der die Delegationen von der HVB und dem SEV in vorbildlicher Weise echte Sozialpartnerschaft praktizierten. Zwei Namen, deren Trägern wir zu grossem Dank verpflichtet sind, wollen wir in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt lassen: Die Herren Zoller (von Anfang an bis 1980) und Haselhorst (auch von Anfang an bis 1987). Sie haben grossen Anteil an den fortschrittlichen Lösungen für die Frankenempfänger.

Mit Stolz blicken wir zurück, auf das, was wir in gemeinsamen Bemühungen aus dem Art. 6.4 der Vereinbarung von 1953 geschaffen haben.

Der Blick trübt sich, wenn wir vorwärts schauen. Privatisierung, Deregulierung, Flexibilisierung heisst heute die Devise.

Einen alten Gewerkschafter und wohl nicht nur diesen, betrübt es sehr, wenn er mit ansehen muss, wie vom über Jahrzehnte hinweg subtil aufgebauten Frankenempfänger-"Gebäude" Stein um Stein abgetragen wird und deutliche Anzeichen darauf hinweisen, dass die, die in Zukunft bei der Bahn arbeiten, sozial schlechter gestellt sein werden.

Denn ohne erheblichen Sozialabbau, Verstümmelung des öffentlichen Verkehrs von heute und massive Leistungskürzungen bleiben die Aussagen von Herrn Dürr,

wie sie im DB-Jahresbericht 1992 nachzulesen sind, hohle Phrasen, uneinlösbare Versprechen, was von Anbeginn an zu befürchten war. Er schrieb u.a. "Danach würde der Finanzbedarf ohne Reform auf rund 510 Milliarden DM steigen. Eine Strukturreform würde dagegen eine Entlastung des Steuerzahlers um über 100 Milliarden DM bedeuten. Zusätzlich würde eine Deutsche Bahn AG kumuliert etwa 5 Milliarden Gewinn nach Steuern erwirtschaften".

DEUTSCHE BAHN AG

Für uns Frankenempfänger wie für alle Eisenbahner wird das Jahr 1994 der Deutschen Bahn AG für immer in Erinnerung bleiben. Mit der Zusammenführung der beiden Deutschen Bahnen zu einem Bundesvermögen und dem Eintrag ins Handelsregister am 05.01.1994 wurde der Übergang zur Deutschen Bahn AG vollzogen.

Die gewaltige Umstellung von einer strukturierten Behörde in ein straff divisionalisiertes privates Dienstleistungsunternehmen hat naturgemäss zu grossen Problemen geführt. Es deckten sich nicht für alle Kolleginnen und Kollegen die persönlichen Vorstellungen von einer Aktiengesellschaft mit den auf sie einstürzenden tatsächlichen Gegebenheiten. Das Tempo mit dem diese Umstrukturierung durchgeführt wird, kann draussen an der Basis kaum noch bewältigt werden.

Die Aufteilung in die einzelnen Geschäftsbereiche ist praktisch durchgeführt; die räumliche und personelle Trennung vollzogen. Die zusätzliche Abtrennung des Stückgutverkehrs und die Umwandlung in eine von der DB AG unabhängige GmbH ist eingeleitet, ebenso die private Transport- und Auftragsabwicklung des Gepäckverkehrs.

Diese Aufteilung auf einzelne selbständige Bereiche macht die Betreuung des Frankenempfängers unglaublich kompliziert und schwierig.

Ein erster grosser Erfolg konnte im Herbst 1993, allerdings noch mit der Delegation der Deutschen Bundesbahn erreicht werden. Dort wurde die Aussage gemacht: "Es besteht kein Grund, den Status des Frankenempfängers zu verändern". Diese Aussage wurde bei den Besprechungen im Herbst 1994 mit den neuen Delegationen des BEV (Bundes-Eisenbahn- Vermögen) und der Deutschen Bahn AG bestätigt.

Das bedeutet selbstverständlich nicht, dass unsere Abmachungen, die in den

letzten 30 Jahren vereinbart wurden, der neuen Situation nicht angepasst werden müssen. Als erstes denken wir an die Anpassung des Frankenlohnstarifvertrages. Die Schwierigkeit, die bei den letzten Gesprächen im Herbst 1994 von der Delegationen der DB AG ganz klar aufgezeigt wurden, besteht darin, dass die Zentrale der DB AG nur Rahmen und Vorschläge für die einzelnen Geschäftsbereiche ausarbeitet, der Geschäftsbereich aber jeweils selbst über seine Zustimmung entscheidet.

Ein weiteres grosses Problem ist die Auslagerung von Arbeitsbereichen von Basel und Schaffhausen nach Deutschland oder die Vergabe an private Unternehmungen. Dies ist wohl die grösste Schwierigkeit, die bereits jetzt, aber auch in den nächsten Jahren auf uns zukommen wird. Hier einschreiten zu können und auch zum Erfolg zu kommen, wird unsere grösste Aufgabe für die nächsten Jahre sein.

Im Sozialversicherungsbereich harren weitere Probleme einer akzeptablen Lösung. Obwohl gerade hier in den letzten Jahren vieles bereinigt werden konnte, ist trotzdem nicht alles zufriedenstellend. Das neue Pflegeversicherungsgesetz passt in keiner Weise zu uns Frankenempfängern. Obwohl die Frankenlöhner versicherungspflichtig sind, werden trotzdem keine Zahlungen ins Ausland (Schweiz) zugelassen.

Hier wartet noch eine grosse dringende Aufgabe auf den SEV.

Leiter HVB-Verhandlungsdelegation

- Ministerialdirigent Dr. Finger bis 1971
- Ministerialdirigent Dr. Fickel 1971 bis 1975
- Ministerialrat Dr. Weber 1976 bis 1979
- Ministerialrat Dr. Traub 1980 bis 1990
- Ministerialrat Fühlbeck 1991 bis 1992

Die Beauftragten der Deutschen Bundesbahn bzw. Deutsche Bahn AG auf Schweizer Gebiet.

- Dipl. Ing. Karl Emmerich 1945 bis 1947
- Ing. Walter Hofmann 1947 bis 1961 und 1970 bis 1972
- Dipl. Ing. Alfred Sannwald 1961 bis 1966
- Prof. Dipl. Ing. Alfred Schallnat 1966 bis 1970
- Dipl. Ing. Fritz Pasquay 1972 bis 1975
- Dipl. Ing. Klaus Valk 1975 bis 1998
- Dipl. Ing. Jürgen Lange seit 1998

Wir sind all jenen mit grosser Dankbarkeit verbunden, die sich nicht auf Eigennutz bedacht in irgend einer Weise für das Wohl der Frankenempfänger einsetzten und sich weiterhin dafür engagieren werden.
