

Hire and fire

Bei den Informatikdienstleistungen der SBB herrscht eine undurchsichtige Politik des Einstellens, Umschulens und Entlassens. Die Mitarbeitenden sind verunsichert.

Seite 9

Ausgeträumt

Seit dem Fahrplanwechsel gehören die Nachtzüge Zürich / Genf-Rom und vice versa der Vergangenheit an. Personal und Passagiere trauern der legendären Verbindung nach.

Seite 12



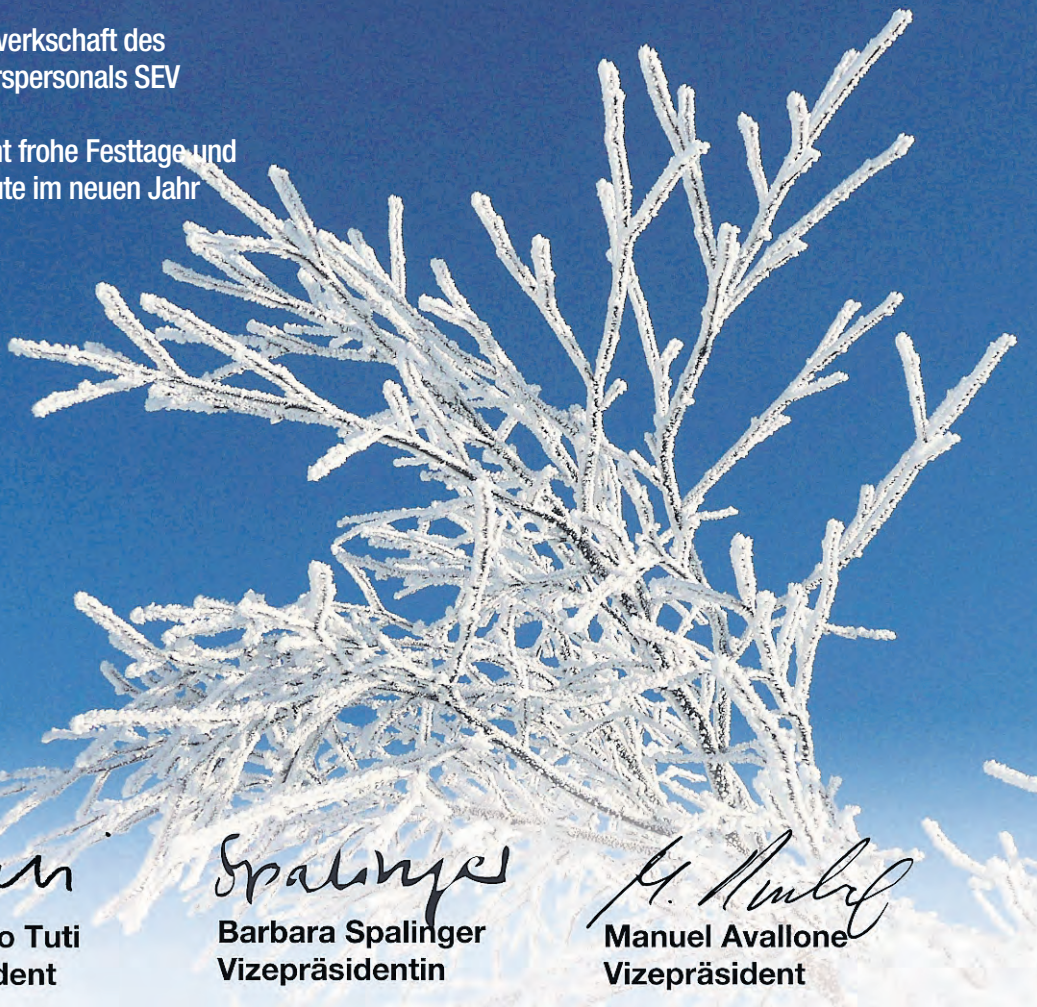
Rekordwerber

Max Hodel versucht im IW Olten alle neuen Mitarbeitenden für den SEV zu gewinnen – auch Kader.

Seite 24

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV

wünscht frohe Festtage und alles Gute im neuen Jahr



Giorgo Tuti
Giorgo Tuti
Präsident

Barbara Spalinger
Barbara Spalinger
Vizepräsidentin

Manuel Avallone
Manuel Avallone
Vizepräsident

Grosse Ungewissheiten belasten den Jahreswechsel

SBB-GAV um ein Jahr verlängern?

«Ich fände es sinnvoll, zuerst die vielen offenen Fragen des Umfelds zu klären, bevor wir mit der SBB in GAV-Verhandlungen eintreten.» Das sagt Manuel Avallone, SEV-Vizepräsident und damit der Leiter der nächsten GAV-Verhandlungen.

Zurzeit sind derart viele Ungewissheiten im Raum, dass die Rahmenbedingungen für einen Gesamtarbeitsvertrag jederzeit ändern können.

Gerade auch das unerträgliche Zaudern des Bundesrates bei der Infrastrukturfinanzierung bringt weitere Ungewissheiten für die SBB und ihr Personal – wie im Übrigen auch bei den Privatbahnen.

Vor allem aber ist ungewiss, was Bundesrat und Parlament bei der Pensionskassensanierung entscheiden werden. Offen ist auch die Zukunft von SBB Cargo nach dem

Scheitern der Kooperationspläne, bei Infrastruktur sind grosse Sparprogramme im Entstehen, und die Sozialpartner sind bereits an der Arbeit für ein neues Lohnsystem. «Hier auch noch einen GAV verhandeln zu wollen, würde das Fuder überladen», stellt Avallone fest.

pmo

Interview auf Seiten 6 und 7

ZUR SACHE

An einem Haus in Basel ist zu lesen: «Jetzt sind die guten Zeiten, nach denen man sich in 10 Jahren sehnt.» Ein pfiffiger Hinweis darauf, dass wir die Vergangenheit gerne verklären und die Gegenwart verteufern. Waren die Sommer unserer Kindheit nicht eine endlose Reihe sonniger Tage? Die Winter tief verschneit? Die jungen Leute noch anständig und der Preis einer Stange

» Erinnerungen sind Navigationsgeräte für die Zukunft. «
Barbara Spalinger,
Vizepräsidentin SEV

zivil. Heute hingegen, da sind wir uns einig, geht alles den Bach runter. Vielleicht wäre es gut, sich gelegentlich etwas präziser zu erinnern. Daran beispielsweise, dass in diesen goldenen Zeiten die Frauen kein Stimmrecht hatten. Dass man in Schweizer Seen zwar baden konnte, aber auf die Gefahr hin, krank zu werden. Dass es pro Jahr nur drei Wochen Ferien gab. Dass es zur billigen Stange weder Pizza noch Tiramisù gab, denn der Italiener war damals keine Gourmet-Adresse, sondern hiess «Tschingg» und lebte in der Baracke.

Die Verklärung der Vergangenheit ist verlockend, aber nur zur Hälfte richtig. Und deshalb mein Wunsch fürs neue Jahr: genaue Erinnerungen sind die besten Navigationsgeräte für die Zukunft. Wir brauchen sie, um zu wissen, wo wir stehen, wo wir hin wollen, und was wir nicht wiederholen möchten. Und um Vergessliche zu mahnen. Zum Beispiel an ihre Verpflichtungen. Ich hoffe, ihr wisst Bescheid!

NEWS

SEV DABEI IM
KLIMAEXPRESS

■ Bundesrat Moritz Leuenberger reiste letzte Woche mit dem Klimaexpress zur Klimakonferenz nach Kopenhagen. Die SBB hat die Reise organisiert und dazu Vertreter aus dem Bereich der Verkehrspolitik eingeladen. Adrian Wüthrich, Koordinator Politik und PR, hat den SEV vertreten. Die Botschaft der Reise war klar: «Fürs Klima die Bahn.» Im Zug wurde auch die Klimafahne – die weltgrösste Schweizer



Fahne – mitgeführt, die von über 10 000 Personen unterschrieben worden war, SEV-Präsident Giorgio Tuti war Erstunterzeichner. In Kopenhagen wurde die Fahne medienwirksam entrollt. Es braucht für die Rettung des Klimas eine Reduktion des CO₂-Ausstosses von mindestens 30 Prozent, wie es die Klima-Initiative fordert.

PETER FÜGLISTALER
WIRD BAV-DIREKTOR

■ Der Bundesrat hat Peter Füglistaler zum neuen Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV) gewählt. Er ist zurzeit als Leiter Finanzen und Recht der SBB Infrastruktur tätig und gehört in dieser Funktion der Geschäftsleitung dieser Unternehmenseinheit an. Peter Füglistaler wird seine neue Stelle am 1. Juni 2010 antreten. Zu seinen wichtigsten Aufgaben gehört es, die schweizerische Verkehrspolitik vorzubereiten und mitzugestalten, aber auch die verkehrspolitischen Interessen der Schweiz in Europa zu vertreten. Als Direktor des BAV muss er insbesondere nach Lösungen für die künftige Finanzierung der Bahninfrastrukturen suchen und die weiteren Etappen der Bahnreform umsetzen. Der aktuelle BAV-Direktor Max Friedli tritt Ende Mai 2010 in den Ruhestand.

Letzte Sitzung der «alten» Geschäftsleitung SEV

Kein Geld, kein Partner:
SBB macht Sorgen

Zwei schlechte Nachrichten für die SBB innert zwei Tagen: das gab in der SEV-Geschäftsleitung viel zu diskutieren.

Am Mittwoch der Entscheidung des Bundesrats, die Leistungsvereinbarung mit der SBB zu kürzen und das Geld für die Infrastrukturerhaltung nicht mit einzubeziehen, am Donnerstag das Scheitern der Partnersuche von SBB Cargo: «Diese Entscheide erhöhen den Druck auf Arbeitsplätze und Anstellungsbedingungen erneut», stellte Vizepräsident Manuel Avallone vor der Geschäftsleitung fest, und Präsident Giorgio Tuti doppelte nach: «Die Ausgangslage für die Sozialpartnerschaft muss Anfang Jahr aufs Genaueste betrachtet werden.»

In dieser Einschätzung erhielten die beiden Unterstützung von Zentralpräsidenten verschiedener Unterverbände. «Wir müssen zwingend eine Auslegeordnung machen und schauen, wo wir mit den verschiedenen Dossiers stehen!», betonten mehrere Rednerinnen und Redner. Nun fehlt nämlich nicht nur das Geld bei der Pensionskasse, sondern es fehlt auch das Geld bei der Infrastruktur, und bei Cargo fehlt gar ein Geldgeber. «Machen wir uns nichts vor: Die Zeichen stehen auf Sturm», betonte ein GL-Mitglied mit Blick aufs kommende Jahr. Die Geschäftsleitung teilte die Einschätzung des Präsidiums, dass GAV-Verhandlungen in dieser Situation heikel und konfliktträchtig wären.

Infrastruktur braucht das Geld

Giorgio Tuti wiederholte vor der Geschäftsleitung die Forderung des SEV, dass der Bund die Infrastrukturfinanzierung nicht auf die lange Bank schieben dürfe – sowohl für die SBB als auch für die Privatbahnen. «Mit seiner Hinhaltenaktik gefährdet der Bundesrat das System des öf-



Das Gruppenbild zum Abschluss der Zeit als Geschäftsleitung in dieser Form; vorne: Finanzchef Ruedi Hediger, Präsident Giorgio Tuti, Vizepräsidentin Barbara Spalinger, Vizepräsident Manuel Avallone, PV-Präsident Ricardo Loretan; Mitte: Bau-Präsident Christian Suter, SBV-Präsidentin Elisabeth Jacchini, TS-Präsident Werner Schwarzer, VPT-Präsident Kurt Nussbaumer, ZPV-Präsident Andreas Menet; hinten: Organisationssekretär Rolf Rubin, LPV-Präsident Rinaldo Zobebe, RPV-Präsident Hanspeter Eggenberger, VPV-Präsident Roland Schwager.

fentlichen Verkehrs als Ganzes», betonte er.

Bezüglich SBB Cargo stellt sich die Geschäftsleitung die Frage, was die Eigenständigkeit bewirkt. «Die Kontakte aus der Partnersuche müssen für die kommenden Entwicklungsschritte genutzt werden», stellte Manuel Avallone fest und doppelte nach: «Auf keinen Fall darf die SBB in ihr früheres aggressives Konkurrenzverhalten zurückfallen!»

Auf dem Weg zum Vorstand

Trotz der schwergewichtigen Themen war die Geschäftsleitungssitzung auch von Aufbruchstimmung geprägt. Ab dem Jahreswechsel bildet das jetzige Präsidium die neue Geschäftsleitung, die Zentralpräsidentin und -präsidenten werden Mitglieder des neuen Vorstands, des neuen strategischen Führungsorgans des SEV.

Peter Moor

INFO

Die Geschäftsleitung hat an ihrer letzten Sitzung

- gleich sechs Gesamtarbeitsverträge zur Unterschrift freigegeben: den Rahmen-GAV der Kantone St. Gallen, Thurgau und Appenzell sowie die GAV mit den Unternehmen SOB, Baselland Transport, Travys, Elvetino und Atupri
- sich über den Stand der Sanierungsarbeiten an den Pensionskassen SBB und Ascoop informieren lassen
- zur Kenntnis genommen, dass der Stiftungsrat der Pensionskasse SBB weiterhin sechs Personalvertreter enthalten wird und die Sozialpartner sich auf einen Schlüssel einigen müssen, wie sie diese Sitze untereinander aufteilen
- den Anpassungen der Geschäftsreglemente der Unterverbände ZPV und VPT zugestimmt
- die Auflösung der Sektion VPT Sensetalbahn zur Kenntnis genommen, da der Betrieb an Postauto übergegangen ist und die Aktivmitglieder zur Gewerkschaft Kommunikation wechseln
- erfahren, dass bei der Luftfahrt grössere Stellenstreichungen erfolgen und SEV-GATA im Januar eine Aktion plant
- mit grosser Freude zur Kenntnis genommen, dass am Tag der Sitzung das 1500. Neumitglied des Jahres zu verzeichnen war und der Mitgliederrückgang deutlich gebremst ist.

Sanierung und nachhaltige Gesundheit der Vorsorgewerke als Ziel

Sammelstiftung Symova wird gegründet

Zehn Unternehmen und Organisationen des öffentlichen Verkehrs und des Tourismus haben beschlossen, die Sammelstiftung Symova für berufliche Vorsorge zu gründen.

Die Symova soll am 1. Juli 2010 ihre Tätigkeit aufnehmen und wird von Beginn weg mehr als 5000 Aktive versichern. Den definitiven Entscheid fällen die Versicherten der Unternehmen in Urabstimmungen im ersten Quartal 2010.

Die Gründungsmitglieder BLS, RBS, SOB, TN, SGV, VZO, STI, Bergbahnen Saas-Fee, Schweizer Reisekasse Reka sowie der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) haben beschlossen, die neue Sammelstiftung Symova zu gründen und aus ihrer bisherigen Pensionskasse, der Ascoop, auszutreten. Mit der Gründung der Sammelstiftung Symova verpflichten sich die Gründungsmitglieder reglementarisch und vertraglich, die Sanierung ihrer Vorsorgewerke bis spätestens 2020 erfolgreich abzuschliessen. Sie bekennen sich dazu, die notwendige Sanierung und volle Ausfinanzierung ihrer Vorsorgewerke aus eigener Kraft oder durch die Eigentümer zu bewältigen.

Der Symova beitreten können Vorsorgewerke, deren Deckungsgrad 100% be-

trägt oder deren Arbeitgeber sich verpflichten, allein oder in Vereinbarung mit dem Personal die Sanierung bis 2020 verbindlich zu vollziehen. Es wird angestrebt, weitere Unternehmen für die neue Sammelstiftung zu gewinnen. Die Gründungsunternehmen verkörpern mehr als 4300 aktive Versicherte. Sie sind zuversichtlich, dass dank weiteren Anschlüssen Mitte 2010 mit mehr als 5000 Versicherten gestartet werden kann und bis Ende Jahr 6000 Versicherte zusammenkommen.

Die Unternehmen sind überzeugt, dass mit einer Branchenkasse ihre und die Interessen ihrer Mitarbeiter und Rentner am besten gewahrt sind.

Gleiche Leistungen für Aktive und Rentner

Für die Aktiven und die Rentner der betroffenen Vorsorgewerke bleiben die Vorsorgeleistungen gleich. Die Sammelstiftung Symova wird dazu die heute geltenden Vorsorgepläne der Pensionskasse der Ascoop nahtlos weiterführen. Die neue Lösung gibt den Versicherten die Sicherheit, dass sie sich in einem Vorsorgewerk befinden, das termingerecht saniert wird. Solange sich die angeschlossenen Vorsorgewerke in Unterdeckung befinden, verpflichten sich die Unternehmen, zum Teil einschneidende Sanierungs-

massnahmen durchzuführen. Die Symova wird Sanierungsbeiträge eisen einfordern.

Markenzeichen der Symova soll eine nachhaltige und verlässliche Anlagepolitik, das persönliche Engagement der Mitarbeitenden, ein gepflegter, zweisprachiger, auf kurze Antwortzeiten bedachter und kostengünstiger Service sein. Grossen Wert legen die Gründer der Symova auf tiefe und transparente Kosten. So wird auf Entschädigungen an Versicherungsbroker und andere Mittelspersonen bewusst verzichtet.

Die zehn Gründungsmitglieder der Symova legen grossen Wert darauf, dass die Sanierung der Pensionskasse der Ascoop ungeachtet der Austritte weitergeführt wird. Der Stiftungsrat der Ascoop hat sich seinerseits verpflichtet, auf dem Sanierungspfad fortzuschreiten. Die weitere Sanierung der in der Ascoop zusammengeschlossenen Vorsorgewerke bleibt anspruchsvoll. Die Sanierungsmassnahmen sind einschneidend: Sanierungsbeiträge bis zu 10%, Nullverzinsung des Vor- und Überobligatoriums und Unterschreitung des BVG-Mindestzinssatzes. Genügen die Massnahmen nicht, wird die Ascoop zusammen mit der Aufsichtsbehörde individuelle Lösungen suchen.

mgt.

MEINE MEINUNG

Ein Pyrrhussieg

Pyrrhus, der griechische König und Feldherr, war in seiner Zeit berühmt und berüchtigt. Etwa 300 Jahre vor Christus bekämpfte er mit seinen Leuten (siegreich) ein römisches Heer bei Asculum (Süditalien). Die Verluste auf seiner Seite waren aber so gross, dass man seither von einem Pyrrhussieg spricht. Einem Vertrauten hat Pyrrhus anvertraut: «Noch so ein Sieg, und wir sind verloren!»

Ein Pyrrhussieg ist also kein echter Sieg, weil die Verluste zu gross sind. Was wir heute mit dem Minarett-Verbot erleben, ist ebenfalls ein Pyrrhussieg: Die Initianten und ihre Mitläufer haben die Volksabstimmung zwar faktisch gewonnen, aber der angerichtete Schaden ist nicht einmal mehr in Zahlen aufzuzeigen.

Es geht hier nicht mehr nur um die finanziellen Verluste in der Uhren- oder Schmuckbranche, es geht nicht mehr nur um Werkzeugteile und Hotelzimmerstornierungen, auch nicht um die gekündigten Bankkonti. Wir haben einen Wert verloren, der materiell gar nicht mehr gutzumachen ist! Toleranz und Freimütigkeit war früher unser Motto, auf das wir stolz sein konnten; heute heisst es: Ängstlichkeit und Furcht vor allem Fremden.

Gerne bereisen wir Länder im nahen und fernen Osten, geniessen in für die Landsleute unerschwinglichen Hotels und Restaurants Dinge wie Alkohol oder Schweinefleisch und kümmern uns einen Deut darum, ob das für die ansässige Bevölkerung in ihrem Kulturverständnis akzeptabel ist. Wir haben uns in die Enge treiben lassen durch eine Gruppe von Menschen, die Bauernfängerei betreiben und ein «Ja» zu einer Initiative auf dem Abstimmungsformular zu einem «Nein» gegen alles Fremde uminterpretieren. Das Stimmvolk ist dem Zug der Lemminge gefolgt und die Frage, wer das ausbaden soll, wird sich über kurz oder lang stellen.

«Noch so ein Sieg, und wir sind verloren!» So darf es für uns nicht heissen! Wir wollen unsere Werte zurück, die uns wertvoll machten, unsere Toleranz, unseren Glauben an die Menschheit und unseren Willen, dass auf dieser Erde alle gleichberechtigt sind!

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen ein friedliches Weihnachtsfest!

Monika Barth



BILD DER WOCHE



Ein Jahr mit viel Arbeit liegt hinter uns. Der SEV wird auch nächstes Jahr Präsenz markieren, um faire Arbeitsbedingungen für die Angestellten im öffentlichen Verkehr zu erreichen.

Die Lohnverhandlungen mit Elvetino konnten erfolgreich abgeschlossen werden

Mehr Geld und mehr Sicherheit

Die Lohnverhandlungen bei Elvetino konnten von den Gewerkschaften SEV und Unia mit Erfolg abgeschlossen werden. Es gibt höhere Löhne und weitere Verbesserungen.

Bei den Verhandlungen mit Elvetino konnte eine Erhöhung des Mindestgrundlohns um 1,9% oder 65 Franken auf 3535 Franken vereinbart werden. Auch die andern Monats- und Stundenlöhne werden erhöht, durchschnittlich um 1,3%.

40 Aushilfen erhalten ein Angebot für die Überführung in Voll- oder Teilzeitanstellung. 75% der Überstunden per Ende 2009 werden mit dem Januarlohn ausbezahlt. Minusstunden können bis

Ende Februar 2010 nachgeholt werden.

Neue Taggeldversicherung

Neu festgelegt wurde die Krankentaggeldversicherung. Alle Elvetino-Mitarbeitenden (auch Aushilfen) fallen unter die neue Versicherung, die tiefere Prämien, allerdings im Einzelfall auch schlechtere Leistungen ergibt. Nach Wunsch kann von den Mitarbeitenden eine individuelle Versicherung abgeschlossen werden, die die volle Lohnzahlung im Krankheitsfall gewährt. Die Prämien dafür sind sehr moderat.

Die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit beträgt höchstens 7 Stunden, pro Kalendermonat darf die Arbeitszeit 225 nicht überschreiten. Monatlich sind 5 Ruhetage einzuteilen.



Gute Ergebnisse können nur dank einem guten Organisationsgrad erreicht werden: SEV-Sekretärin Regula Bieri beim Werben im Bahnhof Zürich.

Neu mit Dienort Mehr Sicherheit gibt auch die Festlegung eines «Dienstdomizils».

Für Sektions- und Peko-Arbeit steht ein jährliches Stundenkontingent von 250 Stunden zur Verfügung. Der GAV kann frühestens auf den 31.12.2011 gekündigt werden.

Gewerkschaften zufrieden

Die Gewerkschaften SEV und Unia zeigen sich mit dem Verhandlungsergebnis zufrieden: «Die Ergebnisse erachten wir aufgrund der Rahmenbedingungen wie der allgemeinen wirtschaftlichen Situation als sehr gut. Sie sind ein Zeichen eines hohen Engagements der Gewerkschaftsmitglieder und der verschiedenen Gremien.»

SEV

INFO

Ausgeglichene Zahlen für 2009 und 2010

Im Geschäftsjahr 2009 rechnet die RhB mit einem nahezu ausgeglichenen Ergebnis. Die Verkehrserträge aller Segmente (Personenreise-, Autoreise- und Güterverkehr) liegen über den ambitionierten Budgetvorgaben. Das zusätzliche vom Kanton bestellte Fahrplanangebot, die überdurchschnittlich stark gestiegenen Frequenzen und Verkehrsleistungen sowie die nach wie vor hohe Investitionsstätigkeit sind die Hauptgründe für den zusätzlichen Personalbedarf. Auch 2010 wird der notwendige Erneuerungsbedarf zur Substanzerhaltung der Infrastrukturanlagen sowie des Rollmaterials konsequent weiter umgesetzt. Dies führt zu einem weiteren Anstieg der Kosten für Abschreibungen und Fremdkapitalzinsen. Insgesamt geht die RhB, bei einer Zunahme des Abgeltungsbedarfs von 11 Millionen Franken gegenüber 2009, von einem weiterhin ausgeglichenen Gesamtergebnis aus.

(Quelle: RhB, 15.12.2009)

Personal nicht vernachlässigen

Nullrunde liegt nicht drin

Am 15. Dezember 2009 hat die Rhätische Bahn das approximative Ergebnis 2009 und das Budget 2010 präsentiert. Die Zahlen stimmen, die Investitionen sind ungebrochen hoch. Für den SEV ist klar: Das Personal leistet viel, eine Lohnerhöhung ist mehr als verdient.

Breit abgestütztes Verhandlungsmandat

Mitte November 2009 hat der SEV die Lohnverhandlungen mit der RhB abgebrochen. Auf RhB-Seite war keine Bewegung auszumachen. Im Januar 2010 werden die Verhandlungen wieder aufgenommen. Der SEV ist mit einem breit abgestützten, soliden Verhandlungsmandat ausgerüstet: An sechs Versammlungen hat die Mitgliederbasis der Verhandlungsdelegation klare Aufträge erteilt. Zentrale Bestandteile sind eine moderate Lohnerhöhung von monatlich 50 Franken, die Äufnung des Salärsystems um 1,4 Millionen Franken und mehr Transparenz im Lohnsystem. Weiter verlangt der SEV, dass die Handhabung des Mitarbeitergesprächs (FGLB) für das Fahrende Personal angepasst wird. Die SEV-Mitglieder haben die Verhandlungsdelegation aber auch ermächtigt, Aktionen zu prüfen, falls die RhB die Anliegen der Mitarbeitenden nicht ernst nimmt. Rekordhohe Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur werden vom SEV ausdrücklich begrüsst. Die Investition in die Mitarbeitenden darf dieser Entwicklung aber nicht nachhinken.

Peter Peyer, Gewerkschaftssekretär SEV



Zahnprothesen & Reparaturen seit 25 Jahren

R. Halbheer, Zahntechniker, Zahntechnisches Speziallaboratorium
Neumarktplatz 9, 1. Stock, 8400 Winterthur, Telefon 052 212 04 00
Öffnungszeiten: täglich von 7 bis 21 Uhr, inkl. Samstag und Sonntag sowie an Feiertagen.

Ideal für Bahnreisende. Nur 3 Gehminuten zu Fuss vom Hauptbahnhof Winterthur, im Herzen der schönen und sehenswerten Altstadt, im Hause Coiffure Gidor. Für Autofahrer Parkhaus im Bahnhof.

Wir reparieren alle Zahnprothesen – egal wo gekauft!

Sehr zufriedene und treue Zahnprothesenträger aus der ganzen Schweiz. Beste Referenzen. Zahnprothesen sind Vertrauenssache. Höchste Qualitätsarbeit, schnell und erst noch günstig.
AHV-Rabatt, 2 Jahre schriftliche Garantie auf Zahnprothesen-Reparaturen.

Halbheer's Notfalldienst für Zahnprothesen-Reparaturen

Täglich nach telefonischer Voranmeldung. Kein Zuschlag. Die Zahnprothesen werden sofort fachmännisch und innert kürzester Zeit sorgfältig repariert. Sie können gleich darauf warten.

* Unverbindliche und neutrale Gratisberatung *

Lassen Sie Ihre Sorgen mit Ihren Zahnprothesen unsere Sorge sein. Problemlösungen auch in schwierigen und in sogenannten «hoffnungslosen» Fällen. Kostenlose, fachkompetente Beratung und unentgeltliche Zahnprothesen-Kontrolle. Telefonische Voranmeldung erwünscht.

(Dieses Inserat bitte ausschneiden und gut aufbewahren! Für den Notfall)

Mit bester Empfehlung: Ihr CH-Vertrauenszahntechniker

FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT



1240518

Rahmen-GAV Bus für die Ostwind-Kantone unterzeichnet

Ein warmer Wind aus Ost

Am 2. Dezember haben die Sozialpartner der Busbranche im Ostwind-Gebiet einen Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag unterzeichnet.

Der Vertrag basiert auf dem bisherigen Rahmen-GAV Bus für den Kanton St. Gallen, er widerspiegelt die aktuellen Anstellungsbedingungen in der Busbranche. Die beteiligten Kantone waren in die Verhandlungen einbezogen; sie anerkennen den Vertrag als Grundlage für Abgeltungen und künftige Ausschreibungen.

Ende 2006 wurde der Rahmen-GAV Bus für den Kanton St. Gallen unterzeichnet, Mitte 2009 der integrale Tarifverbund Ostwind eingeführt. Damit wurde ein Rahmen-GAV für das gesamte Ostwind-Gebiet von den Sozialpartnern und den beteiligten Kantonen als notwendig und sinnvoll anerkannt. Das jetzt unterzeichnete und per 1.1. 2010 in Kraft tretende Vertragswerk verankert im Wesentlichen die heute in der Busbranche im Ostwind-Gebiet geltenden Anstellungs- und Lohnbedin-

INFO

Der Ostwind-Rahmen-GAV Bus im Überblick

Die Busbetriebe im Ostwind-Gebiet und die 4 Gewerkschaften SEV, Kommunikation, VPOD und transfair schaffen mit dem neuen Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag ein modernes Vertragswerk für das Buspersonal.

Wochenarbeitszeit: Sie beträgt durchschnittlich 41 Stunden.

Löhne: Der GAV verlangt die Einhaltung einer Durchschnittsentschädigung (Lohn+Zulagen) für das Fahrpersonal. Das Ostwind-Gebiet umfasst 3 Lohnzonen.

Lohnfortzahlung bei Krankheit: Sie ist in der Regel über eine Taggeldversicherung für zwei Jahre sichergestellt.

Mutterschaftsurlaub: Er beträgt 16 Wochen.

Pensionskasse: Der GAV setzt Mindeststandards für die berufliche Vorsorge.

Personalübernahme: Wechselt nach einer Ausschreibung der Betreiber, so wird das bisherige Fahrpersonal von der neuen Betreiberfirma übernommen. Die Löhne müssen im Rahmen des neuen betrieblichen Lohnsystems garantiert werden.

Übergangsfrist: Für die meisten im GAV geregelten Punkte gilt für neu unterzeichnende Busbetriebe eine maximale Übergangsfrist von drei Jahren.

gungen. Es regelt zudem den Bereich der Personalübernahme bei Ausschreibungen. Der Rahmen-GAV wird von den zuständigen kantonalen Stellen anerkannt. Damit ist sichergestellt, dass es bei künftigen Ausschreibungen nicht um Druck auf die Anstellungsbedingungen, sondern um die Qualität und die Effizienz des Angebotes geht.

Dem Rahmen-GAV untersteht die überwiegende Mehrheit des heutigen Fahrpersonals auf Midi- und Standardbussen im Ostwind-Gebiet.

Unterzeichnet haben die Arbeitgeber PostAuto Ostschweiz AG, RTB Rheintal Bus AG, Busbetrieb Sarganserland Werdenberg BSW, WilMobil AG, Busbetrieb

DREI FRAGEN AN PETER HARTMANN, GEWERKSCHAFTSSEKRETÄR SEV

Konnten im Rahmen der GAV-Verhandlungen auch Fortschritte erzielt werden?

Der seit 3 Jahren bestehende Rahmen-GAV Bus wurde als Grundlage genommen. Damit gab es eine bereits erprobte Basis. Die Durchschnittslöhne in den drei Lohnzonen wurden um jeweils 1500 Franken erhöht.

Wann werden die beiden letzten Stadtbus-Unternehmen den GAV übernehmen?

Wir erwarten, dass bei der nächsten Ausschreibung des Busnetzes der Stadt Frauenfeld im 2010 der Rahmen-GAV als Grundlage für die Anstellungsbedingungen und für die allfällige Übernahme des Personals festgelegt wird. Damit können die orts- und branchenüblichen Löhne gesichert werden. Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Gewerkschaften (und hof-

fentlich auch die Unternehmen) rechtliche Schritte gegen die Ausschreibung einleiten. Die Ausschreibung des Busnetzes der Stadt Kreuzlingen erfolgt etwa 2013 und damit in der nächsten Laufzeit des Rahmen-GAV.

Was ist aus Sicht des Personals positiv am neuen GAV?

Der Rahmen-GAV schafft gleiche Anstellungsgrundlagen im Gebiet des Tarifverbundes Ostwind, das die Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden und Innerrhoden umfasst. Er schützt das Personal vor Lohndumping und schlechten Anstellungsbedingungen. Er sichert aber auch die Arbeitsplätze, denn die Kantone haben zugesagt, bei Offerten den Rahmen-GAV als Grundlage zu akzeptieren.

Fragen: pan.

Nach einer Zangengeburt ist der Firmen-GAV der Montreux-Berner Oberland-Bahn nun unterzeichnet

Erster Gesamtarbeitsvertrag bei MOB-GoldenPass

MOB-GoldenPass und der SEV haben am 17. Dezember ihren ersten GAV unterschrieben, anwendbar auf die rund 300 Mitarbeitenden der Gruppe.

Der erste GAV der Bahn stützt sich auf den Rahmen-GAV der Waadtländer Verkehrsbetriebe, der zwischen dem Verband waadtländischer Verkehrsunternehmen (UVTP) und dem SEV soeben für weitere vier Jahre verhandelt wurde. Die bisherigen Statuten und Reglemente werden somit hinfällig. Die Direktion GoldenPass und ihr Personal verfügen nun über eine solide Grundlage sozialer Partnerschaft. Der GAV verbessert die heutigen Arbeitsbedin-



Auf Schloss Aigle unterzeichnen den GAV von links nach rechts: Daniel Monod, Präsident der SEV-VPT Sektion GoldenPass, Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV, sowie der Direktor und der Administrationsverantwortliche der Gruppe MOB-GoldenPass, Richard Kummrow und Walter Jenelten.

gungen spürbar und bringt eine Harmonisierung bei den Vergütungen sowie in Bezug auf die Arbeitszeit.

Der MOB-Verwaltungsrat genehmigte den GAV am 18. November. SEV-seitig stimm-

ten die 284 Mitglieder des VPT GoldenPass darüber ab und nahmen ihn bei einer Stimmbeteiligung von 72% mit 97,6% Ja-Stimmen an. Der GAV tritt am 1. Januar in Kraft und gilt bis Ende 2013.

Für den Vertragsabschluss waren sieben Verhandlungsrunden nötig. Die Delegation des SEV wurde von Gewerkschaftssekretär Olivier Barraud geleitet. Ihr gehörten zudem fünf Vorstandsmit-

glieder des VPT GoldenPass an: Sektionspräsident Daniel Monod, Jean-Claude Cochard, José Gonzales, Stéphane Jordan und Martin Hinrich-Künzendorf.

Alberto Cherubini/FI



„Das Umfeld ist besorgniserregend, und wir spüren beim Personal eine grosse Unsicherheit und eine Art Wut gegenüber dem Unternehmen.“

Manuel Avallone, Vizepräsident SEV

Vizepräsident Manuel Avallone über die grossen Brocken, die der SEV mit der SBB zurzeit wälzt

«SBB-Personal ist verunsichert»

Die Lohnverhandlungen gescheitert, GAV-Verhandlungen kurz vor dem Beginn, und zudem mit Pensionskasse, Reorganisation Infrastruktur und Cargo-Zukunft weitere schwergewichtige Themen hängig: Was ist in der Sozialpartnerschaft mit der SBB in nächster Zeit zu erwarten?

kontakt.sev: Bei den Lohnverhandlungen mit der SBB hat es keine Einigung gegeben. Wo steht man heute, am 23. Dezember, mit dem Gang vors Schiedsgericht?

Manuel Avallone: Wir werden bis Mitte Januar das Schiedsgericht formell anrufen; danach muss das Gericht zusammengestellt werden. Wir werden unsere Parteivertreter benennen und Vorschläge für den Vorsitz machen. Wir sind auch an der Arbeit für unsere schriftliche Klageschrift, die wir noch in der Verhandlungsgemeinschaft absprechen werden. Dann warten wir darauf, dass eine Verhandlung stattfindet. Gemäss GAV muss der Entscheid bis Mitte April 2010 fallen.

Was war dein Eindruck bei den Lohnverhandlungen: Wie war die Stimmung?

Für mich ist klar herausgekommen, dass die SBB nicht gewillt ist, eine allgemeine Lohnerhöhung zu geben. Sie wollte bloss eine Einmalprämie von 300 Franken für das Jahr 2009 verteilen und das System mit 0,4 Prozent der Lohnsumme füttern. Die Bereitschaft, sämtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern etwas zu geben, war nicht vorhanden. Die SBB hat die Haltung: «Den SBBlern geht es sehr gut, da mag es noch etwas leiden.»

Du bist zusammen mit der Verhandlungsgemeinschaft mit dem Anspruch angetreten, es dürfe fürs Personal keinen

Kaufkraftverlust geben. Das scheint nicht mehr realistisch zu sein.

Es ist sehr schwierig, weil für die SBB klar ist, dass der Deal mit der Pensionskasse läuft: Der Bund zahlt einen Drittel (die 1,14 Milliarden Franken, die der Bundesrat angekündigt hat), die SBB zahlt einen Drittel, nämlich ebenfalls rund eine Milliarde, und das letzte Drittel, eine weitere Milliarde, muss das Personal beisteuern. Das bedeutet einen Sanie-

„Ich erwarte, dass das Schiedsgericht den Kaufkraftherhalt regelt, damit die Krise nicht auf dem Buckel des Personals ausgetragen wird.“

rungsbeitrag von 2 Prozent ab Anfang 2010; er reduziert sich dann Mitte Jahr wegen der Erhöhung des Rentenalters. Damit rechnet die SBB; das ist für sie eine Tatsache. Somit verlieren die Mitarbeitenden an Kaufkraft. Wir wollten genau das verhindern, weil es in der Krise dumm ist, die Kaufkraft der Konsumenten zu schwächen; das führt in eine Abwärtsspirale.

Ist es für dich, für die Verhandlungsgemeinschaft ein Scheitern, dass kein Resultat zustande gekommen ist?

Was wären die Alternativen gewesen? Entweder hätten wir dem Vorschlag der SBB zugestimmt, oder wir hätten eine riesige Mobilisierung auf die Beine stellen müssen. Das schien uns in der aktuellen wirtschaftlichen Situation, zudem direkt vor Weihnachten, kein

gangbarer Weg. Wir sparen diese Kräfte besser für grössere Konflikte, die uns bevorstehen dürften. Zudem ist der Gang ans Schiedsgericht im GAV vorgesehen, also nichts Abwegiges. Wir glauben, dass wir vor Gericht zu einer tragbaren Lösung kommen werden.

Was ist deine konkrete Erwartung ans Schiedsgericht?

Ich erwarte, dass das Schiedsgericht den Kaufkraftherhalt regelt, damit die

Krise nicht auf dem Buckel des Personals ausgetragen wird.

Sprechen wir über die SBB allgemein. Was beschäftigt dich im Moment am meisten, wenn man von Lohn- und GAV-Verhandlungen absieht?

Die SBB befindet sich in einer sehr ungemütlichen Lage. Wir haben die ganze Thematik der Pensionskasse, die uns noch über Jahre massiv beschäftigen wird. Da sind die Aktiven betroffen, weil sich ihre Altersvorsorge verschlechtert, zudem warten die Pensionierten seit 2004 auf einen Teuerungsausgleich, und sie werden noch lange warten müssen, bis sie wieder etwas bekommen, falls der Bund die Pensionskassenschuld nicht endlich begleicht. Das wirft einen Schatten auf alles, was vom Personal gefordert wird: Die

SBB ist jetzt in der Rolle, dass sie kein Geld hat, sondern Geld braucht, und alles, was wir fordern, wird mit diesem Argument abgeblockt.

Bei der Infrastruktur gibt es grosse Unruhe. Was tut sich?

Der neue Leiter Infrastruktur hat ein Netzaudit machen lassen; dieses zeigt, dass das Netz jetzt noch in einem guten Zustand ist. Es könnte aber in einen kritischen Zustand kommen, wo es schwierig ist, den heute üblichen Standard zu halten, sofern der Unterhalt nicht massiv aufgestockt wird. Da sprechen wir von einer weiteren Milliarde Franken, die der Bund zur Verfügung stellen müsste. Die SBB hat es nicht geschafft, dass der Bund diese Summe in die neue Leistungsvereinbarung aufnimmt; das führt zu einer weiteren Verunsicherung in der ganzen Division. Infrastruktur hat zwei Projekte gestartet, Best Infrastruktur Overhead und Infra 2014. Es geht im Moment um 50 Millionen Franken, die durch Stellenabbau eingespart werden sollen, was 300 bis 350 Vollzeitstellen entspricht. Auch da zeigt sich, dass die Sparmassnahmen zulasten des Personals gehen sollen, wie wir es auch bei den Lohnverhandlungen gesehen haben.

Was erwartest du in Zukunft bei SBB Cargo?

Man weiss, dass SBB Cargo einen Partner bräuchte, der bereit ist, Geld in den Betrieb zu bringen. Die Lösungen mit der deutschen oder der französischen Bahn sind nun vom Tisch. Wo Alternativen sind, weiss man zurzeit nicht, also ein riesiges Fragezeichen. Das sind die grossen Brocken; das Umfeld ist also besorgniserregend, und wir spüren beim Personal eine grosse Unsicherheit und eine Art Wut gegenüber dem Unternehmen, das sich nun plötzlich als armes Unternehmen gibt.

Macht sich die SBB schlechter als sie ist?

Das gehört wohl im Moment dazu. Die SBB ist aber weltweit eines der besten Unternehmen im öffentlichen Verkehr. Sie hat noch – ich betone: noch – topmotiviertes Personal, das weiss, worum es geht, das fürs Unternehmen lebt und sich massiv einsetzt. Die SBB nützt nun das wirtschaftliche Umfeld, um zu lamentieren und sich bei der Politik und in der Öffentlichkeit als bedürftig darzustellen. Ich bin aber überzeugt: Die SBB ist ein gutes Unternehmen, das gut dasteht. Sie wird auch mit einem beachtlichen Gewinn ins nächste Jahr starten.

„Die SBB nützt nun das wirtschaftliche Umfeld, um zu lamentieren und sich bei der Politik und in der Öffentlichkeit als bedürftig darzustellen.“

INTERVIEW



Manuel Avallone in seinem Büro, wo ein Zeitungsplakat von der Demo 2006 in Biel hängt.

Schauen wir auf 2010. Lassen wir den GAV noch beiseite. Was drängt sonst?

Weiterhin die gleichen drei Punkte: Das Wichtigste ist die Vorlage zur Pensionskassensanierung, die ins Parlament kommen soll. Wir fordern 3,4 Milliarden, damit wäre die Pensionskasse korrekt ausfinanziert. Das wird nicht am Verhandlungstisch zwischen Sozialpartnern ausgehandelt, sondern politisch entschieden; wir versuchen mit allen unsern Mitteln Einfluss aufs Parlament zu nehmen.

Dann die Reorganisation der gesamten Division Infrastruktur; das ist ein Riesenprozess, in den wir uns einmischen und einbringen wollen. Der dritte Punkt ist Cargo, wo der SBB-Verwaltungsrat im nächsten Jahr

entscheiden muss, wie es weitergeht.

In diesem komplexen Umfeld will die SBB auch noch den GAV neu verhandeln. Ist das realistisch?

Ja, wenn man sich noch zusätzliche Sprengsätze legen will... Rund herum stehen die Zeichen auf Abbau: Arbeitsplatzabbau, Kurzarbeit, Arbeitslosigkeit. Wenn man jetzt den GAV verhandeln will, sind Konflikte vorgezeichnet. Wir finden, das sollte man nicht forcieren. Mit dem laufenden GAV kann man weiter leben. Man kann durchaus das kommende Jahr nutzen, um grosse Brocken wie das Lohnsystem mit allem Drumherum genau anzuschauen. Wir selbst haben auch Punkte, die wir im neuen GAV geregelt haben

wollen. Aber wenn wir das Umfeld genau analysieren, ist das nicht dringend; es würde das Fuder überladen.

Am Lohnsystem wird ja bereits gearbeitet. Ist es auf einem guten Weg?

Rein vom System her wird es kein schlechtes Lohnsystem geben. Das ist an sich

„Man sollte zuerst die offenen Punkte klären, bevor man sich an den gesamten GAV macht.“

eine technische Sache, die man mit einem Computer lösen kann. Die Diskussion wird sich um den Wert der Arbeit drehen; welchen Wert hat die Arbeit und was wird dafür bezahlt? Wir werden es nicht akzeptieren, sollte man den Wert von unten nach oben umverteilen wollen. Wichtig

ist uns zudem, dass die heutige Personalbeurteilung wegfällt und man ein System einführt, das die Mitarbeiterin, den Mitarbeiter motiviert und nicht frustriert, das auch Perspektiven aufzeigen kann. Man muss sich im Gespräch auf die Personalentwicklung ausrichten können und nicht

auf die Lohnsteuerung. Das ist für uns sehr wichtig. Weiter wollen wir, dass die Lohnverhandlungen jeweils auf den 1. Januar wirksam werden und nicht mehr auf den Mai, und schliesslich muss die Lohnsummensteuerung weg. Es kann nicht sein, dass man in den jährlichen Lohnver-

handlungen über Entwicklungen sprechen muss, die den Kollegen und Kolleginnen vom System her zustehen. Da ist die Unternehmung dafür verantwortlich, dass das funktioniert.

Das allein ist schon ein grosser Brocken. Wäre es also schlau, das vorher zu klären, bevor man in GAV-Verhandlungen eintritt?

Es ist sinnvoll, wenn man sich Zeit nimmt, um die offenen Fragen zu klären und Lösungen zu finden, die für beide tragbar sind. Sonst ist der Konflikt vorprogrammiert. Wir haben diese Erfahrung mit Salsa gemacht. Man sollte das alles im Detail ausdiskutieren und hier die offenen Punkte zuerst klären, bevor man sich an den gesamten GAV macht.

Interview: Peter Moor

**20%
RABATT**

**20% Rabatt
mit FVP.
Freuen Sie sich.**



**Saisonabonnement CHF 700.– statt CHF 880.–
Tageskarte CHF 47.– statt CHF 59.–**

Samstags fahren in der Jungfrau Region je gekaufte Tageskarte für Erwachsene 2 Kinder bis 15 Jahre gratis.

JUNGFRAU Winter, Telefon 033 828 72 33, info@jungfrau.ch, jungfrauwinter.ch



**Vi auguriamo di cuore
Buon Natale e felice Anno Nuovo
... da laddove non è facile partire !**

**Von Herzen wünschen wir Ihnen
Frohe Weihnachten und ein glückliches Neues Jahr
... von dort wo der Abschied nicht leicht fällt !**

**Nous vous souhaitons de coeur
Joueux Noël et une bonne et heureuse Nouvelle Année
... l'endroit qu'il n'est pas facile de quitter !**

**Parkhotel Brenscino
Brissago
Martin Faes mit
Familie und Team**

**Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago,
Tel. 091 786 81 11 / info@brenscino.ch / www.brenscino.ch**

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sind die Nummer eins im Zürcher Verkehr und unsere Stadt ist in Europa die Tramstadt schlechthin: Über 160 km Gleise verbinden Menschen in und um Zürich. An fast 800 Haltestellen beginnt oder endet für unsere 800'000 Fahrgäste ihre Reise durch Zürich. Als

Leiter/in mechanische Anlagen

sind Sie dafür verantwortlich, dass Schienennetz und Haltestelleninfrastruktur in einem technisch einwandfreien Zustand sind. So leisten Sie zusammen mit Ihrem Team einen wichtigen Beitrag zu einer optimalen Verfügbarkeit von Gleis- und Weichenanlagen, Wartehallen und Infosystemen. Zu Ihren Hauptaufgaben gehören die Koordination und Planung der Instandhaltungsaufgaben an unseren Anlagen, der wirtschaftliche Einsatz von «Mensch und Material», die Qualitätssicherung und das Kostencontrolling.

Sie haben Ihre mechanische Grundausbildung in der Metallbranche mit Weiterbildungen mindestens auf Diplomstufe erweitert, zum Beispiel als Instandhaltungsleiter/in. Ihr Leistungsausweis beinhaltet mehrjährige Erfahrungen in der Instandhaltung und vertiefte Kenntnisse der Prozesse in einer grösseren Unternehmung oder vielleicht sogar im Umfeld der Bahninfrastruktur. Wir stellen uns eine kommunikationsstarke, entscheidungsfreudige Führungspersönlichkeit vor, die sich durchsetzen kann, planerisch und organisatorisch stark ist und auch bei mehreren parallel laufenden Instandhaltungsaufträgen den Überblick behält.

Der öffentliche Verkehr ist der Puls von Zürich – wir bieten Ihnen jetzt die Chance, in die faszinierende Welt der sinnvollen Mobilität einzusteigen. Weil wir in den nächsten Jahren viel in unsere Infrastruktur investieren und unser Angebot weiter ausbauen werden, bieten wir Ihnen interessante Perspektiven und faire Anstellungsbedingungen. Speziell zu erwähnen sind die grosszügigen Fahrvergünstigungen und die solide finanzierte Pensionskasse der Stadt Zürich. Mit anderen Worten: Umsteigen lohnt sich.

Und wann steigen Sie um? Ihre Bewerbung erreicht uns per Mail: renata.traversa@vbz.ch oder auf dem Postweg: VBZ, Renata Traversa, Luggwegstrasse 65, 8048 Zürich.
Mehr Details erfahren Sie von Roger Fisch: roger.fisch@vbz.ch.

Bitte geben Sie an, wo Sie unser Inserat entdeckt haben.

Reorganisation in der SBB-Informatik

Fragwürdiger Umgang mit dem Personal

Der SEV hat den Eindruck, dass die Informatik-Reorganisation ObL zu mehr NOA-Fällen führt als nötig.

In der Abteilung Informatik (IT) der Zentralen Bereiche SBB läuft zurzeit das Projekt «Organisationsentwicklung betriebliche Leistungen» (ObL) mit dem Hauptziel, die Tätigkeiten und Schnittstellen im Bereich Plattformen der Bereiche Operations Management (IT-OM) und Architektur & Management (IT-AQ) organisatorisch neu auszurichten. Seit Anfang November sind die neuen Organigramme in Kraft und einige Mitarbeitende von IT-AQ neu bei IT-OM angesiedelt. Aber auch innerhalb von IT-OM wurden Mitarbeitende verschoben. Rund 21 Betroffene sollen gar per 1. Februar 2010 ins Programm Neuorientierung und Arbeit (NOA) kommen.

Stellenabbau 10 %

Am 27. August hatte die IT-Leitung den Sozialpartnern angekündigt, dass von 130 Vollzeitstellen etwa 13 Stellen abgebaut würden mittels Effizienzsteigerung und Anpassung der Pflichtenhefte. Das Vorgehen präzierte sie wie folgt:

- Die Kader (rund 15%) bekommen ihre neuen Stellen zugeteilt.
- Die übrigen Stellen werden ausgeschrieben, und zwar zuerst nur intern. (Sie wurden ab dem 24. September auf dem Intranet ausgeschrieben, die Bewerbungsfrist lief bis zum 16. Oktober.)
- Den Mitarbeitenden wird dringend empfohlen, sich auf zwei bis drei Stellen zu bewerben.
- Die Kader wählen ihre Untergebenen und sprechen sich an einer Einigungskonferenz ab (am 21. Oktober), um z.B. Abwerbungen zwischen Organisationseinheiten zu vermeiden.
- Die Nichtgewählten werden zwischen dem 22. und dem 26. Oktober über die Aufhebung ihrer Stelle (per 31. Januar) orientiert und erhalten NOA-Unterstützung bei der Stellensuche.



Die SBB-Informatik in Worblaufen hat für 21 Mitarbeitende das Signal auf Rot gestellt.

- *Mitarbeitende, deren Qualifikation für eine der noch offenen Stellen nicht genügt, sollen nachgeschult werden (Skill Alignment).*

Merkwürdige Nichtwiederwahlen

Leider musste der SEV feststellen, dass etliche Nichtgewählte keine Chance zum «Skill Alignment» erhalten sollen, entgegen dem Versprechen der IT-Leitung vom 27. August.

Beispielsweise wurde bereits am 6. November eine Stelle im Teilbereich X extern ausgeschrieben, während der bisherige Stelleninhaber ins NOA kommen soll, obwohl er praktisch das gleiche Pflichtenheft hat wie in der Ausschreibung! Der Betroffene, der seit 35 Jahren bei der SBB und seit 32 Jahren bei der SBB-Informatik arbeitet, hatte nicht mit Stellenabbau in seinem Team gerechnet, da dieses bisher mit genügend Arbeit eingedeckt war. Als er seine Stelle wieder ausgeschrieben sah, verstand er gar nichts mehr und meldete sich beim SEV. Gewerkschaftssekretär Daniel Trolliet bat die IT-Leitung um eine Aussprache, bei der die Vorgesetzten nicht einleuchtend begründen konnten, warum der Kollege nicht wiedergewählt wurde, zumal er stets gute Personalqualifikationen

gehabt hatte. Die Aussage eines höheren Vorgesetzten, dass der Teamleiter bei der Qualifikation halt «zu nett» gewesen sei, erstaunte Trolliet, denn in diesem Fall hätte der höhere Vorgesetzte korrigierend eingreifen müssen. Falls der Mitarbeiter aber tatsächlich Qualifikationsdefizite hätte, müsste er die Chance zum «Skill Alignment» erhalten, wie dies am 27. August versprochen wurde. Zusammenfassend hielt Daniel Trolliet gegenüber der IT-Leitung fest, dass sie zu einer Lösung im Rahmen der Abteilung IT Hand bieten muss.

Extern statt intern

Es gibt weitere nicht wiedergewählte Mitarbeitende von IT-OM, deren Stellen extern ausgeschrieben wurden, ohne dass klar ist, warum sie dafür nicht mehr gut genug sein sollen und warum es für sie kein «Skill Alignment» geben soll.

Fragen über Fragen

Etwas anders gelagert ist der Fall zweier nicht wiedergewählter Kollegen im Teilbereich Y, deren Stellen (noch?) nicht ausgeschrieben wurden, weil ihre Aufgaben in andere Pflichtenhefte hineingenommen wurden. Hier stellt sich die Frage, ob diese

Aufgaben künftig wirklich quasi als Teilzeitjob neben anderen Aufgaben bewältigt werden können oder ob diese Stellen nicht doch wieder ausgeschrieben werden, wenn die beiden mal weg sind... Weitere Fragen zur Reorganisation:

- Warum wurden in die Pflichtenhefte gewisser Wiedergewählter nach der Wahl noch zusätzliche Aufgaben hineingepackt?
- Zwischen der Bewerbungsfrist (16. Oktober) und der Einigungskonferenz vom 21. Oktober standen für die Beurteilung der Bewerbungen der 110 Mitarbeitenden gerade mal zwei Arbeitstage zur Verfügung, also viel zu wenig Zeit, um die Unterlagen einigermaßen seriös durchzusehen – es sei denn, man wisse schon zum Voraus, wen man (nicht mehr) will...
- Von den 21 Nichtgewählten sind 7 über 50-jährig und höchstens 5 noch nicht 40-jährig. Zählen tiefere Lohnkosten und «Formbarkeit» mehr als Erfahrung?
- Warum erhielten die Nichtgewählten keine Empfangsbestätigung ihrer Bewerbungen und keine schriftlichen Absagen auf ihre zwei bis drei Bewerbungen? Wo bleibt der Anstand?

- Auch wenn es für die Kadermitglieder erfreulich ist, dass sie keine Bewerbungen machen mussten, so ist ihre Besserstellung rückblickend betrachtet doch störend. Auch stellt sich die Frage, ob sie alle wiedergewählt worden wären, wenn an sie der gleich strenge Massstab angelegt worden wäre wie an ihre Untergebenen, beispielsweise hinsichtlich der Mitarbeiterförderung in der Vergangenheit oder der Mitarbeiterbegleitung bei der laufenden Reorganisation, bei der ein Chef einen sonderbaren Humor an den Tag legte: Er fragte einen langjährigen Mitarbeiter, ob er schnell Zeit hätte, und überbrachte dann die Hiobsbotschaft der Stellenaufhebung mit der Bemerkung: «Ich habe da noch einen netten Brief für dich!» Immerhin hat er sich für diese Taktlosigkeit inzwischen entschuldigt.

Der «Newsletter» Nummer 1 an die Mitarbeitenden war überschrieben mit «Betroffen – Beteiligt». Viele Betroffene sind aber wahrlich nicht zu Beteiligten gemacht worden, im Gegenteil! Der SEV wartet gespannt auf die Antworten der IT-Leitung zu den vielen offenen Personalfragen zu ObL.

Markus Fischer

Leserbrief

Steinzeitmethoden

Unsere Unternehmung, die SBB, möchte mit dem neuen GAV ein neues Lohnsystem einführen und mit vielen Reorganisationen ein «Premium-Arbeitgeber» werden.

Die Methoden aber, wie die Unternehmung dieses Ziel erreichen möchte, erinnern an die Steinzeit. Auch den Wilden Westen mit dem Faustrecht könnte man als Vergleich herannehmen.

Warum mein Leserbrief?

Verlangen will die Unternehmung vieles, aber geben möglichst wenig. Lohnverhandlungen 2010: 300 Franken Prämie und 0,4% für den systembedingten Aufstieg. Also für ca. 60% der Angestellten nur 300 Franken verspätetes Weihnachtsgeld.

Ich bin nicht belehrungsresistent, aber wer etwas verlangen will, soll auch was geben.

Hansueli Keller

Zukunft in Frieden

Immer mehr Länder treten der EU bei. Die Schweiz ist mitten drin und steht daneben. Warum gehören wir nicht dazu?

Wir haben zwar mit Mühe und Not durch schwierige Verhandlungen die bilateralen Verträge abgeschlossen. Nun kommt die SVP und will auch diese Verträge noch kündigen. Wie lange schaut die EU mit 450 Millionen Einwohnern noch zu? Wir sind ein Exportland und haben die meisten Handelspartner bei dieser Organisation. Was ist, wenn sie uns die kalte Schulter zeigt?

Ist wirklich nur unsere direkte Demokratie der Grund, dass wir nicht dabei sind? Oft werden diese Volksentscheidungen entschieden, wo am meisten finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Es gibt viele Einwohner/innen, die mit der Politik nicht viel am Hut haben und bei Abstimmungen der Urne fernbleiben. Denn in unserem Lande muss ein gewisses Interesse zeigen, wer mitbestimmen will. Nun hat die Mehrheit unseres Volkes Ja zur Minarett-Initiative gesagt. Bei uns

arbeiten und wohnen zirka 380 000 Menschen aus den arabischen Ländern. Auch hier darf man nicht nur die Extremisten im Visier haben.

Was für Folgen kann dieser Entscheid für uns haben? Für die Wirtschaft unseres Landes, für den Tourismus, wenn die Besucher aus den reichen Ölländern uns meiden? Und es stellt sich auch die Frage, was solche Abstimmungen bringen. In diesem Land hätte es sicher andere Lösungen gegeben. Es hätte uns viele Probleme erspart, wenn wir Nein gesagt hätten.

Vergessen wir nicht: Die Schweiz ist keine Weltmacht. Wir sind auf gute Zusammenarbeit mit allen Ländern angewiesen. Wollen wir uns unnötige Probleme schaffen, wenn wir am Ende die Verlierer sind? Durch solche Machenschaften gefährden wir unseren Wohlstand. Wir müssen gewisse Fragen durch Kompromisse lösen, ob uns dies passt oder nicht. Denn es steht vieles auf dem Spiel – auch, ob wir auch in Zukunft in Frieden leben können.

*Jakob Kirchofer,
Basel, RPV*

Mit Zwischenzeugnis

Sicher hat jeder von uns einmal eine Bewerbung geschrieben. Vor Jahren mit einem Brief des Stils «Ich bewerbe mich auf die Stelle...» Heute reicht dieser Brief in der eigenen Firma nicht: Es braucht noch Kursbestätigungen, Lebenslauf und das

Beste: ein Zwischenzeugnis! Wie gesagt: In der eigenen Firma, in der man jahrelang arbeitet. Nur komisch, niemand weist daraufhin, dass dies so abläuft. Hättest ihr das gewusst? Jetzt wisst ihr's!

*Daniel Purtschert,
RPV Zentralschweiz*

Leserbrief

Wunschkarten schreiben – jetzt?

Die Demonstration am 19. September 2009 in Bern war ein grosser Erfolg. Enttäuschend war, dass die Medien nur ganz kurz – oder überhaupt nicht – über das Ereignis berichteten.

Die Probleme zeigen – und lösen

Im Vorfeld der Demonstration machte ich den Präsidenten Kollege Giorgio Tuti darauf aufmerksam, dass sich mit einer Grossdemonstration die Probleme der SBB-Pensionskasse nicht lösen lassen, man mache lediglich die breite Öffentlichkeit auf ein aktuelles Problem, das ansteht und gelöst werden müsse, nachhaltig aufmerksam. Kollege Tuti war mit mir einverstanden und sicherte mir zu, dass eine Arbeitsgruppe sich des Problems annehmen werde und weitere Aktionen geplant seien.

Ich nehme an, dass Peter Moor für die Wunschkartenaktion verantwortlich ist. Wahrhaftig, eine geniale Aktion. Mit zwei Franken sind wir dabei, der Text ist vorge-

schrieben, aussuchen muss man nur noch die Anschrift einer Parlamentarierin oder eines Parlamentariers, und der Wunsch ist nachhaltig deponiert.

Eine «geniale» Aktion...

Unsere Volksvertreter – es werden die bürgerlichen Parlamentarierinnen und Parlamentarier sein – freuen sich riesig über die Weihnachtspost. Sie werden beim besinnlichen Feiern der Festtage die Botschaft der Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter aufnehmen und vermutlich bereits in den ersten Januarwochen des neuen Jahres den Bundesrat auffordern, die Pensionskasse der SBB zu sanieren, den Pensionierten den Teuerungsausgleich (auch rückwirkend) auszahlend und diese seit Jahren bestehende Ungerechtigkeit endlich «auszumergen».

... ohne Beachtung

Solche Überlegungen sind natürlich Märchen und gehören ins Reich der Fabel.

Bleiben wir bei den Tatsachen: Die Wunschkarten wandern – vor dem Hintergrund der Papierflut vor Weihnachten ganz besonders – ungelesen und unbeachtet in den Papierkorb.

Keine Sonntagsschule

Während meiner aktiven Gewerkschaftsarbeit habe ich immer wieder mit aller Deutlichkeit zur Kenntnis nehmen müssen, dass man für berechnete gewerkschaftliche Anliegen und Forderungen kämpfen muss – eine Gewerkschaft ist keine Sonntagsschule. Das Pensionskassenproblem lösen wir nur dann, wenn wir mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln – das Streikrecht ist übrigens auch ein Menschenrecht – bereit sind zu kämpfen. Aber ohne Solidarität – den Grundpfeiler der Gewerkschaftsbewegung – ist ein Kampf nicht möglich.

Darf man erfahren, welche Kosten diese unmögliche Wunschkartenaktion verursacht hat?

Werner Geel, Schaffhausen

Leserbrief

Eine echt motivierende Führung...

Als Lokführer und Mensch, 1951 geboren, also noch ein Fossil aus dem frühen letzten Jahrhundert mit scheinbar unerheblichen 38 Dienstjahren, muss ich Folgendes zur Kenntnis nehmen:

Alle 13 Tage, vor meinem freien Tag nach dem Frühdienst, kenne ich das Dienstende nicht, da ausgerechnet dieser Tag als Reserve eingeteilt ist. Eine Änderung wurde abgelehnt. Ein Dienstende von ??? Uhr bis ??? Uhr ist möglich – unglaublich!

Willkür versus Zufriedenheit

Das Streckenrayon eines Lokführers interessiert im zuständigen Büro in «Zürich» niemanden, aber auch gar niemanden mehr. Entsprechende Aussagen von «Entscheidungssträgern» und die eingeteilten Touren bestätigen dies. Mit höchstens minimalen Kosten könnte die Streckenvielfalt erheblich

erweitert werden, deshalb spreche ich hier von reiner Willkür! (Was ist die Zufriedenheit wert?)

Das liebe Geld

Ab Januar darf ich mit einem monatlichen Abzug dazu beitragen, die Verfehlungen unserer Pensionskassenverantwortlichen zu finanzieren. Weiter wird mir mitgeteilt, dass ich auch auf die Verzinsung meines Pensionskassenkapitals im Jahr 2009 zu verzichten habe. Weitere getroffene Massnahmen seien hier nicht erwähnt.

Ist Loyalität nichts mehr wert?

Über weitere Veränderungen in der Vergangenheit, die den Lokführer direkt betreffen, möchte ich nicht weiter schreiben. Mein Anstand verbietet mir das, denn ich könnte mich wahrscheinlich nicht im Zaum halten. Ich muss zur Kenntnis nehmen,

dass jahrzehntelange Loyalität von gewissen Stellen einfach negiert wird.

Ihr da oben – wir da unten

Die SBB vergleiche ich mit einem riesigen Schiff, das den öffentlichen Verkehr auf einem Kurs hält, der in die richtige Richtung steuert. Auf der Kommandobrücke, welche die Richtung angibt, werden Entscheidungen getroffen, die wir im Maschinenraum natürlich nicht immer nachvollziehend ausführen. Wenn nur das Zwischendeck nicht wäre!

«Mir stingg't's»!

Mit solchen Gedanken werde ich meinen nächsten Dienst beginnen, und meine Vorgesetzten werden es mir verzeihen: Mein Elan ist gedämpft, denn «mir stingg't's» gewaltig.

*Rolf Abt,
Lokomotivführer, Basel*

Das Schweizer Bahnnetz vor 150 Jahren

Genf–Chur mit dem Zug, Fahrzeit 1½ Tage

1859: Seit zwölf Jahren wird nun eifrig gebaut am Bahnnetz der Schweiz. Dieses Jahr steht auch im Zeichen der Seen.

Eben erst, am 7. November, wurde die Strecke von Yverdon über Neuenburg nach Frienisberg eröffnet. Die Linie endet am Bielersee, an der Grenze zum Kanton Bern. Im provisorischen Bahnhof bei Le Landeron muss noch während eines Jahres aufs Schiff nach Nidau bei Biel umgestiegen werden.

Per Schiff über den Genfersee

Auch im Unterwallis hat die Eisenbahn den Anschluss an die Schifffahrt gefunden: Am 14. Juli wird die Bahnlinie von Martigny nach Bouveret am Genfersee eröffnet. Während die Passagiere nun über den See nach Lausanne gleiten, um dort zum Bahnhof hochzugehen und sich wieder in den Zug zu setzen, zirkulieren die Güter bis Morges, wo der Bahnhof praktisch am See liegt. Am 27. November 1859 nimmt die damalige Bahngesellschaft «Jura Industriel» die Strecke von La Chaux-de-Fonds nach Convers und am 1. Dezember 1859 jene von Neuenburg nach Les Hauts-

Geneveys in Betrieb. Eine kurze Kutschenfahrt über die Vue-des-Alpes verbindet die beiden Teilstrecken. Winters sind Pferdeschritten unterwegs.

Thun und die Thunerseeschifffahrt erhalten von Bern her Bahnanschluss, ebenso Luzern, wo die Bahngesellschaft auch zwei neue Dampfschiffe einsetzt. Beide Linien werden am 1. Juni 1859 durch die Schweizerische Centralbahn (SCB) eröffnet. Letztere als Verlängerung der schon seit 1856 bestehenden Strecke bis Emmenthal.

Kleine Lücke am Bielersee

In der Ostschweiz kommt es 1859 zum grossen Lückenschluss. Am 15. Februar 1859 nehmen die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) die Strecke von Rütli ZH über Rapperswil am Zürichsee nach Ziegelbrücke und von dort über Weesen nach Glarus in Betrieb. Als dann am 1. Juli 1859 der erste Zug von Weesen nach Murg dampft, können Reisende praktisch per Bahn die Schweiz durchqueren, von Genf bis nach Chur. Einzig am Bielersee unterbricht das Schiff Frienisberg–Nidau das Rattern der Räder. Am Walensee hat die VSB das letzte Teilstück Murg–Sargans schon am

15. Februar 1859 in Betrieb genommen.

Noch nicht ganz direkt

Damals fuhr man noch oder schon so wie heute die ICN, nämlich via Wanzwil und Langenthal nach Olten. Ab Zürich dampft die Bahn über Uster und Rapperswil nach Ziegelbrücke. Das erübrigt den zuvor nötigen Umweg über Winterthur und das St. Galler Rheintal. Die linksufrige Zürichseelinie via Thalwil–Pfäffikon SZ wird den Weg erst 1875 weiter abkürzen. Für die Fahrt von Genf bis Chur muss ein Passagier damals anderthalb Tage einrechnen und unterwegs übernachten. Heute genügen für die gleiche Strecke im besten Fall 4 Stunden und 7 Minuten...

Koblentz statt Basel

Bedeutend – nicht für den schweizerischen, sondern für den internationalen Verkehr – ist die Verbindung von Turgi nach Koblenz und über die heute noch bestehende, gusseiserne Rheinbrücke nach Waldshut. Sie ermöglicht den direkten Verkehr von Frankfurt und Karlsruhe nach Zürich. In Basel wird nämlich die innerstädtische Gleisverbindung noch bis 1873 auf sich warten lassen.

Johannes von Arx

Arbeitslosenversicherung

Krieg gegen ALV

Der Nationalrat hat in der Dezembersession zur Jagd auf Arbeitslose geblasen.

Die bürgerlichen Räte glauben, mit der Arbeitslosenhilfe lasse sich gut leben, deshalb sei nur der Unterstützungshahn zuzudrehen und schon hätten die Arbeitslosen wieder Arbeit. Auf welchem Planeten leben die Damen und Herren?

Hauptursache für die hohe Erwerbslosigkeit und die angespannte Situation bei den Sozialversicherungen ist die Finanz- und Wirtschaftskrise. Während bei den Finanzjongleuren bereits wieder fette Boni fließen, kämpfen grosse Teile der Volkswirtschaft mit den Folgen der Krise. Aktuell stehen über 226 000 registrierten Stellensuchenden rund 13 000 offene Stellen gegenüber. Doch mit unglaublicher Ignoranz haben SVP, FDP und CVP unerhörte Abbaumassnahmen bei der Arbeitslosenversicherung (ALV) durchgepackt. Gerechtfertigt wird das rüde Vorgehen mit den aktuellen Defiziten bei der ALV. Tonalität in manchen Voten: Unsere Arbeitslosenkasse sei zu attraktiv, das sei das Problem. Diese Polemik auf dem Rücken der Betroffenen ist unfair und realitätsfremd. Erwerbslosigkeit bedeutet Einkommensverluste von 20% bis 30%. Was ist das «attraktiv»? Angesichts der hohen Arbeitslosigkeit ist es auch nicht einfach, einen neuen Job zu finden. Als Gewerkschaftssekretär habe ich täglich mit Firmen zu tun, die aufgrund der angespannten Wirtschaftslage Einstellungsstopps verfügen, Abgänge nicht ersetzen, Kurzarbeit einführen oder Entlassungen vornehmen. Für jugendliche Schul- und Lehrabgänger wird der Einstieg in die Arbeitswelt deutlich schwieriger.

Gnadenloser Sozialabbau

Aber das alles kümmert die Damen und Herren Nationalräte offenbar nicht. Ginge es allein nach ihnen, dann gäbe es folgenden Leistungsabbau im Multipack:

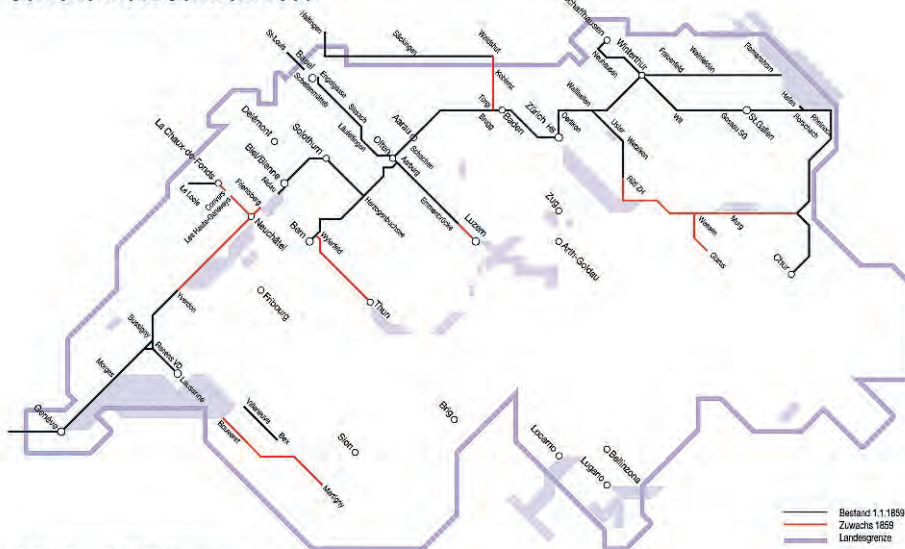
- Bei einer Beitragszeit von 12 Monaten besteht künftig nur noch Anspruch auf 260 Taggelder, auf maximal 400 bei einer Beitragszeit von 18 Monaten. Die versicherte Person muss älter als 30 sein oder Betreuungspflichten haben. Wer jünger als 25 ist, kriegt nur noch 130 Taggelder. Jüngere Arbeitslose sollen verpflichtet werden, jede Arbeit unabhängig ihrer Fähigkeiten oder Berufserfahrung anzunehmen. Bei über 55-Jährigen soll der Anspruch auf 520 Taggelder erst nach einer Beitragszeit von 24 Monaten entstehen.
- Bestraft werden sollen auch Langzeitarbeitslose. Nach einer Bezugsdauer von 260 Tagen soll die Höhe der Taggelder um 5 Prozent sinken, um weitere 5 Prozent nach dem Bezug von 330 Taggeldern.
- Der Taggeldanspruch von «Beitragsbefreiten» wird auf 90 Tage gekürzt. Das trifft et- wa Jugendliche, die nach dem Studium keine Arbeit finden, oder Frauen, die die Beitragspflicht wegen Mutterschaft nicht erfüllen konnten.

Notbremse Referendum

Die Beschlüsse des Nationalrates streichen Leistungen der Arbeitslosenversicherung von über 700 Millionen, sie schaffen aber keinen einzigen neuen Arbeitsplatz. Die Kürzungen beim Arbeitslosengeld führen dazu, dass in der Schweiz noch mehr Menschen auf Sozialhilfe angewiesen sein werden. Dies ist unwürdig und bringt massive Kostenverlagerungen zu den Gemeinden. Die Revision ist einseitig und straft die Arbeitslosen für etwas, wofür sie nichts können. Gerade jetzt, in der grössten Krise seit Jahrzehnten, braucht es in der Schweiz eine starke ALV mit guten Leistungen. Für die betroffenen Menschen, aber auch als Stabilisator für die Wirtschaft. Bleibt die Vorlage so, wird ein Referendum als Notbremse unausweichlich. Dann wird das Volk diesem unfairen Sozialabbau den Riegel schieben!

Max Chopard-Acklin,
Unia-Sekretär und Nationalrat

Schienenetz Schweiz 1859





„Dank unserem hohen Organisationsgrad wurde kein einziger Steward entlassen.“

Ferruccio Calogero Noto

Abschaffung der Nachtzüge zwischen der Schweiz und Italien

Arrivederci Roma

Die Nachtzüge Schweiz–Italien sind seit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember verschwunden. Bis zu diesem Datum wurden die Liegewagen (Couchettes) durch die SBB-Tochter Elvetino betreut. Dank dem Druck von Seiten des SEV fanden alle 34 Nachtzugbegleiter/innen eine neue Arbeitsstelle. Trotzdem sind sie, gleich wie viele Fahrgäste, enttäuscht über die Abschaffung der Nachtzüge.

Im September fand die Ankündigung von SBB und Trenitalia, die Firma Cisalpino zu liquidieren, in der Presse ein grosses Echo. «Niemand hat aber dannzumal Notiz genommen von der gleichzeitigen Mitteilung, dass die Nachtzüge eingestellt würden», stellt Ferruccio Calogero Noto fest.

Keine Entlassungen

Der 44-Jährige ist seit rund einem Dutzend Jahren Ste-

ward (Nachtzugbegleiter) und Präsident der SEV-Sektion «Bahndienstleistungen». Er hat zusammen mit SEV-Gewerkschaftssekretärin Regula Bieri das Gespräch mit der Elvetino-Direktion gesucht, damit die 34 Nachtzugbegleiter/innen – mit einer Ausnahme alle im SEV organisiert! – eine neue Anstellung finden. «Dank unserem hohen Organisationsgrad wurde kein einziger Steward entlassen», stellt Ca-

logero Ferruccio Noto nicht ohne Stolz fest. «Die meisten meiner Kollegen auf den Nachtzügen sind italienische Grenzgänger, die schon seit Jahrzehnten in dieser sehr speziellen Eisenbahndienstleistung arbeiten. Hätten sie ihre Stelle verloren, wären die Auswirkungen dramatisch gewesen.»

Gewissenhafter Präsident

Calogero Ferruccio Noto legt im Detail dar, wie die

34 Nachtzugbegleiter/innen weiterbeschäftigt werden. Neun, darunter Ferruccio, werden auf den Nachtzügen eingesetzt, die täglich Zürich mit Budapest verbinden, zehn werden in den Speisewagen arbeiten, acht auf den Minibars, drei in der Logistik und zwei sind auf Kaderpositionen aufgestiegen. «Nur zwei Nachtzugangestellte haben auf eine Arbeitsstelle bei Elvetino verzichtet und das Unternehmen verlassen»,

stellt der Sektionspräsident fest. Verschiedene Unterstützungsmaßnahmen wurden zwischen dem SEV und der Elvetino-Direktion ausgehandelt, um die berufliche Neuorientierung zu erleichtern.

Vernachlässigte Dienstleistung

Obschon Calogero Ferruccio Noto glücklich ist, dazu beigetragen zu haben, dass alle Mitarbeitenden eine neue Stelle gefunden haben, beklagt er doch, wie wenig sich



Corina und Seraina Zünd am Sonntagmorgen, 13. Dezember im Bahnhof Zürich. Sie sind aufgewühlt, nachdem sie ihre letzte Nachtschicht in den Liegewagen des Zuges Rom–Zürich beendet haben.

Adieu, treuer Begleiter

Seraina und Corina Zünd sind Zwillingsschwestern. Seit mehr als zehn Jahren arbeiten sie als Nachtzughostessen. Vom 12. auf den 13. Dezember haben sie die letzten Liegewagen begleitet, die Rom mit Zürich verbanden. Ein einstimmiger Zeugenbericht.

«Anfangs haben wir in den Nachtzügen gearbeitet, um unser Studium zu bezahlen und mit Italien im Kontakt zu bleiben. Wir hatten einen Studienaufenthalt in Rom absolviert. Jetzt ist es eine Beschäftigung, die wir gewöhnlich mit Herzblut ausüben. Wir sind beide Mitglied im SEV. Die Nachtzüge haben uns immer träumen lassen.

Das beginnt schon mit der Ankunft in den Bahnhöfen, wenn die Lautsprecher die Zielbahnhöfe nennen: Firenze, Roma... pure Magie! Im Zug, wenn die Landschaften vorbeigleiten, haben wir das Gefühl, die Distanzen würden schmelzen. Ach Gott, wie schön ist es, im Herzen einer Grossstadt anzukommen! Während der Reise gibt es im Zug ein Zusammengehörigkeitsgefühl wie nirgends anderswo. In den Zügen zwischen der Schweiz

troufen und wütend über diese Entscheidung. Es ist wirklich absurd, die Verbindungen Zürich–Rom und Genf–Rom aufzuheben. Wir haben immerhin das Glück, auf den Nachtzügen nach Budapest weiterarbeiten zu können. Wir hoffen darauf, dass SBB und Trenitalia auf ihren Entscheidung zurückkommen...»

Auf Perron 3 im Hauptbahnhof Zürich übernehmen die Rangierarbeiter die beiden Wagen. Die beiden Zünd-Schwestern brechen in

„Es ist doch wirklich absurd, die Verbindungen Zürich–Rom und Genf–Rom aufzuheben.“

Seraina und Corina Zünd

und Italien haben wir Leute aus allen vier Himmelsrichtungen getroffen. Touristen, aber auch treue, zuverlässige Benutzer/innen. Sie sind be-

Tränen aus. In der Hand halten sie ein Blatt, auf dem steht: «Adieu, Euronight Luna, du warst ein treuer Reisebegleiter.»

DOSSIER

Freitagmorgen, 11. Dezember. Der Euronight Genf–Rom kommt in der Peripherie der italienischen Hauptstadt an. Ilario Placanica entfernt in seinem letzten Nachtzug nach Italien die Laken. Er ist einer der 34 Nachtzugbegleiter, die die Schweiz mit Italien verbinden (siehe Text Seite 14).



Trenitalia und SBB für die Nachtzüge eingesetzt haben. Immer mehr Verbindungen wurden aufgehoben: jene nach Venedig, nach Süditalien, Basel–Rom; schliesslich

Zürich–Rom und Genf–Rom. «Der Unterhalt der Liegewagen wurde vernachlässigt und die Promotion war sehr schwach», schliesst der Präsident der Stewards.

Verärgerte Fahrgäste

Regelmässige Gäste der Verbindungen Schweiz–Italien haben eine Petition für die Beibehaltung der Nachtzüge Richtung Süden gestartet.

Mitte November, als die Fahrgäste der Nachtzüge nach Italien erfuhren, dass diese Verbindung eingestellt wird, haben sie die Gruppe «Vivaeuronight» gegründet. Aktivistin in der Gruppe ist die Walliser Musikwissenschaftlerin Katia Chevrier: «Für unsere Petition haben wir



Regula Bieri hat sich sehr ins Zeug gelegt für die Verteidigung der Arbeitsstellen des Elvetino-Personals, das von der Stilllegung der Nachtverbindungen zwischen der Schweiz und Italien betroffen war.



Samstagabend, 12. Dezember: Der letzte Nachtzug nach Italien hält im Bahnhof Lausanne. Calogero Ferruccio Noto unterhält sich mit Fahrgästen, die durch die Einstellung der Linie betroffen sind.

Fortsetzung auf Seite 14

schon über 3000 Unterschriften gesammelt. In der Frage der Neulancierung der Nachtzüge nach Italien gibt es keinen Röstigraben. Die Petition wird auf beiden Seiten der Saane sehr gut unterschrieben.» In der Nacht vom 12. auf den 13. Dezember versicherte Ferruccio Calogero Noto die Gruppe «Für die Erhaltung der Nachtzüge Schweiz-Italien Euronight Luna» der Unterstützung durch die SEV-Sektion «Bahndienstleistungen». Ferruccio ist mit einigen Mitgliedern der Gruppe die Strecke Genf-Domodossola gefahren. Die grosse Zahl der Leute auf den Perrons, die gegen die Aufhebung dieses Zuges protestiert haben, hat ihn überrascht. Auf der Site www.vivaeuronight.webs.com gehen im Internet Diskussionsbeiträge ein. Florian etwa schreibt: «Das Schlimmste ist die Art, wie die SBB kommuniziert hat. Einige dürre Zeilen, bewusst versteckt unter der Pressemitteilung über die Auflösung von Cisalpino. Das Argument, die Linie sei defizitär, überzeugt nicht. Welche Anstrengungen haben Trenitalia und SBB unternommen, um den Rückgang der Passagierzahlen zu stoppen? Absolut nichts!»

Die Petition kann im Internet unterzeichnet werden unter der Adresse www.vivaeuronight.webs.com

KOMMENTAR

Die SBB begründet die Abschaffung des Euronight mit schlechten Frequenzen und rund 3 Millionen Franken Verlust jährlich. Für den SEV ist es eine Folge der Verschlechterung der Fahrpläne in den letzten Jahren, die schlechte Qualität der Dienstleistungen und des Reisekomforts (Sauberekeit, nicht funktionierende Wagen etc.). Marketingmassnahmen fehlten, das Verkaufs- und Reservationsystem war ungenügend und der Betrieb durch zwei Gesellschaften mangelhaft, dazu kam die notorisch schlechte Kooperation zwischen SBB und Trenitalia. Die Nachtzüge zwischen der Schweiz und Italien wären unter den folgenden Bedingungen lebensfähig:

- Betrieb der Couchettes und Liegewagen durch eine einzige Gesellschaft.
- Verbesserung der Betreuung und des Service an Bord.
- Verbesserung des Fahrplans.
- Garantie der Reinigung und des Wagenunterhaltes, namentlich im Bereich der Klimatisierung.
- Gezieltes Marketing und Anpassung des Reservierungssystems.

Eine aktive Politik kann den schweizerisch-italienischen Nachtzügen die Rentabilität zurückgeben.

Ferruccio Calogero Noto

Letzte Fahrt Genf-Rom für den Steward Ilario Placanica

«Mich packt Melancholie»

Ilario Placanica arbeitet seit 21 Jahren als Steward auf den Nachtzügen der SBB. Am Donnerstagabend, 10. Dezember, hat er mit zugeschnürtem Hals seine letzte Fahrt mit dem Euronight Luna, der Genf mit Rom verbindet, unternommen.

Es ist ein ungewöhnlich milder Dezemberabend. Aber für Ilario Placanica hat er einen bitteren Beigeschmack. Es ist sein letzter Dienst auf der Strecke Genf-Rom, einer Strecke, die er «hunderte und aberhunderte Mal» absolviert hat. Bei jedem Halt zwischen Genf-Flughafen und Brig steigt er aus seinem Couchettes-Wagen, um mit seinem gewinnenden Lächeln die Gäste zu empfangen, die er nach Bologna, Florenz oder Rom begleiten und geleiten wird. Kaum sind die Gäste in

ihren Abteilen angekommen, übergibt ihnen Ilario schon Wasserflaschen. Unterschriftenbogen der Petition gegen die Abschaffung der Nachtzüge zirkulieren zwischen den Abteilen. Unter den Passagieren entstehen Diskussionen. «Wie bitte, die Nachtzüge wollen sie abschaffen? Die sind doch verrückt! Was ist nur in die Bahndirektoren gefahren?»

Von Rom nach Budapest

Ganz professionell sammelt Ilario Placanica bei den Passagieren die Fahrausweise, Identitätskarten und Pässe ein. Die Informationen gibt er an die Zugchefs und die Grenzwächter weiter. In den Zugsgängen haben sich die Diskussionen über die Abschaffung der Nachtzüge gelegt. Die Passagiere haben sich in ihren Couchettes eingerollt. In seiner Dienst-Kabine genehmigt sich Ilario einen Kaffee. «An diesem Beruf schätze ich die grosse Un-

abhängigkeit, die wir geniessen. Das schwierigste sind die Fahrpläne», kommentiert er zurückhaltend. Wie die meisten seiner Kollegen auf den Nachtzügen der SBB ist er Grenzgänger. Er lebt mit seiner Frau und seinem Sohn, einem 18-jährigen Studenten, in Domodossola. Bis Mitte Dezember war gewöhnlich Genf sein Arbeitsort. Sein persönlicher Fahrplan sah also eine Abfahrt in Domodossola am Nachmittag vor. Dienstübernahme am Abend in Genf. Ankunft in Rom um halb zehn Uhr am nächsten Vormittag. Zwölf Stunden später Abfahrt von Rom in Richtung Genf, anschliessend retour nach Domodossola. «Künftig wird mein Dienstort Zürich sein. Dank der Arbeit des SEV, dessen Mitglied ich seit vielen Jahren bin, habe ich meinen Job als Steward bei Elvetino behalten können, auf der Linie Zürich-Budapest. Ich werde noch länger von zu Hause weg sein. Ich spreche italienisch, französisch und englisch, nicht aber deutsch und noch weniger ungarisch. Ich habe angefangen, deutsch zu lernen, hoffentlich komme ich da heil raus...»

Paradoxe Entscheidung

Florenz liegt hinter uns. Der Tag beugte die Hügel der Toskana. «Melancholie packt mich», gesteht Ilario und trinkt erneut einen Espresso. «Diese Landschaft, Rom, Kund/innen, die ich regelmässig wiedersehe, die fröhlichen Schulreisen... all das wird mir fehlen! In den letzten Wochen haben mir auch die Passagiere gesagt, dass sie enttäuscht sind vom Entschluss, diesen Nachtzug abzuschaffen. Für viele war er sehr praktisch. Jedenfalls habe ich während 21 Jahren nie eine Fahrt ohne Passagiere erlebt. In den letzten Sommern haben wir viele koreanische Touristen gehabt. Es ist paradox: Während man in Kopenhagen versucht, Lösungen gegen die Klimaerwärmung zu finden, kapitulieren hier die Bahnen zugunsten des Autos oder des Flugzeugs. Welchen Sinn macht das?»

*Text und Bilder:
Alberto Cherubini/pan.*

NACHTZÜGE SCHWEIZ-ITALIEN: EINE BEWEGTE GESCHICHTE

Die Nachtzüge Euronight Luna fuhren ab Genf und Zürich und bildeten ab Brig eine einzige Komposition. Zusammengesetzt waren sie aus 2. -Klass-Couchettes-Wagen der SBB, die von Elvetino-Personal betrieben und bedient wurden, und aus Schlafwagen 1. Klasse von Trenitalia, auf denen Wasteels-Personal arbeitete. Es bleibt zu erwähnen, dass zur Zeit, als die letzten Fahrten stattfanden, von den 15 italienischen Stewards, die bei Wasteels arbeiteten, kein Einziger vom bisherigen Arbeit-

geber ein Angebot für eine neue Stelle bekommen hatte – im Unterschied zu den 34 von der Abschaffung dieser Nachtzüge betroffenen Elvetino-Angestellten. Bis Mitte der 90er-Jahre betraute die SBB die Compagnie Internationale des Wagons-Lits CIWL mit dem Betrieb ihrer Schlafwagen. Ab 1995 folgte die Europäische Bahn-Service EBS. Erst 2004 entschied die SBB, den Betrieb ihrer Couchettes-Wagen dem eigenen Tochterunternehmen Elvetino zu übertragen.



Anflug von Blues auf der letzten Fahrt Genf-Rom von Ilario Placanica.

■ LPV Zentralvorstand

LPV-Reorganisation ist auf der Zielgeraden

Zentralpräsident Rinaldo Zo- bele konnte praktisch alle Mitglieder zur letzten Zent- ralvorstandssitzung im 2009 begrüssen.

BLS-Lokführerstellen werden nicht abgebaut

In den Sektionen sind fol- gende Themen aktuell: Nicht mehr alle Fahrzeuge auf der Stammstrecke können bedient werden, die Sitzun- gen mit den SBB-Vertretern sind schwierig und die Protokolle geben zu reden, die Vorstellung des LPV/SEV bei den Lokführer-A-Klassen ist schwierig, die S-Bahn-Stre- ckenverteilung stösst bei den Betroffenen auf Unverständ- nis, Lokführer (Lf) können sich wieder prozentweise bei der anderen Division bewer- ben, P bildet intensiv neue Lf aus und G hat immer noch zu viele Lf. Bei der BLS ist Geld für systembedingte Lohnerhöhung gesprochen worden und es fliesst auch weiteres Geld in die Ascoop-Pensionskasse, um so schnell wie möglich einen Deckungsgrad von 100 Pro-

zent zu erreichen. Die 55 Lf- Stellen, die wirtschaftlich zu viel sind, können dank den ausgehandelten Massnah- men, wie Zeit statt Geld oder Ausmietung von Lf, aufge- fangen werden. Bei der RhB besteht seit dem Schiedsge- richtsurteil ein tiefer Graben zwischen dem Personal und der Leitung. Die Lohnver- handlungen wurden unter- brochen und sollen Anfang Februar wieder aufgenom- men werden. Im Jahr 2009 werden zirka 11 000 Plus- stunden auf den Zeitkonten stehen. Der Zentralpräsident ging auf die ReTraite-Sitzun- gen zwischen den Sozialpart- nern ein, hier besteht ein Problem mit dem Protokoll.

Reorganisation LPV

Bei der Reorganisation des LPV ist man beim Geschäfts- reglement bei der achten Version angelangt. Es wur- den nur noch minimale Be- anstandungen vorgebracht, so dass das Geschäftsregle- ment und die Reorganisation jetzt endlich auf der Zielgera- den sind.

SEV-Vizepräsidentin Bar- bara Spalinger referierte zum Thema Interoperabilität, im Speziellen den grenzüber- schreitenden Einsatz von Lokpersonal. Es gibt ein Gut- achten Gabathuler, das ziem- lich positiv für uns ausfällt, doch die rechtliche Schiene ist sehr unsicher. Im Mo- ment betrifft uns die Proble- matik noch nicht gross, doch was in fünf Jahren sein wird, kann niemand vorhersagen. Der SEV beobachtet die Bahnreform 2 genau.

Kurs in Vorbereitung

Mit SEV-Gewerkschafts- sekretär Jérôme Hayoz, der für die Bildung zuständig ist, wurden erste grobe Voraus- setzungen, Bedingungen und Möglichkeiten für einen Vor- bereitungskurs zur Periodi- schen Prüfung aufgezeich- net. Die Frauenvertreterin be- richtete vom Marche mondi- ale de femme, der vom 6. bis 13. März 2010 in der Schweiz stattfindet und mit einer Gross-Frauendemo in Bern endet.

Jacques Bader

■ LPV Aare

Überbestand beim Lokpersonal

Für die abtretenden Vor- standsmitglieder, (Präsident, Sekretär, Vertreter Neuen- burg) konnte noch keine Nachfolge gefunden werden. Es wird immer schwieriger, Mitglieder für ein Amt zu ge- winnen. Nick Raduner erläu- terte die Gründe für die Kon- junkturmassnahmen, die ab Fahrplanwechsel zum Tragen kommen. Unsere Leitung ging aufgrund des Cargo- rückgangs von einem Über- bestand beim Lokpersonal von 55 Vollzeitstellen aus, die damit abgedeckt werden sollen. Jedoch ist jetzt schon bekannt, dass ab Fahrplan- wechsel in den P-Standorten ein leichter Unterbestand an Personal herrschen könnte. Deshalb bleibt der SEV im Kontakt mit der Leitung Z, um die Notwendigkeit der Massnahmen laufend zu kontrollieren. Sollten weiter- hin im grossen Stil Leute via SMS gesucht werden, kön- nen diese Massnahmen al- lenfalls auch schon früher aufgehoben werden.

Die Cargoplanung ist heute einiges schwieriger als

vor einem Jahr, da diese sehr kurzfristig ausfällt. Die Lehrab- gänger sollen möglichst bald zu 100% angestellt werden.

Die Sonntags- und Nacht- zulagen werden je zur Hälfte in Zeit und Geld ausgegli- chen. Die Massnahmen sind auf ein Jahr befristet. In Här- tetfällen kann ein Gesuch für 100% Geld gestellt werden.

Zu reden gaben die Inst- ruktionen und Kurse, die in der Freizeit stattfinden und pauschal mit Zeit vergütet werden. Weiterbildung ist für die Firma und für uns gut, je- doch sollte darauf geachtet werden, dass dies nicht nur auf unsere Kosten geschieht! Da der Tourenschnitt in Bern ab Fahrplanwechsel relativ hoch ist, wurde «9-Tage-Frei» eingeteilt, um diesen zu kompensieren. Wie hoch der Tourenschnitt in den einzel- nen Gruppen ist, wird sich noch zeigen. Die Mehrzeit, die durch die Konjunktur- massnahmen entsteht, ist nicht eingeteilt und kann nach Wunsch bezogen wer- den.

Christof Graf/Benjamin Kälin

**1. SEV-BRANCHENTAGUNG TOURISTIK 2010****Steigende Anforderungen bei den Bergbahnberufen**

Erstmals führt die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV eine Tagung für die Mitarbeitenden der Bergbahnen durch. Dazu laden wir alle Interessierten ein (auch Nichtmitglieder), welche in diesem Bereich tätig sind.

Datum: Freitag, 15. Januar 2010
Zeit: 11.30 bis 16.15 Uhr (inklusive gemeinsames Mittagessen)
Ort: Seilbahn-Kompetenzzentrum SKZ, Zeughausstrasse 19, Meiringen

Anlässlich dieser Tagung stellen wir unser Leistungsangebot wie Rechtsschutz, Unterstützung bei Problemen am Arbeitsplatz, Einflussnahme bei den Arbeitgebern etc. vor. Wir diskutieren über die steigenden Herausforderungen, insbesondere die immer grössere Verantwortung, welche den Angestell- ten der Bergbahnen übertragen wird.

Zudem besichtigen wir das Ausbildungszentrum SBS und erhalten einen Überblick über die Seilbahnlehren.

Wir freuen uns auf eure Teilnahme und bitten um Anmeldung bis spätestens Freitag, 8. Januar 2010. Ansprechperson ist Christina Jäggi (031 357 57 32 oder christina.jaeggli@sev-online.ch).

**VORANZEIGE
BRANCHENVERSAMMLUNGEN**

Branchenversammlung Schiff: 27. Januar 2010 in Luzern
Anmeldung: www.vpt-online.ch, roger.maurer@vpt-online.ch

Branchenversammlung Bahn: 16. Februar 2010 in Olten
Anmeldung: www.vpt-online.ch, martin.ritschard@vpt-online.ch

Branchenversammlung Bus-GATU: 22. Februar 2010 in Olten
Anmeldung: www.vpt-online.ch, martin.ritschard@vpt-online.ch



■ RPV Basel

Mitgliederbetreuung ist wichtig

Präsident Bruno Kirchofer begrüsst alle zur Mitglieder- versammlung und erklärte in seinem kurzen Resümee die Neugründung des Sektions- vorstands sowie dessen Ziele und Aufgaben. Oberstes Ziel ist die Mitgliederbetreuung sowie das Vertrauensverhält- nis zum Mitglied wieder auf- zubauen.

Der Präsident streifte die Situation der Pensionskasse, die Präsidentenkonferenz so- wie die GAV-Konferenz vom 20./21. Oktober. Unsere Sekti- on stand bei der Mitglieder- werbung per Ende Oktober mit zehn Neumitgliedern an erster Stelle aller RPV-Sekti- onen. Die Versammlung wäh- lte einstimmig die Vertrau- ensleute Hansruedi Berchtold (GB Wolf), Vincenzo Degli- Angioli (RB Muttentz), Rene Wegmüller (Birsfelderhafen) und Aniello Sansone (PB) so- wie als GPK-Ersatzmitglied Rolf Heimlich.

SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz hielt sein Refe- rat «Streik und Mobilisation» in klaren Worten. Streik wer-

de nur als äusserstes Mittel angewendet, aber die Unter- formen wie Aktionen, Dienst nach Vorschrift, Warnstreik etc. könnten sehr wohl ange- wendet werden. Der Film «Giù le mani» zeigte die Aus- wirkungen und Konsequen- zen eines Streiks. Es braucht eine sehr gute Vorbereitung, viele Gespräche unter den Kollegen sowie Mut, Ausdau- er und Energie, für die Sache einzustehen. Andererseits spielen Unsicherheiten und Emotionen eine grosse Rolle. Je länger ein Streik dauert, desto grösser wird der Druck im Umfeld (Arbeitgeber und Familie). Die Ungewissheit und die Ängste um die Zu- kunft nehmen massiv zu.

Kollege Erwin Zanger, der seit 2. Oktober pension- niert ist, wurde mit einem Geschenk zum Dank für die jahrelange Vorstandsarbeit verabschiedet. Die zahlreich erschienenen Mitglieder und Gäste erlebten eine interes- sante Versammlung mit anschliessendem offerierten Nachtessen. Bruno Kirchofer

SEV-Jugend

Vom Matrosen zum Dampfschiff-Schiffsführer



Am 11. Dezember trafen sich einige jugendliche SEVler, um gemeinsam die Werft der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft (ZSG) zu besichtigen. In Wollishofen empfing uns Ernst Bosshard. Er erzählte einiges über die ZSG und zeigte einen kurzen Film. Wir erfuhren sehr viel über die ZSG wie beispielsweise, dass alle, die bei der ZSG anfangen, zuerst Matrose sind. In ungefähr zwei Jahren kann man zum Kassier aufsteigen. So geht es im Zweijahresrhythmus weiter bis zum Dampfschiff-Schiffsführer. Alle ZSG-

Angestellten üben zwei Berufe aus. Im Sommer arbeiten alle primär auf den Schiffen, in den Wintermonaten sind sie als Mechaniker, Maler usw. im Einsatz.

Nach den Informationen über die ZSG ging's zu den Schiffen. Wir sahen viele verschiedene Schiffe. In der Werft waren ein Limmatboot und Seeboote in der Revision. Dort werden Anstriche erneuert, Motoren gewartet und Führerpulte neu verkabelt. Diverse Schiffe konnten wir sogar besichtigen, u.a. die Motorräume des Motor-

schiffs Linth und des Dampfschiffs Stadt Rapperswil. Zum krönenden Abschluss der Besichtigung durften wir mit dem neusten Schiff, der Pantarhei, beim Schiffsführer auf der Brücke nach Zürich mitfahren.

Wir danken Ernst Bosshard für die tolle Gratisführung durch die Werft, für die er seine Freizeit geopfert hat. Es hat uns sehr viel Spass gemacht. Anschliessend an die Besichtigung liessen wir den Abend in einem schönen Lokal in Zürich bei einem Fondue ausklingen. *Mathias Sterchi*

LPV Basel

Das Lokpersonal ist enttäuscht!

Präsident Andreas Jost begrüßte zur Sektionsversammlung zahlreiche Kollegen. Er erwähnte, dass die Lohnverhandlungen noch nicht abgeschlossen werden konnten, da die SBB nicht bereit ist, auf die Forderungen des SEV einzugehen. Das Lokpersonal nimmt Rasttagseinsparungen in Kauf, um den Verkehr ohne Einschränkungen aufrechtzuerhalten. Zentralpräsident Rinaldo Zobebe orientierte über das Neuste aus dem Zentralvorstand sowie die beiden Treffen mit der SBB-Leitung und den Sozialpartnern.

Die Vision 2010 (Berufsbilder Lokführer Personenverkehr) wurde gekündigt und die Aushandlung der Berufsbilder der Peko übergeben. An den Treffen wurde versprochen, dass immer am 20. des Vormonats 90% der Touren des kommenden Monats eingeteilt sein sollen. Wir sind gespannt, ob die Einteilungsbüros dies einhalten. Kollegen, die an einem freien Tag an der LEA-II-Instuktion teilgenommen haben, erhalten mindesten 360 Minuten Zeitgutschrift. Die Planung strebt an, die Ruheschicht auf zehn Stunden zu verkürzen ohne Rücksprache mit dem Mitarbeiter. Ruheschichten dürfen aber nicht verkürzt werden. Kritisiert wurde ebenfalls die kurze Ausbildung der Lok-

führeranwärter/innen. Nach heutigem Stand, werden die S-Bahn-Lokführer in Basel ab Mai 2010 das Fernverkehrsmodul erhalten. Diese Zusatzausbildung wird mit einer praktischen Prüfung abgeschlossen.

Josef von Allmen informiert, Cargo wolle ab Fahrplanwechsel bei einigen Touren, bei denen Dienstfahrten eingeteilt sind, ein Zeitfenster statt die Dienstfahrt einteilen. Details und Rahmenbedingungen müssten noch ausgehandelt werden. Das Lokpersonal hat nicht grundsätzlich etwas dagegen. Die LCC werden ab Fahrplanwechsel Touren nach Erstfeld fahren. Die Altersgruppe sollte keine Touren mehr eingeteilt haben, die vor 3 Uhr beginnen oder enden. SBB Cargo wird neu auch die Nahzustellung in Huningue (Frankreich) übernehmen. Ab Fahrplanwechsel hat SBB Cargo den Vertrag mit «Aline» gekündigt. Die Güterzüge nach Buchs werden wieder mit SBB-Loks geführt. Die grünen FRET-Loks verkehren nicht mehr nach Buchs, denn in Basel erfolgt wieder ein Lokwechsel. Der Personalaustausch zwischen SBB Cargo und SNCF wird weitergeführt. Den Leuten werden Stellen bei Securitrans angeboten. Beim Rangierlokkführerpersonal ist im Moment kein Stel-

lenabbau geplant. Im April 2010 beginnt im RB Basel ein zirka drei Jahre dauernder Umbau. Danach könnte es noch einmal einen grossen Stellenabbau geben.

Die Abteilung Zugvorbereitung bietet teilweise Teilpensionierungen zwischen 50 und 80 Prozent an. Den Kollegen wird empfohlen, das Angebot genau zu prüfen und allenfalls einen Berater beizuziehen, bevor sie etwas unterschreiben.

Bei der Division Personenverkehr wurde diesen Sommer über mögliche Kalendervarianten abgestimmt. Positiv ist, dass die Mitarbeitenden zwischen einem Lang- und Kurzwochenkalender wählen konnten. Die Anzahl Wochen der Gruppen wurde so gewählt, dass diese durch 52 teilbar sind. Das ist wohl die schlechteste Möglichkeit, denn an den Feiertagen der nächsten Jahre ergibt sich dadurch immer die gleiche Woche. Leider hat die APK (Arbeitszeitkommission) zusammen mit dem KVP-Couch Mitte keine Vorschläge des LPV entgegengenommen. Nun haben wir Gruppen mit einem 13-Wochen-Kalender. Das Lokpersonal P hat Grossgruppen gefordert, um der Monotonie entgegenzuwirken. Leider wurden die Vorschläge nicht berücksichtigt. *Andreas Jost*

ZPV Samedan-Poschiavo

Um die Ziele zu erreichen, ist grosse Motivation nötig

Präsident Christian Ticar begrüßte rund 30 Prozent der Mitglieder zur Herbstversammlung.

«Wir sind die besten Zugbegleiter Europas», lautet das hoch gesteckte Ziel des Kadets. Um diese Zielvorgabe gemeinsam erreichen zu können, sind wir gefordert, aber vor allem braucht es grosse Motivation. Diese hat stark gelitten, weil dem Zugpersonal anlässlich der Fördergespräche und Leistungsbeurteilungen (FGLB) keine Zeitgutschrift gewährt wird. Das Argument des Kadets, das FGLB (zwei Stunden pro Mitarbeiter/in) gelte gemäss FAV als Nebenarbeitszeit, ist nicht nachvollziehbar. Der SEV intervenierte. Sollte sich jemand beim FGLB ungerrecht behandelt fühlen, kann via SEV ein Beistand für das zweite Gespräch zugezogen werden.

Die neuen Dienstpläne weisen einen hohen Tourenschnitt auf, unser Schreiben hat sicher Wirkung gezeigt. Schade, dass die RhB unsere beiden Anträge (Kofferkasten Tirano und durchgehende Begleitung der NEVA-Züge) nicht um-

setzen kann. Stichkontrollen im Engadin und Puschlav sollten wie auf dem übrigen Netz in Zukunft nur noch zu zweit durchgeführt werden, dieser Antrag ist noch offen. Als Mitglieder für die FAV-Konferenz kandidieren Christian Ticar und Sandra Tschirky, die Wahl erfolgt anlässlich der Regionalversammlung ZPV RhB. Die Rangordnung gemäss GBW4002 wird nicht verändert, eine Rückstufung aus der Jahreseinteilung in die Reservegruppe kann aber bei ungenügender Leistung vorbehalten bleiben. Bei der Begleitung der Bernina-Expresszüge sollte der Grundsatz «Gleicher Lohn für gleiche Arbeit» gelten.

Mikrowellen in den Personalräumen sowie Sonnenbrillen sind das Ergebnis erfolgreicher Peko-Arbeit. Der Peko wurde ein Antrag auf abschliessbare Zugpersonalkabinen eingereicht, denn bis jetzt haben wir in den Packwagen keine geeigneten Möglichkeiten, Jacken, Koffer und persönlichen Gegenstände sicher zu deponieren.

Christian Ticar

ES HAT GESCHNEIT – PHANTASTISCHE SCHNEEVERHÄLTNISSE KÜNDIGEN SICH AN!



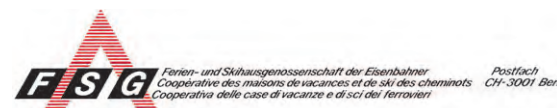
Bettmeralp

Wir haben an ausgewählten Daten (vor allem im Januar 2010) noch freie Ferienwohnungen

- auf der Bettmeralp
- in Grindelwald
- in Samedan

Zögern Sie nicht – rufen Sie uns an. Renate Freiburghaus erteilt unter 031 911 46 88 (vormittags) gerne Auskunft.

Besuchen Sie auch unsere Internetseite www.fsg-ferien.ch. Dort ersehen Sie freie Termine und Preise.



■ ZPV Regionalverkehr Ost

Änderungen im Vorstand zeichnen sich ab

Zur ersten Versammlung der neuen Sektion Regionalverkehr Ost, der Herbstversammlung, begrüsst Präsident Michel Zollinger knapp 40 Mitglieder. Er hatte einiges zu berichten. Mit Freude nahm die Versammlung die baldige Einführung der beiden Taschen und des Rucksackes für den Regionalverkehr zur Kenntnis. Viel zu diskutieren gab das Thema Arbeitsschuhe. Gänzlich auf Unverständnis stiess die Verhinderung seitens VMZ bei der Einführung der Gewerkschaftszeit. Schon heute sind viele Sektionsmitglieder bereit, eine stattliche Anzahl Minuten freiwillig zugunsten von Gewerkschaftsfunktionären abzutreten.

Die neuen Depotvertreter wurden der Versammlung vorgestellt: Für das Depot

Rapperswil Christoforo Epifani (ZuR), für Zürich Jacek Dabrowski und Roger Biberger (beide ZuS; wegen der hohen Mitgliederzahl sind neu zwei Vertreter in Zürich tätig), und für Zug ist Sven Jackisch (ZuR) zuständig. Die Mitglieder sind aufgefordert, sich bei Fragen und Anregungen vermehrt direkt an die zuständigen Depotvertreter/innen zu wenden.

Auf die Generalversammlung vom 17. März wird es im Vorstand personelle Änderungen geben. Michel Zollinger wird voraussichtlich sein Amt als Präsident zur Verfügung stellen. Erfreulicherweise konnten bereits zwei Kandidaten vorgestellt werden, die sich für die Wahl als Präsidenten bzw. Kassier an der GV 2010 zur Verfügung stellen. Weitere Interes-

sierte für den Vorstand sind willkommen.

Thomas Walter, Präsident Peko Zugpersonal, informierte über die Neuausgabe des Handbuchs für das Zugpersonal R174.1 und über den Velo-Selbstverlad sowie die Platzprobleme im ZVV-Nachnetz. Diese Themen führten zu vereinzelt längeren Diskussionen.

ZPV-Vizepräsident Pascal Fiscalini verwies in seinem Referat zum Thema Übergriffe speziell auf den Artikel 18a im Personenbeförderungsgesetz. Er mahnte, dringend darauf zu achten, dass Handlungen gegen Angestellte des öffentlichen Verkehrs von Amtes wegen verfolgt werden müssen.



v. l. André Tribolet, Thomas Walter und Pascal Fiscalini.

Es brauche einen gewissen Druck auf die Vorgesetzten sowie auf die Ämter. Weiter informierte er über den Stand der Lohnverhandlungen 2010 und das weitere Vorgehen in Sachen Pensionskasse SBB (kontakt.sev berichtete).

André Tribolet, Kundenberater SEV-Versicherungen, gelang es eindrücklich, den Versammelten betreffend Altersvorsorge die Augen zu öffnen. Wichtig ist, die eigene Altersvorsorge zu analysieren und die nötigen Schritte zu unternehmen.

Thomas Maurer

START GELUNGEN

Die ZPV-Sektion Regionalverkehr Ost hat sich gut etabliert. Dank dem grossen Mitgliederbestand konnten nennenswerte Erfolge erzielt werden. «Eine Gewerkschaft ist nur stark, wenn auch die Mitglieder dahinterstehen und sich aktiv am Sektionsleben beteiligen!», ist Präsident Michel Zollinger überzeugt. Seit der Neugründung kamen 32 Neumitglieder dazu. Ein wichtiger Erfolg ist die Neueinreihung der Zugbegleiter Regionalverkehr und der Zugchefs S-Bahn. Die Verhandlungen dauerten über 2½ Jahre und begannen noch in der «alten» Sektion Weinland. Im Weiteren wurde erreicht, dass die fünf Minuten Zeitzuschlag für die Schlussrevision des endenden Zuges ab Fahrplanwechsel in den Dienstplänen ausgewiesen sein werden. Ebenfalls zu erwähnen sind die vielen Hilfesuche der Mitglieder. Die meisten konnten zu einem guten Abschluss gebracht werden. tm

■ PV Thurgau

«Gibt es Weihnachten mit leeren Händen?»

Dem Aufruf zur Adventsfeier vom 2. Dezember folgten 69 Mitglieder. Präsident Albert Mazenauer hiess alle willkommen und wünschte einen schönen Nachmittag.

Die Enkelkinder von Maria Reithofer waren verantwortlich für den Unterhaltungsteil, den Diakonin Jeannine Reithofer führte. Ihr Bruder Felix eröffnete die Veranstaltung mit einem Trommelstück, «damit auch alle den Mittagsschlaf beendet». Jeannine stellte ihre Geschwister vor. Das Hauptthema war «Weihnachten mit leeren Händen gibt es nicht, oder doch?» Felix und Yvonne mit Gesang und Kla-

vier beglückten die Versammlung im ersten Block. Jeannine versuchte die Mitglieder in die Adventszeit zu versetzen mit Gedanken, Wünschen oder Forderungen an Mitmenschen. Alles Fragen, die zu dieser Jahreszeit gut aufgenommen wurden. Sie animierte dazu, doch mit den Sitznachbarn über die Erwartungen in der Adventszeit zu diskutieren. Zum Abschluss wurde richtig in die Adventszeit eingestimmt mit Geigenvorträgen, Gesang im Duo und Klavierstücken. Ein grosser und kräftiger Applaus war den jungen Leuten sicher, und auch der Präsident bedankte sich bei

den drei Geschwistern für die wunderbare Vorstellung.

Der Bodensaal war am Morgen festlich hergerichtet worden von Hans und Ruth Hänzler, Toni und Jolanda Arnold sowie Albert Mazenauer, dies verdankte die Versammlung mit einem Applaus. Der Präsident wünschte allen eine schöne Weihnachtszeit und gute Gesundheit fürs 2010. Er hofft auf zahlreicheres Erscheinen an den nächsten Veranstaltungen. Beim abschliessenden Imbiss verging die Zeit wie im Fluge und langsam leerte sich der Bodensaal wieder.

Toni Arnold

■ RPV Aargau

Infra baut zirka 50 Stellen ab, Zukunft unklar

Präsident Markus Engetschwiller konnte am 21. November in Aarau neun Mitglieder zur Herbstversammlung begrüssen. Er erwähnte die an der Präsidentenkonferenz in Brissago behandelten Themen wie Stand der Pensionskasse SBB, die erfolgreiche Demo vom 19. September in Bern, die geplanten Aktionen für 2011 und den Stand der Lohnverhandlungen 2010. Unsere Sektion musste einen

Mitgliederrückgang verzeichnen. Zurzeit zählt die Sektion 98 Mitglieder.

Weil ein Vorstand fehlt, wird der RPV Zürich zur Zeit vom Unterverband interimistisch geführt. Bei Infra (Rangierbahnhöfen) werden zirka 50 Stellen abgebaut. Somit verlieren erneut Kollegen aus dem Rangierdienst ihre Stelle. Die Zukunft bei Infra ist unklar, der SEV fordert eine klare Sachlage. In Zürich

fand eine Infotagung zwischen Peko-Mitgliedern und SEV statt. Gemeinsam will man die Bedürfnisse und Wünsche im Zusammenhang mit dem GAV 2011 angehen.

Zum Schluss wurden die Daten für 2010 bekannt gegeben: 6. März Generalversammlung, 17. April Rangiertagung Ost Mitte, 29. Mai Bildungstag RPV/UV.

Thomas Ammann

■ PV St. Gallen

Saxofon-Quintett spielte auf

Andreas Forrer konnte zur Adventsfeier am 10. Dezember 115 Teilnehmerinnen und Teilnehmer begrüssen. Das interessante Referat von Katechet Kurt Schawalder beinhaltete den Vergleich zwischen Kirche und Bahn/Bahnhof. Beide sind Treffpunkte, in beiden geschehen Zusammenkünfte für die Zukunft oder in der Vergangenheit. Man kann in den richtigen Zug einsteigen oder jemanden in richtige Bahnen lenken.

In einer Schweigeminute wurde der neun Verstorbe-

nen seit der Herbstversammlung gedacht. 23 Jubilaren konnte zum Wiegenfest zwischen 80 und 93 Jahren gratuliert werden. Anschliessend spielte das Saxofon-Quintett «Sax o Fun» auf. Von Schottisch über New Orleans Jazz bis Zirkusmusik und Weihnachtslieder bekamen wir fast alles geboten.

Nach den obligatorischen Liedern «O du fröhliche» und «Stille Nacht, heilige Nacht» rundete ein gutes Essen die schöne Adventsfeier ab.

Peter Spörrli

SEV-SEKTIONSKONFERENZEN 2010

■ Zürich

1. Februar, 18 bis 20 Uhr
Unia, Strassburgstrasse 11,
8004 Zürich

■ Chur/Sargans

1. Februar, 18 bis 20 Uhr
SEV-Regionalsekretariat Chur,
Gürtelstrasse 24, 7001 Chur

■ Bern

2. Februar, 18.15 bis 20 Uhr
Zentralsekretariat SEV,
Steinerstrasse 35, 3006 Bern 6

■ Olten

3. Februar, 18.15 bis 20 Uhr
Bahnhofbuffet, 4600 Olten

■ Neuchâtel

3. Februar, 17 bis 21 Uhr
«Maison des Associations»
La Fondation de l'Ermitage et
des Rochettes,
2000 Neuchâtel

■ Luzern

4. Februar, 18 bis 20 Uhr
Hotel Restaurant Anker,
Pilatusstrasse 36,
6003 Luzern

■ St. Gallen

9. Februar, 18 bis 20 Uhr
Restaurant Dufour,
Bahnhofstrasse 19,
9000 St. Gallen

■ SVSE Badminton

Voller Einsatz am Trainingsweekend in Brig

Im IC aus der Ostschweiz Richtung Wallis nahmen am 28. November ab Winterthur die ersten Badminton-Anhänger Platz. Laufend gesellten sich mehr «Gspänli» dazu, sodass ab Visp beinahe ein halbes Postauto Richtung Sportcenter Olympica gefüllt werden konnte. Der Turm gestapelter Trainingstaschen hielt den vielen Kurven auf der Anfahrt nicht stand.

Vor Ort konnten am Vortag individuell angereiste Spieler/innen begrüsst werden. Ganz besonders freute sich die fast komplette SVSE-Mannschaft des Jahres auf das Wiedersehen mit der extra aus dem Ruhrgebiet angereisten Kirsten der deutschen Eisenbahner-Nati.

Nach der obligaten Pasta-stärkung folgte ein abwechslungsreiches Nachmittags-Trainingsprogramm. Technische, taktische und konditionelle Übungen fehlten ebenso wenig wie die «Mätschli» am Ende. Marco präsentierte nach dem Nachtessen witzige Ausschnitte von der Badminton-USIC im tschechischen Olomouc vergangenen Sommers. Dabei zeigte sich, dass der Titel als Mannschaft des Jahres 2009 zu Recht an das Badminton-Swiss-Team vergeben wurde. Zusammenhalt, gute Stimmung, tolles Erscheinungsbild und jederzeit voller Einsatz sind nur einige Eckpunkte dieser motivierten Einheit. Danach standen die meisten bereits wieder auf dem Spielfeld, um das am Nachmittag Gelernte im Kampf gegeneinander umzusetzen. Der Rest vergnügte sich beim Bowlingspielen, wo keine Geschenke an die Gegner/innen verteilt wurden. Nach so viel sportlicher Aktivität gönnte sich ein Grossteil eine «prickelnde» Wellness-Einheit. Beim geselligen Austausch von Neuigkeiten aus der Badminton- und übrigen Welt endete der erste Tag.



Das SVSE-Badmintonteam des Jahres 2009.

Anderntags standen alle pünktlich auf dem Platz. Nach den Aufwärmspielen waren sämtliche Muskeln auf sportlicher Betriebstemperatur und auch die letzten Gemüter wach. Die Übungen vom Vortag wurden miteinbezogen. So wurde der Horizont im Spiel mit Racket und Shuttle sowohl für die erstmals anwesenden Junioren als auch für bestandene Athleten beträchtlich erweitert.

Beim köstlichen Abschlussessen blickten alle auf intensive, lustige und gemütliche Stunden zurück. Bevor die ganze Gesellschaft wieder in alle Richtungen auseinanderging, stand nur eine Frage im Zentrum: «Chunnsch au wieder nächsts Jahr?». Am 4./5. Dezember ist der Termin für das nächste kollektive Trainieren, darum Datum unbedingt vormerken!

Roger Baumann

■ PV Olten und Umgebung

Weihnachten – ein Fest für das Kind in uns



Pfarrer Hanspeter Betschart stellte das Kind in den Mittelpunkt seiner Weihnachtsgeschichte.

Präsident Walter Burgherr konnte zur Weihnachtsfeier vom 8. Dezember im Stadttheater Olten etwa 240 Teilnehmer willkommen heissen. Eine etwas enttäuschende Zahl, besonders wenn man bedenkt, dass der Anlass in al-

len grösseren Tageszeitungen der Region und in *kontakt.sev* angekündigt wurde.

Nach den Willkommensgrüssen eröffnete der Männerchor des PV Olten die Feier mit zwei Liedern. Den gewerkschaftlichen Teil hielt der Präsident kurz, er beschränkte sich auf einige Mitteilungen.

Pfarrer Hanspeter Betschart stellte in seiner kurzen Weihnachtsgeschichte das Kind in den Mittelpunkt seiner Ausführungen. Er stellte fest, dass Kinder nicht nur viel Zuwendung brauchen, sondern uns auch an die eigene Kindheit erinnern und das Leben bereichern. So ist denn Weihnachten ein Fest für die Kinder, aber auch für das Kind in jedem von uns.

Vor der Pause sang der Männerchor zwei weitere

Weihnachtslieder. Danach erfreute das Streicherensemble «Accelerando» der Musikschule Olten unter der Leitung von Frau Anderes die Versammelten mit verschiedenen bekannten und weniger bekannten Musikstücken in wechselnder Formation. Das Können der jungen Musiker ist bemerkenswert und die Zuhörenden verdankten die Darbietungen mit viel Applaus. Zum Abschluss sangen alle gemeinsam einige Weihnachtslieder, begleitet von den jungen Musikern.

Präsident Walter Burgherr dankte den Künstlern für die Freude, die sie den Versammlungsteilnehmenden bereitet haben, und wünschte allen ein schönes Weihnachtsfest und alles Gute für das kommende Jahr.

Arnold Seiler

■ PV Luzern

Festlich-besinnliche Adventsfeier

Rund 90 Mitglieder trafen sich am 10. Dezember im liebevoll geschmückten Ankersaal zur traditionellen Adventsfeier bei Kerzenschein und dem Duft von Grittibänzen und selbst gebackenen Weihnachtsguetzli.

Der Schülerchor der 6. Klasse Wartegg eröffnete die Feier mit sehr schön vortragenen Adventsliedern und sang sich sofort in die Herzen der Zuhörer/innen. Nach einer von Präsident Peter Grütter vorgetragenen Weihnachtsgeschichte trat der Schülerchor ein zweites Mal mit einem Strauss weihnachtlicher Melodien auf. Die aufgelegten Texte animierten die festlich gestimmten Anwesenden zum Mitsingen. Unter grossem Applaus verabschiedete sich die jugendliche Schar mit einer

heiteren Zugabe. Nach einem kurzen Weihnachtsgedicht und der anschliessenden Pause setzte das Bläserquintett des Seniorenorchesters Luzern den musikalischen Reigen fort. Die fünf Musiker erfreuten die Versammelten mit beschwingter, leichter Klassik vom Feinsten. Weihnachtliche Melodien rundeten die vorzüglichen Darbietungen ab. Der begeisterte Applaus wurde noch mit einer Zugabe belohnt.

Mit dem herzlichen Dank des Präsidenten an die Interpreten, den perfekten Organisator Otto Fuchs, an die Mithelfer und alle Versammelten endete der schöne Nachmittag in festlicher Einstimmung auf die kommende Weihnachtszeit.

Josef Pfister

■ PV Zürich

Solidarität ist der Grundpfeiler jeder Gemeinschaft

Hoherfreut begrüsst Präsident Beeri am 10. Dezember eine stattliche Schülergruppe mit ihren Lehrerinnen vom Schulhaus Hohlstrasse im festlich geschmückten Theatersaal des Volkshauses Zürich zur Weihnachtsfeier. Ihre mit viel Freude und Begeisterung vorgetragenen Lieder versetzten uns sofort in eine fröhliche Weihnachtsstimmung. Über 250 Kolleginnen und Kollegen und Gäste erhielten einen herzlichen Willkommensgruss. Allen Kolleginnen und Kollegen, die nicht mitfeiern konnten, wünschen wir ein friedliches Weihnachtsfest und alles Gute im neuen Jahr. Die in diesem Jahr verstorbenen Kolleginnen und Kollegen ehrten wir mit einer Schweigeminute. Wir werden sie nie vergessen.

Mit trafen Worten ermutigte uns Pfarrer Andres Bolter, ehemaliger Pfarrer von St. Peter, bei jeder Gelegenheit für strahlende Augen unserer Mitmenschen besorgt zu sein. Sind sie doch die sichtbare Hoffnung. Worte, die allen wohl zu denken geben dürften. Zentralpräsident Ricardo Loretan konnte zur Pensionskassensanierung und zum Teuerungsausgleich

auch diesmal nichts Neues berichten. Zum Thema FVP sollten demnächst Gespräche stattfinden. Wir sind gespannt auf das Resultat.

Der Präsident lud alle zur Teilnahme an der Sektionsreise vom 23. Juni 2010 ein. Sie führt mit einem attraktiven Reiseprogramm auf die Insel Reichenau. Detaillierte Ausschreibungen gibt's an der Hauptversammlung vom 18. Februar 2010. Am 1. Dezember 2010 wird die Sektion PV-Zürich 100 Jahre alt. An der Hauptversammlung wird über die vorgesehene Feier und ihre Kosten informiert, nehmt daran teil.

Nach einer kurzen Pause erfreute uns die Bendliker Musig mit einem beschwingt und freudig vorgetragenen, abwechslungsreichen Konzert. Unterstützt durch die Musik sangen wir zum Abschluss gemeinsam «Oh du fröhliche, oh du selige». Der Präsident dankte allen, die zum guten Gelingen der Feier beigetragen haben, und wies darauf hin, dass Solidarität der Grundpfeiler jeder Gemeinschaft ist. Er wünscht allen friedliche Festtage und alles Gute, vor allem gute Gesundheit, im neuen Jahr.

Hans Hofer

■ Vertretertagung der LCC/Rlf/RCP Spez.

Cargo beginnt sich zu wehren

Der Einladung zur Vertretertagung unter der Leitung von Beat Lüscher vom 28. November in Olten folgten zwölf Personen, und zu Gast war LPV-Zentralpräsident Rinaldo Zobebe.

Bei ZV Personenverkehr wird eine Teilpensionierung mit 20 bis 50 Prozent angeboten. Wer dieses Angebot in Anspruch nehmen möchte, soll die Zahlen von ZV mit den Berechnungen der Pensionskasse vergleichen. Mit der Neueinrichtung ToCo wird wieder versucht, an der Lohnschraube zu drehen. Auch gibt es Differenzen bei der Interpretation, was zumutbare Arbeit ist.

Bei Infrastruktur jagt eine Reorganisation die nächste. Im Rangierbahnhof Basel wurden 17 Stellen gestrichen und nach dem Umbau, welcher drei Jahre dauert, sind wieder

34 Stellen in Gefahr. Infra spart und Cargo muss dafür das Infra-Manöver machen, doch Cargo beginnt sich zu wehren. Von den 54 Rangiermitarbeitern, welche die Möglichkeit hatten, sich bei Securitrans zu bewerben, haben nur 13 die hohen Anforderungen erfüllt.

Bei Cargo ist man im Westen mit der Migrationsfrist unzufrieden, denn während dieser Zeit wurden gar keine Stellen als C-Führer ausgeschrieben. Das Bundesamt für Verkehr akzeptiert ab 1. Januar 2010 nur noch den Level hoch für Streckenführer. Es wird noch zirka 3 bis 5 Jahre dauern, bis das angestrebte Verhältnis von 40 Prozent C- zu 60 Prozent D-Lokführer erreicht wird.

Jacques Bader

SEV und Unterverbände

6. und 7. Februar	■ SEV Jugend Schlittelweekend Preda-Bergün	Ab Chur Apéro-Fahrt im Stiva Retica nach Preda. Schlitteln auf der Schlittelbahn Preda-Bergün. Fondueplausch, Übernachtung. Geringe Kostenbeteiligung. Sonntag zur freien Verfügung auf eigene Kosten.
5. Mai 10.15 Uhr, Bern, Unia, Egghölzli	■ Unterverband VPT Delegiertenversammlung	Eingeladen sind alle Sektionsdelegierten. Anmeldungen bis spätestens 9. April auf www.vpt-online.ch oder an martin.ritschard@vpt-online.ch .

Sektionen VPT

5. Januar Verschiebdatum: 17. Januar	■ VPT RBS, Pensionierte Winterwanderung: Melchsee-Frutt-Tannalp-Melchsee-Frutt	Unbeschwerliche Wanderung, zirka 2½ Stunden, ±90m. Gute Schuhe, Wanderstöcke und evtl. Schuheisen. Verpflegung im Berggasthaus Tannalp. Kosten Gondelbahn: Gruppentarif mit GA und Halbtaxabo CHF 10.70. Worb-Dorf ab 7.15 Uhr, Solothurn ab 7.33 Uhr via Olten, Bern ab 8.00 Uhr, Luzern an/ab 9.00/9.08 Uhr, Sarnen an 9.39 Uhr, ab (Postauto) 9.43 Uhr, Stöckalp an 10.16 Uhr; Stöckalp ab 16.40 Uhr. Anmeldung bis 30. Dezember (Reservation Restaurant).
13. Januar 14 Uhr, Bern, Staatsarchiv, Falkenplatz 4	■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Besuch des bernischen Staatsarchivs	Führung durch das Archiv. Partnerinnen willkommen, Gruppengröße beschränkt. Anmeldungen an Walter Holderregger, holderreggerw@bluewin.ch , 033 654 63 26. Bei vielen Anmeldungen wird der Besuch am 20. Januar zur gleichen Zeit wiederholt.
14. Januar	■ VPT SGV, Pensionierte Nächster Treff: Eine Schifffahrt zur Winterzeit	Eine gemütliche Fahrt für Leute, die auch gerne Karten spielen oder dies lernen und spielen wollen. Für Gemüt und Geist! Luzern See ab 10.12 Uhr nach Flüelen und zurück, Luzern an 15.47 Uhr. Franz, Hans und Manfred wünschen frohe Festtage und «e guete Rutsch is neue Jahr»!
23. Januar 14.30 Uhr, Spiez, Bahndienstgebäude	■ VPT BLS, Gruppe Bahndienst Gruppenhauptversammlung	Die Traktanden entnehmt ihr der Einladung am Anschlagbrett. Ab 18.30 Uhr Nachtessen.

6. Februar
15 Uhr,
Ettingen,
Restaurant
Rebstock

■ VPT BLT
Jassplausch

Wir freuen uns auf viele Teilnehmende am traditionellen Jassplausch. Anmelden bis am 30. Januar bei Tobias Wackernagel, 061 261 53 12, oder in den Depots.

Pensionierte

5. Januar Basel, Rest. Bundesbahn	■ Pensioniertes Zugpersonal Basel Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
7. Januar Olten, Rest. Bahnhof (Gleis 13)	■ Pensioniertes Zugpersonal Olten Stammtisch	Auch 2010 treffen wir uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Allen Kollegen und ihren Familien frohe Festtage und eine friedliche Zeit.
19. Januar 14.15 Uhr, Winkeln, Rest. Kreuz	■ PV St. Gallen Neujahrsbegrüssung des Städtischen Gewerkschaftsbundes	Arthur Honegger liest aus seinem neuen Buch «Bedrohliche Tage».
20. Januar	■ PV Luzern Treberwurstessen in Twann	Luzern ab 10.04 Uhr, Luzern an 17 Uhr. Gut geeignet für Nichtwanderer. Kosten: zirka 40 Franken pro Person für Essen und Trinken. Anmeldung bis 17. Januar an und Auskunft bei Franz Bühler, 041 252 10 82. Der Wanderleiter wünscht frohe Festtage und ein unfallfreies neues Jahr.

Sport und Kultur

29. Dez.	■ EWF Herisau Einfache Schneeschuh-Schnuppertour von Schwägälp ins Toggenburg	Auch für Anfänger geeignet. Besammlung: 9.30 Uhr, Schwägälp. Marschzeit 3 bis 4 Stunden. Verpflegung aus Rucksack. Bei frühzeitiger Anmeldung können eventuell Schneeschuhe organisiert (vermietet) werden. Anmeldeabschluss Montagmittag, 28. Dezember, bei Ernst Keller, 071 352 42 36. www.ewf-herisau.ch
7. Januar	■ ESC Winterthur Leichte Skitour auf den Hochwang	Winterthur ab 7.00 Uhr, Zürich ab 7.37 Uhr via Chur nach St. Peter-Molinis. Verpflegung mitnehmen. Anmelden bis 7. Januar bei Johann Bollhalder, 071 277 85 06, oder agjobo@hispeed.ch .
9. Januar	■ EWF Herisau Skitour Tösstal	Treffpunkt: 9.30 Uhr, Bahnhof Fischenthal. Mittagessen im Restaurant. Marschzeit zirka 4 Stunden. Auskunft und Anmeldung am Vorabend ab 20 Uhr bei Robert Schnurrenberger, Wila, 052 385 42 17. www.ewf-herisau.ch
9. bis 23. Jan.	■ SVSE Kegeln	9. Genfer SESKV-Meisterschaft
10. Januar Kandersteg, 10 Uhr, Restaurant Erika	■ Bergklub Flügelrad Bern Langlaufauftrag mit Brunch	Beginn mit gemeinsamem Brunch (25 Franken) statt Mittagessen. Ab 12.30 Uhr langlaufen, wandern, je nach Lust und Laune. Anmeldung bis 7. Januar an Tagesleiter Gerhard Niklaus, 031 911 39 47.
11. Januar	■ EWF Herisau Skitour Firzstock	Treffpunkt im Bus ab Ziegelbrücke 9.04 Uhr. Von Obstalden zirka 4 Stunden Aufstieg. Verpflegung aus Rucksack. Anmeldung wegen Absenz des Tourenleiters nur bis 7. Januar an Beat Frei, 071 352 61 67.
12. Januar	■ ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus Schneeschuhwandern im Brisengebiet	Dauer zirka 3 Stunden. Schneeschuhe und Stöcke können gemietet werden. Zwischenverpflegung und ein warmes Getränk gehören in den Rucksack. «Einkehr» nur bei Start und Ziel im Restaurant Pilgerhaus. Basel ab 8.03 Uhr, Luzern an/ab 9.05/9.11 Uhr,

12. Januar	■ ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus (Fortsetzung von Seite 19)	LDN Niederrickenbach an 9.41 Uhr. Ab Talstation LDN mit der Luftseilbahn nach Maria-Rickenbach (1162m). Rückreise nach Absprache, stündlich möglich. Anmeldung bis 10. Januar an Heinz Spengler, 061 311 74 32.	20. Februar bis 7. März	■ SVSE Kegeln	27. Freiburger SESKV-Meisterschaft
13. bis 15. Januar Alt St. Johann, Ferienhaus der Eisenbahner	■ ESC Winterthur Skitage Toggi	Wir treffen uns nach Ankunft des 9-Uhr-Postautos aus Nesslau im Ferienhaus (Unterkunft inkl. Halbpension). Zwischenverpflegung aus dem Rucksack, eventuell auch im Restaurant. Anmeldungen bis 9. Januar an Hansruedi Aebersold, Sonnenblickstrasse 23, 8404 Winterthur, 052 242 59 80, 079 794 38 19. Auch Nichtmitglieder sind willkommen zum Tourenfahren, Langlaufen etc.	28. Februar bis 6. März	■ ESC Winterthur Skitourenwoche Simplon	Mittelschwere Skitouren vom Simplonpass aus. Halbpension im Hospiz, Mehrbettzimmer mit Etagendusche. Auskunft und Anmeldung bis 31. Januar bei TL Johann Bollhalder, Paul-Brandt-Strasse 53, 9000 St. Gallen oder agjobo@hispeed.ch.
16. Januar	■ EWF Herisau Skitour Schafwis	Besammlng: 8.50 Uhr, Bahnhof Nesslau. Mit PTT und Bus bis Älpli. Aufstieg 900 Höhenmeter in 3½ Stunden. Skitourenausrüstung mit Harsteisen. Fehlende Barryvox werden organisiert. Anmeldung wegen Busbestellung bis Donnerstagabend, 14. Januar, an Walter Schmid, 071 994 13 31 oder wmschmid@sunrise.ch.	13. bis 27. März	■ SVSE Kegeln	50. Solothurner SESKV-Meisterschaft
21. bis 23. Januar	■ EWF Herisau Skitouren Gargellen	Treffpunkt: St. Antonien Rüti, 8.51 Uhr. Via Riedchopf oder Rospitz nach Gargellen. Weitere Touren ab Gargellen je nach Verhältnissen. Skitourenausrüstung. Anmeldung bis 16. Januar an Christian Meier, 081 630 14 16 (P), 081 257 32 64 (G), quidschen@deep.ch.	9. bis 24. April	■ SVSE Kegeln	34. Aargauer SESKV-Meisterschaft
26. und 27. Januar	■ EWF Herisau Skitouren ab Alt St. Johann	Treffpunkt bei der Anreise im Zug Wattwil ab 8.34 Uhr. HP in Skihütte SC Wülflingen (Massenlager, Schlafsack empfohlen). Restliche Verpflegung aus Rucksack. Anmeldung bis Sonntag, 24. Januar, 19 Uhr bei Familie Bollmann, 052 222 01 55.	1. bis 15. Mai	■ SVSE Kegeln	34. Zentralschweizerische SESKV-Meisterschaft
1. bis 13. Februar Schwäbis/Thun, Rest. Bellevue	■ SVSE Kegeln/ESV Thun 40. Berner Oberländer Kegler-Meisterschaft	Montag bis Freitag 10 bis 19 Uhr. Samstag 10 bis 18 Uhr. Anmeldung ab sofort an Roland Stettler, 033 657 20 58. Ab Meisterschaftsbeginn 033 222 40 01.	29. Mai bis 12. Juni	■ SVSE Kegeln	45. Walliser SESKV-Meisterschaft
			21. Juni bis 3. Juli	■ SVSE Kegeln	33. Seeländer SESKV-Meisterschaft
			28. Juni bis 3. Juli Achtung: Neues Datum	■ ESC Winterthur Wanderwoche Puschlav	Aus terminlichen Gründen muss diese Wanderwoche verschoben werden. Hansruedi Aebersold, 052 242 59 80, gibt gerne Auskunft und nimmt Anmeldungen entgegen.
			14. bis 28. August	■ SVSE Kegeln	Erste «Jet d'Eau SESKV»
			30. Aug. bis 11. Sept.	■ SVSE Kegeln	46. Schweizerische SESKV-Americaine
			18. Sept. bis 2. Okt.	■ SVSE Kegeln	19. Basler SESKV-Meisterschaft
			16. bis 30. Oktober	■ SVSE Kegeln	49. Schweizerischer SESKV-Gruppenwettkampf
			6. Nov.	■ SVSE Kegeln	6. Schweizerischer Einzel-Cup A

Der Bericht von der **SESKV-Delegiertenversammlung 2009** vom 28. November in Schönenwerd erscheint (wegen Platzmangel) in der nächsten Ausgabe.

TOTENTAFEL

Albiez Ema, Witwe des Gustav, Basel; gest. am 26. November im 88. Altersjahr. VPT DB, Gruppe Basel.

Abplanalp Käthi, Witwe des Fritz, Meiringen; gestorben am 9. November im 77. Altersjahr. PV Luzern.

Arber Ernst, pensionierter Meister, Olten; gest. am 23. November im 85. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Böni Othmar, pens. Hallenchef, Zürich; gest. am 11. November im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Bütikofer Hermine, Zürich; gestorben am 30. November im 99. Altersjahr. PV Zürich.

Camenzind Andreas, pens. Monteur, Zürich; gestorben am 17. November im 79. Altersjahr. PV Zürich.

Dössegger Anton, pensionierter Rangierangestellter, Lenzburg; gest. am 2. Dezember im 66. Altersjahr. PV Aargau.

Egli Anton, pens. Beamter DB, Basel; gestorben am 17. November im 74. Altersjahr. VPT DB, Gruppe Basel.

Eiholzer Josef, pensionierter Zugführer, Luzern; gestorben am 21. November im 72. Altersjahr. PV Luzern.

Fehr Konrad, pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben am 15. November im 88. Altersjahr. PV Zürich.

Gamma Helena, Wassen; gest. am 10. Dezember im 96. Altersjahr. PV Uri.

Hadom Mathilde, Witwe des Georg, Nidau; gestorben am 28. November im 83. Altersjahr. PV Biel.

Hirt Willi, pens. Geleisemonteur, Staad; gestorben am 6. Dezember im 90. Altersjahr. PV St. Gallen.

Holenweg Arthur, pensionierter Technischer Beamter, Zürich; gestorben am 21. November im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Humi Eric, pens. Lokführer, Auenried; gest. am 12. Dezember im 81. Altersjahr. VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

Imiger Maria, Witwe des Otto, Zürich; gestorben am 4. Dezember im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Kägi Ida, Witwe des Max, Hinwil; gestorben am 25. November im 88. Altersjahr. PV Zürich.

Kaspar Margrit, Würenlingen; gestorben am 1. Dezember im 89. Altersjahr. PV Aargau.

Künzler Elisabeth, Witwe des Reinhard, Rorschach; gestorben am 1. Dezember im 73. Altersjahr. PV St. Gallen.

Lässer Walter, pensionierter Lokomotivführer, Olten; gestorben am 8. Dezember im 86. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Lauber Hans, pensionierter Schienentraktorführer, Wolhusen; gestorben am 21. November im 86. Altersjahr. PV Luzern.

Leutwyler Ernst, pensionierter Zugführer, Starrkirch-Wil; gestorben am 3. Dezember im 84. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Luder Walter, pensionierter Handwerksmeister, Oensingen; gestorben am 1. Dezember im 91. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Lüthi Ernst, Uetendorf; gest. am 5. Dezember im 99. Altersjahr. PV Bern.

Niedermann Hans, pens. Lokführer, St. Gallen; gestorben am 7. Dezember im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Peter Berta, Witwe des Jakob, Wallisellen; gestorben am 5. November im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Puffer Willy, pensionierter Betriebsbeamter, Biel; gestorben am 11. Dezember im 70. Altersjahr. PV Biel.

Renner Hugo, pensionierter Dienstchef, Luzern; gestorben am 26. November im 86. Altersjahr. PV Luzern.

Rüegg Josef, pensionierter Betriebssekretär, St. Gallen; gestorben am 27. November im 84. Altersjahr. PV St. Gallen.

Schärer Ida, Witwe des Ernst, Murgenthal; gestorben am 5. November im 87. Altersjahr. PV Bern.

Schwab Werner, pens. Hallenchef, Biel; gestorben am 21. November im 85. Altersjahr. PV Biel.

Schwarz Hansrudolf, pensionierter Betriebsangestellter, Reinach AG; gestorben am 10. Dezember im 79. Altersjahr. AAR bus+bahn

Spiegel Karl, Spezialmonteur Kabelgruppe, Zürich; gestorben am 6. Oktober im 62. Altersjahr. BAU Zürich.

Stalder Josefina, Witwe des Ernst, Luzern; gestorben am 5. Dezember im 93. Altersjahr. PV Luzern.

Wickli Jakob, pens. Betriebsbeamter, Abtwil; gestorben am 8. Dezember im 77. Altersjahr. PV St. Gallen.

Wittmer Muguette, Witwe des Hubert, Court; gestorben am 28. November im 75. Altersjahr. PV Biel.

Zesiger Lidia, Witwe des Walter, Orpund; gestorben am 17. Oktober im 75. Altersjahr. PV Biel.

Korrigenda: In *kontakt.sev* Nr. 24 publizierten wir den Todesfall von Zumstein Martin, Riehen, statt Zumsteg Martin. Entschuldigung!

Link zum Recht

«Stelle wurde aufgehoben» – was nun?

Ein Stellenverlust wirft nicht nur Sinnfragen auf, auch mit juristischen Fragen wird man in einer solchen Situation konfrontiert. Das Rechtsschutzteam bietet Hilfestellung.

Gegen Ende Jahr kommt die Zeit des Rückblicks auf das Vergangene und des Ausblicks auf das Neue. Das fällt nicht allen leicht, insbesondere dann nicht, wenn der Blick auf das neue Jahr ohne die Sicherheit einer Arbeitsstelle gemacht werden muss. Reorganisation heisst das Zauberwort.

«C'est le ton qui fait la musique»

In letzter Zeit häufen sich beim SEV-Rechtsschutzteam in der Tat wieder Fragen im Zusammenhang mit einem Stellenverlust. Zunehmend sind es nicht erster Linie Fragen nach den Rechten und Pflichten in einer solchen Situation, sondern Klagen über die Art und Weise, wie über den Stellenverlust vonseiten der Vorgesetzten und/oder der Personaldienste orientiert wurde, mit denen das SEV-Rechtsschutzteam konfrontiert wird. Auch nicht vertrauensfördernd ist es, wenn kurz nach der Mitteilung über die Stellenaufhebung im SBB-internen Stellenmarkt oder gar extern vonseiten der gleichen Organisationseinheit nahezu identische Stellen ausgeschrieben werden. Leider häufen sich auch solche Beispiele.

Mitarbeitende der SBB verlieren bei einer Reorganisation ihre Anstellung nicht.

Sie werden in die berufliche Neuorientierung (NOA) übernommen. Während der Zeit in der beruflichen Neuorientierung erhalten die betroffenen Mitarbeitenden den gleichen Lohn wie vor der Stellenaufhebung. Mindestens zwei Monate vor der geplanten Aufhebung sind die betroffenen Mitarbeitenden zu informieren. Von da an bis zum Übertritt befinden sie sich nun in der Präventionsphase, in welcher bereits erste Gespräche mit den NOA-Betreuenden stattfinden sollten. Es ist sicherlich nicht verkehrt, sich in dieser Phase bereits Gedanken über das «Wie-weiter» zu machen und erste Bewerbungen intern oder auch extern zu verschicken. Der effektive Übertritt zu NOA erfolgt auf den Zeitpunkt der Stellenaufhebung. Es wird ein neuer unbefristeter Arbeitsvertrag erstellt, was den Vorteil bietet, nicht aus der Arbeitslosigkeit eine neue Stelle suchen zu müssen.

Prioritäten festlegen

Nach erfolgtem Übertritt wird in den ersten sechs Monaten eine Zumutbarkeitsvereinbarung abgeschlossen. In dieser Vereinbarung wird die persönliche Flexibilität jedes Mitarbeitenden festgelegt. Oder anders gesagt, es wird vereinbart, wo die Mit-

arbeitenden am ehesten bereit sind, Abstriche vom bisherigen zu machen. Dies betrifft die Höhe des neuen Lohnes, die Länge des neuen Arbeitsweges, die Ausgestaltung der Arbeitszeit (z. B. neu Schicht- und Nachtarbeit) und die neue Tätigkeit. Diese Vereinbarung kann nicht einseitig auferlegt werden, sondern ist zwingend gegenseitig zu vereinbaren, wobei die Betroffenen ihre Prioritäten selbst festlegen dürfen. Nach diesem Profil ist nun eine neue Arbeitsstelle zu suchen. Selbstverständlich dürfen die NOA-Vorgesetzten je nach Situation und Verlauf des Neuorientierungsprozesses eine Anpassung der Zumutbarkeitsvereinbarung vorschlagen, jedoch ohne diese einseitig anordnen zu können.

Chancen abklären, Chancen verbessern

Die Mitarbeitenden haben ein Recht darauf, von NOA aktiv bei der Stellensuche unterstützt zu werden. Die Hauptarbeit, nämlich die eigentliche Stellensuche, müssen die Betroffenen selbst angehen. Oftmals stellt sich die Frage, mit welchen Weiterbildungsmaßnahmen die Chancen auf dem internen und/oder externen Arbeitsmarkt erhöht werden können. Je nach Situation wer-

den diese von der SBB ganz oder teilweise finanziert. Möglicherweise wird vonseiten der SBB in solchen Situationen die finanzielle Unterstützung von einer Austrittsvereinbarung abhängig gemacht.

Kündigung bei der NOA

Sobald eine neue Arbeitsstelle gefunden ist, wird der Arbeitsvertrag mit NOA von jenem der neuen Organisationseinheit abgelöst. Eine Beendigung des NOA-Arbeitsvertrages kann aber auch andere Gründe haben. Wird der Prozess der beruflichen Neuorientierung nicht aktiv unterstützt, so kann eine Kündigungsandrohung und letztlich die ordentliche Kündigung ausgesprochen werden. Zur Kündigung kann auch die Ablehnung eines SBB-internen zumutbaren Angebotes führen.

Regeln müssen respektiert werden

Eine Reorganisation kann auch eine Chance darstellen, wichtig ist aber in jedem Fall, dass der Prozess gemäss GAV Ziff 171 ff. und Anhang 9 eingehalten wird. Das SEV-Rechtsschutzteam achtet bei der Begleitung der betroffenen Kolleginnen und Kollegen darauf, dass diese wichtigen Regeln respektiert werden. Damit die Beratung und

Begleitung durch den SEV möglich ist, haben die Betroffenen auch das Recht, sich bei den Besprechungen mit NOA verständigen zu lassen und Bedenkfristen zu verlangen.

GAV bietet mehr Schutz als OR-Vertrag

Die hier aufgezeigte Regelung ist die Folge des Contrat Social, welchen die SBB und die Gewerkschaften miteinander vereinbart haben, und gilt für alle Mitarbeitenden, welche dem GAV SBB oder dem GAV SBB Cargo unterstehen. Kolleginnen und Kollegen, welche bei den SBB oder bei SBB Cargo einen reinen OR-Vertrag abgeschlossen haben, geniessen diesen Kündigungsschutz nicht. Ein Grund mehr, nicht leichtfertig einen OR-Arbeitsvertrag ausserhalb des SBB GAV oder GAV SBB Cargo zu unterzeichnen. Leider auch keinen solchen Kündigungsschutz gibt es bei den KTU und den anderen privatrechtlichen Arbeitgebern. Insofern hatte der Wirtschaftsförderer des Kantons Obwalden nämlich nicht unrecht mit dem Hinweis auf der kantonalen Homepage: In der Schweiz kann den Arbeitnehmenden recht leicht gekündigt werden.

Rechtsschutzteam SEV

KONTAKT.SEV – TERMINPLAN 2010

Nr. 1	21. Januar	Nr. 17	2. September
Nr. 2	4. Februar	Nr. 18	16. September
Nr. 3	18. Februar	Nr. 19	30. September
Nr. 4	4. März	Nr. 20	14. Oktober
Nr. 5	18. März	Nr. 21	28. Oktober
Nr. 6	1. April	Nr. 22	11. November
Nr. 7	15. April	Nr. 23	25. November
Nr. 8	29. April	Nr. 24	9. Dezember
Nr. 9	14. Mai	Nr. 25	23. Dezember
Nr. 10	27. Mai		
Nr. 11	11. Juni		
Nr. 12	24. Juni		
Nr. 13	8. Juli		
Nr. 14	22. Juli		
Nr. 15	5. August		
Nr. 16	19. August		

Redaktionsschluss für Agenda- und Sektionsbeiträge ist jeweils am Donnerstagmorgen der Vorwoche, 10 Uhr.

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich.

ISSN 1662-8454

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Pietro Gianolli, Henriette Schaffter

Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

Abonnemente und Adressänderungen:

Wirtschaftliche Abteilung SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58.

Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

Inserate: Kretz AG, General-Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen
Telefon 044 925 50 60, Telefax 044 925 50 77, kontakt.annoncen@kretzag.ch, www.kretzag.ch

Produktion: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen;
www.solprint.ch (ein Unternehmen der AZ Medien AG)

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 21. Januar 2010.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil und Inserateschluss 14. Januar 2010, 10 Uhr

Die Rigi hat Gross und Klein sehr viel zu bieten

Paradies für Wintersport-, Dampfbahn- und Fonduefans

Der frisch pensionierte Rigibahn-Mitarbeiter Fritz Loppacher empfiehlt uns einen Winterausflug auf den Berg zwischen Zuger und Vierwaldstättersee mit der ältesten Zahnradbahn Europas.



Heidi Hauss-Burgi

der überzeugte Gewerkschafter sehr unglücklich darüber, dass die Sektion, die er seit einem Jahr präsidiert, zu klein geworden ist für ein Eigenleben. Als Gründe dafür nennt er das fehlende Interesse der jungen Mitarbeitenden und die Negativwerbung einiger Alteingessener.

Wie sehr Loppacher «seine» Rigibahn in den letzten 18 Jahren ans Herz gewachsen ist, merkt man spätestens, wenn er den Winter-Dampfevent beschreibt, der jedes Jahr am letzten Januarwochenende stattfindet: Die Dampffahrt durch die weisse Landschaft sei bei Schneefall und Nebel ebenso schön wie bei Panoramawetter. Dies gelte auch für den freitagabendlichen «Fondueplausch», bei dem man auf der Bergfahrt im ältesten betriebsfähigen elektrischen Zahnradtriebwagen der Welt einen Aperitif geniesst und in Rigi Kulm dann im stillstehenden Gefährt im Caquelon rührt. Mehr zu diesen Events unter www.rigi.ch.

Familienberg

Im Winter locken neben den Skipisten auch drei Schlittelwege. «Für Familien ist das Skigebiet besonders geeignet, weil es nicht zu gross ist», verrät Loppacher. Aber auch Schneeschuhfans kommen auf ihre Rechnung: «Unberührte Stellen gibt es auf der Rigi noch viele, man ist wirklich



in der Natur.» Wegen des neuen Mineralbads, das bis in zwei Jahren in Rigi Kaltbad entstehen soll, müsse man sich zurzeit auch keine Sorgen machen, denn gebaut werde erst wieder im Sommer. Dass das Bad ein wirtschaftlicher Erfolg wird, kann sich Loppacher durchaus vorstellen, weil die Rigibahn seit dem 13. Dezember als erste Bergbahn der Schweiz GA und Tageskarten anerkennt!

Loppacher empfiehlt, von Luzern das Schiff nach Vitznau zu nehmen und mit der 1871 eröffneten Zahn-

radbahn auf den Berg zu fahren. Talwärts könne man dann in Rigi Kaltbad die Seilbahn nach Weggis nehmen. Diese Reihenfolge empfiehlt er, weil es ein schöneres Erlebnis sei, langsam in den Schnee hinaufzufahren und in der Gondel gegen den See hinunterzugleiten als umgekehrt. Zudem müsse man so in Weggis nicht zur Seilbahn hinaufkraxeln. Natürlich sei es auch ein besonderes Erlebnis, von Goldau via Klösterli nach Rigi Kulm hochzufahren.

Markus Fischer

«... KOMMT MIT SEINEN GABEN»



Der Weihnachtsmann verteilt keine Geschenke, sondern belohnt die fleissigen Gewerkschafter/innen!

VOR 50 JAHREN

«Immer vorerst den Untersten helfen», war das Leitmotiv meines Lehrmeisters Greulich, und ich habe dieses Leitmotiv bewußt übernommen. In diesem Geiste verlangt die größte Kulturaufgabe unseres Landes gebieterisch, daß wir die Hunderttausend und aber Hunderttausende von Witwen, Invaliden, die Berg-, Klein- und Kleinstbauern und die Klein- und Kleinsthandwerker und Gewerbler, die un- und angelehrten Arbeiter in Industrie, Handel und Gewerbe und mit ihnen alle untern Volksklassen aus ihrer materiellen, physischen, geistigen und seelischen Notlage befreien! Sorgen wir dafür, und mit uns das ganze Volk, daß sie alle eine gute Kinderstube, eine gute Erziehung, eine gute Allgemein- und Berufsbildung erhalten! Sorgen wir dafür, daß alle Familien mit drei, vier, fünf und mehr Kindern eine gesunde Wohnung bekommen, mit mehr als nur mit einem oder zwei Wohnräumen! Sorgen wir aber fürs erste dafür, daß ein jedes Schweizer Kind, wenn nicht seinen Wohnraum, so doch sein eigenes Bett erhält. Das ist unsere sittliche und moralische Pflicht!

«Der Eisenbahner» vom 11. Dezember 1959 (gekürzt aus der Rede Karl Dellbergs).

besser gesund



Lebensqualität aus der Drogerie

Gesundheitstipp aus Ihrer Drogerie

GRIPPE UND ERKÄLTUNG

Vorbeugen und gesund bleiben

Clevere Viren

Erkältungen (grippale Infekte) wie auch die echte Grippe (Influenza) sind akute Infektionskrankheiten, die in erster Linie von Viren hervorgerufen werden. Viren sind deshalb nicht zu unterschätzen, weil sie sehr wandlungsfähig und daher für das menschliche Immunsystem schwer zu fassen sind. Oder anders gesagt: Sie sind gefährlich, weil sie der Immunantwort häufig einen kleinen, entscheidenden Schritt voraus sind. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) versucht, den sich wandelnden Grippeviren dicht auf den Fersen zu bleiben, und gibt regelmässig neue Empfehlungen für Impfstoffe heraus.

Mehr zu «besser gesund» erfahren Sie online auf der Gesundheitsplattform vitagate24.ch/bessergesund.aspx

Es braucht etwas Zeit

Die Beschwerden einer Erkältung nehmen nach drei bis sieben Tagen von selbst ab. Schauen Sie trotzdem nicht tatenlos zu.

Akuter Schnupfen: Bei Schnupfen helfen Inhalationen mit warmem Dampf, damit die Schleimhäute abschwellen. Bei einer *wunden Nase* wirkt eine Salbe zum Beispiel mit Dexpanthenol lindernd. *Abschwellende Nasentropfen* können kurzfristig sinnvoll sein. Eine sanftere Alternative sind Nasentropfen oder Nasenspülungen mit Salzlösungen.

Halsschmerzen: Lutschpastillen zum Beispiel mit Salbei oder Isländischem Moos helfen bei einem kratzenden Hals. Es gibt auch schmerzlindernde Präparate mit lokal betäubenden Mitteln. Spagyrische Sprays sind eine Alternative dazu. Auch desinfizierende Gurgellösungen können helfen (nicht länger als drei Tage anwenden). Auch Erkältungstees oder warme Wickel sind zu empfehlen.

Husten: Husten ist nicht gleich Husten. Ein Reizhusten muss anders behandelt werden als ein festsitzender oder verschleimter Husten. Lassen Sie sich in der Drogerie beraten.

Heiserkeit: Schonen Sie die Stimme, halten Sie den Hals warm und lutschen Sie zum Beispiel Emsersalz-Pastillen.

Grippe: Mit einer Grippe sollten Sie einen Termin beim Arzt vereinbaren.

Impressum
SDV Schweizerischer Drogistenverband,
Postfach 3516, 2500 Biel/Bienne 3
Chefredaktion: Heinrich Gasser (hr)
Texte: Katharina Rederer (kr)
Layout: Odette Montandon
Übersetzung: Claudia Spätig

**KPT
CPT**
Einfach gut versichert.

Die günstige Online-Krankenkasse KPT unterstützt die Aktion «besser gesund».



20%

Vifor Pharma

GUTSCHEIN

Demogripal C

Demogripal C wird als Heissgetränk zur Linderung von Fieber und Schmerzen bei Erkältungskrankheiten eingenommen.

Lesen Sie die Packungsbeilage oder fragen Sie Ihre Drogistin/Ihren Drogisten.

20% beim Kauf von Demogripal C in Ihrer Drogerie. Gültig bis 30. Januar 2010.

Diese Vergünstigung wird Ihnen offeriert von den Schweizer Drogerien.



20%

Vifor Pharma

GUTSCHEIN

Demonatur Erkältungskapseln

Arzneimittel auf pflanzlicher Basis. Verwendet bei grippeartigen Atemwegserkrankungen mit Husten oder Bronchialkatarrh, besonders bei schleppendem oder wiederkehrendem Verlauf.

Lesen Sie die Packungsbeilage oder fragen Sie Ihre Drogistin/Ihren Drogisten.

20% beim Kauf von Demonatur Erkältungskapseln in Ihrer Drogerie. Gültig bis 30. Januar 2010.

Diese Vergünstigung wird Ihnen offeriert von den Schweizer Drogerien.



20%

Vifor Pharma

GUTSCHEIN

Trioфан Schnupfen ohne Konservierungsmittel

Lokal anzuwendendes Arzneimittel gegen Schnupfen, das ein Abschwellen der Nasenschleimhaut bewirkt und den schleimigen Nasenausfluss vermindert und verflüssigt. Dadurch wird das Atmen durch die Nase wieder möglich. Trioфан Schnupfen ohne Konservierungsmittel wird zur Abschwellung der Nasenschleimhaut zur Erleichterung der Atmung bei Schnupfen verwendet.

Lesen Sie die Packungsbeilage oder fragen Sie Ihre Drogistin/Ihren Drogisten.

20% beim Kauf eines Trioфан Schnupfensprays in Ihrer Drogerie. Gültig bis 30. Januar 2010.

Diese Vergünstigung wird Ihnen offeriert von den Schweizer Drogerien.

Max Hodel hat schon 100 Mitglieder geworben

«Man muss einfach werben wollen!»

So lautet das Erfolgsrezept des Rekordwerbers des SEV, der als Teamleiter im Industriewerk (IW) Olten arbeitet und der TS-Region Nordwestschweiz vorsteht.

Natürlich brauche es zum Werben auch «gute Kenntnisse der Sache» (SEV, GAV, SBB) und etwas psychologisches Gespür, erklärt Max Hodel, der in seinem IW-Bereich jeden neuen Mitarbeiter auf die SEV-Mitgliedschaft anspricht. «Das ist mein Werbeziel!» In den anderen Bereichen werben primär die dortigen Vertrauensleute.

Max Hodels Hauptargument lautet, dass der SEV viele Mitglieder braucht, um dafür sorgen zu können, dass die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen so gut bleiben. «Der heutige gute Level ist vor allem dem SEV zu verdanken.» Hodel verweist auch auf den Berufsschutz: «Dieser kostet bei einer Versicherung mindestens 230 bis 280 Franken, und deren Vertreter sind nicht immer auf dem Arbeitsplatz!» Hartnäckigen rechnet Hodel vor, dass sie den Rest des SEV-Mitgliederbeitrages von zurzeit 320 Franken (beim Unterverband TS) durch Ferien- und Firmenrabatte für SEV-Mitglieder wieder hereinholen können.

Kolleg/innen, die allein schon aus Überzeugung der Gewerkschaft beitreten, seien heute leider eher rar, bedauert Max Hodel. Viele betrachteten den SEV nur als Versicherung, und selbst Nichtmitglieder glaubten manchmal, wegen des GAV-Vollzugskostenbeitrags Anspruch auf Betreuung zu haben. «Man muss ihnen manchmal sagen, dass sie zum Präsidenten der Nichtorganisierten gehen können!» Dass überzeugte Gewerkschaftsgegner für den SEV nicht zu gewinnen sind, damit kann Max Hodel aber leben.

Werben für eine gute Sache

«Du bist das lebendige Beispiel dafür, dass Werben nicht nur möglich ist, sondern auch Spass macht», sagt



Max Hodel erhält von SEV-Präsident Giorgio Tuti einen wohlverdienten Gutschein für das SEV-Hotel Brenscino.

ihm SEV-Präsident Giorgio Tuti in der IW-Cafeteria vor der Übergabe des wohlverdienten Brenscino-Gutscheins für die hundertste Mitgliedwerbung. Tatsächlich freue es ihn persönlich,

wenn ein Kollege «einer von uns wird», bestätigt Max Hodel, «denn die Gewerkschaft ist eine gute Sache!»

Nichts machen könne der SEV aber, wenn klare Vorschriften wie die Schutzbril-

lenzugpflicht oder Rauchverbote missachtet wurden. Er könne den Fehlern zwar zum Gespräch über die Zielvereinbarung begleiten, diese aber kaum verhindern. Da gebe es falsche Erwartungen.

Nach dem Kaffee gehen Hodel und Tuti für das Übergabefoto zu den nicht klimatisierten Personenwagen, für die der «Rekordwerber» als Teamleiter zuständig ist. Er zeigt Tuti auch sein Büro, wo er die Arbeitsplanung für «seine» 25 Mitarbeitenden macht und die Betriebsdaten erfasst. Täglich gibt es Team-sitzungen, und am Montag wird gemeinsam die Woche geplant, auch bezüglich Absenzen. Da gebe es im GAV-Rahmen Flexibilität, doch die Leistung müsse stimmen, und damit kann das Team dieses Jahr zufrieden sein, sind doch die Vorgaben erreicht worden, trotz zweimaliger Anpassung der Ziele.

Das Team macht an den Wagen Revisionen und Reparaturen – auch nach Vandalenakten, die leider auf hohem Niveau stagnieren und unnötige Kosten verursachen, die nach Hodels Ansicht über die Fahrausweise einzutreiben sind. Hinzu kommen Änderungsaufträge wie zurzeit der Einbau der «Notbremsanforderung», dank der Züge trotz gezogener Notbremse Tunneln verlassen können. Hodel hofft, dass die Auftragsbücher voll bleiben. Dazu trage die Produktivitätssteigerung mit Hilfe der Kaizen-Methode bei, die sich bewährt habe. Bei konkurrenzfähigen Stundenansätzen im Haus gebe die SBB keine Aufträge nach aussen, und auch Externe kaufte beim IW Leistungen ein: Hodels Team zum Beispiel revidiert und repariert auch Wagen der Post.

«Die Sozialpartnerschaft dient dem Unternehmen ebenfalls», sagt Tuti beim anschliessenden kurzen Treffen mit Hodels Chef Roland Lustenberger, dem Bereichsleiter Fahrzeuge. Dieser pflichtet bei. Hodel wirbt übrigens wenn immer möglich auch Kader. «Es ist gut, wenn sie auch bei uns sind, weil sie sich so mit unserem Standpunkt auseinandersetzen», sagt er. Stets hält er aber am Leitsatz fest, der in seinem Büro angeschlagen ist: «Die Zahl der Ärsche, in die man kriecht, sollte die Zahl 0 nicht wesentlich überschreiten.»

Markus Fischer



Teamleiter Max Hodel – natürlich mit Werber/innen-Uhr – in seinem Büro.

BIO

Max Hodel (53) wuchs in Wynigen BE auf, lernte 1972 bis 1975 in der «Hauptwerkstätte Olten» Maschinenschlosser und blieb dann im Bereich Schwerreparaturen. Schon in der Lehre trat er dem SMUV bei, 1979 dem SEV. 1991 wurde er Meister-Stellvertreter. Damit wechselte er im SEV vom Werkstättenangestelltenverband zum Verband Aufsicht und Sicherheit (VAS), dessen Ortsgruppe Olten er ab 1995 präsidierte, wie später auch die Region Nord- und Zentralschweiz des Rollmaterialpersonalverbandes (RM) und seit 2009 die TS-Region Nordwestschweiz. Seit 2001 ist Max Hodel Teamleiter der nicht klimatisierten Wagen und Präsident der Personalkommission. Er wohnt mit seiner Frau in Bollingen BE und hat zwei erwachsene Söhne. Er liebt Rotweine und Musik, vor allem Blues.