

Zugpersonal im Wandel

«Wir haben einen wahnsinnigen Umbruch erlebt beim Berufsbild und durch Reorganisationen», sagt der ZPV-Zentralpräsident im Interview. **Seiten 6 und 7**



Thibert Keller

Branchentagung Schifffahrt des SEV-VPT

Mit der Kursschifffahrt lässt sich in der Schweiz kaum Geld verdienen, und auch für touristische Angebote sind die Schiffsbetriebe auf die Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand angewiesen. **Seite 4**



Routine ist nicht sein Ding

Peter von Kaenel gefällt sein Beruf als Stichkontrolleur, auch wenn er dabei beschimpft und manchmal sogar tätlich angegriffen wird. **Seite 20**

Nach dem «Notstopp» geht die Reorganisation bei SBB Infrastruktur weiter

Richtige Fragen stellen

Im Oktober hat der SEV die Notbremse gezogen und SBB Infrastruktur dazu gezwungen, das Vorgehen bei den Projekten Best Infrastruktur Overhead und Infra 2014 zu hinterfragen. Nun geht es einen Schritt weiter.

Bis 60 Millionen Franken will die SBB bei der Verwaltung und Führung der Division Infrastruktur einsparen, das Meiste davon durch Personalabbau. So pauschal konnte der SEV dies nicht akzeptieren. Er hat nun ein schrittweises Vorgehen durchgesetzt, das ihm ermöglicht, jeweils eigene Leute aus den Fachbereichen einzubeziehen. So können die Gewerkschafter die Pläne der SBB genauer unter die Lupe nehmen, die richtigen Fragen stellen und passende Vorschläge einbringen.

Die SBB spricht weiterhin davon, 300 bis 350 Stellen abzubauen; für den SEV ist es wichtiger, die Leute für kommende Aufgaben zu befähigen.



SBB Infrastruktur ist zurzeit eine einzige grosse Baustelle. (Im Bild: Durchmesserlinie Zürich)

Dossier auf den Seiten 10 bis 12

NEIN ZUM RENTENKLAU!

Einstimmig hat der Vorstand des SEV für die Abstimmung vom 7. März die Nein-Parole beschlossen. Er unterstützt damit das Referendum gegen die Senkung des Umwandlungssatzes bei den Pensionskassen. Für den SEV ist das konkrete Anliegen wichtig, da ein tieferer Umwandlungssatz zu Rentensenkungen führen würden. Vor allem aber wird ein Nein am 7. März ein wichtiges Zeichen setzen gegen alle die Sozialabbauprojekte, die im Bundeshaus am Laufen sind. *pmo*

Die SBB zentralisiert ihren Rail Service im Contact Center Brig

Personalkompetenzen nutzen!

Die neun Mitarbeiterinnen des Call Centers der SBB in Lugano, das wie die Call Centers in Genf und Zürich auf Ende Juni 2011 ins Contact Center Brig integriert wird, haben eine Resolution verabschiedet. Darin fordern sie die SBB auf, die Berufserfahrungen und Kompetenzen



der Mitarbeitenden der aufzulösenden Call Centers auch künftig sinnvoll zu nutzen, indem sie diesen qualifizierten Leuten weiterhin attraktive Stellen im Kundendienst anbietet. Und sie appellieren an ihren Arbeitgeber, den Kundenservice nicht noch mehr zurückzustutzen durch weitere Reduktion der Schalteröffnungszeiten.

Seite 5

ZUR SACHE

Wandel gehört zum Leben und auch zum Beruf. Im Beruf ist allerdings die Situation speziell, weil der Wandel des Einzelnen häufig von Entscheidungen anderer abhängt. Wenn also ein Unternehmen einen Wandel beschliesst, betrifft dies nicht in erster Linie jene, die ihn beschliessen, sondern eine grosse Menge anderer Menschen, die in dieser Firma arbeiten. Wir erleben dies zurzeit bei

„Ich erwarte von den Unternehmen, dass sie ihre Verantwortung wahrnehmen!“
Manuel Avallone,
Vizepräsident SEV

SBB Infrastruktur, aber auch beim Personenverkehr mit den Call Centers, und bald auch bei SBB Cargo. Ich erwarte von der SBB – und auch von allen anderen Arbeitgebern, dass sie ihre Verantwortung wahrnehmen. Veränderungen kommen nicht von einem Tag auf den andern. Es ist abzusehen, welche Fähigkeiten in einem Betrieb immer häufiger, welche immer weniger benötigt werden. Es ist die Aufgabe des Managements, seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf jene Fähigkeiten hin zu entwickeln, die künftig gefragt sind – und zwar lange bevor die Umstrukturierungen eingeleitet werden. Damit kann den Menschen eine Perspektive geboten werden. Statt Leute abzuschieben, werden sie gefördert. Das ist nicht nur im Interesse des Einzelnen. Es dient auch dem Unternehmen, das so Fachwissen, Unternehmenskenntnisse und persönliche Kontakte behält und sich die Kosten externer Rekrutierung spart.

NEWS

**CROSSRAIL-LOKS
IM IW BELLINZONA**

Der Güterzugsbetreiber Crossrail hat die Instandhaltung seiner 5 Re-436-Lokomotiven der SBB anvertraut. Der «schwere Unterhalt» wird im IW Bellinzona vorgenommen, zu marktfähigen Konditionen, wie Crossrail festhält. Die leichte Wartung findet in den Serviceanlagen der SBB in Basel, Brig und Zürich statt.

ROLA MIT REKORD

Die alpenquerende «Rollende Landstrasse» (Rola) von Freiburg i. Br. nach Novara über die Lötschberg-Simplon-Achse erreichte 2009 mit 92 400 Strassensendungen (+8,6%) eine neue Rekordmarke. Die Zunahme erfolgte trotz einem insgesamt rückläufigen alpenquerenden Güterverkehr auf Schiene und Strasse. Insgesamt verkehrten 5416 Züge.

STI MIT REKORD

Mit fast 14 Millionen Fahrgästen verzeichneten auch die Verkehrsbetriebe STI (Stadt und Region Thun) einen Rekord (+2,5%). In den sechs Jahren seit Einführung des Fahrplans Bahn 2000 stiegen die STI-Frequenzen um 30%.

**VÖV-DIREKTOR
TRITT 2011 ZURÜCK**

Peter Vollmer, seit 1999 Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VÖV), der Dachorganisation der Bahn-, Tram-, Bus- und Schiffsbetreiber der Schweiz, tritt im Frühling 2011 zurück, wie die Zeitung «Südostschweiz» meldet. Vizedirektorin Irene Graf hat den VÖV bereits auf Ende 2009 verlassen.

ANTWORT DER SBB

In *kontakt.sev* 1/2010 bemängelte Helmut Hubacher in seiner Kolumne, dass die besten Verbindungen von Pruntrut nach Biel und Bern im Büchlein «meilleures correspondences» nicht aufgeführt seien. Beat Jost, bei der SBB verantwortlicher Projektleiter für die Herausgabe dieser Taschenfahrpläne, legt Wert auf die Feststellung, dass die Züge im Fahrplanbüchlein entgegen der Behauptung von Helmut Hubacher aufgeführt sind.

SEV-Vorstand hat die Arbeit aufgenommen

Sicherung der Sozialwerke

Schwerpunktthema der ersten Sitzung des neuen SEV-Vorstands war der Sozialabbau in der Schweiz. Der Vorstand zeigt sich kampfbereit und hat sich für ein Engagement des SEV im laufenden Abstimmungskampf ausgesprochen.

«Die Abstimmung vom 7. März ist wegweisend für das ganze Jahr 2010!» Diese Haltung äusserten verschie-

dene Vorstandsmitglieder und sprachen damit fürs ganze Gremium. So geht es in der Volksabstimmung

vom 7. März zwar um den Umwandlungssatz bei Pensionskassen, aber das Resultat wird ein Zeichen sein, das weit über diese einzelne Frage hinausgeht. So sind zurzeit im Bundeshaus auch Revisionen von AHV, Arbeitslosenversicherung, Invalidenversicherung und Unfallversicherung in Arbeit.

«Überall, wirklich überall geht es ausschliesslich um den Abbau von Leistungen», betonte SEV-Präsident Giorgio Tuti und ergänzte: «Das können wir uns nicht gefallen lassen!» Ein klares Nein am 7. März wird den Sozialabbauern ein klares Zeichen setzen, waren sich die Vorstandsmitglieder einig. pmo

VORSTAND FASST EINSTIMMIG NEIN-PAROLE ZUM «RENTENKLAU»

Einstimmig hat der SEV-Vorstand die Nein-Parole zur Senkung des Umwandlungssatzes beschlossen. Er sprach sich dafür aus, dass der SEV sich aktiv im Abstimmungskampf engagiert. Mit der folgenden Medienmitteilung wurde der Entscheid bekannt gemacht.

«Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals ist klar und eindeutig gegen die Senkung des Umwandlungssatzes bei den Pensionskassenrenten. Der SEV wendet sich damit gegen eine allgemeine Schwächung der Renten. Er erwartet zudem von einem Nein in der Abstimmung am 7. März ein starkes politi-

sches Signal gegen die andern laufenden Schwächungen der Sozialeinrichtungen wie AHV und Suva.

Weder aus wirtschaftlichen Gründen noch wegen der steigenden Lebenserwartung ist eine Senkung des Umwandlungssatzes nötig. Nach wie vor sind die Pensionskassen in der Lage, die Mittel zu erwirtschaften, die für den aktuellen (bereits reduzierten) Umwandlungssatz nötig sind. Die zusätzliche Senkung, über die am 7. März abgestimmt wird, dient einzig und allein der Versicherungsbranche, die ihre Gewinne beeinträchtigt sieht. «Es kommt doch nicht infrage, dass die

Zürich-Versicherungen ihren Aktionären eine Rendite von 16 Prozent verspricht, aber auf den Pensionskassengeldern nicht einmal 4 Prozent erwirtschaften kann», erklärte SEV-Präsident Giorgio Tuti vor dem Vorstand der Gewerkschaft.

Auch Pensionskassen, die nicht direkt am gesetzlichen Umwandlungssatz hängen, da sie aufgrund überobligatorischer Versicherungen Spielraum haben, geraten unter Druck. Eine Senkung des gesetzlichen Satzes würde zu tieferen Renten für alle führen. Dies allein wäre Grund genug, die Vorlage abzulehnen.

Noch viel wichtiger ist aber das

Signal, das durch ein Nein ins Bundeshaus geschickt wird: Das Schweizer Volk lässt sich seine Sozialversicherungen nicht zusammenkürzen! Zurzeit sind im Parlament gleich zu allen bedeutenden Sicherungswerken Vorlagen im Gang, die jede einzeln zu einer Verschlechterung für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer führen würde. «Wehret den Anfängen» war die klare Meinung des SEV-Vorstandes; mit einem Nein zur Senkung des Umwandlungssatzes wird signalisiert, dass Verschlechterungen bei AHV, Arbeitslosenversicherung und Unfallversicherung ebenso wenig akzeptiert werden.»

Lufthansa Technik gibt überrittenen Stellenabbau in Basel bekannt

Abbau von 20 Prozent der Stellen

Der Belegschaft von Lufthansa Technik Switzerland beim EuroAirport Basel ist am letzten Dienstag der Abbau von 95 Vollzeitstellen bekanntgegeben worden. Die SEV-GATA hält den Abbau für über-

Obwohl kurzfristig noch eine gute Auslastung vorhanden ist, scheinen ab März die Aufträge einzubrechen. Für SEV-GATA ist jedoch unverständlich, dass dies so schnell zu einem solch massiven Abbau führen soll. Zurzeit zählt Lufthansa Technik am EuroAirport 490 Vollzeitstellen,

nebst den Auszubildenden. Der geplante Abbau macht also über 20 Prozent der Belegschaft aus.

Der Stellenabbau sei in diesem Ausmass zweifellos überritten und müsse deutlich reduziert werden, schreibt die Luftfahrtssektion des SEV in einer ersten Reaktion.

Die Betroffenen, die ihre Stelle verlieren, können Leistungen aus einem bestehenden Sozialplan beziehen. SEV-GATA erwartet, dass dieser korrekt angewandt wird, und fordert Nachbesserungen, wo die individuelle Situation es erfordert. Zudem appelliert SEV-GATA an den Weltkonzern Lufthansa, Stellen an andern Standorten für Leute freizuhalten, die in Basel entlassen werden. pmo

KOMMENTAR

**Bekennnis zum
Standort Basel nötig**

Ein Stellenabbau von über 20 Prozent der Belegschaft ist massiv und stellt die Strategie des Unternehmens in Frage. Wenn nun Lufthansa Technik Switzerland mit unveränderter Strategie, aber massiv reduziertem Personalbestand in die nächsten Jahre gehen will, erwartet SEV-GATA, dass diese Rechnung aufgeht. In einem Weltkonzern wie Lufthansa gibt es auch einen internen Standortwettbewerb. Das Schweizer Management erklärt, dass durch den Abbau der Standort Basel gesichert



werde. SEV-GATA verlangt von Lufthansa ein klares Bekenntnis zu Basel. Nur so ist eine langfristige Perspektive für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim EuroAirport abzusehen. Sie stellen mit ihrem Wissen und ihren Fähigkeiten einen bedeutenden Wert für den Konzern dar.

Philipp Hadorn
Präsident SEV-GATA

im Mittelpunkt

INFO

Weitere Themen der Vorstandssitzung

- Das Schiedsgericht zu den Lohnverhandlungen mit der SBB wird voraussichtlich wieder unter der Leitung des früheren St. Galler Ständerats Eugen David stehen. Beide Parteien schlagen ihn als Präsidenten vor. Die Verhandlung soll im März stattfinden.
- Die Rückmeldungen aus den Workshops für das neue SBB-Lohnsystem («Toco») sind unterschiedlich. Insgesamt wird das Zuteilungsverfahren als fair beurteilt, hingegen ist die Einreihung problematisch. Mehrere Vertreter von Unterverbänden äusserten nach der Teilnahme an den Workshops die Befürchtung, dass mit dem neuen Lohnsystem eine gravierende Umverteilung von Tieflohnberufen in die oberen Lohnklassen erfolgen wird. «Wir dürfen den Moment nicht verpassen, um diese Entwicklung rechtzeitig zu verhindern», warnte ein Redner.
- Der Vorstand genehmigte den Gesamtarbeitsvertrag MOB–Goldenpass, der die Rückkehr der Unternehmung zu einer intakten Sozialpartnerschaft mit dem SEV markiert.
- Auch der Gesamtarbeitsvertrag mit der Gesellschaft MBC (Morges–Bière–Cossonay) wurde zur Unterschrift freigegeben.
- Der Vorstand ruft die Mitglieder des SEV beider Geschlechts zur Teilnahme an der Frauendemo vom 13. März in Bern auf.
- Als Schwerpunktthema der Februarsitzung hat der Vorstand die Mitgliederwerbung festgelegt.

pmo

BILDER DER WOCHE



An Schneewochenenden herrscht bei der Sihlta-Zürich-Uetlibergbahn (SZU) Hochbetrieb: Im Zehn-Minuten-Takt bringt sie Schlittler/innen von Zürich Hauptbahnhof auf den Uetliberg, auf 813 m ü. Meer.

MEINE MEINUNG

Zu teuer?

Neulich wurde ich von einem Kollegen auf die Tarifierhöhung der SBB angesprochen. Er findet es eine Frechheit, die Preise «schon wieder zu erhöhen», und hat mich gefragt, wofür wir das Geld denn bräuchten. Zuerst musste ich ihm mal sagen, dass die Preise im Jahr 2007 das letzte Mal angepasst wurden. Und ja, wofür wir das Geld brauchen: «Habt ihr nicht Gewinn gemacht in den letzten Jahren?» – Doch, das hat die SBB. Aber sie braucht diesen Gewinn und zusätzliches Geld, um neues Rollmaterial zu kaufen und ihr Netz im Schuss zu halten. Leider wollte mein Kollege nicht begreifen, dass der Unterhalt des Netzes so teuer ist. Die SBB hat das am stärksten ausgelastete Netz der Welt! Und sie hat eine neue Flotte doppelstöckiger Wagen bestellt, um den Transportanforderungen gerecht zu werden. Auch das ist nicht ganz billig.

Ich finde, es ist oft schwierig, den Leuten zu erklären, warum solche Erhöhungen vollzogen werden müssen. Gerade die, die auch mal öfter Bahn gefahren sind, sollten doch begreifen, was der Unterhalt kostet. Mein Kollege war früher auch Benutzer der Bahn. Durch den Kauf eines Autos und den Wechsel der Arbeitsstelle hat sich das aber erledigt.

Ich bin froh, kann ich mit der Bahn zur Arbeit fahren, auch wenn man mit dem öV natürlich nie so flexibel ist wie mit dem Auto. Klar, ich fahre dank FVP-GA gratis. Ich kenne aber viele Leute, die das Reisen mit dem öV genauso schätzen wie ich, obwohl sie nicht gratis fahren können. Durch die Preiserhöhung zahlen sie jetzt aber mehr. Wechseln sie nun zum Auto? Mein Kollege sagte mir am Schluss unserer Diskussion noch, dass Autofahren jetzt dann wirklich billiger sei als Bahnfahren...

Wenn es wirklich so weit käme, dass aus finanziellen Gründen viele zum Auto wechseln, würde die Schweiz von einer Stahllawine überrollt. Ich bleibe aber optimistisch und hoffe, dass uns die Leute trotz der Preisanpassung noch treu bleiben. Am Anfang tönen Preisaufschläge immer negativ. Doch bei jenem der SBB kann ich die Leistung sehen und nachvollziehen, warum mehr Geld benötigt wird. Ein Abstecher ins Ausland würde vielen Zweiflern einmal zeigen, welches Glück sie mit der SBB haben. In Deutschland wurden die Preise in drei Jahren um fast 7 Prozent erhöht.

Manchmal erinnern mich die Klagen über die Preiserhöhung an jene über die Abschaffung der Raucherabteile. Am Anfang eine riesengrosse Tragödie. Heute interessiert sich niemand mehr dafür.

Lukas Kissling



Der Glaube, dass die Schweizer Binnenschifffahrt eigenwirtschaftlich ihre wichtigen Funktionen erfüllen könne, ist ein Irrglaube

Die Schifffahrt braucht öffentliche Gelder

Manche Kantone bezahlen keine Abteilungen mehr an Schifffahrtsunternehmen. Diese müssen daher Leistungen abbauen, was dem Tourismus schadet, und an allen Ecken und Enden sparen. Dies bekommt das Personal stark zu spüren. Besonders schlimm ist es dort, wo private Investoren das Ruder übernehmen und nach dem Prinzip der Dampfwalze sanieren wie bei der Schweizerischen Bodensee-Schifffahrt SBS.

An der Branchentagung Schifffahrt des SEV-Unterverbands VPT nahmen am 27. Januar auf dem Motorschiff «Gottard» der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) in Luzern über 20 Kollegen von zehn Schifffahrtsunternehmen aus der ganzen Schweiz teil. Hinzu kamen zehn Vertreter/innen



Am 29. September trug der VPT Lac Léman einen Sarg mit der bedrohten «Vevey» vors Kantonsparlament in Lausanne.

von VPT und SEV, darunter VPT-Zentralpräsident Kurt Nussbaumer, SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger und SEV-Präsident Giorgio Tuti.

Als Branchenverantwortliche wählte die Versammlung Patrick Clot vom Genfersee-Schifffahrtsunternehmen CGN (bisher) und Barbara Schraner, Schiffsführerin bei der Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft (ZSG). Sie löst Roger Maurer von der SGV ab, weil er als Kassier bereits im VPT-Zentralausschuss ist. Er bleibt für die Branche Schifffahrt des VPT aber weiter aktiv.

Pausen bleiben eine Knacknuss

Ein Diskussionsthema waren die Änderungen im Arbeitszeitgesetz AZG und in der Arbeitszeitverordnung AZGV, vor allem bezüglich Pausen: Mit Zustimmung der Arbeitnehmenden oder deren Vertreter kann bei der Schifffahrt die durchgehende Arbeitszeit von höchstens 5 Stunden um bis 30 Minuten verlängert werden. Dann aber muss auch ein Schiffsführer abgelöst werden, sonst verstösst er gegen das AZG. Wo kein Stellvertreter das Ruder übernehmen kann, verlangt das Gesetz ein Anhalten des Schiffes. Somit sind die Unternehmen bei der Schiffsbesatzung und der Weiterbildung gefordert, was ins Geld geht... In die Arbeitszeitkommission des SEV wurden als Schifffahrtsvertreter Patrick Schaffner (CGN) und Martin Imfanger (SGV) gewählt.

Mit grosser Anteilnahme folgte das Schiffspersonal den

Ausführungen von SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Hartmann über die «Sanierung» der Schweizerischen Bodensee-Schifffahrt SBS. Diese war bis 1996 Teil der SBB, wurde dann ausgegliedert und 2006 an private Investoren verkauft. Trotz einer leichten Steigerung der Passagierzahlen schrieb die SBS rote Zahlen. Daher wurde im April 2009 ein «Sanierer» eingesetzt.

Ausblutung eines Unternehmens

Dieser entliess Teile der SBS-Leitung, reduzierte die Verwaltung auf ein Minimum und stellte bei Werft und Fahrpersonal einzelne ältere und gesundheitlich angeschlagene Mitarbeitende auf die Strasse. Zudem wollte er die Personalkosten durch Lohnreduktion, Arbeitszeiterhöhung sowie Streichung von Zulagen und Reduktion von Arbeitgeberbeiträgen an Pensionskasse und Unfallversicherung massiv senken.

Da er von Verhandlungen mit dem SEV nichts wissen wollte, blieb dem Personal nur noch der Gang an die Öffentlichkeit. Es führte mit SEV-Unterstützung eine Kundgebung durch und appellierte an den Thurgauer Regierungsrat, zu vermitteln. So kam im Mai eine Verhandlungslösung zustande, die dem Personal den bisherigen Bruttolohn sicherte. Doch schon im September musste das Personal nach harten Verhandlungen zusätzliche Verschlechterungen bei den Anstellungsbedingungen hinnehmen.

Bis heute verhandelt der Sanierer mit dem SEV nur, wenn er dazu gezwungen ist. Lieber bearbeitet er Mitarbeitende in Einzelgesprächen. Der Druck auf dem Personal ist enorm.

Wer anderswo Arbeit findet, geht

Nach 10 Monaten «Sanierung» ist durch Entlassungen, Pensionierungen ohne Ersatz und Kündigungen seitens des Personals die Zahl der Festangestellten um etwa 20 Mitarbeitende gesunken. Werft und Verwaltung wurden auf ein Minimum reduziert, ein Marketing gibt es praktisch nicht mehr, und das nautische Personal wird durch Abgänge immer knapper, Know-how fliesst ab. Es stellt sich allmählich die Frage, wie künftig noch ein qualitativ befriedigender und gesetzeskonformer Schiffsbetrieb möglich sein soll.

Die SBS-Tragödie zeigt klar: «Die Schifffahrt gehört nicht in die Hände privater Investoren, die glauben, damit Gewinn machen zu können», so Peter Hartmann.



Unternehmensberater Dominique Freymond wies auf die Nachteile einer Aufspaltung der CGN hin.

«Als Teil des öV-Angebotes braucht die Schifffahrt mehr Abteilungen, und als wichtiger Teil des touristischen Angebots ist sie auf die Mitfinanzierung der öffentlichen Hand angewiesen.»

Drohende Aufspaltung der CGN

Schlagzeilen gemacht hat in den letzten Monaten auch die CGN wegen eines Audits, das in der Sonntagspresse vorzeitig und zum Teil falsch breitgeschlagen wurde. Die Studie empfiehlt, die CGN aufzuspalten in eine Betriebsgesellschaft für den öffentlichen Verkehr mit Abteilungen (Pendlerverkehr von und nach Frankreich) und für touristische Angebote einerseits sowie eine zweite Gesellschaft für den Erhalt der Schaufelraddampfer der Belle Epoque.

Die SEV-Sektion machte bei Kundgebungen darauf aufmerksam, dass die CGN der Tourismuswirtschaft der Kantone Waadt, Genf und Wallis laut einer Studie jährlich 40 Mio. Franken pro Jahr beschert, dass sie sich zu 80% selbst finanziert und dass die rund 9 Mio. Franken, die sie jährlich von den Kantonen erhält, Zahlungen für bestellte Leistungen und nicht einfache «Subventionen» sind. Die Sektion forderte auch eine rasche Sanierung der «Vevey», weil sie 2012 gebraucht wird.

Die vorgeschlagene Aufspaltung der CGN lehnt der SEV ab, weil diese zu unnötigen Schnittstellen, komplizierteren Prozessen und Interessengegensätzen führen würde zwischen der künftigen Inhaberin der historischen Schiffe und der für Betrieb und Unterhalt zuständigen Rest-CGN. Davor hatte bereits 2005 eine von der CGN in Auftrag gegebene Studie über neue Modelle zur Finanzierung der teuren Sanierung der Dampfschiffe gewarnt und von einer Auslagerung dieser Schiffe abgeraten. Diese Studie wurde von ihrem Verfasser Dominique Freymond an der Tagung vorgestellt. Geld verdienen könnten Schiffsbetriebe vor allem mit Freizeitfahrten und Sponsoring, jedoch kaum mit der Kursschifffahrt, sagte Freymond in der Diskussion. *Markus Fischer*

KOMMENTAR

Kurzsichtiger Sparwahn

Die Schifffahrtsunternehmen sind für den Schweizer Tourismus von grösster Bedeutung und schaffen jedes Jahr einen Mehrwert von 300 Mio. Franken, wie Dr. J. Meister berechnet hat. Trotzdem überlassen Bund, Kantone und Gemeinden die Schifffahrt ihrem Schicksal. Wenn diese von der öffentlichen Hand nicht mitfinanziert wird, beginnt sich bald eine Leistungsabbau-spirale zu drehen, die für das Personal rasch sehr schmerzliche Folgen hat: Die Löhne kommen unter Druck, und Festangestellte werden durch Saisoniers oder Aushilfen ersetzt – auf Kosten der Sicherheit. Auf dem Altar der wirtschaftlichen Rentabilität opfern die politischen Verantwortlichen eine ganze Branche, die für den Tourismus äusserst wichtig ist. Damit schneidet sich die öffentliche Hand ins eigene Fleisch.

Olivier Barraud, Gewerkschaftssekretär SEV, verantwortlich für die Branche Schifffahrt

Versammlung im SBB-Call-Center Lugano nach dem Zentralisierungsentscheid

«Wir sind eine Ressource»

Enttäuscht, besorgt, aber keineswegs resigniert: Die Frauen des Call Centers Lugano des Personenverkehrs reagierten auf den Entscheid der SBB, dieses Center auf Mitte 2011 zu schliessen, mit einer Resolution. Darin fordern sie ihren Arbeitgeber auf, ihre Kompetenzen und Erfahrungen im Kundendienst weiterhin gut zu nutzen.



Die Call-Center-Mitarbeiterinnen mit ihrer Resolution und Angelo Stroppini.

«Die SBB hat versprochen, dass es keine Entlassungen gibt», erklärte SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini am 28. Januar den fast vollzählig versammelten Mitarbeiterinnen: «Alle erhalten in der entsprechenden Verkaufsregion eine neue Stelle angeboten.» – «Ist das sicher? Wo? Und wie?», fragen die Frauen. «Denen da oben sind

neue Personenwagen anscheinend wichtiger als wir», sagt eine Kollegin. «Ich habe den Eindruck, dass sie sich nicht wirklich bewusst sind, dass wir im Dienst unserer Kundschaft Qualitätsarbeit leisten, daher wird unser Center weggespart.»

In der Tat sprechen sie alle mehrere Sprachen und haben einen enormen Erfah-

rungs- und Wissensschatz, was die SBB im Tessin und in der ganzen Schweiz betrifft. Und vor allem lieben sie ihre Arbeit. Aber das ist wohl ein «Detail», auf das die SBB bestimmt nicht Rücksicht nimmt, wenn es darum geht, sich möglichst effizient und kostensparend zu organisieren. Auch wenn der Kundendienst damit schlechter wird.

SEV ERWARTET INDIVIDUELLE LÖSUNGEN

Die SBB zentralisiert die Arbeitsplätze für telefonische Beratung und Verkauf per Ende Juni 2011 vollständig im Contact Center Brig. Es nimmt heute schon rund um die Uhr Anrufe auf 0900 300 300 entgegen (zum Preis von 1,19 Franken pro Minute), wird aber tagsüber von den Aussenstellen Lugano, Genf und Zürich unterstützt. Die SBB begründet diese Restrukturierung mit dem Rückgang der Anrufe um jährlich rund 10%. Einfache Fahrplanauskünfte würden zunehmend über Internet oder Handy eingeholt, hingegen intensive Beratungen weiterhin telefonisch. Daher steige zwar der Aufwand pro Anruf, doch mache dies den Rückgang der Anrufe nicht wett. Der SEV hat sich von den zuständigen Stellen des Personenverkehrs SBB ausführlich aufzeigen lassen, dass alle rund 50 Betroffenen in der eigenen Region gleichwertige Stellen angeboten erhalten. Dies ist ein erfreulicher Schritt, der einer Forderung des SEV entspricht. Der SEV erwartet von der SBB aber auch, dass sie die Bedürfnisse der Betroffenen ernst nimmt. Er wird seine betroffenen Mitglieder unterstützen und die Zusammenlegung der Stellen in Brig aufmerksam verfolgen. Mit dieser Reorganisation wird eine Randregion auf Kosten anderer gefördert. So positiv die Schaffung zusätzlicher Stellen im Oberwallis ist, so heikel ist der Abbau insbesondere im Tessin, aber auch in Genf. Dort sind besondere Anstrengungen erforderlich, um den Betroffenen gute Lösungen anzubieten. *Fi*

Jedenfalls haben sich schon etliche Kund/innen aus dem Tessin, deren Anfragen nicht in Lugano beantwortet wurden, über Qualitätsmängel beschwert. «Die Tessiner Kundschaft setzt nicht nur gute Italienischkenntnisse voraus, sondern auch Vertrautheit mit ihrer Kultur und ihren Gewohnheiten», sagte dazu eine Kollegin.

«Eure Kompetenzen machen euch zu einer wertvollen Ressource, die die SBB für den Kundendienst richtig nutzen sollte, zumal dessen Qualität auch für ihr Image wichtig ist», betonte Angelo Stroppini. Möge das SBB-Image im Tessin unter dieser Zentralisierung möglichst wenig leiden...

Françoise Gehring/Fi

Petition für mehr Sicherheit am Arbeitsplatz

Genfer Buschauffeure wollen sich gegen Angriffe schützen

Am 27. Januar erhielten die Genfer Verkehrsbetriebe TPG von Gewerkschaftern eine Petition mit 400 Unterschriften für die Abtrennung der Führerstände überreicht.

«Den Anstoss zu unserer Petition gab die traurige Feststellung, dass die Angriffe weiter zunehmen», sagte Buschaf-

feur Fernando Luis David nach der Übergabe der Unterschriftenbogen an den Personalchef der TPG, Martin Waefler. «Der Personalchef nahm unsere Forderung zur Kenntnis und versprach, eine Arbeitsgruppe zu bilden, um nach Lösungen für das Problem zu suchen.»

Bildung einer Arbeitsgruppe

Die TPG bestätigten diese Information anschliessend in

einer Medienmitteilung: «Die Forderung des SEV nach einer vollständigen Abtrennung der Führerstände in den Bussen, nach dem Vorbild der Trams, verlangt nach vertieften Abklärungen.»

Gewalt trotz diverser Massnahmen

In der Medienmitteilung riefen die TPG auch in Erinnerung, dass sie zusammen mit dem SEV bereits eine ganze Reihe von Massnahmen er-

griffen haben, um den verbalen und physischen Angriffen Einhalt zu gebieten: Videokameras, Verstärkung der Personalpräsenz auf dem Netz und Begleitung durch private Sicherheitsleute, Ausbildung von «Vermittlern» auf bestimmten Linien mit Schülern, Kurse für Konfliktbewältigung sowie juristische Unterstützung der Angriffsoffer durch Zivilklagen des Unternehmens. Auch gibt es

schon eine paritätische Arbeitsgruppe «Aggressionen und Gewalt».

Trotzdem seien letztes Jahr 18 Chauffeure tödlich angegriffen worden, schreiben die TPG weiter. «Verbale Angriffe und Unhöflichkeiten erleben wir täglich», ergänzten die Chauffeurkollegen, die durch den dichten Verkehr und enge Fahrplangvorgaben bereits genug stressgeplagt sind. *Alberto Cherubini/Fi*



Die Petition für die Abtrennung der Führerstände wurde den TPG durch folgende Delegation überreicht: (von links) Christian Abbas, Michel Viret, Vincent Leggiero (Sektionspräsident), Fernando Luis David, Christian Fankhauser (Gewerkschaftssekretär SEV) und Jacky Leitao.



Vincent Leggiero, Präsident der SEV-VPT-Sektion TPG, übergibt die Petition an TPG-Personalchef Martin Waefler.



„Im GAV muss die Teilzeitarbeit besser geregelt werden, denn wo klare Regeln fehlen, bestimmt der Arbeitgeber oft einseitig zu seinen Gunsten.“

Andreas Menet, Zentralpräsident ZPV

Andreas Menet nimmt Stellung zu alten und neuen Herausforderungen für das Zugpersonal

«Die Gewalt bleibt ein Problem»

In seinem ersten Jahr als Zentralpräsident des SEV-Unterverbands des Zugpersonals (ZPV) hatte sich Andreas Menet nicht nur mit dem altbekannten Gewaltproblem zu befassen, sondern vor allem auch mit dem Riesenprojekt «Weiterentwicklung Zugpersonal».

kontakt.sev: Was hat der ZPV 2009, in deinem ersten Jahr als Zentralpräsident, erreicht?

Andreas Menet: Erstmals seit sechs Jahren hat unsere Mitgliederzahl wieder die 1800er-Marke überschritten, vor allem dank den Werbeanstrengungen der neuen ZPV-Sektion Regionalverkehr Ost. Anfang 2009 konnten wir für die Zugchefs S-Bahn und die Zugbegleiter/innen Regionalverkehr eine zusätzliche Funktionsstufe aushandeln. Dasselbe streben wir dieses Jahr für die Servicemitarbeiter/innen Zug (Frequenzheber/innen) an. Die SBB unterzog sich auch dem «Orange-Urteil» und zahlte Zulagen für Nacht- und Sonntagsarbeit in den Ferien der letzten fünf Jahre

nach. Zu diesem SEV-Erfolg trug auch der ZPV bei. Vor allem aber haben wir erreicht, dass die SBB bis zum Fahrplanwechsel 2013 auf sämtlichen Fernverkehrszügen mindestens zwei Zugbegleiter/innen einsetzt. Dafür will sie 125 neue Stellen schaffen. Bisher war ein Zweierteam nur auf Zügen mit durchschnittlich mindestens 400 Reisenden vorgesehen.

Damit wird auch die ZPV-Forderung nach einer konsequenten Doppelbegleitung auf Strecken mit Tunnels von über 1000 Metern Länge erfüllt ...

Ja, die SBB erfüllt so auch unsere «Tunnelpetition». Zudem haben wir erreicht, dass seit August bestimmte Spät- und Frühzüge an

Wochenenden, auf denen das Gewaltisiko hoch ist, durch Doppelpatrouillen der Bahnpolizei oder der Securitas begleitet werden, wenn nur ein/e Zugbegleiter/in auf dem Zug ist. Dies funktioniert gut, und trotzdem ist es in diesen Problemzügen zu weiteren Angriffen auf Zugpersonal gekommen. Die Gewalt bleibt also ein ernsthaftes Problem, obwohl die SBB dagegen einiges tut.

Was hält der ZPV vom Entscheid der SBB, gewisse Interregiozüge in unbegleitete Regioexpresszüge umzuwandeln, wie sie dies zum Beispiel zwischen Genf und Lausanne soeben getan hat?

Wir kämpfen dafür, dass die SBB auf diesen Entscheidung zurückkommt, weil damit Kundenservice abgebaut und ein neues Tummelfeld für Vandalen eröffnet wird. Dies hat sich etwa im Glarnerland gezeigt. Aber auch die Schwarzfahrerquote steigt, und für die Sicherheit müssen in Randstunden Securitas- oder Bahnpolizeipatrouillen sorgen, zusätzlich zu teuren Videokameras. Zumindest sollten diese Züge abends und an Wochenenden auch frühmorgens weiter begleitet werden wie die Zürcher S-Bah-

werden. Dabei sind auch die Kantone als ÖV-Besteller gefragt.

Wie ist zurzeit die Stimmung beim Zugpersonal der SBB?

Etwas angespannt, denn wir haben in den letzten fünf Jahren einen wahnsinnigen Umbruch erlebt beim Berufsbild und durch Reorganisationen, von denen sich einige überhaupt nicht bewährt haben. Das führt zu Frustrationen.

Was läuft schlechter als früher?

Beispielsweise die 2006 eingeführte zentrale Diensterteilung von Zürich und Lausanne aus, vor allem was die Rasttage (arbeitsfreie Tage) betrifft. Zu Verunsicherung führt zurzeit insbesondere das Riesenprojekt «Weiterentwicklung Zugpersonal». Es sieht viel Veränderung in rasantem Tempo vor.

Was will die SBB verändern?

Das Berufsbild. Wir haben uns in den letzten Jahren ja bereits vom klassischen Kontrolleur zum Kundenbetreuer entwickelt. Neben der Einnahmensicherung und der Gewährleistung der Sicherheit wird der Kundendienst immer wichtiger, beispielsweise bei Störungen. Nun schwebt der

petito am Gotthard», gegen den wir uns gewehrt haben, weil aus unserer Sicht für die Bordverpflegung die Bahngastronomietochter Elvetino zuständig sein sollte. Wenigstens haben wir erreicht, dass dies auf anderen Linien kein Thema mehr ist. Ein weiteres Teilprojekt sieht eine Teamorganisation auch beim Fernverkehr vor, wobei sich die Teams die Arbeitszeit selbst einteilen sollen. Da sehen wir Probleme für die Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften. Bei der Stichkontrolle im Regionalverkehr, wo bereits in Teams gearbeitet wird, ist dies weniger problematisch, weil Regionalzüge auch unbegleitet fahren können.

Was bereitet dem Zugpersonal sonst Sorgen?

Zurzeit haben wir beim Fernverkehr einen Unterbestand von etwa 40 Mitarbeitenden. Diesen will die SBB bis im Juni abbauen, doch ob dies gelingt, hängt auch von der Fluktuation ab. Für Unruhe sorgt zudem die letztes Jahr erfolgte Verschiebung von Ferienbändern aus den Monaten Juni bis Oktober auf das übrige Jahr. Damit soll dem chronischen Personalmangel im Sommer entgegen gewirkt werden. Jene Kolleg/innen, die im Sommer nicht die gewünschte Anzahl Ferientage beziehen können, sind darüber natürlich verärgert. ZPV und Personalkommission führen dazu eine Umfrage durch, um zu überprüfen, ob die Aussage der SBB stimmt, dass dank der Ferienbandverschiebung im

BIO

Andreas Menet (46) wuchs in St. Gallen auf und machte nach der Schule die neue zweijährige Kondukteurlehre, für die er das Handballspielen bei St. Otmar aufgeben musste. Als junger Kondukteur begleitete er neben Fernverkehrs- und Regionalzügen auch noch Güterzüge, heute als Zugchef des Depots Chur dagegen nur noch Fernverkehrszüge. Schon während der Lehre trat er dem SEV bei. 1986 wurde er im Vorstand seiner Sektion aktiv und 1988 in den Zentralvorstand des Unterverbands ZPV gewählt. Dort war er zuerst für die Werbung verantwortlich und später als Kreisvertreter bzw. Koordina-

tor Ost für die östlichen Landesteile. 2007 wurde er Vize-Zentralpräsident und Anfang 2009 als Nachfolger von Jürg Hurni Zentralpräsident ad interim, bis ihn Mitte Mai die Delegierten an die ZPV-Spitze wählten. Seit der Gründung der Personalkommissionen SBB mit dem ersten GAV (2001) ist er auch Vizepräsident der Personalkommission Fläche des Zugpersonals. Andreas Menet ist verheiratet, hat drei Töchter im Alter von 12 bis 18 Jahren und wohnt in Sargans. Seine Hobbys sind Lesen, Wandern und Sport (aus Zeitgründen immer weniger) sowie Reisen – mit einer Vorliebe für kürzere Spontanreisen. *Fi*

„Das Zürcher Modell der Doppelbegleitung in den Randstunden sollte auf weitere S-Bahnen und Regionallinien ausgedehnt werden.“

nen. Das Zürcher Modell der Doppelbegleitung in den Randstunden sollte zudem auf weitere S-Bahnen und Regionallinien ausgedehnt

SBB zusätzlich ein Verpflegungsservice durch das Zugpersonal am Sitzplatz vor. Dazu läuft seit August der Pilotversuch «Buon Ap-

INTERVIEW

Thibert Keller



Neben seinem Engagement in SEV und Personalkommission steht Andreas Menet weiterhin an sieben bis acht Tagen pro Monat als Zugchef im Einsatz. «Dies ist mir wichtig, denn so bleibe ich am Puls unserer Leute, kenne die Praxis und kann aus eigener Erfahrung argumentieren.»

Sommer wenigstens mehr ausserordentliche Rasttage bezogen werden können. Gesuche dafür wurden in den letzten Sommern fast immer abgelehnt, mangels Personals.

Offenbar gibt es auch Probleme mit der Ruheschicht?

Wir haben mit der SBB in den Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) ausgehandelt, dass die Ruheschicht mindestens elf Stunden beträgt, auch nach arbeitsfreien Tagen. Daran halten sich die Einteiler/innen aber nicht immer und verweisen auf die neun Stunden Ruheschicht im Arbeitszeitgesetz (AZG). Wir hoffen, die SBB im Gespräch dazu zu bringen, die BAR einzuhalten.

Welche Verbesserungen strebt der ZPV im GAV SBB an?

Der Nachtdienst 2 (von 22 bis 24 Uhr) soll wieder Anrecht auf zusätzliche Rasttage geben. Und die Teilzeitarbeit muss besser geregelt werden, denn wo klare Regeln fehlen, be-

stimmt der Arbeitgeber oft einseitig zu seinen Gunsten. Dies sind unsere Hauptforderungen.

Ab 2011 soll SBB-Zugpersonal die TGV-Züge der Gesellschaft Lyria bis Paris begleiten. Wie steht der ZPV dazu?

Grundsätzlich positiv, da die SBB dafür rund 80 zusätzliche Stellen schaffen

„Die Rekrutierung von 80 zusätzlichen Zugbegleiter/innen für Lyria und 125 für die Doppelbegleitung wird die SBB stark fordern.“

will. Auch eröffnet sich damit für unsere Leute eine neue Dimension der Zugbegleitung. Doch bei den Arbeits- und Anstellungsbedingungen steckt der Teufel bekanntlich im Detail. Bisher fuhr das SBB-Zugpersonal in den TGV höchstens bis Strassburg und kehrte am selben Tag zurück. Neu sollen nun SBB-Zugbegleiter/innen in Frankreich übernachten. Dafür braucht es neue Regelungen, die europaweit Vorbildcharakter

haben könnten. Bei ihrer Aushandlung müssen wir daher sehr umsichtig sein. Zu klären sind auch rechtliche und Ausbildungsfragen. Die Rekrutierung von 80 zusätzlichen Zugbegleiter/innen für Lyria und 125 für die Doppelbegleitung wird die SBB stark fordern, da auch die Fluktuation Dutzende von Neuanstel-

lungen nötig machen wird. Der Ausbildungsstandard darf trotzdem nicht sinken.

Willst du auch als Zentralpräsident weiterhin Vizepräsident der Personalkommission (Peko) des Zuggersonals bleiben?

Ja, denn ich erhalte so frühzeitig wichtige Informationen und kann bei Projekten von Anfang an die Ideen des ZPV einbringen, gerade auch in Arbeitsgruppen der Peko. Eine enge Zusammenarbeit zwischen SEV und Peko ist

sehr wichtig, und wir dürfen auch nicht zulassen, dass die SBB Fragen, für die die Gewerkschaften zuständig sind, einseitig mit den Peko regelt.

Wie hat sich die SBB als Arbeitgeberin in den letzten Jahren entwickelt?

Der GAV ist nach wie vor gut, vor allem wenn man an den Schutz vor Kündigung aus wirtschaftlichen Gründen und an die Lohnfortzahlung bei Krankheit denkt. In einzelnen Bereichen hat es aber Verschlechterungen gegeben – den Nachtdienst 2 habe ich bereits angesprochen. Auch erhielt ich bei der Heirat noch fünf Tage Urlaub zusätzlich zum Hochzeitstag, heute gibt es noch drei Urlaubstage insgesamt. Vor allem aber ist durch die Produktivitätssteigerung unser Dienst intensiver geworden. Wir fahren mehr, weiter und schneller, und die Übergänge zwischen den Dienstschichten sind oft sehr kurz, was das Privatleben einschränkt.

Ist die SBB gewerkschaftsfeindlicher geworden?

Das Bewusstsein, dass die Sozialpartnerschaft mit einer professionellen Gewerkschaft auch dem Unternehmen dient, ist bei vielen Kademern weiterhin vorhanden, doch wollen sie die Sozialpartnerschaft auf ein Minimum beschränken. Diese ist nicht mehr so eng wie früher, weil heute vieles mit den Peko statt mit den Sozialpartnern verhandelt wird. Wahrscheinlich gibt es heute mehr Kader, die uns gegenüber arrogant auftreten. Früher waren auch noch mehr Kader Mitglieder beim SEV. Beispielsweise bei uns im Fernverkehr sind letztes Jahr sieben Chefs Zugpersonal aus dem SEV ausgetreten, davon drei wegen unseren Widerstands gegen «Buon Appetito am Gott-hard». Diese direkten Vorgesetzten der Zugchefs kehren uns vermehrt den Rücken, vielleicht weil sie heute stärker im Verwaltungsapparat eingebunden sind.

Interview: Markus Fischer

SEV-Leserreise: La Rioja und El Transcantabrico

Noch einige Plätze frei!

22. – 30. April 2010 (9 Tage)

Pauschalpreis: CHF 3930.–

Besuchen Sie das Rioja und die Schönheiten des grünen Spaniens mit der Bahn! Mit dem TGV über Paris nach San Sebastian. Weindegustationen im Rioja. Auf dem grössten Schmalspurnetz Europas

mit dem nostalgischen Hotelzug «Transcantabrico» entlang der spanischen Nordwestküste von Santiago de Compostela nach Bilbao. Kulturelle und kulinarische Höhepunkte erwarten Sie!

P R O G R A M M

1. Tag: Schweiz - San Sebastian

Bahnfahrt ab Basel oder Lausanne nach Hendaye und Transfer zu Ihrem Hotel in San Sebastian.

2. Tag: San Sebastian - Logroño

Sie besichtigen San Sebastian an der weltberühmten Bucht La Concha. Carfahrt nach Logroño. Besuch eines Weinkellers mit Degustation. Abendessen in einem typischen Restaurant.

3. Tag: La Rioja

Ausflug nach Briones. Sie besuchen das bekannte Weinmuseum mit Degustation. Rückfahrt nach Logroño und Besichtigung der Altstadt Logroños, Metropole des Rioja.

4. Tag:

Logroño - Santiago de Compostela

Carfahrt nach Burgos. Kurze Besichtigung der Altstadt und der Kathedrale. Weiterfahrt mit dem Zug über die spanische Hochebene. Ankunft in Santiago am Abend und Transfer zum Hotel.

5. Tag: Santiago - Ribadeo

Gegen Mittag beginnt Ihr Programm «Transcantabrico». Besichtigung der Altstadt und der Kathedrale. Busfahrt nach El Ferrol. Hier erwartet Sie Ihr fahrendes Hotel zur Fahrt entlang der Rías Altas nach Ribadeo. Übernachtung im Zug.

6. Tag: Ribadeo - Gijon

Ihr Hotelzug fährt Sie nach Luarca, dem weisen Fischerdorf an der grünen Küste. Besichtigung und Weiterfahrt nach Oviedo. Besuch der

eindrücklichen Altstadt. Ihr Hotelzug führt Sie dann weiter an die Küste nach Gijon.

7. Tag: Gijon - Santander

Der Hotelzug führt Sie nach Cabezon. Sie besuchen das historische Städtchen Santillana und das Museum von Altamira. Weiterfahrt nach Santander und Stadtbesichtigung.

8. Tag: Santander - Bilbao

Der Transcantabrico fährt weiter nach Bilbao. Sie besichtigen die Altstadt und das Museum Guggenheim.

9. Tag: Bilbao - Schweiz

Transfer nach Hendaye und Rückfahrt mit TGV über Paris nach Basel oder Lausanne.



REISEGARANTIE



Anmeldung «La Rioja und El Transcantabrico»

22. - 30. April 2010 (9 Tage)

- Einzelzimmer Hotel gewünscht, Zuschlag CHF 290.–
- Einzelsuite im Transcantabrico gewünscht, Zuschlag CHF 590.–
- Bahnfahrt im TGV 1. Klasse gewünscht, Zuschlag CHF 160.–
- Bahnfahrt mit Ermässigungskarte FIP: Reduktion CHF 170.–
- Ich bin Mitglied des SEV
- Ich bin / wir sind SERV-Mitglied/er der Sektion
- Ich habe/wir haben eine eigene Annullierungskostenversicherung und verzichte/n auf die obligatorische Annullierungskostenversicherung.

Name, Vorname, Geburtsdatum

1.

2.

Adresse

PLZ/Ort

Telefon P

Mobile

Bemerkungen

Ort/Datum

Unterschrift

Inbegriffen: Schienenkreuzfahrt mit dem Transcantabrico (4 Tage / 3 Nächte) in Suiten mit französischem Bett • Alle Mahlzeiten während der Bahnreise «Transcantabrico» im Speisewagen oder in Restaurants inklusive Wein, Kaffee und Likör • Deutsch sprechende Reiseleiterin des Transcantabrico • Bahnfahrt Basel oder Lausanne – Hendaye retour und Burgos – Santiago • 5 Übernachtungen im Doppelzimmer mit Frühstück in 4-Sternhotels • 5 Hauptmahlzeiten in Restaurants oder im Zug • Alle Ausflüge, Besichtigungen, Eintritte und Transfers • Lokale Reiseleiter bei Besichtigungen • SERV RAIL-Begleitung ab und bis Basel bzw. Zürich (Flug)

Nicht inbegriffen: Zuschlag für Einzelzimmer Hotel: CHF 290.– • Zuschlag für Einzelsuite im Transcantabrico: CHF 590.– • Zuschlag Bahnfahrt TGV 1. Klasse, CHF 160.– • Obligatorische Annullierungs- und SOS-Versicherung (Jahresversicherung): CHF 99.– einzeln, CHF 169.– für Paare **Reduktion: mit FIP-Ermässigung CHF 170.–**

Es gelten die allgemeinen Reise- und Vertragsbedingungen der SERV RAIL GmbH
Senden an: SERV RAIL, Belpstrasse 10, 3122 Kehrsatz oder Anmeldung über www.servrail.ch • **Auskunft:** SERV RAIL, Telefon 031 311 89 51

Link zum Recht

Das Beurteilungs-ABC

Als Link-zum-Recht-Special heute Stichwörter zum Beurteilungsgespräch von A bis Z

Ausgefüllter Bogen: Das Beurteilungsformular sollte während des Gesprächs ausgefüllt werden. Wurde es schon vorgängig ausgefüllt, kann das kritisiert werden.

Beistand: Die Begleitung durch eine Vertrauensperson (Gewerkschaftssekretär/in, Mitglieder Sektionsvorstand oder Peko) ist beim Zweitgespräch möglich, beim →Erstgespräch aber normalerweise nicht vorgesehen.

Chronik: Die Beurteilung soll nicht einfach eine Momentaufnahme sein, sondern die Entwicklung während der Beurteilungsperiode wiedergeben.

Dokumentation: Beobachtungen, Feedbacks, Zwischengespräche und →Massnahmen sollte man dokumentieren, um das Beurteilungsgespräch aufgrund von Daten statt von Vermutungen führen zu können.

Erstgespräch: Die →Personalbeurteilung bei SBB und SBB Cargo, aber auch bei den meisten KTU, findet in Form eines Gesprächs

statt. Wird dabei keine Einigung erzielt, kann von den Mitarbeitenden ein Zweitgespräch verlangt werden.

Führungsfeedback: Bei SBB und SBB Cargo ist ein Führungsfeedback für das obere und mittlere Kader obligatorisch.

Gesamtbeurteilung: Die Gesamtbeurteilung setzt sich aus den Teilbeurteilungen zusammen, wobei die Gewichtung der einzelnen Merkmale von den Vorgesetzten vorgenommen wird.

Handbuch: Das Vorgehen beim Zusammenhang mit der →Personalbeurteilung ist für Angestellte SBB/SBB Cargo im Personalführungshandbuch, Griff E, Buchstabe E, Ziffer 7 festgehalten.

Instrument: Der SEV betrachtet die Personalbeurteilung als gutes Instrument der Personalentwicklung, wenn sie korrekt angewendet wird.

Journaleinträge: Journaleinträge sind ein Element der Dokumentation.

Kundenfeedback: (Positive) Kundenfeedbacks

können eine wichtige Grundlage der Beurteilung sein, sie sollten deshalb (als Mail, Fax, Brief oder Gesprächsnotiz) gesammelt werden.

Lohnentwicklung: Die Verknüpfung der Lohnentwicklung mit der →Personalbeurteilung erachtet der SEV als problematisch.

Massnahme: Stärken und Schwächen sollen nicht nur festgestellt werden, es müssen auch Massnahmen zur Potenzialsteigerung und -nutzung formuliert werden.

Notizen: siehe →Dokumentation, →Journaleinträge.

Obligatorium: Das Bundespersonalgesetz schreibt der SBB Personalbeurteilungen obligatorisch vor. Aber auch ohne diese gesetzliche Grundlage hat ein Arbeitgeber aufgrund des Weisungsrechts das Recht sowie aufgrund der Fürsorgepflicht die Pflicht, →Personalbeurteilungen vorzunehmen.

Personalbeurteilung: Die hier besprochenen Mitarbeitergespräche sind nur ein Element einer umfassenden Personalbeurteilung, allerdings ein zentrales.

Quotes: «Quotes», also Zitate von mündlichen oder schriftlichen Kundenrückmeldungen, können von den Mitarbeitenden als Beleg für gute Arbeit verwendet werden.

Rechtsschutzteam: Ein SEV-Mitglied, das der Meinung ist, dass bei der Beurteilung seine Rechte verletzt wurden, kann sich für Beratung oder Begleitung ans Rechtsschutzteam wenden.

Schwerpunkte: Beim Beurteilungsgespräch werden jeweils Beobachtungsschwerpunkte für das Folgejahr festgelegt, auf die im Folgejahr ein spezielles Augenmerk gerichtet wird.

Teuerungsausgleich: Der SEV ist dezidiert gegen eine Verknüpfung der →Personalbeurteilung mit der Gewährung des Teuerungsausgleichs.

Unterschrift: Wenn nicht innert 10 Tagen nach dem →Erstgespräch ein Zweitgespräch verlangt wird, ist die Beurteilung gültig – auch ohne Unterschrift des/der Mitarbeitenden.

Vorbereitung: Bei der SBB müssen die Mitarbeiten-

den frühzeitig zum Gespräch eingeladen werden. Dabei erhalten sie ein leeres Beurteilungsformular und eine Informationsbroschüre sowie die Information, dass eine Selbsteinschätzung erwartet wird. An Vorgesetzte wird zusätzlich das Formular für das →Führungsfeedback abgegeben. Alle diese Unterlagen sollten für eine sorgfältige Vorbereitung des Gesprächs genutzt werden.

Widerspruch: Bei der SBB kann innerhalb von 10 Tagen nach dem Gespräch ein Zweitgespräch (mit dem/der nächsthöheren Vorgesetzten) verlangt werden. Auf dem Beurteilungsformular ist gegebenenfalls das entsprechende Feld anzu-

Xen! (Kreuze werden auf dem Formular auch bei den Prädikaten (A-F) der Beurteilungen angebracht.)

Yverdon: Die Beurteilungsgespräche finden dezentral an den Arbeitsorten (z.B. im IW Yverdon) statt.

Zwischengespräch: Im Verlauf der Beurteilungsperiode sollen Zwischengespräche geführt werden. Bei schweren Vorwürfen oder einer schlechteren Beurteilung am Ende der Periode sollte ein Fehlen von Zwischengesprächen zum Thema gemacht werden.

Rechtsschutzteam SEV

Nach Rentenklau nun Raubzug bei der Unfallversicherung

Freche Versicherungslobby

Auf Druck der Versicherungsbranche will die Mehrheit der Sozialkommission des Nationalrats (SGK) das Unfallversicherungsgesetz UVG massiv verschlechtern.

- Die SGK beantragt einen tieferen versicherten Verdienst. Das bringt neue Geschäfte für die privaten Versicherungen und führt zu massiv höheren Prämien bei Arbeitnehmern und Arbeitgebern.
- Die SGK will alle Renten unter einem Invaliditätsgrad von 20 % abschaffen. Dies trifft vor allem körperlich und handwerklich arbeitende Menschen mit Unfallverletzungen an Händen, Armen, Schultern, Beinen und am Rücken, die wegen dieser Ver-

letzungen nicht mehr voll leistungsfähig sind. Das Deckungskapital für diese Unfälle, das bereits bezahlt worden ist, beträgt über eine Milliarde Franken.

- Wer in der Vergangenheit einen Unfall mit bleibender Invalidität erlitten hat, dem will die SGK-Mehrheit die Renten für die Zukunft massiv senken. Und dies, ohne dass sich die Betroffenen noch an die Haftpflichtversicherungen halten könnten, weil die Unfallversicherer die Haftpflichtsummen bereits kassiert haben. Eine gewaltige Ungerechtigkeit! Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) wird diesen Angriff auf die gut funktionierende Unfallversicherung entschieden bekämpfen. Er fordert das Parlament auf, die überflüssige und schädliche Revision zu beerdigen und

sich stattdessen den wirklichen Problemen zuzuwenden, zum Beispiel jenen in der Krankenversicherung.

Die obligatorische Unfallversicherung funktioniert heute gut und hat keine Finanzierungsprobleme. Die über 700 000 Unfälle, die von der Unfallversicherung jedes Jahr abgewickelt werden, zeigen, wie wichtig diese Sozialversicherung im täglichen Leben der Arbeitnehmenden in der Schweiz ist. Gesetzgeberischen Handlungsbedarf gibt es keinen.

Da der Revisionsdruck einmal mehr von der Versicherungslobby kommt, ist ein Nein zur Senkung des Umwandlungssatzes bei der beruflichen Vorsorge am 7. März das beste Rezept, um die für die soziale Sicherheit gefährliche Arroganz dieser Kreise in die Schranken zu weisen. SGB

Revision der Sanierungsvorschriften

Gefahr für Arbeitsplätze

Der Bundesrat hat am 20. Januar im Namen einer so genannten «erleichterten Sanierung» von insolventen Unternehmen dem Grundgesetz zugestimmt, dass bei einer Betriebsübernahme künftig die Arbeitsverträge nicht mehr automatisch übernommen werden müssen. Dieser Entscheid ist stossend, das Parlament muss ihn korrigieren.

In der Wirtschaftskrise häufen sich Firmenpleiten. In einer solchen Zeit braucht es einen wirksamen Schutz der Arbeitsplätze. Deren Erhalt soll bei einer Unternehmenssanierung an vorderster Stelle stehen. Es geht nicht an, dass mittels Sanierungen primär der Maschinenpark zu Geld gemacht wird oder das Unternehmen filetiert und dann stückweise verkauft wird. Für den SGB ist es

inakzeptabel, dass künftig bei Firmensanierungen den Arbeitnehmenden fristlos gekündigt werden darf. Der Bundesrat gefährdet mit seinen Vorschlägen zur Revision des Sanierungsrechts zahlreiche Arbeitsplätze.

Sozialplanpflicht dringend nötig

Immerhin hat der Bundesrat die negativen sozialen Auswirkungen seiner Ideen erkannt und schlägt als Gegenmassnahme eine gesetzliche Sozialplanpflicht vor. Eine solche fordert der SGB schon lange, und in der heutigen Wirtschaftskrise ist sie umso nötiger. Wenn in der Wirtschaft unfähige Manager immer noch goldene Fallschirme erhalten, ist auch genug Geld da für Abfindungen, Umschulungen oder Frührenten für entlassene Arbeitnehmende. SGB



„Die SBB riskiert einen massiven Verlust an Fachwissen, wenn sie vorschnell Leute aus der Division entfernt, statt sie für kommende Aufgaben zu qualifizieren.“

Manuel Avallone, Vizepräsident SEV

SBB Infrastruktur steht vor grossen Veränderungen

Im richtigen Moment die Notbremse gezogen

Schritt für Schritt soll das Projekt «Best Infrastruktur Overhead» mit dem SEV betrachtet und behandelt werden. Der SEV hat sich erfolgreich gegen eine pauschale Verabschiedung als Gesamtpaket gewehrt. Nun beginnt die eigentliche Arbeit.

«**W**ohin fährt SBB Infrastruktur?», fragte *kontakt.sev* im Oktober und legte damit die Absichten von Infrastrukturchef Philippe Gauderon offen. Dieser hatte in zwei Projekten – Best Infrastruktur Overhead (Best IO) und Infra 2014 – einen Totalumbau der Division in die Wege geleitet. Der SEV forderte den Stopp der beiden Projekte, um den

Zusammenhang zwischen den beiden Teilen aufzuzeigen und den korrekten Einbezug in die Reorganisation zu verlangen.

Schritt für Schritt

«Wir haben die Notbremse im richtigen Moment gezogen», stellt Urs Huber fest, der im SEV für die Division Infrastruktur zuständig ist. «In mehreren Sitzungen haben

wir erreicht, dass wir Schritt für Schritt vorgehen können und vor allem, dass wir bei jedem einzelnen Schritt das sogenannte Konsultationsverfahren verlangen können.»

Richtige Fragen stellen

Damit ist zwar noch keine einzige Stelle gerettet, aber es ermöglicht dem SEV, jeweils die Vertreterinnen und Vertreter der betroffenen Einhei-

ten einzubeziehen und so dafür zu sorgen, dass mit fachkundigem Blick die Pläne betrachtet und die richtigen Fragen gestellt werden. So kommt der SEV in die Lage, auch eigene Vorschläge zu unterbreiten.

«Wir wissen, dass es in der Infrastruktur an einzelnen Orten Gründe gibt, um an der Organisation zu feilen», ist auch Huber klar. Gleich-

zeitig gibt er aber auch zu bedenken: «Diese Leute haben in den letzten Jahre eine Reorganisation nach der andern erlebt – jetzt ist dringend eine stabile Phase nötig, die es den Leuten möglich macht, produktiv zu arbeiten, ohne dauernd durch Restrukturierungen ins Leere zu laufen oder gar um ihre Stelle Angst haben zu müssen.»

Kampf ums Vorgehen

Die Wogen gingen hoch zwischen SBB und SEV, bis schliesslich kurz vor Weihnachten das Vorgehen bereinigt war. Im Januar konnte das erste Teilgebiet angegangen werden; für beide Seiten ein Test, ob das vereinbarte Verfahren zweckmässig ist. Urs Huber ist sowohl zufrieden als auch skeptisch: «Die Unterlagen, die uns die Projektleitung zum Teilgebiet Einkauf und «Supply Chain» vorlegte, waren deutlich detaillierter, als wir es uns vorgestellt haben.» Die SBB konnte genau aufzeigen, welche Lösungen für die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorgesehen sind. «Wir sind sehr skeptisch, ob die SBB auch bei schwierigeren Bereichen so gut vorbereitet auftreten wird», zweifelt Huber.

Skepsis bleibt

Auch Roland Schwager, Zentralpräsident des stark betroffenen Unterverbands des

SCHRITTWEISE EINZELNE BEREICHE UNTER DIE LUPE NEHMEN

Im letzten Herbst haben die SBB und ihre Sozialpartner eine Vereinbarung getroffen, wie sie die Zusammenarbeit bei Reorganisationen sehen. Für diesen sogenannten Leitfaden ist der Umbau der Division Infrastruktur nun die erste richtige Messlatte. Der Ablauf ist darin klar festgelegt: Am Anfang steht eine Information der SBB, in der sie die betroffenen Gewerkschaften

über eine geplante Restrukturierung informieren kann. Danach haben die Gewerkschaften – im Fall von Best IO der SEV, Transfair und der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV – in- nert kurzer Frist zu entscheiden, ob sie genügend Informationen haben und ob die Massnahmen für sie nachvollziehbar sind. Ist dies nicht der Fall, verlangen sie eine Konsultationsphase, in der

sie Fragen stellen und eigene Vorschläge zum Projekt einreichen können. Schliesslich geben sie eine Stellungnahme ab, ob sie mit den Antworten und Anpassungen einverstanden sind. Ist dies nicht der Fall, muss eine höhere hierarchische Stufe einbezogen werden, wo es zum abschliessenden Entscheid kommt. Wesentlich ist am festgelegten Verfahren, dass die Umsetzung

aller Massnahmen erst erfolgen darf, wenn die Konsultation abgeschlossen ist.

Für das Projekt Best Infrastruktur Overhead sind nun fünf zeitliche Blöcke vereinbart worden, die jeweils mit der Information durch die SBB beginnen. Beim Terminplan für die Umsetzung geht die SBB von einer Einigung nach der Konsultationsphase aus, der SEV hingegen nicht. *pmo*

Januar Februar März April Mai Juni Juli August September Oktober November Dezember

Einkauf/Supply Chain/Produktion, Informatik, Finanzen

Energie, Telecom, Elektroanlagen/RSQ

Anlagen und Technologie/Projekte

Instandhaltung

Fahrplan und Netzdesign

Betrieb

DOSSIER



Wohin geht es mit SBB Infrastruktur? Noch sind viele Fragen ohne Antwort.

Verwaltungspersonals, will sich nach diesem ersten Teilprojekt nicht festlegen: «Ich kann noch nicht sagen, ob die SBB generell begriffen hat, was uns wichtig ist!» Schwager bestätigt, dass es richtig war, im Herbst voll auf die Bremse zu stehen. «Wir sehen nun klare Verbesserungen; der Beweis, dass wir auf dem guten Weg sind, steht aber noch aus.»

Formal noch nicht erfüllt ist die Forderung des SEV, die Projekte Best IO und Infra 2014 zusammenzulegen. Durch die vertiefte, schrittweise Behandlung ist aber ein Abgleich der beiden Projekte einfacher; auch zeitlich liegen nun die Abläufe besser beieinander. «Was unter Infra 2014 alles noch auf uns zukommt,

ist völlig offen», betont Urs Huber. Bisher hatte dieses Projekt nur zu Veränderungen in den Organisationsstrukturen und Stellenbesetzungen geführt, ohne Auswirkungen auf den Personalbestand. Vieles ist jedoch ohnehin in Bewegung, sodass im SEV die Vorsicht dominiert – schliesslich ist die Erinnerung an Wespas und Fifas, und wie die Projekte alle heissen, noch sehr präsent.

Nicht nur Abbau

Infrastrukturchef Philippe Gauderon hatte gegenüber den Gewerkschaften ebenfalls zusätzliche Handlungsfelder aufgezeigt, bei denen Veränderungen abzusehen sind, losgelöst von den beiden grossen Projekten. So et-

wa bei den Rottenküchen, den Betriebsführungsstandorten und der Fertigungstiefe, wo die SBB genauer hin-

»Ich kann noch nicht sagen, ob die SBB generell begriffen hat, was uns wichtig ist!«

Roland Schwager, Zentralpräsident VPV

schauen will. «Hier geht es nicht überall um Stellenabbau», betonte Philippe Gauderon gegenüber den Gewerkschaftsdelegationen.

Kein Konsultationsverfahren

Der Teilbereich Einkauf und Supply Chain wird nun umgesetzt, ohne dass die Gewerkschaften das sogenannte Konsultationsverfahren verlangen, denn bei der Präsentation konnten die Fra-

gen beantwortet werden. Die kommenden Teile werden aber deutlich umfangreicher sein und auch heikler in der

Umsetzung. Für den SEV ist klar, dass die betroffenen Personen jederzeit im Vordergrund stehen müssen: «Wir setzen uns dafür ein, dass den Leuten, deren Stelle gestrichen wird, eine langfristige Perspektive geboten wird», sagt Huber.

Fachwissen gefährdet

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone ergänzt: «Die SBB riskiert einen massiven Ver-

lust an Fachwissen, wenn sie vorschnell Leute aus der Division entfernt, statt sie für kommende Aufgaben zu qualifizieren.»

Eines ist nämlich allen klar: Auf mittlere Sicht hat SBB Infrastruktur nicht zu viel, sondern massiv zu wenig Personal. Wenn der Bund erst einmal das Geld gesprochen hat, um den Nachholbedarf beim Netzunterhalt zu beheben, wird zusätzliches Personal auf allen Ebenen erforderlich sein. Philippe Gauderon sieht denn auch im Projekt Best IO eine Vorleistung: Indem man die Führungsbereiche der gesamten Division optimiere, werde eine Summe von rund 60 Millionen frei. Diese
Fortsetzung auf Seite 12

Fortsetzung von Seite 11

werde dringend für andere Aufgaben benötigt, versuchte er den Gewerkschaften sein Vorgehen zu erläutern.

Warten auf die Politik

Ernst Küng, bis Ende 2009 Co-Zentralpräsident des Unterverbands Bau, weist seit langem darauf hin, dass grösste Probleme auf die Infrastruktur zukommen: «Solange sich die Politik immer nur darum kümmert, neue Strecken zu bauen, nicht aber um deren Unterhalt, wird es immer teurer!» Wegen der immer längeren Betriebszeiten im Personenverkehr bleiben dem Unterhalt praktisch nur noch die Wochenenden, um am Netz zu arbeiten. «Das verursacht hohe Kosten, und es verschlechtert laufend die Arbeitsbedingungen des Personals», betont Küng. Auch wenn die SBB Einsparungen mache, indem sie den Lieferanten tiefere Preise aufzwinge, leide letztlich das Personal darunter, in diesem Fall einfach jenes der Drittbetriebe.

Finanzierung des Unterhalts sichern

«Unser Netz ist 150 Jahre alt», warnt Küng weiter. Wer nur im Büro sitze, könne schlecht abschätzen, welche Auswirkungen beispielsweise kürzere Zugfolgen aufs Netz haben. Er erwartet von der Politik, dass bis zur Inbetriebnahme der Gotthard-Basislinie auch der Unterhalt dafür finanziert ist – «nicht wie bei Bahn 2000!». Peter Moor

Gewerkschaftssekretär Urs Huber führt die Verhandlungen um Best Infrastruktur Overhead

«Vorgehen war nicht akzeptabel»

Für SEV-Sekretär Urs Huber hat sich nach dem Zwischenhalt einiges gebessert – aber noch bleibt die Skepsis bestehen.

kontakt.sev: Im Oktober hast du dich sehr ungehalten gezeigt über die Art und Weise, wie SBB Infrastruktur die Projekte Best IO und Infra 2014 mit dem SEV behandeln wollte. Weshalb?

Urs Huber: Im Oktober wollte die SBB uns kurz und bündig über den geplanten Abbau von 330 Stellen orientieren; und das sollte es gewesen sein. Keine ausreichenden Begründungen, sich laufend widersprechende Zahlen, das war nicht zu akzeptieren.

Was hat sich inzwischen geändert?

Wir haben erreicht, dass die ganze «Kiste» Best IO und der damit verbundene grosse Abbau in einzelnen Teilen be- und verhandelt werden muss.

Was sind die Vorteile des schrittweisen Vorgehens, das der SEV durchgesetzt hat?

Infrastruktur SBB ist eine sehr komplexe Organisations-

on mit sehr verschiedenen Aufgaben und Einheiten. Da wir nun Einheit nach Einheit angehen können, haben wir die Möglichkeit, in die jeweilige nötige Tiefe zu gehen. Auch wenn etwas auf den ersten Blick logisch erscheint, kommt es gerne vor, dass beim genauen Hinschauen die Auswirkungen im Betrieb und aufs Personal gar nicht sichtbar sind.

Was sind die Risiken?

Zuerst wurde uns eine «Black box» vorgesetzt, also ein Gesamtpaket ohne Einzelheiten. Nun besteht umgekehrt die Gefahr, dass wir vor «Faits accomplis» gestellt werden, vor vollendete Tatsachen, was uns jeden Handlungsspielraum von vornherein nehmen würde.

Ein erstes Teilprojekt ist nun angelaufen; welche Erwartungen und Befürchtungen sind erfüllt, welche nicht?

Für den ersten Bereich, den wir angegangen sind (Einkauf etc.), können wir feststellen, dass sich das Niveau der Informationen und der



Urs Huber

Antworten massiv verbessert hat. Offen bleibt, ob dies auch bei komplexeren Bereichen und anderen Führungskräften der Fall sein wird. Zu erwähnen ist auch, dass der Bereich der Werkhöfe in der Fläche noch nicht präsentiert und vereinbart ist.

Der Umbau bei SBB Infrastruktur ist nach Best IO nicht abgeschlossen. Womit rechnest du danach?

Es stellt sich das Problem, dass wir ja nicht nur Best IO haben, sondern auch noch Infra 2014. Das läuft nicht erst nach Best IO, sondern jetzt schon, überlappt das Ganze und ist ein Hauptgrund für unsere kritische Haltung zum ganzen Vorgehen.

Mittelfristig muss insbesondere im Unterhalt massiv ausgebaut werden. Stimmt für dich das Vorgehen der SBB mit Blick auf diese Entwicklung?

Nein! Ich bin überzeugt, dass es für alle bisherigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mehr als genug Arbeit hat. Die SBB muss nur

wollen – sie ist gefordert, die Leute mitzunehmen, dies auch in ihrem eigenen Interesse. Neue, branchenfremde Mitarbeitende sind offensichtlich auch nicht vom ersten Tag an produktiv und integriert.

300 bis 350 Betroffene jetzt schon bei Best IO. Kann der SEV die Begleitung seiner Mitglieder überhaupt leisten?

Bei derart grossen Umwälzungen wie Best IO und Infra 2014 stösst die Begleitung im Einzelfall zwangsläufig an Grenzen. Immerhin sind die wesentlichen Punkte für solche Fälle im Gesamtarbeitsvertrag geregelt. Es ist nicht vorstellbar, dass wir bei jedem Abbau jeweils noch über Kündigungsfristen und andere Punkte diskutieren müssten, wie es andernorts der Fall ist.

Was ist die Hauptaufgabe im Einzelfall?

Mit grossem Aufwand gewährleisten wir Beratung und allenfalls Rechtsschutz für die Betroffenen. Im Übrigen haben gerade hier auch die Personalkommissionen eine wichtige Aufgabe, indem sie das Vereinbarte bei der Umsetzung genau kontrollieren müssen. pmo



Der Netzunterhalt weist für die kommenden Jahre einen grossen Nachholbedarf aus – der Personalbestand muss darauf ausgerichtet werden.

■ VPT Goldenpass

Deutliches Ja zum GAV

Am 2. Dezember fand in Château-d'Ex die Generalversammlung statt und am 9. Dezember hatten die Mitglieder über den ersten Gesamtarbeitsvertrag MOB-Goldenpass zu befinden.

Die Lohnverhandlungen standen im Zusammenhang mit den Sanierungsproblemen der Pensionskassen. Goldenpass wird einige Millionen Franken investieren, um die Aufstockung der finanziellen Mit-

tel der Pensionskasse zu garantieren, deshalb erfolgt dieses Jahr nur eine statutenmässige Erhöhung.

Ausserdem haben Goldenpass und der SEV einen Gesamtarbeitsvertrag ausgehandelt, der Verbesserungen bringt. Die Sektionsmitglieder wurden am 9. Dezember zur Abstimmung gebeten. Die Stimmbeteiligung von 72 Prozent kann als sehr gut bezeichnet werden. Der GAV wur-



■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Die heutige Archivierung erfordert technische Tricks

Zu einem spannenden Besuch des Berner Staatsarchivs trafen sich im Januar 20 Frauen und Männer. Zu Beginn stellten Peter Hurni und Werner Weber das kantonale Archiv vor. Ein historischer Film zur Eröffnung der Lötschbergbahn von 1913 rundete den informativen ersten Teil vorerst ab. Anschliessend wurde in den Ateliers vorgeführt, wie mit präzisiertem handwerklichem Geschick historische Glasplatten oder sehr alte Textteile auf Papyrus aufgearbeitet werden, um dann mit modernster Technologie festgehalten und nach System geordnet archiviert zu werden. Der technische Fortschritt hat laut den Fachpersonen für ein Archiv aber nicht nur Vorteile, sondern auch seine technischen Tücken. So können alte Filme oder Tonträger mit den heute vertrauten modernen Apparaturen gar

nicht mehr wiedergegeben werden. Aufwändige Zwischenschritte und technische Tricks sind dazu nötig. Abschliessend sah die Gruppe in den fünf klimatisierten Untergeschossen höchst interessante Dokumente aus der Gründungszeit der Stadt Bern aus dem 12. Jahrhundert, von der kriegerischen napoleonischen Geschichte und der alten Eidgenossenschaft. Das ging von echten Wachssiegeln bis hin zu Plänen nicht realisierter Bahnprojekte im Einzugsgebiet von Bern im letzten Jahrhundert. Das BLS-Archiv wird zurzeit mit viel Aufwand und Liebe ins bernische Staatsarchiv integriert. Die Aufschriften auf den Rücken der Archivschachteln mit geheimnisvollen Nummern machten die Besucher «gluschtig», sich weiter in die bernische Geschichte zu vertiefen. *Walter Holderegger*

■ PV Biel/Bienne

Chlouserfeier mit super Unterhaltung

Am 3. Dezember fand die Chlouserfeier im Restaurant Romand in Biel statt. 119 Personen erfreuten sich am abwechslungsreichen Nachmittagsprogramm, das vom Männerchor der pensionierten Eisenbahner mit Liedervorträgen bereichert wurde. Dabei wurden die Ehrenur-

kunden für die 40-, 50- und 60-jährige SEV-Mitgliedschaft an die Jubilarinnen und Jubilare abgeben. Das Unterhaltungstrio Edgar Charles und Co. sorgte für ausgezeichnete Unterhaltung und es konnte herzlich gelacht werden. Das warme Zvieri-Teller «Röschti mit Züri-Gschnätzlets» bis

genug fand riesigen Anklang. Dem Personal des Restaurants Romand herzlichen Dank für das ausgezeichnete Essen und die flotte Bedienung! *Ruedi Flückiger*

Die Redaktion entschuldigt sich für die verspätete Publikation dieses Berichts.

Bist du bereits Mitglied?

Ist dein Kollege oder deine Kollegin noch nicht dabei?

80 Prozent der Angestellten im öffentlichen Verkehr sind Mitglied einer Gewerkschaft – schliesst euch alle dem SEV an!

Wenn du einen Kollegen oder eine Kollegin vom SEV überzeugst, dann gibt es eine Werbepremie von 50 Franken für dich.

Unsere Argumente?

Der SEV steht für:

- Einkommen, von denen man gut leben kann,
- Arbeitszeiten, mit denen sich leben lässt,
- Gesamtarbeitsverträge (GAV), die eure Arbeitsbedingungen regeln
- und vieles mehr . . .

Eines ist unbestritten:

Je mehr Mitglieder eine Gewerkschaft hat, desto stärker ist sie und umso besser sind die Arbeitsbedingungen in der jeweiligen Branche!

Willst du dein eigenes kontakt.sev?

Kennst du jemanden, der *kontakt.sev* lesen will?

Wenn du Mitglied wirst, bekommst du automatisch *kontakt.sev* – das Abonnement ist in deinem Beitrag enthalten.

Aber auch Kolleginnen und Kollegen aus anderen Branchen und Gewerkschaften können *kontakt.sev* abonnieren.

Das Jahresabonnement kostet 40 Franken.

Oder willst du vielleicht erst einmal ein Probeabonnement?

Es gibt sechs Ausgaben von *kontakt.sev* gratis zum Kennenlernen!



- ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch das Abonnement von *kontakt.sev*.
- Ich abonniere *kontakt.sev* zum Preis von 40 Franken für ein Jahr.
- Ich will *kontakt.sev* noch genauer kennenlernen und bestelle ein Probeabonnement (6 Ausgaben).

Name/Vorname	Geworben durch:
Strasse	Name/Vorname:
PLZ./Ort	Adresse:
Telefonnummer (Geschäft)	PLZ/Ort:
Telefon (Privat):	Telefon:
Datum:	Unterschrift:

Weitere Fragen? info@sev-online.ch oder www.sev-online.ch

Für alle weiteren Informationen nehmen wir mit dir Kontakt auf! Danke für dein Interesse!

■ RPV Zentralausschuss

Der Unterverband RPV sucht ein GPK-Mitglied

Der Zentralausschuss (ZA) und die GPK haben sich am 21. Januar zur ordentlichen Sitzung in Buchs getroffen. Die Kasse sowie das Inventar des Kassiers und des Zentralpräsidenten wurden von der GPK geprüft und gelobt. Der Unterverband sucht noch immer ein GPK-Mitglied. Interessenten melden sich beim Zentralpräsidenten oder bei den Sektionspräsidenten. Die Strukturen sind abge-

schlossen, die Vorstände der Sektionen sind alle besetzt, bis auf den RPV Zürich. Das Jahr wird sehr anspruchsvoll werden, da viele «Baustellen» bestehen. Der ZA diskutierte die aktuelle Situation bei der SBB, vor allem die kritische Lage bei Infra. Der Abschlussbericht vom Rangierbahnhof Biel zeigt, dass für neun Kollegen noch keine Lösung gefunden werden konnte.

Danilo Tonina

■ ZPV RhB, Regionalversammlung

Die Bahnpolizei ist auf den Zügen präsent

Am 26. November fand in Samedan die Regionalversammlung statt. Roger Tschirky konnte neben zahlreichen Mitgliedern auch Pensionierte und einige Gäste begrüßen. Reto Brunner und Peter Rüegg referierten zum Thema «Sicherheit auf dem Zug». Ebenfalls erhielt die Versammlung Einblick in die Arbeit der Bahnpolizei, die pro Woche elf Stunden für die Rhätische Bahn im Einsatz ist, die HC-Davos-Züge und der Bahnhof Chur ausgenommen. Für das Zugpersonal ist es immer wichtiger, dass die Bahnpolizei präsent ist, da

die Kriminalität leider auch im Kanton Graubünden zunimmt. Andreas Menet informierte aus dem Zentralvorstand und Peter Peyer aus der Geschäftsleitung SEV/RhB. Peter Peyer erwähnte, dass die Lohnverhandlungen abgebrochen wurden. Gewählt für die FAV-Konferenz sind Christian Ticar und Sandra Tschirky vom Süden sowie Fabian Auer und Stefan Decasper vom Norden.

Die nächste Regionalversammlung findet am 25. November in Chur statt.

Sandrine Aebersold

**WERBEAKTION**

Bis 30. September 2010 führt der Unterverband VPT für seine Mitglieder eine Werbeaktion durch:

- Bei **4 Mitgliederwerbungen** innerhalb eines Jahres:
= eine Übernachtung für eine Person im Hotel Brenscino in Brissago.
- Bei **7 Mitgliederwerbungen** innerhalb eines Jahres:
= eine Übernachtung im Doppelzimmer für zwei Personen im Hotel Brenscino in Brissago.
- Bei **10 Mitgliederwerbungen** innerhalb eines Jahres:
= zwei Übernachtungen für zwei Personen im Hotel Brenscino in Brissago.

Auf Wunsch werden die Hotelgutscheine als Reka-Checks ausbezahlt.

Fragen zur Werbeaktion beantwortet der VPT-Werbeverantwortliche, Martin Ritschard, martin.ritschard@vpt-online.ch, 079 782 09 77.

SBV-REGION OSTSCHWEIZ SUCHT PRÄSIDENT/IN

Die SBV-Region Ostschweiz sucht auf die Hauptversammlung vom 17. April einen Präsidenten oder eine Präsidentin des Leitungsteams.

Details zur Stellenausschreibung siehe Website www.sbv-online.ch.

SEV und Unterverbände

4. Februar 18 bis 20 Uhr, Luzern, Hotel Rest. Anker	■ SEV Sektionskonferenzen 2010	Themen: – Ausblick, Schwerpunkte 2010 – Lohnverhandlungen/GAV 2011 – Projekt Werben und Organisieren – Berichte aus den Sektionen
9. Februar 18 bis 20 Uhr, St. Gallen, Rest. Dufour		
16. Februar 10 Uhr, Olten, Congress Hotel Olten	■ Unterverband VPT Branchenversammlung Bahn	Jede Bahnsektion des VPT soll vertreten sein. Grosse Sektionen können auch mehrere Delegierte anmelden. Diese Branchenversammlung hat auch statutarische Geschäfte zu behandeln, wie die Wahl der Branchenvertreter/innen.

22. Februar
10 Uhr,
Olten,
Congress
Hotel Olten

■ Unterverband VPT
Branchenversammlung
Bus/Gatu

Jede Busektion (Nahverkehrssektion) des VPT soll vertreten sein. Grosse Sektionen können auch mehrere Delegierte anmelden. Diese Branchenversammlung hat auch statutarische Geschäfte zu behandeln, wie die Wahl der Branchenvertreter/innen.

Sektionen

10. Februar
19 Uhr,
Chur, Rest.
Brauerei

■ ZPV Calanda
Hauptversammlung

Die Traktandenliste wird in den Personalzimmern ausgehängt. Nach der Versammlung wird ein Nachtessen aus der Sektionskasse offeriert. Deshalb ist eine Anmeldung bis 8. Februar unerlässlich an Sabine Marugg, 079 644 92 19, oder tacksmurphyccm@bluewin.ch.

TOTENTAFEL

Aeschbach Hans, pensionierter Geleisemonteur, Basel; gestorben am 11. Januar im 86. Altersjahr. PV Basel.

Beuggert Frieda, Bellach; gestorben am 8. Januar im 93. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Bläuer Berta, Witwe des Hans, Herrenschwanden; gestorben am 18. Januar im 90. Altersjahr. PV Bern.

Chollet Marcel, Muri bei Bern; gestorben am 14. Januar im 99. Altersjahr. PV Bern.

Döbeli Samuel, pensionierter Stellwerkbeamter, Buchs; gestorben am 14. Januar im 88. Altersjahr. PV Aargau.

Grepper Josef, pensionierter Zugführer, Goldau; gestorben am 21. Januar im 82. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Grob Jakob, pensionierter Bezirksmeister, Goldau; gest. am 17. Januar im 80. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Grolimund Jakob, pensionierter Spezialhandwerker, Schlieren; gestorben am 6. Januar im 91. Altersjahr. PV Zürich.

Heydecker Christian, pensionierter Zeichner, Marthalen; gestorben am 19. Januar im 80. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Höhn Frieda, pensionierte BAV-War-treffrau, Zürich; gestorben am 20. Januar im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Kälin Franz, pensionierter Rangiermeister, Basel; gestorben am 12. Januar im 90. Altersjahr. PV Bern.

Kaltenrieder Willy, pensionierter Bahnhofvorstand-Stellvertreter, Zollikofen; gestorben am 8. Januar im 80. Altersjahr. PV Bern.

Kessler Ernst, pensionierter Bahnhof-inspektor-Stellvertreter, Romanshorn; gestorben am 16. Januar im 89. Altersjahr. PV Thurgau.

Knuchel Eduard, pensionierter Handwerksmeister, Zuchwil; gestorben 15. Januar im 87. Altersjahr. VPT RBS, Pensionierte.

Kocher Charles, pensionierter Rangiermeister, Biel; gestorben am 9. Januar im 89. Altersjahr. PV Biel.

Läng Paul, pensionierter Gruppenchef, Gerolfingen; gestorben am 12. Januar im 78. Altersjahr. PV Biel.

Langenegger Katharina, Witwe des Otto, Richterswil; gestorben am 6. Januar im 86. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Lehmann Johanna, Witwe des Emil, Lengnau; gestorben am 5. Januar im 92. Altersjahr. PV Biel.

Mazzoleni Marie, Witwe des Arthur, Münchenstein; gestorben am 11. Januar im 97. Altersjahr. PV Basel.

Moser Christian, pens. Betriebsbeamter, Bern; gestorben am 7. Januar im 68. Altersjahr. PV Bern.

Müller Ida, Kreuzlingen; gestorben am 20. Januar im 95. Altersjahr. PV Thurgau.

Müller Jakob, pensionierter Lokomotivführer, Seuzach; gestorben am 17. Januar im 85. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Pauli Karl, pensionierter Bahnmeister, Stäfa; gestorben am 15. Januar im 98. Altersjahr. PV Zürich.

Reber Albrecht, pensionierter Stellwerkbeamter, Langnau; gestorben am 3. Januar im 85. Altersjahr. PV Bern.

Roos Albin, pensionierter Gruppenchef, Luzern; gestorben am 9. Januar im 83. Altersjahr. PV Luzern.

Sahli Erwin, pensionierter Fachspezialist, Pieterlen; gestorben am 16. Januar im 87. Altersjahr. PV Biel.

Schöttli Erna, Witwe des Willy, Schaffhausen; gestorben am 14. Januar im 86. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Spielmann Peter, pensionierter Technischer Dienstchef, Kriens; gestorben am 8. Januar im 70. Altersjahr. PV Luzern.

Wirz Maria, Witwe des Edwin, Pieterlen; gestorben am 16. Januar im 84. Altersjahr. PV Basel.

19. Februar 18 Uhr, Thusis, Rest. Alte Brauerei	<ul style="list-style-type: none"> ■ ZPV RhB ■ LPV RhB Jahresversammlung SEV RhB	Neben den statutarischen Geschäften Referat von Daniel Grünenfelder, Leiter HR RhB. Bitte Anmelde Listen in den Dienstzimmern beachten.	17. Februar 14 Uhr, Worb, Gasthof Hirschen	<ul style="list-style-type: none"> ■ VPT RBS Worb, Pensionierte Hauptversammlung	Nebst den ordentlichen Traktanden Rückschau auf unsere Veranstaltungen im letzten Jahr und Bestimmung unserer Tätigkeiten im 2010. Direktor Hans Amacker und weitere Gäste werden anwesend sein und über Neuerungen berichten. Die Kollegen, die im letzten Jahr pensioniert wurden, sind herzlich eingeladen. Im Anschluss wird ein Zvieri offeriert.
21. Februar 14 Uhr, Erstfeld, ref. Kirchgemeindefeierhaus	<ul style="list-style-type: none"> ■ LPV Erstfeld Generalversammlung	Eingeladen sind alle aktiven und pensionierten Kollegen/innen. Als Gastreferenten begrüßen wir SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn. Zum anschliessenden Apéro und gemütlichen Beisammensein sind auch die Partner/innen willkommen. Die pensionierten Kollegen sind gebeten, sich direkt fürs Nachtessen anzumelden bei Ruedi Zberg, 079 505 05 64.	19. Februar 18 Uhr, Thusis, Rest. Alte Brauerei	<ul style="list-style-type: none"> ■ VPT RhB Jahresversammlung SEV RhB	Neben den statutarischen Geschäften Referat von Daniel Grünenfelder, Leiter HR RhB. Bitte Anmelde Listen in den Dienstzimmern beachten.
13. März 15.30 Uhr, Rothenburg, Rest. Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> ■ RPV Zentralschweiz Voranzeige: 1. Generalversammlung	Das Jahresbuch 2009 wird Ende Februar an die Mitglieder verteilt und versandt. Bitte heute schon den Tag reservieren.	25. Februar 19.45 Uhr, Château-d'Ex, Café Rest. Buffet de la Gare	<ul style="list-style-type: none"> ■ VPT Goldenpass Frühlingsversammlung	Die Traktanden sind der Einladung am Anschlagbrett zu entnehmen. Informationen zur Pensionskassenabstimmung.
17. März 13.15 Uhr, Lottstetten (D), Restaurant zum Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> ■ ZPV Regionalverkehr Ost Generalversammlung mit Abendessen	Gäste: Martin Binggeli und Jürg Tiefenbacher stehen für Fragen zur Verfügung. Nach der Versammlung werden ein Apéro und Abendessen offeriert. Traktanden- und Anmelde Listen liegen in den Depots auf. Bitte trägt euch bis spätestens 22. Februar oder besser sofort in die Liste ein. Anträge an die GV bis 26. Februar.	5. März 18.30 Uhr, Basel, Rest. Jobfactory	<ul style="list-style-type: none"> ■ VPT BLT Generalversammlung	Anmeldung bis 26. Februar auf den ausgehängten Listen oder bei Tobias Wackernagel, 061 261 53 12.
7. Mai 17.30 Uhr, Aarau, AZ Medienhaus	<ul style="list-style-type: none"> ■ SBV Aarau-Solothurn Voranzeige: Jahresversammlung mit Besuch der Studios von Radio Argovia	Das AZ Medienhaus ist ab Bahnhof Aarau in 5 Minuten erreichbar. Nach der Besichtigung Abendessen und Versammlung mit Referat von SEV-Präsident Giorgio Tuti zu Aktuellem und zum neuen GAV. Anmeldungen an aarausolothurn@sbv-online.ch.	12. März 18.15 Uhr, St. Gallen, Rest. Dufour	<ul style="list-style-type: none"> ■ VPT Appenzellerland Hauptversammlung	Die Einladungen mit den Anmelde Listen hängen an den üblichen Orten aus. Anmeldeschluss: 5. März. Pensionierte können sich bis zum selben Datum anmelden bei Walter Rusch, 071 794 12 01 oder einem anderen Vorstandsmitglied.

Sektionen VPT

9. Februar (Verschiebedatum bei schlechtem Wetter: 16. Februar)	<ul style="list-style-type: none"> ■ VPT RBS, Pensionierte Winterwanderung Habkern-Bort-Büelbach-Beatenberg/Waldegg	Die Wanderung mit fabelhafter Aussicht auf die Berner Alpenkette ist nicht anstrengend, enthält aber einige Höhenmeter (+350m/-280m); Dauer zirka 3 Stunden. Gute Wanderschuhe. Eventuell Schneeketteli und unbedingt Wanderstöcke mitnehmen. Verpflegung im Restaurant. Worb-Dorf ab 7.15 Uhr, Solothurn ab 7.18 Uhr, Bern ab 8.04 Uhr, Interlaken West (Bus) ab 9.07 Uhr, Habkern an 9.21 Uhr; Rückfahrt ab Beatenberg/Waldegg um 15.36 Uhr. Anmelden bis 5. Februar (wegen Reservation Restaurant) bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.	4. Februar Olten, Rest. Hammermätteli	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pensioniertes Zugpersonal Olten Stammtisch	Wegen Umbauarbeiten im Stammlokal treffen wir uns diesmal im Restaurant Hammermätteli. Für auswärtige Kollegen: Regio bis Olten-Hammer und Bus der Linien 1, 511 oder 512.
10. Februar 17 Uhr, Stans, Rest. Allmendhüsli	<ul style="list-style-type: none"> ■ VPT Zürichsee 105. Generalversammlung mit verherigem Ausflug	Zürich HB ab 12.04 Uhr, Thalwil ab 12.14 Uhr, Luzern ab 13.11 Uhr, Stans an 13.34 Uhr. Besichtigung der Pilatuswerke, danach GV und Abendessen.	10. Februar	<ul style="list-style-type: none"> ■ PV Luzern Wanderung Sorengo-Agno	Wanderung mit Emil Knöpfel. Luzern ab 9.06 Uhr, Sorengo an 11.56 Uhr. Wanderzeit 1¼ Stunden. Mittagessen im Migros-Restaurant. Agno ab 14.34 Uhr, Luzern an 17.41 Uhr. Anmeldung bis 8. Februar und Auskunft bei Franz Bühler, 041 252 10 82.
16. Februar (Verschiebedatum bei schlechtem Wetter: 18. Februar)	<ul style="list-style-type: none"> ■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Winterwanderung von Bussalp (1800m) via Rasthysi (1560m) nach Bort (1570m)	Wanderzeit zirka 3 Stunden. Gute Schuhe und Wanderstöcke. Bern ab 7.35 Uhr, umsteigen in Spiez, ab 8.05 Uhr, Grindelwald an 9.09 Uhr. Kaffeepause. Grindelwald ab 9.55 Uhr (Bus), Bussalp an 10.35 Uhr. Verpflegung im Restaurant Rasthysi (kleine Karte). Rückfahrt ab Bort mit Firstbahn nach Grindelwald. Durchführung nur bei guten Wetter- und Schneeverhältnissen. Auskunft am Vortag ab 18 Uhr bei Hans Kopp, 033 222 59 15, oder 079 275 67 63.	11. Februar 14.30 Uhr, Basel, Unionssaal Volkshaus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pensioniertes Zugpersonal Brugg Leichte Wanderung	Wir treffen uns auch dieses Jahr wieder jeden zweiten Donnerstag im Monat. Wir fahren mit dem Zug, Brugg ab 13.07 Uhr, nach Schinznach-Bad. Leichte Wanderung via Golfplatz Hunziker nach Windisch. Im Restaurant Vindonissa treffen wir uns zum Jassen und Plaudern.
17. Februar 13.30 Uhr, Hasle-Rüegsau, Restaurant zum weissen Kreuz Kalchofen	<ul style="list-style-type: none"> ■ VPT BLS, Pensionierte Emmental Jahresversammlung	Traktanden nach Statuten. Wahlen: neuer Vizepräsident und Beisitzer. Ehrungen für 40, 50 und 60 Jahre SEV-Mitgliedschaft. Gastreferent: Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär SEV. Es werden keine persönlichen Einladungen versandt.	11. Februar 14.30 Uhr, Basel, Unionssaal Volkshaus	<ul style="list-style-type: none"> ■ PV Basel Hauptversammlung	Ordentliche Traktanden. Referat des Zentralpräsidenten Ricardo Loretan. Musikalische Umrahmung durch den Männerchor.
			18. Februar 14.30 Uhr, Zürich, Volkshaus	<ul style="list-style-type: none"> ■ PV Zürich Hauptversammlung	Nebst den statutarischen Geschäften ist über einen Kredit von 34 000 Franken für die Durchführung der Jubiläumsfeier «100 Jahre PV Zürich» am 1. Dezember 2010 zu befinden und ein neuer Aktuar zu wählen. Rechtsanwältin Diana Aschwanden, Mitarbeiterin beim Rechtsdienst Amt für Zusatzleistungen zur AHV/IV der Stadt Zürich, orientiert über Wichtiges zur AHV/IV. Zudem werden die Programme für die Sektionsreise abgegeben.

23. Februar 13.45 Uhr, Olten, Stadttheater	■ PV Olten und Umgebung Generalversammlung	Die Versammlung beinhaltet die üblichen statutarischen Geschäfte und wird vom PV-Männerchor verschönert. Zum Abschluss der Tagung wird ein Imbiss offeriert. Anmeldung mit grüner Karte bis 18. Februar (A-Post).	17. Februar 8.30 Uhr, Bern, Treffpunkt Bahnhof	■ EFFVAS, Sektion Bern Winter-Fotoausflug Gemmi	Infos bei ralph.haltinner@bluewin.ch .
25. Februar 14 Uhr, Erstfeld, Pfarrei- zentrum St. Josef	■ PV Uri Hauptversammlung	Türöffnung ist um 13.30 Uhr. Die Traktandenliste wird allen Mitgliedern persönlich zugestellt. Im zweiten Teil informiert SEV-Präsident Giorgio Tuti aus kompetenter Quelle über das Neuste aus dem SEV. Anschließend gemütlicher Ausklang mit Imbiss.	17. Februar	■ ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus Winterwanderung zwischen Entlebuch und Emmental	Wanderroute: Sörenberg/Rossweid (1465 m)–Salwideli (1353 m)–Kemmeriboden (976 m). Basel ab 7.15 Uhr, Luzern ab 8.57 Uhr, Schüpfheim ab 9.33 Uhr, Sörenberg Post an 9.57 Uhr, Seilbahn Rossweid. Kaffeehalt im Bergrestaurant, anschliessend Marsch zum Restaurant Salwideli (Mittagessen) und weiter nach Kemmeriboden-Bad; 3 Stunden, HD –500 m mit einigen kurzen Gegensteigungen. Wanderstöcke mitnehmen. Kemmeriboden-Bad ab 16.55 Uhr, Basel an 19.32 Uhr. Anmeldung bis 16. Februar und nähere Angaben bei Heinz Spengler, 061 311 74 32.
6. und 7. Februar	■ ESC Winterthur Skitour Alpstein	Winterthur ab 9.07 Uhr zum Säntis, Treffpunkt Schwägalp 10.32 Uhr. Ausrüstung für Skitouren. Nachtessen wird organisiert, Frühstück und Mittagessen aus dem Rucksack. Übernachtung in SAC-Hütte Hundstein. Billette nach Schwägalp und Wildhaus retour. Auskunft und Anmeldung bei Peter Hottinger, Speisenackerstrasse 2, 9547 Wittenwil, 052 366 80 08 oder 076 390 21 09.	22. und 23. Februar	■ ESC Winterthur Skitour Tällihorn und Bärenhorn im Safiental	Zürich ab 6.37 Uhr, Thalkirch an 9.44 Uhr. Skitourenausrüstung. Übernachtung mit Halbpension im Berggasthaus Turrahus (www.turrahus.ch). 1. Tag: Anfahrt ins Safiental nach Thalkirch. Aufstieg zum Tällihorn, zirka 3½ Stunden. 2. Tag: Bärenhorn (2929 m), zirka 4 Stunden. Abfahrt nach Thalkirch oder Vals und Heimreise. Anmelden bei Elias Laumer, 055 280 26 33, 078 613 26 33 oder elgp@freesurf.ch . @ www.escw.ch
9. Februar	■ Bergklub Flügelrad Bern Winterwanderung im Goms von Oberwald bis...	Wanderzeit zirka 2½ bis 3 Stunden. Durchführung bei jedem Wetter. Verpflegung aus dem Rucksack. Bern ab 8.07 Uhr. Treffpunkt im reservierten Wagen. Anmeldung bis am Vortag an Therese Egger, 031 991 48 60.	12. bis 14. März	■ ESC Winterthur Skitour Silvretta	Mittelschwere Skitouren mit Tagesetappen von 4 bis 5 Stunden und leichter, jedoch exponierter Kletterei am Piz Buin. Freitag: Aufstieg ab Galtür zur Jamtalhütte. Samstags gehts via Dreiländerspitz zur Wiesbadenerhütte. Am Sonntag besteigen wir den Piz Buin mit Abfahrt nach Guarda. Weitere Auskünfte und Anmeldung bis 1. März bei TL Peter Rothenbühler, rothenbuehler@swissonline.ch oder 052 213 47 07. @ www.escw.ch
9. Februar 19.30 Uhr, Buchs, Buchserhof	■ EFFVAS, Sektion Sargans-Buchs RAW-Abend	Infos bei click@catv.rol.ch .	13. bis 27. März	■ SVSE Kegeln 50. Solothurner SESKV-Meisterschaft	Startzeiten: montags, dienstags, donnerstags und freitags, 12 bis 19 Uhr, samstags und am Sonntag, 21. März, 10 bis 19 Uhr; am Sonntag, 14. März und mittwochs geschlossen; ab fünf Personen täglich ab 10 Uhr. Wurfprogramm: SESKV 1 bis 4 und Gäste 1 bis 3 100 Wurf. Auszeichnungen in allen Kategorien 40%. SESKV 1 bis 4 und Gäste 1 und 2 – Medaillen und Kranzkarten SSKV/SFKV. Gäste 3 – Medaillen und Kranzkarten SSKV. Anmeldungen ab sofort täglich bis 20 Uhr an Peter Suter, 062 797 21 51, ab Meisterschaftsbeginn an Restaurant Landhaus, 062 295 38 38. Neu: ab Bahnhof Olten Bus Nr. 3 bis Haltestelle Landhaus (ein- bis zweimal pro Stunde).
10. Februar 19 Uhr, Basel, KV	■ EFFVAS, Sektion Basel Histogramm	Infos über das Histogramm.	15. Mai	■ SVSE Badminton Voranzeige: Badminton-Plauschturnier	Ein Anlass für alle, die gerne Badminton spielen, organisiert von der TK Badminton mit Unterstützung von Eisenbahnern der RhB. Kosten: 15 Franken für SVSE-Mitglieder, 20 Franken für Nichtmitglieder der SVSE; Kinder bis 12 Jahre gratis. Anmeldeschluss ist am 5. Mai. Willst du dabei sein? Dann melde dich an mit dem Talon auf der Website unter «Badminton» oder per Mail an Beat.Gansner@rhb.ch . @ www.svse.ch
10. Februar 19 Uhr, Bern, Klublokal	■ EFFVAS, Sektion Bern Generalversammlung		15. Mai 10.15 bis 16 Uhr, Domat/Ems, Sporthalle Vial		
12. Februar 19.30 Uhr, Romanshorn, Museum am Hafen	■ EFFVAS, Sektion Romanshorn Mitgliederversammlung	Detaillierte Informationen unter www.fotoclub-romanshorn.ch .			
14. Februar	■ ESV Luzern Skitour Hoch Fülen	Luzern ab 6.40 Uhr. Route: Haldi–Grättli–Stich–Hoch Fülen–Unterschächen; zirka 5½ Stunden Aufstieg. Übliche Skitourenausrüstung, inkl. Barryvox, Schaufel, Harscheisen und Lunch. Anmeldung bis am Vortag bei Tourenleiter Martin Schmid, 051 281 34 28. @ www.esv-luzern.ch			
15. Februar	■ EFFVAS, Sektion Brig Bilder für Photo Münsingen	Details unter www.fototeam-brig.ch .			
15. Februar 16 Uhr, Bahn- hof Luzern, Billettschalter	■ EFFVAS, Sektion Luzern Fotografieren an der Luzerner Fasnacht				
16. und 17. Februar	■ EFW Herisau Skitour Bälmeten	Treffpunkt wird bei der Anmeldung bekannt gegeben. Bei genügend Schnee kurze Skitour auf Anreiseweg (z. B. Wildspitz, ab Sattel). Anreise via Altdorf–Haldi (HP). Aufstieg Bälmeten–Hoch Fülen, 5 Stunden, Abfahrt ins Schächental. Anmeldung am 13. und 14. Februar abends an Beat Frei, 071 352 61 67. @ www.efw-herisau.ch			

Sport und Kultur

Leserbrief

Motivation lässt grüssen

Motivierte Mitarbeiter sind das Wichtigste fürs Unternehmen, so die Aussagen der Leitung SBB-Infra. Wie sollten die Kollegen vom Rangierwesen motiviert sein, frage ich retour an die Leitung Infra. Im Jahr 2009 wurde kurzfristig der Rangierbahnhof Rotkreuz geschlossen, auf Ende Jahr dann auch noch jener in Biel. Damit nicht genug: Trotz den Schliessungen wurde angekündigt, dass weitere über 50 Rangierkollegen bei Infra ihren Arbeitsplatz per Ende Januar 2010 verlieren werden. Infrastruktur müsse mit diesen Einsparungen auf den Kostendruck und die Wirtschaftskrise reagieren. Ich und meine Kollegen können absolut nicht verstehen, dass zum gleichen Zeitpunkt bekannt gegeben wird, dass neu der Teamleiter ZVL von der Funktionsstufe 14 in die 18 befördert wird, die Planer (Avor) von der 14 in die 16. Nicht dass ich die

sen Mitarbeitern die Funktionsstufe oder den Lohn nicht gönnen mag. Aber es kann doch nicht sein, dass bei der gleichen Division die Rangierer abgebaut werden und mit dieser Einsparung das mittlere Kader befördert wird.

Oder ist dies unternehmerisches Denken, von dem ich als Rangierer natürlich keine Ahnung habe, oder sind es bereits erste Anpassungen auf Toco? Der Zeitpunkt dieser Beförderungen ist mehr als fraglich. Liebe Leitung SBB Infra, sagen Sie mir, wie soll sich ein Rangierer fühlen, der gerade erfahren hat, dass er seine Stelle aus wirtschaftlichen Gründen verlieren werde, wenn gleichzeitig solche Beförderungen ausgesprochen werden? Und da fragt man sich dann, weshalb die Motivation der Mitarbeitenden im Keller ist.

Hanspeter Eggenberger,
ORL Buchs SG

Leserbrief

Warten auf die Zulagen

Am 23. Januar 2010 wurden wir mittels Brief informiert, dass Sonntags- und Nachtzulagen vom Dezember 2009 nicht mit dem Januarlohn ausbezahlt werden. Zum Glück beschäftigt sich unser Unternehmen SBB und SBB Cargo laufend mit Umstrukturierungen und neuen Abkürzungen der verschiedenen Organisationseinheiten. Nicht auszudenken, wenn unsere ganz grossen Chefs und so genannt grossen Chefs sich um wirklich wichtige Sachen kümmern müssten...

Ich gehe davon aus, dass die Chefs der Teppichetagen ihre Boni rechtzeitig eingestrichen haben. Nur wir von der arbeitenden Bevölkerung müssen auf ein paar hundert Franken einmal mehr warten.

Übrigens: Die Abzüge für der Sanierung der SBB Pensionskasse, die wurden selbst-

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, Françoise Gehring, Pietro Gianoli, Hélène Koch, Henriette Schaffter (abw.)

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, Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, kontakt.annoncen@kretzag.ch, www.kretzag.ch

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

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

Die nächste Ausgabe von **kontakt.sev** erscheint am **18. Februar 2010.**

Redaktionsschluss für den Sektionsteil und Inserateschluss: **11. Februar 2010, 10 Uhr**

verständlich pünktlich abgezogen. Was sind wir doch für Glückspilze, es hätte ja noch schlimmer kommen können: noch mehr Umstrukturierungen – dafür kein Lohn!

Unser tagtäglicher Einsatz für das Unternehmen steht immer im Mittelpunkt ohne Abstriche!

Heinz Burkhard,
Cargo-Team Langenthal

JUNGFRAUBAHNEN

Für das Team der Fahrbahn Berner Oberland-Bahnen AG suchen wir einen

Teamleiter Gleisbau

Arbeitsort Zweilütschinen

Wir bieten einem ausgewiesenen Fachmann ein abwechslungsreiches und vielseitiges Tätigkeitsgebiet. Ihre Hauptaufgaben bestehen aus dem Bau und Instandhalten der Gleis- und Bahnanlagen. Zu Ihrer Arbeitszeit gehören auch Nachtschicht sowie Bereitschaftsdienst an Wochenenden.

Sie bringen eine abgeschlossene Berufslehre als Verkehrswegbauer sowie vorzugsweise eine Ausbildung als Vorarbeiter mit. Rasche Auffassungsgabe, zuverlässige und verantwortungsbewusste Arbeitsweise sowie Führungserfahrung runden Ihr Profil ab.

Für ergänzende Auskünfte steht Ihnen Ernst Baumann, Leiter Fahrbahn BOB, gerne zur Verfügung Tel. 033 828 74 55.

Bewerbungen richten Sie bitte bis 14. Februar 2010 an:
Jungfraubahnen, Therese Jaun Schmid, HR-Abteilung, Harderstrasse 14, 3800 Interlaken



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)

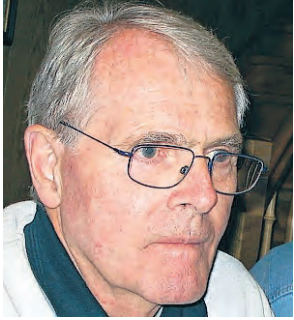
Mit bester Empfehlung: Ihr CH-Vertrauenszahntechniker

FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT



Halb- oder Ganztagesausflug ins Appenzellerland

Jakobsbad–Gontenbad–Appenzell – oder umgekehrt



Walter Ringli (77) aus Herisau, pensionierter Zugführer der ehemaligen Bodensee–Toggenburg-Bahn und Obmann der Pensioniertengruppe VPT-SOB Ost, schlägt uns eine Wanderung in Appenzell Innerrhoden samt Besichtigung des Kantonshauptortes vor.

Die Wanderung beginnt etwa 6 km westlich von Appenzell in Jakobsbad. Man gelangt dorthin mit der Appenzeller Bahn (AB) von Gossau oder Herisau aus via Urnäsch. Der Weiler

liegt in einem nebelfreien Hochtal und hat im Sommer neben vielen Wanderwegen auch eine Bobbahn und einen Seilpark zu bieten. Diese sind im Winter geschlossen, dafür laufen dann Skilifte. Ganzjährig fährt die Luftseilbahn auf den Kronberg mit Berggasthaus und Traumaussicht bei klarem Wetter (die Retourfahrt kostet mit Halbtaxabo 14 Franken).

Bade- und Mineralwasserkultur

Von Jakobsbad aus führt unsere Wanderung über das Gontner Hochmoor – vorbei an typischen Appenzeller Hügeln und Höfen – in etwa anderthalb Stunden zum Weiler Gontenbad. Im Sommer lädt auf dieser Strecke auch ein «Barfussweg» zum hautnahen Fühlen von Wiesen, Bächen, steinigen und asphaltierten Wegabschnitten ein, samt Brunnen zum Baden der Arme auf halber Strecke und Kneipp-Station zum Füssewaschen in Gontenbad. Dort kann man im Naturmoorbad auch den ganzen Körper entspannen.

Gontenbad wurde schon 1576 als Badeort erwähnt. Die Ärzte sprachen der eisenhaltigen Quelle heilende Wirkung gegen Gliederschmerzen, Unfruchtbarkeit und allerlei innere Krankheiten zu. Mit dem Aufschwung des Fremdenverkehrs entstanden im 19. Jahrhundert elegante Kuranlagen. 1930, als die Badekultur längst rückläufig war, begann der Grossvater der heutigen Geschäftsführerin der Mineralquelle Gontenbad AG (Goba) das Quellwasser in Flaschen zu verkaufen.

1999 übernahm Gabriela Manser die Goba von ihrem Vater, entwickelte neue Trendgetränke, verdoppelte damit die Produktion innert fünf Jahren und gewann 2005 als «Unternehmerin des Jahres» den Prix Veuve Cliquot. Die Goba bietet von April bis Oktober jeden Donnerstag um 10 Uhr eine einstündige Besichtigung an, für Gruppen ab 10 bis 30 Personen auch zu anderen Zeiten (Vor Anmeldung unter 071 794 11 19).



Von Gontenbad erreicht man Appenzell auf gut markiertem Wanderweg in etwa einer Stunde oder mit der AB in wenigen Minuten.

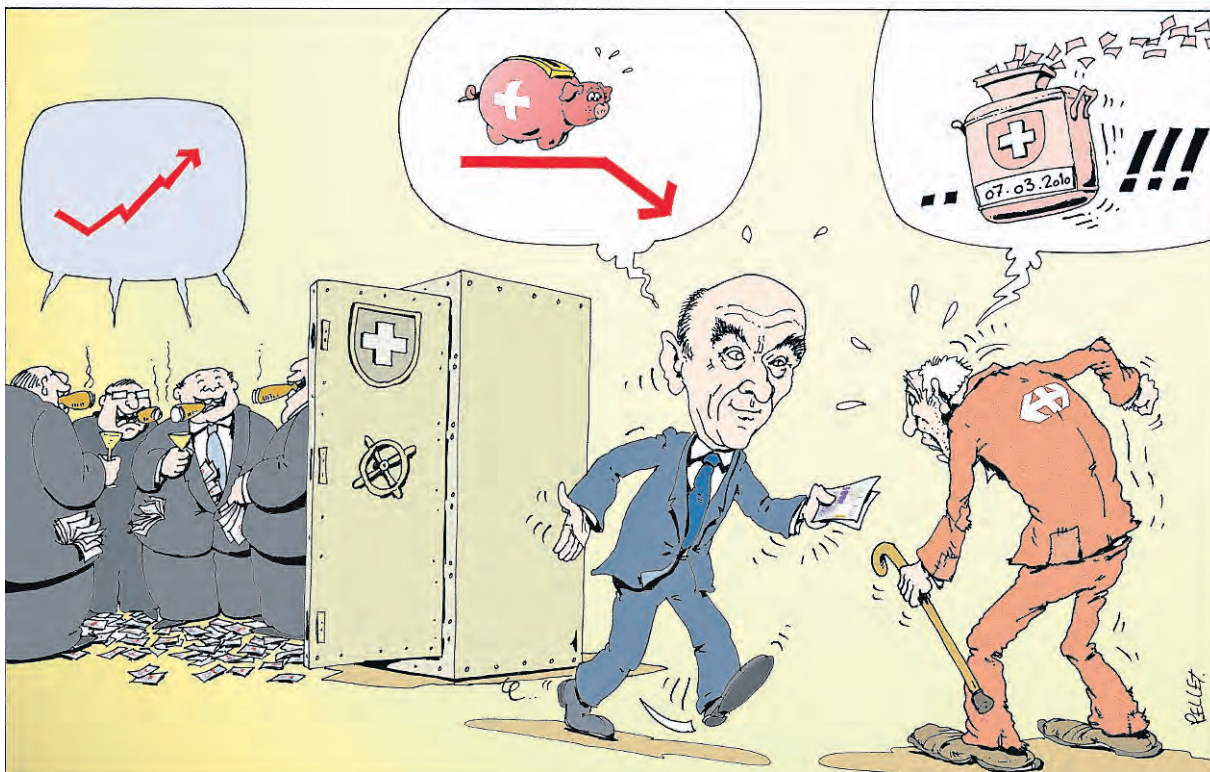
Marktflecken mit bunten Häusern

Ein Rundgang durch den Hauptort des Halbkantons AI mit seinen bunt bemalten Holzhäusern aus dem 16. Jahrhundert lohnt sich. In der Alten Weissbadstrasse arbeiten allerlei Handwerker wie

Ofenbauer oder Drechsler, und im Rathaus ist ein Heimatmuseum untergebracht. Am letzten Sonntag im April finden auf dem Landsgemeindeplatz kantonale Wahlen und Abstimmungen in offenem Handmehr statt.

Die AB fährt jede halbe Stunde via Gais in 46 Minuten nach St. Gallen. Man kann auch von dort anreisen und Appenzell vor der Wanderung besuchen. *Fi*

TIEFERE RENTEN FÜR DEN NORMALBÜRGER – STEUERGESCHENKE UND BONI FÜR DIE ELITE? NEIN!



VOR 50 JAHREN

Gleiche Arbeit – gleicher Lohn...

Im Artikel «Widerspruch und Verlegenheit» wird über den Antrag des Bundesrates an das Parlament berichtet, es sei das «Internationale Übereinkommen über die Gleichheit des Entgelts männlicher und weiblicher Arbeitskräfte für gleichwertige Arbeit» zu ratifizieren. Der Bundesrat hat zur Begründung seiner Haltung viele Wenn und Aber zur Verfügung. Tatsache ist, dass schon der FöV in seinen Bemühungen zur Verwirklichung dieses international anerkannten Grundsatzes zugunsten des weiblichen Personals beim Bund als Arbeitgeber bedeutenden Widerständen begegnet. Das erklärt die Stellungnahme des Bundesrates zu diesem Übereinkommen, wozu die eidg. Räte das letzte Wort haben. Es wäre mehr als wünschenswert, es wäre ein Gebot unserer Zeit, dass der Grundsatz gleichwertiger Entlohnung Oberhand erhalte.

«Der Eisenbahner» vom 5. Februar 1960 (gekürzt)

besser gsund



Lebensqualität aus der Drogerie

Gesundheitstipp aus Ihrer Drogerie

HUSTEN, HALSWEH

Richtig handeln und gesund bleiben

Vom Sinn des Hustens

Bei primitiven Wirbeltierarten findet das Schlucken, Erbrechen, Atmen über ein einziges Organ statt.

Für Säuger ist es hingegen lebensnotwendig, dass diese Funktionen über unterschiedliche Kanäle laufen und durch starke Reflexe geschützt und gesteuert werden. Ein wichtiger Reflex zum Säubern unserer Atemwege ist das Husten. Denn die Schleimhäute der Atemwege schlagen beim Eindringen eines Fremdkörpers sofort Alarm. Husten sollte daher nicht unterdrückt werden. Denn mit dem Hustenanfall werden Rauchpartikel, Krankheitserreger, Staubteile und vieles mehr rasch und wirkungsvoll wieder nach oben transportiert.

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

Riegel schieben – wehret den Anfängen!

Husten und Halsweh bleiben uns drei bis sieben Tage «erhalten»; und nach zwei Wochen sind alle Symptome normalerweise verschwunden. In der heutigen Arbeitswelt ist das ganz schön lange. Wer möglichst ohne Husten und Halsweh durch den Winter kommen will, kann einiges tun.

- Mit einem Zungenschaber kann man die Erregerreservoir auf der Zunge (vor allem im hinteren Bereich) reduzieren.
- Bewegen im Freien, kalt-warme Wechselduschen und Saunagänge beugen Infekten vor.
- Viel trinken (gut befeuchtete Schleimhäute sind widerstandsfähiger) sowie eine vitaminreiche Ernährung helfen die Abwehr stärken.
- Fragen Sie in Ihrer Drogerie nach resistenzfördernden Mitteln.
- Husten zeigt sich in einer ersten Phase meist als trockener Reizhusten, ohne Schleimauswurf. Ein Hustenreiz ist vor allem nachts lästig. Hustenblocker dämpfen das Hustenzentrum im Gehirn. Als pflanzliche Alternativen haben sich unter anderem Präparate mit Efeu und Sonnentau bewährt.
- Nach etwa drei Tagen geht der trockene Reizhusten meist in das verschleimte Stadium über. Spätestens jetzt sollten Sie die Hustenblocker absetzen, denn sie verhindern das Abhusten des zähflüssigen Bronchialschleims.



Impressum

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



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



Vifor Pharma

20% beim Kauf von DemoPectol Bronchialsirup in Ihrer Drogerie. Gültig bis 27. Februar 2010.

Diese Vergünstigung wird Ihnen offeriert von den Schweizer Drogerien.

20%

DemoPectol Bronchialsirup

Enthält Extrakte aus Thymiankraut, Primelwurzel und Efeublättern. Diesen Pflanzen werden traditionsgemäß folgende Eigenschaften zugeschrieben: Sie fördern das Abhusten von zähem Schleim aus den Luftwegen und können helfen, die bei Husten häufig verkrampfte Bronchialmuskulatur zu lösen. DemoPectol Bronchialsirup wird verwendet bei Husten infolge Erkältungskrankheiten der Atemwege (Bronchialkatarrh), welcher mit zäher Schleimbildung einhergeht.

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

GUTSCHEIN



Vifor Pharma

Actilong

Actilong wird bei Infektionen oder Entzündungen im Mund-/Rachenraum angewendet, vor allem bei Halsweh, Heiserkeit sowie als unterstützende Massnahme bei Angina.

Die spezielle Zusammensetzung verlängert die Wirkung auf der Schleimhaut. Pfefferminzaroma verleiht einen angenehmen Geschmack. Lidazon Actilong ist eine zuckerfreie Lutschtablette, die Cetylpyridin und Lidocain enthält. Cetylpyridin ist für die keimtötende Wirkung der Lutschtablette verantwortlich, Lidocain behebt Schmerzen.

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

20% beim Kauf von Actilong in Ihrer Drogerie. Gültig bis 27. Februar 2010.

Diese Vergünstigung wird Ihnen offeriert von den Schweizer Drogerien.

20%

GUTSCHEIN

Peter von Kaenel, Zugbegleiter Regionalverkehr der SBB in Genf, ist auf Stichkontrollen spezialisiert

«Der Stich fordert dich!»

Seit vier Jahren ist Peter von Kaenel Stichkontrolleur in Regional- und neu auch in RegioExpress-Zügen und hat davon noch lange nicht genug: «Diese Arbeit wird nie zur Routine!»

«Ein Kunde, der 80 Franken Busse bezahlen muss, sagt natürlich nicht danke!» Peter von Kaenel (47) streitet nicht ab, dass sein Beruf unangenehme Seiten hat. Wenn er überraschend in einem Zug auftaucht und von allen einen gültigen Fahrausweis sehen will, schätzen dies die Schwarzfahrer/innen nicht besonders. «Unhöflichkeiten bekomme ich fast täglich ab, wie wir alle beim Stich», sagt er. Trotzdem gefällt ihm sein Vollzeitjob als Stichkontrolleur ausserordentlich.

«Vor sieben Jahren wurde ich bei der SBB als Reisezugbegleiter angestellt. Während drei Jahren arbeitete ich vor allem auf den Fernverkehrszügen. Danach hatte ich genug davon, meistens allein bei den Reisenden vorbeizugehen und am laufenden Band Billette zu knipsen wie in einer Fabrik. Daher bat ich meine Vorgesetzten, nur noch Stichkontrollen machen zu können. Ich hatte bereits gelegentlich Stichtouren gehabt und diese sofort gemocht, weil man dabei immer zu zweit unterwegs ist

und diese Arbeit nie zur Routine wird. Auch wenn immer wieder aggressive Kunden meinen Adrenalinpiegel in die Höhe jagen, ist mir dies immer noch lieber als die Gleichgültigkeit gewisser Kunden in den Fernverkehrszügen, denen wir guten Tag und danke sagen, die sich aber zu gut sind, irgendetwas zu antworten oder uns nur eines Blickes zu würdigen.»

Neues beim Stich

Bis zum Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2009 gingen Peter von Kaenel und seine Genfer Kolleg/innen nur in Regionalzügen auf Stichkontrolle. Seither arbeiten sie auch in den RegioExpress-Zügen Genf-Lausanne, die zwar vorher schon die Interregio-Züge abgelöst hatten, aber bisher noch alle begleitet worden waren. Nun aber kann man in diesen Zügen keine Billette mehr lösen. Zudem muss man seit dem Fahrplanwechsel in den «Pyjama-Zügen» zwei Franken Zuschlag bezahlen. Seit dem 13. Dezember sind die Spielregeln also klar: Wer in einem RegioExpress-Zug ohne gültigen Fahrausweis in die Kontrolle kommt, wird mit 80 Franken gebüsst wie in einem Regionalzug, und wer in einem Nachtzug den Zuschlag nicht bezahlt hat, ebenfalls. «Diese neuen Regeln haben sich auf unsere tägliche Arbeit noch nicht

freundlich und sympathisch. Als ich sah, dass die SBB Anwärter für die Reisezugbegleitung suchte, bewarb ich mich. Am 2. Februar 2003 trat ich in die SBB ein.» Peter von Kaenel wohnt in Saint-Prex, zwischen Morges und Lausanne. Er ist Vater von Zwillingen, einem Mädchen und einem Buben von elf Jahren. «Mit ihnen versuche ich möglichst viel zusammenzusehen, denn sie wachsen schnell.» Seine Hobbys sind Zeichnen, Fotografieren und Wandern. «Ausserhalb von Genf zu wohnen hilft mir, nach der Arbeit abzuschalten.» AC/FI



Peter von Kaenel: «Die Kundinnen und Kunden, die für das Zugfahren korrekt bezahlen, schätzen unsere Arbeit und sagen uns das auch.»

gross ausgewirkt, weil wir bisher die Anweisung hatten, unsere Kundschaft mit diesen Neuerungen zuerst einmal vertraut zu machen. Doch in den nächsten Wochen dürfte sich dies ändern. Bestimmt wird es bei gewissen Kunden nicht ganz einfach werden, um zwei Uhr morgens trotz gültigem Fahrausweis 80 Franken einzukassieren, weil sie die 2 Franken Nachtzug-Zuschlag nicht bezahlt haben.»

Jagd auf Schwarzfahrer/innen

Peter von Kaenel ist Vorstandsmitglied des ZPV Léman. Er sei aber nicht der geborene Gewerkschaftsführer wie sein Sektionspräsident Claude Gaille, sagt er bescheiden. «Leute wie Claude bewundere ich sehr. Er gibt für das Zugpersonal alles und ist sehr mutig!»

Peter von Kaenel hat vom Sektionsvorstand den Auftrag, über Schwierigkeiten bei seiner Berufsgruppe Bericht

zu erstatten. Schwierigkeiten, mit denen alle Zugbegleiter/innen kämpfen, die aber bei der Stichkontrolle besonders ausgeprägt sind. In Zügen, wo die Fahrausweise nicht systematisch kontrolliert werden, gibt es automatisch mehr Schwarzfahrer/innen. «Wir treffen auch auf Leute mit gefälschten Billetten, sogar mit gefälschten Generalabos. Und auf solche, die nicht sofort bezahlen und für die Zustellung der Rechnung falsche Adressen angeben. Und auf alte Leute, die unser Mitleid zu erregen versuchen, indem sie irgend-

Durchblick zu behalten, die Personendaten von Kund/innen ohne gültigen Fahrausweis aufzunehmen und das Formular an unsere Zentrale für Einnahmensicherung zu übergeben für das Inkasso.

In Genf sind wir beim Stich sieben Festangestellte und sieben Aushilfen. Unser Ziel ist es, in den unbegleiteten Zügen Präsenz zu markieren. Die Kundinnen und Kunden, die für das Zugfahren korrekt bezahlen, schätzen unsere Arbeit und sagen uns das auch. Auch mit ihnen haben wir Kontakte, nicht nur mit den Schwarz-

»Wir werden beschimpft und manchmal sogar tötlich angegriffen. Unser Job ist es, dies alles im Griff und möglichst den Durchblick zu behalten.«

etwas erzählen... Wir werden beschimpft und manchmal sogar tötlich angegriffen. Unser Job ist es, dies alles im Griff und möglichst den

fahrer/innen. All diese Begegnungen sind nie langweilig. Das ist es, was mir an meiner Arbeit gefällt. Der Stich fordert dich!» Alberto Cherubini/FI

BIO

Peter von Kaenel wurde am 2. August 1962 in Fleurier NE geboren und wuchs in der Gemeinde Les Verrières NE auf. Bekannt wurde diese durch das grosse Rundbild, das den Grenzübergang der Bourbaki-Armee im Februar 1871 zeigt. Mit neun Jahren zog Peter mit seiner Familie in die Gegend von Morges VD. Nach einer Lehre als Hochbauzeichner arbeitete er auf verschiedenen Berufen, vor allem als Handelsvertreter. «Ich war viel mit dem Auto unterwegs, nahm aber zunehmend den Zug, denn ich fand dieses Verkehrsmittel kunden-