

# kontakt.sev

Tel: 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58, E-Mail: kontakt@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

## Nein zur AVIG-Reform

Lokführer Peter Schafer ist im Nebenberuf Sozialdirektor in Olten. Er weiss, was Arbeitslose erwartet.

Seite 6



## Kündigung nur als äusserstes Mittel

Der SEV hat soeben vor Bundesverwaltungsgericht für ein Mitglied erreicht, dass die Kündigung zurückgenommen werden muss, die die SBB ausgesprochen hat. «Nicht verhältnismässig», lautet das Urteil.

Seite 18

## Hohe Verantwortung

Eugen Wipfli und sein Team haben das IZ-ZKE aufgebaut, das für die Verkehrssicherheit auf dem SBB-Netz sehr wichtig ist.

Seite 20



## Verhandlungen mit der SBB wieder aufgenommen

# Eine einzige Branche

Keine separaten Lohnkurven für Reinigungs- und Verkaufspersonal: Die SBB akzeptiert, dass sie als Unternehmen selbst eine eigene Branche bildet.

Vor der Sommerpause war der Eklat gestanden: Der SEV hatte eine Verhandlungsrunde abgesagt, weil die SBB Zweifel aufkommen liess, wie ernst es ihr mit der Sozialpartnerschaft sei. Doch dann kam es zur Einigung, dass die neue Cargo-Gesellschaft

tatsächlich einen GAV für alle bekommen soll, und so glückte der Start in den Herbst: Kompromissbereitschaft prägte beiderseits die erste Verhandlungsrunde.

pmo  
Seite 2



Keine eigene (schlechtere) Lohnsystematik für die Leute am Schalter; auch sie gehören zur grossen SBB-Familie.

## ZUR SACHE

**D**u arbeitest im öffentlichen Verkehr und du weisst genau, was das heisst: Täglich dafür sorgen, dass ein weltweit für seine Qualität bekanntes öV-System funktioniert. Darauf kannst du stolz sein. Du weisst aber auch, dass der Arbeitsalltag nicht immer reibungslos ist, sondern oft geprägt von Hektik und Unsicherheit.

Der SEV sorgt dafür, dass du und deine Kolleginnen und Kollegen nicht vergessen gehen. Wir engagieren uns für anständige Arbeitsbedingungen. Das tun wir einerseits

**» Ich, du, wir... der SEV! «**  
Giorgio Tuti, Präsident SEV

zusammen mit dir und anderen direkt an deinem Arbeitsplatz, das tun wir auch, indem wir auch bei der Konkurrenz für anständige Bedingungen sorgen.

Als Mitglied des SEV hast du eine Organisation im Rücken, bei der du zusammen mit deinen Arbeitskolleginnen und -kollegen deine eigenen Arbeitsbedingungen mit professioneller Unterstützung mitgestalten kannst. Und wenn du selber ein Problem am Arbeitsplatz hast, kannst du den SEV beanspruchen: Der Berufsrechtsschutz steht dir zur Verfügung. Das ist der SEV, du weisst es genau! Es gibt aber noch Mitarbeitende des öffentlichen Verkehrs, die es nicht wissen. Diese gilt es anzusprechen, ihnen den SEV näher zu bringen und sie zu einem Beitritt zu bewegen. Dabei ist es wichtig, dass du den ersten Schritt machst. Gehe auf sie zu und erkläre ihnen, dass sie im SEV viele Kolleginnen und Kollegen antreffen werden, denen es nicht egal ist, was mit ihnen am Arbeitsplatz passiert. Hilf mit, wirb Neumitglieder und stärke deinen SEV. Ich zähle auf dich!

## DAS POTENZIAL NUTZEN

In den Verwaltungs- und Verkaufsberufen gibt es noch viele Mitarbeitende im öffentlichen Verkehr, die nicht Mitglied im SEV sind. Mit speziellen Werbestrangungen möchte der SEV dieses Potenzial vermehrt nutzen. Bereits sind erste Erfolge eingetreten. Für einen längerfristigen Erfolg sind wir aber darauf angewiesen, dass die Mitglieder an ihrem Arbeitsplatz vom SEV und von seinen Vorzügen sprechen. Ein Beitrittstalon ist eingedruckt...

Seiten 10-12, 18

## Unterstützungswelle für die CGN

# Mehr als 43 000 Unterschriften



Für die Petition «Sichern wir die Zukunft der CGN» wurde eine rekordverdächtige Zahl an Unterschriften gesammelt. Tourist/innen und ansässige Nutzende der CGN-Linien ha-

ben alle die Petition unterschrieben, die verlangt, dass die Zukunft der historischen Flotte gesichert wird, dass die CGN nicht aufgespalten wird und dass die für die Renovation der Schiffswerft und der Schiffe «Vevey» und «Ville de Genève» nötigen Kredite baldmöglichst vor die Legislativen der Kantone Waadt, Genf und Wallis gebracht werden.

Seite 5

## NEWS

## GESETZ IST GESETZ

■ In *kontakt.sev* Nr. 15/10 steht im Artikel über die Holzschwellen, die SBB habe beschlossen, die Beschaffung der Schwellen international auszuschreiben. Die SBB legt Wert auf die Feststellung, dass sie durch das Gesetz dazu verpflichtet ist, dies zu tun, und deshalb gar keinen Spielraum für einen Entscheid hat.

## STAATLICHES LOHNDUMPING

■ Seite dem 8. Juli streiken die Mitarbeitenden von ISS-Aviation (Flugzeugreinigung) am Genfer Flughafen. Sie wehren sich damit gegen die Kündigung des Gesamtarbeitsvertrages und gegen die Senkung ihrer Löhne. Das Lohndumping mit einer Senkung der Löhne von fast 25 % wird vom Genfer Staat als Konzessionsbehörde vorangetrieben. Die Genfer Flughafengesellschaft, präsidiert vom freisinnigen Regierungspräsidenten François Longchamp, sollte für korrekte Löhne sorgen, stellt sich stattdessen aber gegen die Streikenden.

## PREISRÜCKGANG

■ Der vom Bundesamt für Statistik berechnete Landesindex der Konsumentenpreise verzeichnete im Juli 2010 einen Rückgang von 0,7 % gegenüber dem Vormonat. Innert Jahresfrist betrug die Teuerung 0,4 %, verglichen mit Jahresraten von 0,5 % im Juni 2010 und von -1,2 % im Juli 2009. Der Rückgang ist vor allem auf den Sommerausverkauf für Bekleidung und Schuhe und auf die tieferen Heizölpreise zurückzuführen.

## ZUNAHME DER LOGIERNÄCHTE

■ Im Juni 2010 verzeichnete die Schweizer Hotellerie insgesamt 3,2 Millionen Logiernächte, was gegenüber Juni 2009 einer Zunahme um 6,1 % entspricht. Für das erste Halbjahr lag die kumulierte Zahl der Logiernächte bei 17,5 Millionen, dies entspricht einer Zunahme um 2,1 %. Stark gestiegen ist mit 32 % insbesondere die Zahl asiatischer Gäste. Die Zahlen von 2008 wurden noch nicht erreicht.

Verhandlungen um Weiterentwicklung des SBB-GAV wieder aufgenommen

## Die Branchen sind weg

In den Verhandlungen um die Zukunft des SBB-Gesamtarbeitsvertrags haben beide Seiten einen Schritt gemacht. Nun wollen sie sich auf das Wesentliche konzentrieren: das Lohnsystem.

Nach der Sommerpause haben die Verhandlungen um die Weiterentwicklung des GAV SBB wieder begonnen. Auch der SEV nahm wieder daran teil, denn noch vor den Sommerferien hatte er erreicht, dass bei der neuen Gesellschaft SBB Cargo International ein Gesamtarbeitsvertrag für alle vorgesehen wird (*kontakt.sev* 12/10 und 13/10). Dies war auch der grossen Unterstützung durch die Mitglieder zu verdanken. Eine Petition brachte den nötigen Druck für den Verhandlungserfolg.

Damit war der Konflikt um die Sozialpartnerschaft beseitigt und der SEV war bereit, wieder in die Verhandlungen zur Weiterentwick-

lung des GAV SBB einzusteigen. «Die erste Verhandlungsrunde nach dem Unterbruch war beidseits geprägt vom Willen zum Dialog», stellt Manuel Avallone fest; der SEV-Vizepräsident leitet die Verhandlungsdelegation der Gewerkschaften.

## Gleiches System für alle

Nach mehreren Verhandlungsrunden, die von gegenseitigem Abtasten und Stillstand geprägt waren, wurde nun ein Schritt getan. Die SBB verzichtet auf die Schaffung einzelner Branchen, womit das Lohnsystem für sämtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einheitlich gelten wird. Bisher hatte die SBB die Absicht, für die Branchen Reinigung und Verkauf eigene, tiefere Lohnkurven festzulegen, da sie das SBB-Niveau als zu hoch erachtete.

Die Gewerkschaften haben im Gegenzug eine Aufteilung auf 15 Anforderungsniveaus (anstelle der 29 bisherigen Funktionsstufen) akzeptiert. Zudem stellen sie sich nicht weiter gegen Leistungselemente im Lohnsystem,



zumal die SBB gesetzlich dazu verpflichtet ist. «Wir werden aber weiterhin dafür eintreten, diesen Anteil so tief wie möglich zu halten», erläutert Manuel Avallone.

## Neues Lohnsystem ja, wenn...

Das neue Lohnsystem rückt nun in den Mittelpunkt der Verhandlungen. Dazu hat der SEV klare Erwartungen, betont Avallone: «Für uns ist es dann sinnvoll, wenn keine Umverteilung von unten nach oben stattfindet, trans-

parente, einleuchtende Karrieren möglich sind sowie Teuerungsausgleich und berechenbarer Lohnanstieg selbstverständlich sind und weitere Lohnmassnahmen jährlich verhandelt werden.»

Noch ist zur Weiterentwicklung des Gesamtarbeitsvertrags nichts endgültig entschieden; es stehen weitere, harte Verhandlungen bevor. Bis Ende Jahr soll ein Resultat vorliegen, das dann der GAV-Konferenz zum abschliessenden Entscheid vorliegt. *Peter Moor*

Bei login hat ein neues Ausbildungsjahr begonnen

## 762 Lernende und 2 Unternehmen

Am 3. August haben 762 junge Leute ihre Lehrzeit (Berufslehren und Berufsmatura-Praktika) bei login angefangen. Auch zwei neue Mitgliedsfirmen sind bei login dabei, damit wächst die Vielfalt der angebotenen Lehrplätze.

Die Verkehrsbetriebe Zürich besetzen im Laufe der nächsten drei Jahre ihre 9 kaufmännischen Lehrplätze mit login-Lernenden. In der dreijährigen Lehre zum Kaufmann bzw. zur Kauffrau öffentlicher Verkehr (KVÖV) wechseln die Lernenden alle 6 bis 12 Monate ihren Aus-

bildungsplatz und lernen so je nach Schwerpunktwahl verschiedenen Tätigkeiten innerhalb des Verbunds zwischen SBB, RhB, Swiss und rund 50 weiteren Verkehrsunternehmen kennen.

## Beiderseitiger Gewinn

«Wir haben innerhalb der VBZ sehr unterschiedliche Lehrplätze», begründet Jacques Baumann von der VBZ die Partnerschaft. «Im Betrieb braucht es planerisches Flair, im Verkauf eher extrovertierte Lernende. Durch unsere Mitgliedschaft bei login können wir jungen Berufsleuten Ausbildungsplätze anbieten, die ihren Neigungen und Fähigkeiten entsprechen. Dies macht sie für uns zu motivierten Nachwuchskräften.»

## Florierendes Berufsfeld Gleisbau

Drei Mitgliedsfirmen im Tessin bilden erstmals Lernende im Berufsfeld Gleisbau aus. Sie sichern so den angesichts des ständigen Ausbaus der Bahninfrastruktur dringend benötigten Nachwuchs. Für diese drei Firmen und die SBB bildet login erstmals ca. 8 Gleisbauer/innen in der italienischen Schweiz aus.

## Bus Ostschweiz bildet erstmals Kaufleute öv aus

Lernenden im Kanton St. Gallen stehen neu auch Einsätze bei Bus Ostschweiz offen. «Mit login bilden wir erstmals Kaufleute mit der Fachrichtung öffentlicher Verkehr aus», freut sich Beat

Lang, Leiter Personal von Bus Ostschweiz, «diese Spezialisierung entspricht den Herausforderungen in unserem Unternehmen mehr als die bisherige Ausrichtung «Dienstleistung und Administration». Zudem können wir dank der organisatorischen Entlastung durch login die Zahl der Lehrplätze mittelfristig auf 5 ausbauen.»

## Bewerbungsstart für Lehrbeginn 2011

Ob Gleisbau, Technik oder im kaufmännischen Bereich: Bereits läuft die Bewerbungsphase für den Lehrbeginn 2011. In ihrer Vielfalt haben alle Berufe eine Gemeinsamkeit: Die Perspektiven in der wachsenden Welt des Verkehrs sind hervorragend. *login*

Pensionskassensanierung kommt in die Schlussphase

# Jetzt gilt es, Politikerinnen und Politiker zu überzeugen

Hat das lange Warten bald ein Ende? In den nächsten Tagen beschäftigt sich die Finanzkommission des Ständerats mit der Sanierung der SBB-Pensionskasse.

Nun ist das Parlament am Zug: Nachdem der Bundesrat im Frühling seine Botschaft für die Sanierung der Pensionskasse SBB beschlossen hat, nimmt nun der Ständerat das Geschäft in Angriff. Noch vor den Sommerferien haben die Verkehrs- und die staatspolitische Kommission ihre Eingaben gemacht, nun ist die Finanzkommission an der Reihe. Sie ist vom Ratsbüro bestimmt worden, um das Geschäft vorzubereiten. Die Kommission wird nächste Woche erstmals über die Sanierung beraten, ihre Anträge an den Ständerat wird sie im Oktober beschliessen.

Ausgangslage dazu bildet die Botschaft des Bundesrats,



die einen Zuschuss von 1,148 Milliarden Franken vorsieht. Sowohl für den SEV als auch für den Stiftungsrat der Pensionskasse ist klar, dass damit nicht eine vollständige, korrekte Ausfinanzierung möglich ist. Die SBB andererseits hat sich der politischen Realität gebeugt und akzeptiert die Sanierungsvorlage, die mehr oder weniger gleich grosse Leistungen des Bundes, des Unternehmens und des Personals umfasst.

## Höhere Abzüge

Seit Mitte Jahr zahlt das Personal einen Sanierungsbei-

trag von 2,5 Lohnprozenten, zudem ist das Pensionierungsalter auf 65 Jahre hinaufgesetzt worden.

Der SEV wird sich bei der Finanzkommission Gehör verschaffen. Bereits sind Briefe an die Politikerinnen und Politiker unterwegs, und während der Herbstsession werden Aktive und Pensionierte das Gespräch mit den Kommissionsmitgliedern suchen.

## Direktes Gespräch suchen

«Wir wollen erreichen, dass den Mitgliedern des Parlaments die persönliche Situation der Betroffenen klar ist», erklärt Daniela Lehmann, die für die politischen Aktionen im SEV verantwortlich ist. «Es ist etwas anderes, auf Papier zu lesen, dass «das Personal seinen Beitrag leistet, oder direkt mit jemandem zu sprechen, der erzählt, welche Einbussen er zugunsten der Pensionskasse in Kauf genommen hat!»

pmo

## MEINE MEINUNG

# Teures Sparen

Sparsames Haushalten ist gewiss eine gute Sache. Darunter verstehe ich ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis. Den bestmöglichen Gegenwert für das ausgegebene Geld also.

Es gibt Politiker, und zwar immer mehr, die verwechseln den Staat mit einem Privathaushalt. Die Hausfrau könne nicht mehr ausgeben, als sie im Portemonnaie habe. Das gelte so auch für den Staat. Dieses Hausfrauenrezept ist die falsche Medizin. Erstens fahren sie und er nicht selten mit dem Auto auf Leasing. Und zweitens forcieren die gleichen Politiker noch und noch Steuerabbau. Am liebsten für die Reichen. Sie setzen so den Staat auf finanzielle Diät. Und fordern dann, er müsse sparen. So einer ist der Nachfinanzminister Hans-Rudolf Merz.

Die USA, Deutschland, Griechenland und andere Staaten machen Schulden, dass es «tätscht». Anders die Schweiz. Sie hat in den sieben Merzjahren 20 Milliarden Franken Schulden abgebaut. Das ist ein Kompliment wert. Wahrscheinlich braucht es zwischenhinein einen Finanzminister, der auf der Bremse steht. Aber nicht zu lange. Sonst entstehen Kollateralschäden. Das wird teuer. Sehr teuer.

Ein Beispiel. Im jüngsten Milliardenparprogramm von Merz wird der Rotstift beim Postauto angesetzt. 129 von 640 Postautolinien stehen auf der roten Sparliste. Eingespart würden 15 Millionen Franken. Die stünden in keinem Verhältnis zum angerichteten Schaden. Das Postauto ist ein Symbol. Ein Service public, der auch abgelegene Gegenden nicht rechts liegen lässt. Ein Beweis, dass die Schweiz keine Renditeanstalt AG ist. Sondern eine Eidgenossenschaft.

Sparen wird auch dann verheerend, wenn, um ein zweites Beispiel zu nennen, beim Unterhalt der Bahninfrastruktur zu wenig investiert wird. Irgendwann kostet es das Doppelte. Ein solider Finanzhaushalt für die Schweiz braucht zwei wesentliche Voraussetzungen: Sparsamen Umgang mit dem Steuer-geld. Vorausschauende Investitionen in die Zukunft. Eine Politik, die vor lauter Sparwahn die Zukunft verschläft, sollten wir uns nicht leisten. In den letzten Jahren mit Bundesrat Merz sind für Unternehmen und Gutbetuchte Steuern reduziert worden. Gelegentlich dürfte wieder mal daran gedacht werden, bei den Superreichen anzuklopfen.

Helmut  
Hubacher

## BILD DER WOCHE



Die letzte Schiene ist verlegt! In Bümpliz freuen sich Gemeinderätin Regula Rytz, Regierungsrätin Barbara Egger und Bermobil-Direktor René Schmied über das bald fertige Tram Bern West.

BZ Zürich: SBB verweigert Entgegenkommen

# Sture SBB

Bereits im November sollen die ersten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Arbeit in der Betriebszentrale am Flughafen Zürich aufnehmen.

Der innerzürcherische Umzug an den Flughafen würde für die betroffenen Mitarbeiter/innen den Verlust der Regionalzulage 2 bedeuten, da der Flughafen in der Zone 1 liegt. Der SEV forderte die Regionalzulage 2. Ein Umzug von ein paar Kilometer darf keine Einkommensstrafe bedeuten.

Für die Mitarbeiter/innen, die ihren Arbeitsplatz aus der Ostschweiz an den Flughafen verlegen müssen, verlangten die Personalverbände ein Entgegenkommen bei der Anrechnung des Arbeitswegs.

Die SBB zeigt sich nicht bereit, über diese beiden Forderungen der Personalverbände zu verhandeln.

In früheren Verhandlungsrunden war es gelungen, in einzelnen Punkten Einigungen zu erzielen, die die Bedürfnisse des Personals jedoch nur zu einem kleinen Teil abdecken.

Die SBB verkennt die Situation, liegt es doch eindeutig im Interesse des Unternehmens, dass die erfahrenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Umzug an den Flughafen mitmachen. Ein Entgegenkommen in diesen Bereichen hätte viel Goodwill ausgelöst. Denn dieses Projekt löst die grösste Umzugsaktion von Mitarbeitenden im Schichtbetrieb aus, das ist das Besondere an diesem Fall. Für die SBB offenbar «business as usual». Die betroffenen Mitarbeitenden werden diese bittere Erkenntnis nicht vergessen.

SEV

## Eisenbahner als Pfand

Die Verhandlungen zur Migration neue Betriebszentrale Zürich Flughafen waren schwierig, das Ergebnis ernüchternd. Die zwei Hauptforderungen konnten die Personalverbände nicht durchsetzen. Weder wurde ein Entgegenkommen bei der Regionalzulage Zürich Flughafen gewährt, noch wurde für die Wegzeit eine über das GAV-Minimum hinausgehende Lösung gefunden. Und es soll niemand sagen, dies sei an unserer Sturheit gescheitert, wir waren bereit, auf viele unserer Grundpositionen zu verzichten, denn es ging uns um die betroffenen Kolleginnen und Kollegen.

### Die SBB hat ihre Versprechungen nicht gehalten

Die Signale der SBB zu Beginn waren vielversprechend: Man wolle grosszügige Lösungen, es werde niemand eine Lohn einbusse erleiden. Wir müssen feststellen: Versprechungen nicht gehalten!

## Zahlreiche betroffene Mitarbeitende

Bei diesen Verhandlungen ging es um 500 Mitarbeitende, grösstenteils in Schichtarbeit, die an einen neuen Arbeitsort versetzt werden. Es ist nicht so einfach, statt in Chur oder St.Gallen neu in Zürich Flughafen arbeiten zu müssen. Und es ist nicht akzeptabel, wenn 300 Mitarbeitende 1800 Franken weniger Einkommen haben sollen, nur weil sie ein paar Kilometer «verschoben» werden.

### Muss das Personal zahlen?

Die SBB führte an, sie brauchte bei der Infrastruktur in Zukunft sowieso viel Geld und ein Entgegenkommen bei solchen Reorganisationen würde nicht verstanden. Heisst das also, dass das Personal die Finanzierungslücke bei der Infrastruktur berappen soll? Und vor dem Hintergrund der bekannten Bezüge und Leistungen beim Umzug des obersten Chefs klingen solche Begründungen vollends unglaubwürdig.

## KOMMENTAR

### Letztes Wort noch nicht gesprochen

300 Mitarbeitende würden nach aktuellem Stand zwei Jahre nach dem Umzug aus der Stadt Zürich nach dem Flughafen 1800 Franken Einkommen verlieren. Hier ist das letzte Wort noch nicht gesprochen. Die SBB verwies immer wieder auf die GAV-Verhandlungen, und der SEV wird jetzt erst recht in diesem Rahmen eine grundsätzliche Lösung anstreben. Um es klar anzusprechen: Die SBB will trotz Versprechungen lieber eine Lohn einbusse der Betroffenen riskieren und diese dafür als Pfand bei den GAV-Verhandlungen in der Hand haben. Vielleicht verhandlungstechnisch noch nachvollziehbar, wenn es nicht konkret um 300 Kolleginnen und Kollegen ginge, die tagtäglich ihre Arbeit tun, auf die sich die SBB verlässt und verlassen kann.

So geht es nicht, Mitarbeitende sind kein Pfand!  
Urs Huber,  
Gewerkschaftssekretär SEV

Bahnausbau Zürich–Winterthur

# Ja zur Bahn: Schienen für Zürich

Wenn die Bahn auch in Zukunft attraktiv sein und damit ihren Anteil am Verkehr behalten soll, braucht es eine Steigerung der Kapazität.

Die Strecke zwischen Zürich und Winterthur gehört heute zu den am meisten befahrenen Bahnlinien in der

Schweiz. Volle Züge, Kapazitätsengpässe auf den Schienen und Stehplätze für die Pendlerinnen und Pendler sind in der Zürcher S-Bahn heute schon die Regel. Für die stetig wachsende Zahl der Bahnreisenden sieht das Bundesamt für Verkehr (BAV) denn auch zwischen Zürich und Winterthur «einen Ausbau entlang der bestehenden Strecke» vor –



## INFO

### Mehr Gleise, mehr Züge, mehr Sitzplätze

Der Bahnausbau zwischen Zürich und Winterthur, wie ihn die Initiative will, ist dringend nötig, schafft mehr Gleise, mehr Züge, mehr Sitzplätze, und trägt dadurch zu einem modernen, leistungsfähigen öffentlichen Verkehr bei; genau gleich wie schon die Durchmesserlinie beim Hauptbahnhof Zürich

oder die Stadtbahn Glattal. Der Ausbau nützt täglich über 100 000 Bahnreisenden, der Umwelt und dem Klima. Deshalb bedeutet am 26. September 2010 ein Ja zur Volksinitiative «Schienen für Zürich» eben auch ein Ja zur Bahn. Mehr Informationen unter [www.schienen-fuer-zuerich.ch](http://www.schienen-fuer-zuerich.ch)

genau gleich wie die Volksinitiative «Schienen für Zürich», über die am 26. September abgestimmt wird.

Mit einem zusätzlichen 3. und 4. Gleis auf dem Abschnitt zwischen Effretikon und Winterthur kann dieser Engpass für die Zürcher S-Bahn, aber auch für den nationalen Bahnverkehr, kostengünstig beseitigt werden. Dieser Streckenausbau erfüllt dabei alle Anfor-

derungen an eine zeitgemässe Entwicklungsmöglichkeit des Bahnnetzes. Mit einem Ja zur kantonalen Volksinitiative «Schienen für Zürich» am 26. September wird sichergestellt, dass der Bahnausbau rasch erfolgt. Der Kanton Zürich übernimmt die Federführung und bestätigt einmal mehr seine Schrittmacherrolle beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Der Zürcher Regierungsrat hält dagegen immer noch an einer veralteten Planung fest. Der Brüttenertunnel, der lediglich eine Zeitersparnis von rund 2 Minuten zwischen Zürich und Winterthur brächte, ist rund 1 Milliarde Franken teuer. Dieses Projekt hat denn auch keine Aufnahme mehr in die Langfristplanungen des Bundes, Bahn 2030, gefunden.

Markus Krauss

Die vom SEV lancierte Petition «Sichern wir die Zukunft der CGN» hat grossen Erfolg

# 43 000 Unterschriften gesammelt

Sei es auf den Schiffen, auf brieflichem Weg oder im Internet, überall hat die Petition ein sehr grosses Echo gefunden.

Am 30. Juni hat die SEV-VPT-Sektion Lac Léman mit einer spektakulären «Schwimmwestenaktion» ihre Petition lanciert, die sich gegen die Aufspaltung der CGN und für die Renovierung der Schiffe «Vevey» und «Ville de Genève» sowie allgemein der historischen Raddampfer einsetzt (vgl. *kontakt.sev* 14/10). SEV-Gewerkschaftssekretär Olivier Barraud sprach damals von der Hoffnung, bis Mitte August 10 000 Unterschriften zu sammeln.

Heute, sechs Wochen später, liegt das beeindruckende Ergebnis vor: 43 000 gesammelte Unterschriften! 30 000 davon haben die Angestellten der CGN gesammelt, 12 000 zusätzliche wurden per Post zugesandt und 1000 kamen im Internet dazu.

Die Unterschriftensammlung kam sowohl bei den Genfer/innen und Waadtländer/innen wie bei den

Touristinnen und Touristen gut an. «Die Einheimischen haben ihrer Wut gegenüber den Behörden Luft gemacht und die Tourist/innen begreifen nicht, dass man die Schiffe aus der Belle Epoque nicht renoviert», erläutert Olivier Barraud.

## Ein Drittel aller Einnahmen

Was die historischen Schiffe betrifft, gibt Olivier Barraud einen Gedanken wieder, der als Reaktion auf die Petition eingelangt ist: «Hören wir auf zu behaupten, die Schiffe seien teuer, es stimmt einfach nicht! Die sechs historischen Schiffe, die gegenwärtig auf dem See verkehren, machen ein Drittel der Kosten aus, aber auch ein Drittel aller Einnahmen der CGN. Die «Vevey» ist sogar rentabel, denn sie deckt mehr als 100% ihrer Kosten – sie soll aber ab Anfang September stillgelegt werden, weil man ihren Unterhalt vernachlässigt hat.»

Die Petition verlangt von den Staatsräten der Kantone Genf, Waadt und Wallis, folgende drei Massnahmen zu treffen:

1. Sofortiges Unterbreiten der CGN-Kreditvorlage an die Grossräte der betroffenen Kantone. Diese umfasst unter anderem die für die Renovierung der Schiffe «Vevey» und «Ville de Genève» und der Schiffswerft in Ouchy nötigen Gelder.
2. Langfristige Garantien, die Schiffe der Belle Epoque zu unterhalten und zu betreiben.
3. Verzicht auf eine Aufspaltung der Gesellschaft, um die Gesamtheit der Schiffe in einer einzigen juristischen Körperschaft zu behalten.

**Vorschläge werden erarbeitet**  
«Der SEV ist strikt gegen die Schaffung einer gesonderten Stiftung für die Belle-Epoque-Flotte. Sobald es zwei Gesellschaften gibt, werden künstlich Interessenkonflikte geschaffen, was nicht der Fall ist, wenn es nur eine juristische Person gibt», erklärt Olivier Barraud, «der SEV erarbeitet gegenwärtig Vorschläge, um aus der blockierten Situation herauszukommen und eine Lösung zu finden.»

hk / pan.



Die Schiffe des öffentlichen Verkehrs und jene der historischen Flotte müssen in der gleichen Gesellschaft bleiben.

SBB kriegte im Schiedsgerichtsverfahren um Pikettenschädigungen gerade noch die Kurve

# Was die SBB sollte und wollte

Statt das Schiedsgericht zusammenzustellen, wie es der GAV verlangt, wollte die SBB das Verfahren sistieren – was sie gar nicht darf. Im letzten Moment krebste sie zurück.

Das Schiedsgericht ist dazu da, für Klärung zu sorgen, wenn es bei der Auslegung des Gesamtarbeitsvertrags SBB zu Auseinandersetzungen kommt. Es kann von jeder Vertragspartei angerufen werden. Es muss den Fall beurteilen und, sofern es keine Einigung herbeiführen kann, darüber entscheiden.

Das Verfahren ist im GAV klar geregelt: Die SBB führt das Sekretariat des Schiedsge-

richts. In erster Linie geht es darum, das Gericht zusammenzustellen, wenn eine Klage eingeht. Eine solche hat der SEV im Frühling erhoben, nachdem die SBB GAV-widrig mit der Peko Abmachungen über Pikettenschädigungen getroffen hatte. Zuvor hatten SEV und SBB vereinbart, dass die fehlerhaften Bestimmungen zu diesem Punkt im Rahmen der GAV-Entwicklung geregelt werden – im beidseitigen Wissen darum, dass die Zuständigkeit für Geldfragen klar bei den Gewerkschaften liegt und nicht bei der Peko.

## Ablauf klar geregelt

Nach dem Eingehen einer Klage muss das Schiedsgericht zusammengestellt wer-

den; gemäss GAV besteht es aufseiten der SBB und der Gewerkschaften aus je vier Personen; als Präsident soll eine externe Person eingesetzt werden, auf die sich die Parteien einigen.

Nachdem der SEV bereits kritisiert hatte, dass die SBB das Verfahren verzögert, kam ein äusserst überraschendes Schreiben vom SBB-Personaldienst: Man habe dieses Verfahren sistiert, um die Frage im Rahmen der GAV-Verhandlungen zu klären. Barbara Spalinger, SEV-Vizepräsidentin und Leiterin des Rechtsdienstes, traute ihren Augen kaum: «Da hat eine Stelle bei der SBB ihre Funktion komplett verfehlt: Als Sekretariat des Schiedsgerichts ist der Personaldienst

dafür da, das Verfahren korrekt abzuwickeln, aber er hat keinerlei Kompetenzen, ins Verfahren einzugreifen; im Gegenteil, er ist ja in diesem Fall die Gegenpartei!»

In einen geharnischten Brief hat sie die SBB auf die Rechtslage aufmerksam gemacht – und tatsächlich kam dann ein Anruf einer eher zerknirschten Juristin der SBB mit der Ankündigung, man werde sich nun unverzüglich an die Bestellung des Gerichts machen.

«Da haben sie die Kurve im letzten Moment gerade noch gekriegt», stellt Barbara Spalinger fest. Sie ärgert sich jedoch, dass mit dieser Zusatzschleife das Verfahren weiter verzögert wurde.

Peter Moor

## IN KÜRZE

### 10 RAPPEN FÜR «FASHION VICTIMS»

■ Es braucht nicht viel: 10 Rappen mehr Lohn pro T-Shirt machen den entscheidenden Unterschied, ob eine Näherin in Armut oder in Würde leben kann. Die Erklärung von Bern / Clean Clothes Campaign startete auf [www.10rappen.ch](http://www.10rappen.ch) eine Aufklärungskampagne für Konsument/innen und fordert von den Schweizer Modefirmen die Bezahlung eines Existenzlohnes in allen Produktionsstätten.

### SBB AN DER INNOTRANS

■ Vom 21. bis 24. September findet in Berlin die InnoTrans statt, die bedeutendste internationale Fachmesse für Verkehrstechnik. Zum zweiten Mal nimmt die SBB als grosse Ausstellerin an der Messe teil, die alle zwei Jahre stattfindet. Über 1900 Aussteller aus 41 Ländern erwarten über 90 000 Besucher und Besucherinnen. Die SBB präsentiert als Generalunternehmerin ausgewählte Produkte rund um Rollmaterial und Eisenbahntechnik, so zum Beispiel das Kundeninformationssystem KIS oder Revisionen und Modernisierungen von Fahrzeugen, sie stellt sich aber auch als Arbeitgeberin vor und betreibt einen «Career Point».

### AARAU ERÖFFNET

■ Nach knapp zweieinhalb Jahren Bauzeit wurde am 5. August das neue Bahnhofgebäude Aarau eröffnet. Es beherbergt neben dem SBB-Reisezentrum 21 Geschäfte und Gastronomiebetriebe, die sieben Tage pro Woche geöffnet sind. Am 22. und 23. Oktober findet ein grosses «Eröffnungsfest für Gross und Klein» statt.

### ES FAUCHT UND RAUCHT

■ Ebenfalls eröffnet wurde die renovierte Furka-Bergstrecke. In der Nacht auf den 12. August hatte eine Rufe der ersten Dampflok noch den Weg zu versperrern versucht. Nach den viertägigen Festivitäten wird morgen Freitag der fahrplanmässige durchgehende Betrieb aufgenommen.



„Die Städteinitiative ist klar gegen die Verschärfung der Gesetzgebung.“

Peter Schafer, Lokführer und Sozialdirektor, Olten

Peter Schafer, Lokführer und Sozialdirektor der Stadt Olten, zur AVIG-Revision

# «Das ist genau die falsche Richtung»

*Am 26. September stimmt das Schweizervolk über die AVIG-Revision ab. Diese bringt einen deutlichen Leistungsabbau bei der Arbeitslosenversicherung. Die Folge davon wäre eine Verlagerung in die Sozialhilfe. Viele Sozialdirektoren der Städte stellen sich deshalb klar gegen die Vorlage, so auch der Oltner Sozialdemokrat und Gewerkschafter Peter Schafer, der seit 2001 die Sozialdirektion führt.*

## **kontakt.sev: Wie viele der Personen, die in Olten Sozialhilfe beziehen, sind Arbeitslose?**

Peter Schafer: Das Kriterium «Arbeitslosigkeit» steht bei 329 von 684 Sozialhilfedossiers im Vordergrund. Arbeitslose Menschen und ihre Familienmitglieder stellen also weitaus die grösste Gruppe von Sozialhilfebeziehenden dar. Alle andern Gründe wie Krankheit oder Scheidung liegen weit zurück. Dabei ist festzuhalten, dass jemand ja erst Sozialhilfe bekommt, wenn er oder sie die festgelegte Dauer gestempelt und danach ein allfälliges Privatvermögen fast komplett aufgebraucht hat – erst danach kann sich jemand überhaupt für die Sozialhilfe melden.

## **Sind diese Arbeitslosen alles Ausgesteuerte, oder gibt es noch andere Gruppen, etwa Jugendliche, die noch gar nie gearbeitet haben?**

Vereinzelte gibt es Jugendliche, die überhaupt keine Arbeit finden, weil sie vielleicht bereits etwas auffällig sind, aber das sind eher Einzelfälle.

## **Wie sieht es mit den Altersgruppen aus?**

Das kantonale Arbeitsamt führt eine Statistik der arbeitslosen Personen, die zeigt, dass die Gruppe der Jungen klar am meisten betroffen sind: Im Juni sind im Kanton Solothurn von 406 als arbeitslos gemelde-

ten Personen 89 Personen zwischen 20 und 24 Jahre alt. Viele von ihnen haben noch überhaupt kein Vermögen und kommen deshalb sehr früh in die Sozialhilfe.

## **Kommen die jungen Leute dann schnell wieder aus der Sozialhilfe heraus?**

Es ist das Schlimmste, wenn Menschen schon in diesem Alter zu einem Sozialfall werden, und wir unternehmen wirklich alles, um sie ins Berufsleben zurückzuführen. Häufig sind es Menschen, die Schule oder Lehre abgebrochen haben. Es besteht aber ein Anspruch auf einen Erstabschluss, das heisst, wir fördern sie intensiv, damit sie so weit kommen. Das geht bis hin zu einem Einzelcoach. Wer mit 20 in die Sozialhilfe gerät, dann vielleicht noch ein Suchtproblem hat, wird zum Langzeitsozialfall, und das wollen wir unbedingt vermeiden.

## **Wie sieht es am andern Ende der Altersgruppen aus? Man hört ja häufig, dass in dieser Krise Leuten mit 55 oder 60 gekündigt wird.**

Wer schon so lange im Arbeitsleben gestanden ist, hat meistens etwas Ersparnis, und das muss zuerst bis auf ein Minimum aufgebraucht werden, bevor ein Anspruch auf Sozialhilfe entsteht. Es sind deshalb nur Einzelfälle, die in der

Sozialhilfe landen. Sie verschlechtern aber ihre persönliche Situation natürlich massiv; sie müssen auch ihr Haus oder ihre Wohnung verkaufen, bevor sie vom Sozialamt eine finanzielle Unterstützung bekommen.

## **Aus Sicht der Sozialhilfe geht es also eindeutig um die Jungen, die von den Verschlechterungen am stärksten getroffen würden?**

Eindeutig, ganz besonders mit der Perspektive, Langzeitsozialfälle zu werden. Es ist wirklich schizophoren: In jeder Rede von Politikern heisst es, die Jugend sei un-

## **„In jeder Rede von Politikern heisst es, die Jugend sei unsere Zukunft, die müsse man vorwärtsbringen. Und nun sollen genau die Jungen bestraft werden.“**

sere Zukunft, die müsse man vorwärtsbringen. Und nun sollen genau die Jungen bestraft werden. Man hört, es seien faule Kerle, die ruhig irgendetwas arbeiten sollen. Das kann es ja nicht sein, dass alle Schalungsbretter putzen gehen müssen...

## **Und wenn sie Schalungsbretter putzen gehen, hilft das ihnen?**

Das sind ja reine Übergangsjobs, danach werden sie wieder arbeitslos und erhalten dann das Arbeitslosengeld auf der Basis dieses letzten, schlecht bezahlten Jobs, und nicht auf der Basis ihrer Ausbildung. Die

Städteinitiative ist deshalb klar gegen die Verschärfung der Gesetzgebung. Wir sind die Spezialisten in dieser Sache: Betroffene zügeln vom Land in die Städte, in die Anonymität, womit die Kosten dann bei den Städten anfallen. Wir wissen, wie sich das auswirkt, und sagen klar: Das ist genau die falsche Richtung!

## **Hast du eine Vorstellung, wie sich eine Annahme der AVIG-Revision auswirken würde?**

Der Kanton Solothurn hat das auf eine Anfrage im Parlament hin zu beziffern versucht: Er rechnet mit

schluss und dem Militär hätte mich keiner genommen – schliesslich hätte er dann auch noch während der RS bezahlen müssen...

Heute habe ich eine relativ stabile Situation, ausser ich würde als Lokführer gravierende Fehler machen und deswegen entlassen. Aber ich habe mich der modernen Zeit angepasst und habe mit meinen beiden Teilzeitaufgaben eine gute Basis, wieder etwas zu finden. Gerade auch die Erfahrung von inzwischen neun Jahren als Sozialdirektor könnte ich wohl durchaus nutzen.

## **Du bist eher ein Exot als Teilzeitlokführer und Politiker.**

Inzwischen arbeiten viele meiner Lokführerkollegen Teilzeit. Die Arbeit wird immer stressiger, Standzeiten gibt es praktisch nicht mehr. Früher fuhren wir nach Zürich, die Lok wurde abgehängt, wir fuhren ins Abstellfeld und warteten 50 Minuten für die Rückfahrt. Heute kommen wir in Zürich an, werden abgelöst und rennen zu einer andern Lok für die nächste Fahrt. Dieser «schwarze Strich», wie wir es nennen, wird immer länger. Deshalb gibt es immer mehr Kollegen, die ihr Pensum auf 90 oder 80 Prozent reduzieren. Ich selbst arbeite seit bald 20 Jahren Teilzeit; zuerst wegen der Familie, der Kinder, und danach wurde ich in den Oltner Stadtrat gewählt.

110 bis 160 zusätzlichen Sozialfällen im ganzen Kanton. Für die Stadt Olten dürften die Kosten um rund eine halbe Million steigen, von 4,5 auf 5 Millionen Franken im Jahr.

## **Du arbeitest Teilzeit als Lokführer, daneben bist du Politiker; kannst du dir vorstellen, selbst einmal arbeitslos zu werden?**

Ich war einmal arbeitslos, nach der Lehre, die ich in der damaligen Hauptwerkstätte Olten absolviert habe. Es gab damals einen Personalstopp und alle Lehrlinge mussten nach dem Abschluss weg. Aber für die Zeit zwischen dem Lehrab-

# INTERVIEW



Peter Schafer in seinem Büro im Oltner Stadthaus: Hier arbeitet eindeutig ein Eisenbahner!

**Spricht man unter den Lokführern über diese zahlreichen Abbauvorlagen im Sozialbereich, also im Frühling das BVG, jetzt AVIG; bald werden wohl AHV und Suva kommen?**

Pensionskassenfragen sind ein grosses Thema, aber natürlich wegen der Pensionskasse SBB.

Sonst sind es schon eher die politisch und gewerkschaftlich Engagierten, die solche Themen diskutieren. Viel mehr zu reden geben die Arbeitsbedingungen.

**Herrscht nach wie vor eine Stimmung, dass Arbeitslosigkeit die Leute kaum betreffen kann?**

Einerseits schon, aber andererseits spüre ich auch eine grosse Unsicherheit.

Gerade angesichts der absehbaren Trennung von Fernverkehr und Regionalverkehr stellen sich viele die Frage, was mit ihnen geschehen wird, ob es noch einen Platz für sie gibt. Da fürchten einige schon um ihren Arbeitsplatz

**„Einige Lokführer fürchten schon um ihren Arbeitsplatz oder auch einen Lohnabbau.“**

oder auch einen Lohnabbau, wenn dann nur noch Regionalverkehr gefahren werden könnte. Ich hoffe, dass diese Befürchtungen für Olten unbegründet sind, weil ja doch frühmorgens Fernverkehrszüge in Olten starten. Es hätte in Basel oder Zürich gar keinen Platz für sie.

**Wie steht es um die Solidarität unter Lokführern, beispielsweise mit andern Berufskategorien?**

Als Sohn eines Aufsehers im Gleisbau bin ich natürlich besonders geprägt! Ich weiss, dass ich ohne die Gleisbauer, die Rangierer, die Wagenreiner nicht fahren könnte. Aber es gibt schon Leute, die das nicht sehen (die sind dann meist in der anderen Gewerkschaft...). Das tut mir weh, allerdings ist das auch ein Trend der Gesellschaft. Kürzlich übergab mir ein Lokführer ein Fahrzeug mit dem Hinweis, es habe von früher einen leeren Joghurtbecher im Führerstand, den er sicher nicht abräume. Aber wenn alle so denken,

haben wir bald eine Müllhalde in der Lok. So denke und handle ich nicht!

**Was ist deine persönliche Haltung zur AVIG-Revision?**

Was mich am meisten stört, ist das Menschenbild der Jugend, das da gezeichnet wird. Die Jugend ist unsere Zukunft! Wenn wir die Alterspyramide anschauen, ist klar, wer das ganze System am Leben erhalten wird, und da stört es mich sehr, dass ausgerechnet bei der Jugend gespart werden soll. Ich möchte in eine ganz andere Richtung gehen, und zwar, dass jeder prozentual gleichviel in die Arbeitslosenkasse einzahlen muss, egal wie viel er verdient. Die derzeitige Plafonierung muss weg.

*Interview: Peter Moor*

## BIO

**Peter Schafer, 48-jährig**

**Familie:** verheiratet, 2 Kinder (15- und 17-jährig)

**Beruf:** gelernter Elektromechaniker, seit 25 Jahren Lokführer, in Basel, Lausanne und danach Olten, seit 1992 in Teilzeit. Heute zu je 50 Prozent Lokführer und Stadtrat in Olten, Sozialdirektor. «Dank einem verständnisvollen Einteiler funktioniert es gut mit mehreren «Spezialfällen», die vielseitig einsetzbar sind.»

**Freizeit:** Joggen, Velofahren, Lesen, Kochen, Geselligkeit; Organisator von Velorennen und Sportanlässen.

Misslungene Revision der Arbeitslosenversicherung kostet 1,4 Milliarden

# Bund im Argumentationsnotstand

Im Kampf um die Revision der Arbeitslosenversicherung fehlen den Befürwortern die Argumente. Deshalb versuchen sie es mit einer Erpressung.

Bundespräsidentin Doris Leuthard und ihr Arbeitsdirektor Serge Gaillard haben Mühe, die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von einem Nein zu ihrer misslungenen Revision der Arbeitslosenversicherung abzuhalten. Kein Wunder, bringt die Revision doch

- höhere Beiträge für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer,
- Leistungseinbussen zulasten von jüngeren und älteren Arbeitnehmern, die ihre Stelle verlieren, und für Wiedereinsteigerinnen und Wiedereinsteiger, die keine Stelle finden,
- höhere Ausgaben für Kantone und Gemeinden, somit für alle Steuerzahlenden.

Insgesamt kostet die Revision rund 1,4 Milliarden Franken. Geld, das von den Beitragszahlenden, den Steuerzahlenden und von den Arbeitslosen aufgebracht werden muss.

**Kosten werden verschoben**

Ziel der Revision sei es, das strukturelle Defizit der Ar-

beitslosenversicherung zu beiseitigen, behaupten Leuthard und Gaillard. In Wirklichkeit werden lediglich Kosten verlagert – verlagert auf Gemeinden, Kantone, Steuer- und Beitragszahlende und auf die Schwächsten, die Arbeitslosen.

Die Gewerkschaften haben das Referendum gegen die

misslungene Revision ergriffen, weil sie überzeugt sind, dass das wichtige Sozialwerk ohne Leistungsabbau saniert werden kann: Wenn – wie bei der AHV – auch höhere und höchste Einkommen Beiträge an die Versicherung zahlen müssten, wäre sie ausreichend auf dem heutigen Leistungsstand finanziert.

**Vorlage ist negativ**

Wie unwohl es Leuthard bei ihrer Revision ist, zeigt auch der politische Eiertanz um den Zeitpunkt der Inkraftsetzung bei einer Annahme der Vorlage. Ihr Zögern und ihre Unsicherheit beweisen, dass sie genau weiss, dass die Abwovorlage negative Auswirkungen auf die Konjunktur und die Situation der Arbeitslosen hat.

**Bundesrätliche Erpressung**

Dass die Bundesrätin in ihrem Argumentationsnotstand ihr Heil in der Erpressung der Stimmberechtigten sucht, ist bedenklich: Es sind nicht die Referendumsbefürworter, die mit ihrem Nein eine Heraufsetzung der Avig-Beiträge um 0,5 Prozent verursachen. Es ist der Bundesrat, der diese Beitragserhöhung für den Fall eines Neins beschlossen hat, obwohl das geltende Gesetz auch moderatere Lösungen zulassen würde.

*Pietro Cavadin, SGB*



Soll das Warten aufs Arbeitslosengeld zum Dauerzustand werden?

Frauen sagen Nein zur Revision der Arbeitslosenversicherung

# Es braucht Ausbau statt Abbau

Gewerkschafterinnen sagen Nein zur Avig-Revision. Sie müssten viele Verschlechterungen tragen.

Frauen leisten immer noch mehr unbezahlte Arbeit als Männer. Diese wurde lange von der Ökonomie kaum zur Kenntnis genommen und war auch für Linke und Gewerkschaften kein Thema. Weder Statistiken noch das Bruttosozialprodukt trugen ihr Rechnung. Wahrscheinlich, weil es sich dabei um Frauenarbeit par excellence handelt. Dabei ist sie extrem wichtig für die Gesellschaft, ohne sie könnte diese gar nicht existieren. Ihr Wert entspricht dem viereinhalbfachen Wert der Kapital- und Ertragssteuern oder des Bruttosozialprodukts. Die Sozialversicherungen spiegeln die-



se patriarchale Arbeitsteilung. Würde die Arbeitslosenversicherung wie vorgesehen revidiert, geschähe dies einmal mehr auf dem Buckel auch der Frauen.

Frauen sind schon heute bei den Leistungsbezügen untervertreten, obwohl sie bei den Personen ohne Anstellung oder mit Unterbeschäftigung die Mehrheit bilden. Für sie sollen sich die Bedingungen nun noch verschärfen.

Nur Personen, die während der vorausgegangenen

zwei Jahre 18 Monate Beiträge bezahlt haben, sollen noch das Recht auf 400 Tagessätze haben. Diese Änderung trifft besonders Personen mit prekären Anstellungen, mit geringem Beschäftigungsgrad und mit Unterbrüchen in der Berufslaufbahn, weil sie noch mehr Schwierigkeiten haben werden, genügend Beitragstage zu erreichen. Das sind in der Mehrheit Frauen.

Personen, welche wegen der Familie aus der Berufstätigkeit ausgestiegen sind, gel-

ten nach einer Scheidung oder bei Verwitwung als «beitragsbefreit». Sie haben gegenwärtig Anspruch auf 260 Taggelder, nach den neuen Regelungen aber nur noch auf 90 Taggelder.

Erziehungszeiten müssten als Beitragszeiten angesehen werden und ein Recht auf Versicherungsleistungen geben, wenn Mütter oder Väter wieder eine bezahlte Tätigkeit aufnehmen wollen.

Leistungseinbussen gibt es auch zulasten von Wiedereinsteigerinnen und Wiedereinsteigern, die keine Stelle finden.

**Mutterschaftsurlaub auch für Erwerbslose**

Auch haben Berufstätige 14 Wochen Mutterschaftsurlaub und während 8 Wochen nach der Geburt gilt ein Arbeitsverbot. Erwerbslose

Frauen müssen dagegen 5 Wochen nach der Geburt wieder Arbeitsbemühungen nachweisen. Wir meinen, das sei unzumutbar. Erwerbslose Frauen brauchen das gleiche Recht auf 14 Wochen Mutterschaftsurlaub.

Zudem befinden sich erwerbslose Mütter in einer paradoxen Lage: Um Arbeitslosengeld zu beziehen, müssen sie eine Betreuung nachweisen – um einen Krippenplatz zu erhalten (und zu bezahlen), müssen sie eine Anstellung haben. Von Vätern wird nichts Entsprechendes verlangt.

Gewerkschaftsfrauen verlangen deswegen statt des vorgesehenen Abbaus einen Ausbau, weil schon heute die Versicherung Frauen, speziell Mütter, diskriminiert.

*Barbara Amsler  
Gewerkschaftssekretärin SEV*



Sparmassnahmen im Regionalverkehr benachteiligen Kinder, Senior/innen und Handicapierte

# Gravierende Folgen im Tourismus

Die vom Bundesrat geplanten Sparmassnahmen im Regionalverkehr hätten tief greifende Folgen für die Tourismusbranche.

Vertreter des VCS, der Kantone und der Tourismusbranche warnten vor einer Woche in Bern davor, die Abgeltungen für Regionalverkehrslinien zu kürzen.

Der Bundesrat hat im November letzten Jahres ein weiteres Sparprogramm beschlossen, mit dem jährlich 1,5 Milliarden gespart werden sollen. 1 Prozent dieser Summe, also 15 Millionen, sollen durch Sparmassnahmen beim öffentlichen Verkehr zusammenkommen.

## Regionen ohne öv

Rund 160 Regionalverkehrslinien – fast ausschliesslich

Postauto- und Buslinien – sind durch das bundesrätliche Sparprogramm bedroht. Durch ihre Schliessung würden ganze Regionen vom Netz des öffentlichen Verkehrs abgeschnitten, sagte VCS-Zentralpräsidentin Franziska Teuscher vor den Medien. Gleichzeitig würde öfter das Auto benutzt und der CO<sub>2</sub>-Ausstoss entsprechend steigen.

## Für Kantone nicht tragbar

François Marthaler, Präsident der Konferenz der kantonalen Verkehrsdirektoren (KöV), wies darauf hin, dass die Kantone nicht ohne Weiteres für den Bund in die Bresche springen können. Der seit 2008 geltende Neue Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen belaste die Kantone bereits in starkem Mass. Das Gesetz über die

Personenbeförderung sehe ein Minimum von 32 Passagieren vor, damit eine öv-Linie von Abgeltungen durch die Behörden profitieren könne. Sollte diese Grenze nun auf 100 Passagiere erhöht werden, könnten die andern in diesem Gesetz genannten Punkte, die beim Angebot des öffentlichen Verkehrs beachtet werden, nicht mehr erfüllt werden, nämlich eine angemessene Grunderschliessung, die wirtschaftliche Entwicklung benachteiligter Landesgegenden, die Ziele der Raumordnungspolitik und des Umweltschutzes und die Anliegen der Menschen mit Behinderung.

## Auswirkungen auf den Tourismus

Die Auswirkungen dieser Sparmassnahmen bekäme auch der Tourismus zu spüren. Insbesondere der Wander- und

Skitourentourismus würde stark leiden, wie Adèle Thorens, Vizepräsidentin von Schweizer Wanderwege, sagte. Hunderte von Kilometern Wanderwege wären nur noch per Auto erreichbar. Betroffen wären beispielsweise das Diemtigtal, Luthern Bad im luzernischen Napfgebiet, die Linie von Chamoson nach Ovronnaz im Unterwallis, das Valle Morobbia bei Bellinzona, das Bedretto oder das bekannte Walsertal oder das bekannte Walsertal Bosco Gurin.

Wenn die Ausflügler nun aufs Auto umsteigen würden, so bekäme dies nicht nur die Umwelt negativ zu spüren, auch den grösseren Bahnlinien als Zubringern des Regionalverkehrs würden diese Passagiere fehlen.

## Verkehrsanbindung gefährdet

Vincent Bornet, Vizedirektor von Wallis Tourismus, kritisierte, dass der Bund die Anzahl transportierter Personen als Kriterium für seine Sparmassnahmen nehme. Die

Verkehrsanbindung von Bergregionen, die saisonale Fluktuation und die Bevölkerungszahl in den betroffenen Gebieten müssten ebenfalls berücksichtigt werden. Diese Faktoren seien für die Bergregionen von grosser wirtschaftlicher und sozialer Bedeutung. In der Statistik des Bundes werden aber beispielsweise die Touristen nicht gezählt!

## Das Land bewohnbar halten

Toni von Grünigen, Vize-Gemeindepräsident von Saanen, wies auf die möglichen Konsequenzen für seine Region hin. Das Turbachtal bei Gstaad würde vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten. Heute erleichtere das Postauto in grossem Mass den Alltag der Familien, sagte von Grünigen. Insbesondere würden Kinder, Senior/innen und Personen mit eingeschränkter Mobilität – die Hauptbenutzer des Regionalverkehrs – benachteiligt.

VCS/pan.



Die Jungfrauabahn bestehen aus zwei wirtschaftlich und rechtlich unabhängigen Unternehmen – Jungfrauabahn Holding AG mit Tochtergesellschaften und Berner Oberland-Bahnen AG. Die beiden Unternehmen werden über die Jungfrauabahn Management AG geführt.

Für die Jungfrauabahn Management AG suchen wir einen

## Sicherheitsfachmann und Gefahrgutbeauftragten m/w

### Arbeitsort Zweilütschinen

In dieser Funktion übernehmen Sie die Beratung, Aufklärung und Instruktionen in den Bereichen Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und Gefahrgut. Zu Ihren Aufgaben gehören die Durchführung von Inspektionen und Kontrollen und die Dokumentation der Ergebnisse inkl. Überwachung der Umsetzung der notwendigen Massnahmen. Im Weiteren koordinieren Sie die erforderlichen Massnahmen und Weiterbildungen in den Bereichen Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und Gefahrgut.

Sie verfügen über eine Ausbildung zum Sicherheitsfachmann oder Gefahrgutbeauftragten und sind bereit, die notwendigen Ausbildungen zu absolvieren. Sie verstehen es, vernetzt zu denken und komplexe Zusammenhänge zwischen den im jeweiligen Fall betroffenen Bereichen zu identifizieren und entsprechende Massnahmen mit dem Ziel der Verbesserung zielsicher zu lenken.

Als ausgewiesene Fachperson mit Durchsetzungsvermögen und guten Kommunikationsfähigkeiten verstehen Sie es, die korrekte Umsetzung der gesetzlichen Vorschriften in unseren Unternehmensgruppen effizient und effektiv sicherzustellen.

Haben Sie ausserdem eine Affinität zum Tourismus und zur alpinen Umgebung? Dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung.

Für nähere Auskünfte steht Ihnen Thomas Aebischer, Leiter Qualitäts- & Riskmanagement, gerne zur Verfügung, Telefon 079 230 38 46

Bewerbungen richten Sie bitte an:

Jungfrauabahn, Therese Jaun Schmid, HR-Abteilung, Harderstrasse 14, 3800 Interlaken



Ein leistungsfähiger öffentlicher Regionalverkehr auf Schiene und Strasse ist in der Schweiz aus wirtschaftlichen, raumplanerischen und ökologischen Gründen unverzichtbar!



**Gewisse Kollegen kommen wieder in unsere Sektion zurück, weil sie hier eine kämpferische Auffassung von Gewerkschaftsarbeit finden.**

Johan Pain, Präsident der Sektion VPT-ti

## Mitgliederwerbung

# Der SEV setzt einen Effort auf Verkauf und Verwaltung

*In diesem Jahr setzt der SEV einen besonderen Effort bei der Mitgliederwerbung beim Verkaufs- und beim Verwaltungspersonal, zwei Branchen, wo der Organisationsgrad tiefer ist als bei Berufsgruppen wie den Zugbegleiter/innen, den Lokomotivführer/innen oder den Rangierer/innen. Das Potenzial neuer Mitglieder liegt in den Tausenden! Dazu kommen jene, die zum SEV zurückfinden.*

Die Zahl der Mitglieder des SEV erhöhen, insbesondere bei den Büro- und Verkaufsberufen: Dies ist das grosse Ziel des SEV in diesem Jahr im Bereich der Mitgliederwerbung. In erster Linie im Fokus ist das Verwaltungspersonal, bei dem die Entwicklungsmöglichkeit bedeutend ist. «In den Büros gibt es ein sehr grosses Rekrutierungspotenzial – mehrere Tausend Personen», stellt SEV-Gewerkschaftssekretär Daniel Trolliet fest.

Wer Büroarbeit sagt, meint Computer: Deshalb

wird das Internet ein wichtiges Arbeitsinstrument sein. Ein Werbeflyer soll in nächster Zeit bei den betreffenden Mitarbeiter/innen in Bern, Zürich, Basel, Luzern und Lausanne verteilt werden. «Dieser Flyer wird sie auffordern, die Internet-Seite zu besuchen und einen Online-Fragebogen auszufüllen. Es ist das Ziel, zu wissen, welche Themen diese Personalgruppen interessieren und welche Erwartungen sie haben.»

Der VPV Bern hat auch einen Werbeplan für 2010 und die folgenden Jahre ausgear-

beitet (siehe Kasten). Diese Sektion allein vertritt tatsächlich mehr als die Hälfte des Verwaltungspersonals der SBB. Ungefähr 900 Mitarbeitende sind Mitglieder des VPV Bern, bei 2500 bis 3000 Personen, die in den verschiedenen Verwaltungsgebäuden in Bern arbeiten.

In der Zielgruppe enthalten ist auch das Kader: «Der SEV hat eine Kaderpolitik entwickelt und will weiterhin in diesem Sektor aktiv werben, wo er schon zahlreiche Kader vertritt», erklärt Daniel Trolliet.

### Unterschiedliches Profil

Der gegenwärtige schwache Organisationsgrad des Verwaltungspersonals (zu dem auch die Techniker, die Inge-

senbahner, was heute nicht mehr der Fall ist: «Die SBB stellen viele Leute ein, die aus der Privatwirtschaft kommen, und wir haben Mühe,

**„Das Verwaltungspersonal kann demnächst online einen Fragebogen ausfüllen. Es ist das Ziel, zu wissen, welche Themen diese Personalgruppen interessieren und welche Erwartungen sie haben.“**

Daniel Trolliet, SEV-Gewerkschaftssekretär

neure, die Finanzfachleute etc. gehören), erklärt sich zum Teil aus der Veränderung der Herkunft dieser Berufsleute, insbesondere der Kader. Früher kamen sie direkt aus den Reihen der Ei-

sen für die Gewerkschaft zu gewinnen», stellt Daniel Trolliet fest. Zusätzlich haben diese von aussen Kommenden eine andere Ausbildungsart hinter sich, indem sie oft ein Studium absolviert

## DER VPV BERN INTENSIVIERT SEINE REKRUTIERUNGSBEMÜHUNGEN

Ende 2010 müssen alle Personen, die im Verwaltungsbereich in Bern arbeiten, den SEV und seine Dienstleistungen kennen. Dieses Ziel hat sich der VPV Bern gesetzt, der allein für die Hälfte des Büropersonals der SBB zuständig ist. Mittelfristig will die Sektion auch die Marke von 1000 Mitgliedern knacken. Die vom VPV ausgearbeitete Strategie umfasst folgende Massnahmen:

- Spezielles Augenmerk auf neu Angestellte. Die Zeitung *kontakt.sev* wird ihnen während dreier Monate zugestellt, damit sie den SEV kennenlernen.
- Stärkere Präsenz des SEV am Arbeitsplatz. Dies kann auch so umgesetzt werden, dass

die Mitglieder die Nicht-Mitglieder informieren, etwa über den GAV, und dass die Vertrauensleute bekannt sind.

- Zeitlich beschränkter Wettbewerb «Mitglieder werben Mitglieder» mit verschiedenen Preisen für die fünf besten Werber oder Werberinnen. Der erste Preis ist ein Wochenende für zwei Personen in einer frei wählbaren Stadt eines Nachbarlandes, der zweite Preis ist ein Wochenende für zwei Personen im Hotel Brenscino im Tessin, der dritte Preis ein Wellnessstag für zwei Personen in der Schweiz.
- Mitglieder werben Mitglieder – auch längerfristig. Um dies zu erreichen, sollte das einzelne Mitglieder eine kleine Auf-

merksamkeit erhalten, etwa in Form eines USB-Sticks.

- Systematischere Schulung der Vertrauensleute. Dies würde es erlauben, sie für wesentliche Themen zu sensibilisieren. Wenn sie sich ihrer Aufgabe besser bewusst wären, könnten sie auch die Mitglieder optimal betreuen.
- Regelmässige Veranstaltungen des VPV für die Mitarbeitenden, insbesondere auch mit Sektionsfesten. Dies hat die doppelte Funktion, es den Mitgliedern zu ermöglichen, sich auszutauschen und ihnen die Wertschätzung der Sektion auszudrücken, wie auch, gegenüber den Nicht-Mitgliedern Werbung zu betreiben.

hk



Der VPV Bern engagiert sich in der Werbung des Verwaltungspersonals der SBB, von dem die Hälfte in Bern (im Bild der Hauptsitz der SBB) arbeitet.

# DOSSIER

SBB



In den Büros schlummert ein Rekrutierungspotenzial von mehreren Tausend zusätzlichen Mitgliedern.

haben statt einer Lehre. «Sie kennen die Welt der Gewerkschaften wenig oder gar nicht», fasst Daniel Trolliet zusammen.

Die betroffenen Personen bekleiden Funktionen, in denen die Arbeit oftmals schwieriger zu quantifizieren ist als in anderen Berufen, sei es in zeitlicher oder qualitativer Hinsicht. Schliesslich denken gewisse Angestellte,

**„Zu glauben, im Büro brauche es den SEV nicht, ist ein schwerer Fehler. Es ist der SEV, der die Ämterklassifikation aushandelt.“**

Olivier Barraud, SEV-Gewerkschaftssekretär

sie hätten keine Gewerkschaft nötig. Ein schwerer Fehler für Olivier Barraud, SEV-Gewerkschaftssekretär für die Romandie: «Es ist der SEV, der die Ämterklassifikation aushandelt, und dank uns gibt es Leitschranken,

was die Flexibilisierung der Arbeitszeit betrifft. Die Leute, die im Büro arbeiten, haben es uns zu verdanken, wenn sie nicht stärker unter Reorganisationsen, Versetzungen und Stellenabbau leiden.

#### Schlechte Arbeitsbedingungen im Verkauf

Auch im Verkaufsbereich existiert ein grosses Rekrutierungspotenzial (siehe Seite

10). Der Organisationsgrad ist hier verhältnismässig tief, insbesondere bei Teilzeitbeschäftigten, für die der Lohn oft ein Zusatzeinkommen des Ehepaares darstellt. Eine Umfrage, die im letzten Frühling durchgeführt wur-

de, hat auch gezeigt, dass eine stark steigende Mehrheit des Verkaufspersonals keine Perspektiven der beruflichen Entwicklung sieht (75% der Deutschschweizer und 88% der Romands und Tessiner), was vielleicht ebenfalls den schwachen Grad des gewerkschaftlichen Engagements zu erklären vermag.

Die Ausbildung im Unternehmen erzielt ebenfalls schlechte Noten: Weniger als eine von fünf Personen ist damit zufrieden, über die ganze Schweiz gesehen. Das Klima wird bei den Romands sogar noch schlechter beurteilt, bei den Deutschschweizern etwas besser. Auch die Angriffe von Kundenseite zählen zum Strauss der Arbeiterschwernisse: 40% der Befragten in der Deutschschweiz nennen die Kundschaft als «negatives»

Element, in der Romandie und im Tessin ist dieser Anteil sogar noch etwas höher.

Die Gewerkschaft sucht aktiv Kontaktpersonen im Verkauf. «Gewöhnlich sind es die in der Ebene tätigen Engagierten, die am besten werben», erklärt Olivier Barraud als Beweggrund.

An der Basis sind es tatsächlich die Sektionen, die sich um die Werbearbeit kümmern – auf Wunsch unterstützt durchs SEV-Zentralsekretariat: «Gewöhnlich beanspruchen uns die Sektionen nicht genügend. Manchmal bitten sie uns, den SEV anlässlich einer Sitzung vorstellen zu kommen, aber sie bestellen vor allem Material. Grundsätzlich sollten die Sektionen immer einen Werbeverantwortlichen im Vorstand haben.

Darüber hinaus ist der Erfolg der Werbeanstrengungen vor allem von der Moti-

vation des Vorstandes und der engagierten Mitglieder abhängig.

Eine Untersuchung des SEV hat es letztes Jahr erlaubt, die gewerkschaftlichen Aktivitäten jeder Sektion aufzulisten. Alle haben einen Fragebogen ausgefüllt mit verschiedenen Fragen wie: «Sind alle Vorstandsposten besetzt?», «Welche Aktivitäten schlägt ihr den Mitgliedern vor?», «Wie viele Mitglieder habt ihr?», «Wie viele Leute könnt ihr mobilisieren, wie viele erreicht ihr mit den Informationen?» Die Umfrage hat ergeben, dass manche Sektionen eine sehr gute Mobilisierungsfähigkeit haben – ungeachtet ihrer Mitgliederzahl – während sich in andern vor allem der Vorstand engagiert. Man stellt auch fest, dass die KTU-Sektionen

Fortsetzung auf Seite 12

Fortsetzung von Seite 11

## Transports lausannois

aktiver sind, weil sie seit längerer Zeit von der Unterstützung eines Gewerkschaftssekretärs profitieren können.

Bei den Berufskategorien der SBB-Produktion (Zugbegleiter/innen, Lokomotivführer/innen, Bahnbetriebsdisponent/innen, Rangierer/innen) bleibt der Anteil der SEV-Mitglieder ausgezeichnet, mit einer Einschränkung bei den Lokomotivführer/innen, von denen ein Teil bei der Konkurrenzgewerkschaft Mitglied ist: «Die Leute denken oft, dass der VSLF kämpferischer ist, aber bei der Streikdrohung Ende 2006 hat der VSLF den Konflikt gescheut und Verhandlungen gewünscht. Die Fakten zeigen uns, dass die Leitung des VSLF weicher ist als jene des SEV. Sie bellt nur, während der SEV für seine Mitglieder kämpft!», stellt Olivier Barraud fest.

Dieser Aspekt des Kampfwillens ist nicht zu vernachlässigen, weil er es auch erlaubt, ehemalige Mitglieder erneut anzuziehen, wie das Beispiel der tl in Lausanne zeigt (siehe nebenstehenden Text).

Hélène Koch/pan.

# «Werbung gelingt am ehesten während der ersten beiden Jahre»

Genau wie bei der SBB gibt es auch bei den KTU grosse Entwicklungsmöglichkeiten im Bürobereich.

Die Sektion VPT-tl in Lausanne gehört zu jenen Sektionen, die aktiv werben. Sie steht auch für eine allgemeine Tendenz, dass nur eine Minderheit des Verwaltungspersonals gewerkschaftlich organisiert ist, während das technische Personal, jenes der Werkstätten und die Buschauffeure und -chauffeusen, mehrheitlich stärker organisiert sind. Wir stellten dem Präsidenten der Sektion tl, Johan Pain, einige Fragen.

**kontakt.sev: Wen kann man am leichtesten werben?**

**Johan Pain:** Während der ersten zwei Jahre im Betrieb ist die Chance am grössten. Wenn jemand nach diesen zwei Jahren immer noch nicht Mitglied im SEV ist, wird es schwierig sein, ihn noch zu überzeugen.

**Hast du, seit du 1986 dem SEV beigetreten bist, eine Veränderung feststellen können?**

Ja. In unserer Sektion kommen Kollegen zur Gewerkschaft zurück, sei es dank Aktivitäten und Werbestrengungen, sei es, weil sie eine kämpferischere Gewerkschaft erleben. Den gleichen offensiven Stil pflegte man vor mehr als zwanzig Jahren. Dies ist teilweise dank dem Zuzug von Kollegen, die in die Schweiz migriert sind, so. Sie stehen einem kämpferischeren Ver-

ständnis von Gewerkschaftsarbeit näher. Als wir im letzten Sommer auf der Place St-François gegen die Arbeitsbedingungen demonstriert haben, konnten wir 120 Kolleg/innen mobilisieren. Der Erfolg unserer Mobilisation hat die Direktion der tl überrascht – und auch uns selbst.

**Wie geht es nach erfolgter Werbung weiter?**

Wir haben eine regelmässige Mitgliederinformation auf die Beine gestellt. Wer es wünscht, erhält zwei- bis dreimal wöchentlich ein E-Mail mit Informationen und mit Kopien der Briefe, die die Sektion geschrieben oder erhalten hat. Im Gegenzug haben wir die Sprechstunden mangels Nachfrage abgeschafft.

**Welche konkreten Erwartungen haben die Mitglieder an den SEV?**

Sie verlangen oft Begleitung und Unterstützung bei Problemen, etwa wenn sie wegen Fehlens gerügt werden. Allein im April und Mai haben wir ein Dutzend Kolleg/innen begleitet, die deswegen zitiert wurden.

**Und welches sind die Erwartungen an das Zentralsekretariat in Bern?**

Man müsste öfter vor Gericht gehen, auch wenn eine Sache verloren scheint, aus Prinzip und um zu zeigen, dass die Gewerkschaft diesen Gang nicht gescheut hat, auch wenn es nur darum geht, sich weiterhin im Spiegel anschauen zu können.

hk/pan.

## Die Werbestrengungen des SBV

# «Wichtig ist, zu den Leuten zu gehen»

Zu den Branchen, in denen der Organisationsgrad noch gesteigert werden kann, gehört auch der Verkauf. Dieses Potenzial will der SBV ausschöpfen.

Für Elisabeth Jacchini, die Zentralpräsidentin des SBV, ist die Werbung ein zentrales Anliegen. Deswegen ist sie oft unterwegs, um die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Verkauf am Arbeitsplatz zu besuchen: «Ich will zu den Leuten, man muss uns sehen. Dabei geht es nicht nur



Der SBV sucht mit den Leuten im Verkauf das Gespräch.

darum, Leute anzusprechen, die noch nicht Mitglied im SEV sind. Wir gehen auch auf die Leute zu, die bereits Mitglied im SEV sind, und sprechen mit ihnen – dabei kommt man oft auch mit Nicht-Mitgliedern ins Gespräch und kann sie wer-

ben.» Bei diesen Besuchen in der Fläche sind neben Jacchini jeweils auch die Werbebeauftragte des SBV und die Regionalleiter mit von der Partie.

**Verkauf ist hartes Pflaster**

Seit einem Jahr hat der SBV jetzt Erfahrungen mit einer festen Werberin gesammelt. Jacchini sieht Fortschritte, noch ist es für eine abschliessende Bilanz aber zu früh. «Ich finde, man sollte die Aktion nicht abbrechen, sondern noch ein Jahr lang weiterführen.» Entscheiden darüber wird die Leitungskonfe-

renz des SBV. «Der Verkauf ist ein hartes Pflaster», dies ist die Erfahrung, die Jacchini bei ihren Werbebemühungen gemacht hat. Um Erfolg zu haben, muss man aktiver sein. Und es braucht Zeit, Werbestrengungen haben oft nicht kurzfristig Erfolg.

**Information ist wichtig**

Um neue Mitglieder zu gewinnen, müssen die Angestellten auch über den SEV und seine Arbeit informiert werden. Der SBV hat deshalb einen Prospekt produziert, der die Information sicherstellen soll.

pan.

## ■ Dampfveteranen Romanshorn

## «Leinen los» zum Jubiläumstreff

Nicht weniger als 200 Dämpfeler fanden den Weg nach Romanshorn zum 35-Jahr-Jubiläumstreff. Ob vom Rheintal, Schaffhausen oder Zürich kommend, plötzlich war der Quaiweg zur Fähre für «normale» Reisende fast nicht mehr passierbar, denn alle schauten nur noch nach oben. Auf dem Oberdeck des MS St. Gallen wurden die ankommenden Teilnehmer von den bekannten Lokofonikern musikalisch begrüsst. Nach der ersehnten Freigabe des Schiffes dauerte es nicht mehr lange, bis jeder sein Glas in der Hand hielt. Schöne Platten mit Käse, Brot und Früchten standen verteilt auf dem ganzen Schiff und blieben nicht lange unberührt. Dieser von der Gemeinde offerierte Apéro fand redlich Anklang und forderte fast automatisch auf, zu zirkulieren und alte sowie neue Kollegen zu «suchen». Schliesslich hiess es «Leinen los», und kaum auf See, wurde auch schon das Essen serviert.

Die Begrüssungsansprache von Hans Deutsch war wie gewohnt und gewünscht kurz und bündig. Ein herzliches Dankeschön ging nicht nur an die Lokofoniker, die vor lauter

Musizieren kaum zum Essen kamen, sondern auch an Gemeinderat Peter Eberle für den spendierten Apéro. In einer Schweigeminute gedachten die Dämpfeler ihrer verstorbenen Kollegen.

Mitte See ging es dann Richtung Konstanz, an der Insel Mainau vorbei bis kurz vor Überlingen und dann wieder zurück. Mit vollem Bauch wieder an Land, hatten etliche noch nicht genug vom schönen Bodensee und unternahmen mit der Fähre eine Fahrt nach Friedrichshafen. Der Rest gönnte sich einen Besuch in einer Gartenwirtschaft oder trat den Heimweg an.

Das nächste Treffen findet am 2. August 2011 statt. Der monatliche Höck ist immer am ersten Dienstag im Monat. Ob noch aktiv oder passiv, wer will, kann mitmachen.

Es bleibt nur noch ein herzlicher Dank an Hans Deutsch und seine Kollegen, die das Treffen organisiert haben. Auch der Besatzung des MS St. Gallen ein herzliches Dankeschön für den geleisteten Service.

Peter Spörrli

## ■ PV Basel

## «Am schöne blaue Zürisee»

Am 5. August trafen sich im Centralbahnhof Basel 144 Reisefans zur «Fahrt ins Blaue». Ein ICN brachte uns nach Luzern. Hier wechselten wir in den Voralpen-Express und in Rapperswil nahmen wir die S-Bahn. Meilen war das «blaue Ziel», wo uns im Restaurant Löwen freundliches Personal erwartete. Im schmucken Saal hiess Präsident Josef Bühler die Gäste herzlich willkommen. Reiseleiter Alfred Lüthi richtete ebenfalls launige Worte an die Versammelten. Das währschafte Mittagessen munde alle, und die einheimischen Weine kamen gut an. Unser Männerchor, dirigiert von den Kollegen Otto

Ramseier und Hans Bigler, präsentierte immer wieder gern gehörte Lieder. Sebastian Regli sang zur Freude der Gäste den Evergreen «Schacher-Seppeli». So vergingen die schönen Stunden nur allzu schnell. Heimwärts führte uns die Autofähre über den See nach Horgen. Bis Zürich benützten wir abermals die S-Bahn. Zum Schluss sorgte der Vorstand dafür, dass niemand in Basel durstig ankam. Nochmals herzlichen Dank allen Interpreten sowie dem Kassier und dem Reiseleiter. Trotz Regen war es ein unvergesslicher Tag, an den wir uns gerne erinnern.

Ruedi Mühlethaler

## SEV/SBV ZÜRICH – JUGENDTAG

Der SEV/SBV Zürich – die Gewerkschaft des Verkehrspersonals – ist bei Problemen am Ausbildungs- oder Arbeitsplatz Ansprechpartner im Raum Zürich. Wir laden alle Mitglieder bis 30 Jahre und sämtliche Login-KVöV-Lernenden aus dem Grossraum Zürich ein, uns am Jugendtag kennenzulernen.

**Samstag, 4. September 2010**

**14 Uhr, Schiffsstation «Zürich-Landesmuseum»**

**Programm**

Nachmittags erwartet euch unter dem Motto «Was bringt der SEV/SBV?» ein Teamgegen-Team-Postenlauf quer durch Zürich, natürlich mit Siegerehrung und Preisübergabe. Abends besuchen wir gemeinsam das Theaterspektakel und lassen den Tag mit einem leckeren Abendessen bei «Mamma Put» ausklingen.

**Kosten**

Die Kosten werden von der Gewerkschaft übernommen – einschliesslich Abendessen.

**Anmeldung**

Ab sofort teamweise (mindestens drei Personen pro Team) an Beatrice Ben Amara, [beatrice.benamara@sev-online.ch](mailto:beatrice.benamara@sev-online.ch), 031 357 57 23.

Weitere Informationen: [www.sev-young.ch](http://www.sev-young.ch)

SEV JUGEND  
INDOOR-MINIGOLF UND BOWLING

**Dienstagabend, 14. September 2010**  
**im Plausch- und Erlebniscenter Langnau**

Eingeladen zum Indoor-Minigolf und Bowling sind alle bis 30-jährigen SEV-Mitglieder und jene, die noch SEV-Mitglied werden wollen. Gespielt werden zwei Runden Bowling und eine Runde Minigolf.

Abfahrt ab Bern mit dem RE um 17.37 Uhr nach Langnau.

Anmeldung bis 31. August an Beatrice Ben Amara, [beatrice.benamara@sev-online.ch](mailto:beatrice.benamara@sev-online.ch), 031 357 57 23.



## vpt. -TAGUNG DER OSTSCHWEIZ

**Sonntag, 7. November in Tann**

**Podiumsthema:**

**Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr: Fluch oder Segen?**

**Podiumsteilnehmende:**

- Franz Kagerbauer, Direktor ZVV
- Max Binder, Nationalrat SVP/ZH
- Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP/TG
- Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

Die VPT-Sektion VZO freut sich auf eine grosse Teilnehmerzahl.

## vpt. -TAGUNG DER ZENTRALSCHWEIZ

**Samstag, 20. November in Gümligen**

**Podiumsthema:**

**Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr: Fluch oder Segen?**

**Podiumsteilnehmende:**

- Barbara Egger-Jenzer, Regierungsrätin des Kantons Bern
- Hans Amacker, Direktor RBS
- Thomas Wegmann, Direktor STI
- Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

Die Sektion RBS freut sich auf zahlreiche, rege Teilnahme.

## SEV und Unterverbände

**4. Sept.**  
14 Uhr,  
Zürich,  
Schiffsstation  
«Zürich-Lan-  
desmuseum»

■ **SEV Jugend**  
SEV/SBV Zürich Jugendtag

Einladung an alle bis 30-jährigen Mitglieder und sämtliche Login-KVÖV-Lernenden aus dem Grossraum Zürich, uns kennenzulernen. Nachmittags erwartet euch unter dem Motto «Was bringt der SEV/SBV?» ein Team-gegen-Team-Postenlauf quer durch Zürich, mit Siegerehrung und Preisverleihung. Abends besuchen wir gemeinsam das Theaterspektakel und lassen den Tag mit einem Abendessen bei «Mamma Put» ausklingen. Die Kosten einschliesslich Abendessen übernimmt die Gewerkschaft. Anmeldung ab sofort teamweise (mindestens drei Personen pro Team) an Beatrice Ben Amara, [beatrice.benamara@sev-online.ch](mailto:beatrice.benamara@sev-online.ch), [www.sev-young.ch](http://www.sev-young.ch)

**14. Sept.**  
Langnau,  
Plausch-  
und Erlebnis-  
center

■ **SEV Jugend**  
Indoor-Minigolf und Bowling

Eingeladen sind alle bis 30-jährigen SEV-Mitglieder und jene, die noch Mitglied werden wollen. Gespielt werden zwei Runden Bowling und eine Runde Minigolf. Abfahrt ab Bern mit dem RE um 17.37 Uhr nach Langnau. Anmeldung bis 31. August an Beatrice Ben Amara, 031 357 57 23 oder [beatrice.benamara@sev-online.ch](mailto:beatrice.benamara@sev-online.ch).

**7. Nov.**  
Tann

■ **VPT**  
Voranzeige:  
VPT-Tagung Ostschweiz

Podiumsdiskussion zum Thema: «Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr: Fluch oder Segen?». Podiumsteilnehmende: Franz Kagerbauer, Direktor ZVV, Max Binder, Nationalrat SVP/ZH, Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP/TG, und Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV.

**20. Nov.**  
Gümligen

■ **VPT**  
Voranzeige:  
VPT-Tagung Zentralschweiz

Podiumsdiskussion zum Thema: «Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr: Fluch oder Segen?». Podiumsteilnehmende: Barbara Egger-Jenzer, Regierungsrätin des Kantons Bern, Hans Amacker, Direktor RBS, Thomas Wegmann, Direktor STI, und Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV.

## Sektionen

**3. Sept.**  
11 Uhr,  
Interlaken,  
ZP-Lokal

■ **ZPV Interlaken**  
Jubiläumsfest

Wir feiern 125 Jahre ZPV mit Grillbratwurst und Getränken. Alle sind herzlich eingeladen. Für Sektionsmitglieder gratis, Nichtmitglieder entrichten einen Unkostenbeitrag.

**5. Sept.**

■ **RPV Südostschweiz**  
Sektionsreise mit Partner/innen und Kindern

Wir fahren nach Bad Ragaz und ab der Talstation der Pardiellbahn nach Pardiell. Ab hier 40-minütige Wanderung zur Alp Schwarzbüel (Znünihalt), und weiter zirka 1½ Stunden zum Grillplatz. Der Ausflug findet nur bei gutem Wetter statt. Ab 6.00 Uhr gibt die Telefonnummer 1600 Auskunft über die Durchführung. Anmeldeschluss: 29. August. Weitere Infos siehe Aushang.

**10. Sept.**  
15.20 Uhr,  
Brugg,  
Pontonier-  
haus

■ **ZPV Aargau-Solothurn**  
Herbstversammlung

Als Gast begrüssen wir Zentralpräsident Andreas Menet. Ab zirka 18 Uhr Grillplausch mit unseren Partner/innen. Traktanden und Anmeldeleute liegen in den Personalzimmern auf. Auch unsere Pensionierten sind herzlich eingeladen. Telefonische Anmeldung bis 3. September an Ruedi Fehlmann, 056 450 20 28.

## Sektionen VPT

**24. August**  
Verschiebe-  
datum bei  
Schlecht-  
wetter:  
31. August

■ **VPT RBS, Pensionierte**  
Wanderung Seebodenalp-  
Bergli-Säntiberg-Weggis

Abwechslungsreiche Wanderung mit sehr schönen Ausblicken; 3 bis 3½ Stunden, +100/-610 Höhenmeter. Angenehmer Abstieg, es geht nie steil bergab, aber grössere Teilstücke auf Hartbelag. Gute Wanderschuhe anziehen, Wanderstöcke sind empfehlenswert. Verpflegung aus dem Rucksack. Fahrplan: Worb-Dorf ab 6.15 Uhr, Solothurn via Olten ab 6.32 Uhr, Bern ab 7.00 Uhr, Luzern an/ab 8.00/8.06 Uhr, Küsnacht am Rigi an 8.25 Uhr; Rückfahrt: Weggis ab 16.05 Uhr. Bitte rechtzeitig anmelden, bis spätestens 20. August, bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.

**25. August**  
ab 10 Uhr,  
Luzern

■ **VPT SGV, Pensionierte**  
Nächster Treff

Wir treffen uns im Familiengarten-Areal (erreichbar mit Buslinie 4, Hubelmatt). Bitte Wurst oder andere Fleischwaren zum Bräteln mitbringen. Die Getränke werden organisiert. Für den Kuchen zum Kaffee haben wir eine Spenderin, herzlichen Dank! Grillmeisterin und -meister sind Emerenzia und Manfred.

**7. Sept.**

■ **VPT BLS, Gruppe Pensionierte und Pensionierte Emmental**  
Wanderung «Eiger-Trail»:  
Eigergletscher-Alpiglen-  
Brandegg

Abwechslungsreiche Bergwanderung in traumhafter Berglandschaft; zirka 2½ Stunden. Zu Füssen der Eiger-nordwand breitet sich das sensationelle Bergpanorama aus. Kaffee und Rahmschnitten geniessen wir im Restaurant Eigergletscher. Mittagessen aus dem Rucksack oder im Restaurant Alpiglen. «Öpfelchüechli» im Restaurant Brandegg. Wanderschuhe, warme Kleidung, genügend Flüssigkeit, Verpflegung. Trittsicherheit und gute Kondition erforderlich. Bern ab 8.04 Uhr, Spiez ab 8.33 Uhr, Interlaken Ost ab 9.05 Uhr, Lauterbrunnen ab 9.39 Uhr, Kleine Scheidegg ab 10.30 Uhr, Eigergletscher an 10.40 Uhr. Alpiglen/Brandegg und Grindelwald ab: jede halbe Stunde. Eigener Fahrausweis; Wengen-Eigergletscher und Alpiglen-Grindelwald (Touristikkarte oder Halbp reis). Anmeldung nicht nötig, die Wanderung findet bei jeder Witterung statt. Weitere Informationen bei Bruno Friedli, 079 337 23 75.

**8. Sept.**

■ **VPT SOB, Pensionierten-gruppe Süd**  
Pensioniertenreise nach  
Rheinfelden mit Partner/innen und Partnern

Wir starten in Zürich um 9.02 Uhr nach Basel. Kaffee und Gipfeli im Bahnhofbuffet und anschliessend «Trämlifahrt» zur Schiffflände. Während der Fahrt auf dem Rhein geniessen wir das Mittagessen. In Rheinfelden erwartet uns ein kompetenter Dorfführer. Am späten Nachmittag fahren wir mit der Bahn via Zürich nach Hause. Anmeldung erfolgt mit Einzahlung des auf der Einladung aufgeführten Betrages. Bitte unbedingt die Anmeldefrist beachten: 25. August. Auskünfte erteilen Hans Kaser, 044 784 33 69, und Rolf Wacker, 041 855 20 65.

**9. Sept.**  
18.15 Uhr,  
Weinfelden,  
Hotel  
Thurgauerhof

■ **VPT THURBO**  
Herbstversammlung

Der Vorstand freut sich, möglichst alle dienstfreien und pensionierten Kolleginnen und Kollegen begrüssen zu dürfen. Anträge sind bitte bis spätestens 1. September zu richten an Reto Bernhard, [sare.bernhard@bluewin.ch](mailto:sare.bernhard@bluewin.ch).

<p><b>16. Oktober</b> 17 Uhr, Biel-Benken, Bürger- schüre</p>	<p>■ <b>VPT BLT</b> Die Sektion wird volljährig</p>	<p>Unsere Sektion begeht in der jetzigen Form dieses Jahr ihren 18-jährigen Geburtstag. Dies feiern wir mit einer würdigen Geburtstagsparty. Anmeldungen nur schriftlich mit der versandten Anmeldekarte möglich. Bei Fragen: Tobias Wackernagel, 061 261 53 12.</p>	<p><b>22. August</b></p>	<p>■ <b>ESC Soldanella</b> Wanderung von Ardez nach Scuol</p>	<p>Von Ardez aus wandern wir über die Inn-Hängebrücke nach Chamosch-Funtana-Lai Nair nach Scuol. Wanderzeit zirka 4½ Stunden. Wanderausrüstung, Verpflegung aus dem Rucksack. Abfahrt Zürich HB 7.37 Uhr. Anmeldung bis 20. August an Tourenleiter Paul Hug, 044 321 78 45.</p>
<p><b>20. Nov.</b> 10 Uhr, Gümligen, Mattenhof- saal</p>	<p>■ <b>VPT RBS</b> VPT-Tagung Zentralschweiz</p>	<p>Wiederum wird eine Podiumsdiskussion durchgeführt. Im Anschluss an die Tagung wird ein Mittagessen serviert. Anmeldungen bis spätestens 22. Oktober an Andreas von Niederhäusern, BLW Worblaufen, 031 925 56 76 oder andi.vonnidi@bluemail.ch.</p>	<p><b>28. August</b></p>	<p>■ <b>EWF Herisau</b> Wanderung Sunnenberg (Solothurner Jura)</p>	<p>Treffpunkt im Zug ab Zürich 8.30 Uhr. (St. Gallen ab 7.11 Uhr) nach Oensingen-Balsthal und mit Bus Richtung Welschenrohr. Route: Wolfsschlucht-Tannmatt-Güggel-Brunnersberg-Stierenberg nach Balsthal. Marschzeit maximal 6 Stunden (+/-700m). Znüni in Tannmatt, Rest aus Rucksack. Anmeldung (für Busreservation) bis 26. August an Walter Schmid, 071 994 13 31, wmschmid@sunrise.ch. @ www.ewf-herisau.ch</p>
<h2>Pensionierte</h2>					
<p><b>31. August</b> Monts de Marsens, Chalet Gros Prarays</p>	<p>■ <b>PV Fribourg</b> Picknick</p>	<p>Alle Sektionsmitglieder sind herzlich eingeladen. Fahrplan: Fribourg (Bus) ab 11.08 Uhr, Marsens an 11.55 Uhr, Weiterfahrt mit Privatautos. Marsens ab 16.26/17.19 Uhr, Fribourg an 17.20/18.00 Uhr. Für mit Privatautos anreisende Mitglieder: Treffpunkt wenn möglich um 11.55 Uhr bei der Metzgerei, um die mit dem Bus kommenden Mitglieder mitzunehmen. Bei der Anmeldung bitte angeben, wie angereist wird. Die Sektion offeriert die «Soupe au chalet» und Kaffee. Picknick bitte selber mitnehmen. Getränke können preiswert bezogen werden. Das Picknick findet bei jeder Witterung statt. Anmeldung bis spätestens 29. August an Franz Rohner, 026 493 20 15, franzrohner@bluewin.ch oder Francis Lambert, 026 322 21 61, francis.lambert@bluewin.ch.</p>	<p><b>2. Sept.</b> 8 Uhr, Gossau, Bahnhof</p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> Velotour in der Ostschweiz</p>	<p>Velotour mit gutem Alltagsvelo, zirka 80 bis 100 Kilometer. Route: Gossau-Appenzel, hinunter ins Rheintal und weiter bis Romanshorn. Weniger trainierte Fahrer/innen können in Urnäsch dazustossen. Mittagessen im Restaurant unterwegs. Zwischenverpflegung und Getränke mitnehmen. Anmeldung bis 31. August und weitere Auskünfte bei Max Wiesmann 071 385 56 72. @ www.escw.ch</p>
<p><b>2. Sept.</b> 14.30 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn</p>	<p>■ <b>Pensioniertes Rangierpersonal Basel</b> Zusammenkunft</p>	<p>Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat. Kollegen anderer Berufskategorien sind herzlich willkommen.</p>	<p><b>5. und 6. September</b></p>	<p>■ <b>ESC Basel, Ski und Bergsport Krokus</b> Gemeinschaftstour mit EWF Herisau, TC Biel und ESV Brugg-Windisch</p>	<p>Basel ab 7.07 Uhr, Zürich 8.00/8.09 Uhr. 1. Tag: Wanderung Altstätten-Montlinger Schwamm via Rheintaler Höhenweg-Eichberg-Kristallhöhle Kobelwald. Wanderzeit zirka 5 Stunden (+1000/-200m). Übernachtung im Massenalager (Ü/F 36 Franken). 2. Tag: Wanderung nach Brülisau via Forstseeli, Fäneren, Respass, Hoher Kasten, zirka 4 Stunden (+1000/-200 Höhenmeter). Luftseilbahn-Brülisau (PTT)-Weissbad (AB)-Herisau-Gossau. Rucksackverpflegung. Abkürzungen an beiden Tagen möglich. Auskunft und Anmeldung bis 30. August bei Max Leuenberger, max.leuenberger@teleport.ch, 061 311 75 19.</p>
<p><b>2. Sept.</b> Olten, Restaurant Bahnhof (Gleis 13)</p>	<p>■ <b>Pensioniertes Zugpersonal Olten</b> Stammtisch</p>	<p>Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind herzlich willkommen.</p>	<p><b>3. Sept.</b></p>	<p>■ <b>Bergklub Flügelrad Bern</b> Wanderung Cholereschlucht</p>	<p>Besammlung 8.30 Uhr beim Zug, Abfahrt 8.40 Uhr nach Frutigen. Bilette Adelboden retour lösen. Rucksackverpflegung. Wanderzeit zirka 3½ Stunden. Auf-/Abstieg +390/-160m. Bei zweifelhafter Witterung Auskunft ab 6.30 Uhr bei Fritz Aegler, 079 487 06 42.</p>
<p><b>19. Oktober</b> 13.50 Uhr, Hergiswil, Bahnhof</p>	<p>■ <b>PV Zürich</b> Besichtigung der Firma Hergiswiler Glas AG</p>	<p>Zürich HB ab 12.35 Uhr, Hergiswil an 13.50 Uhr; Hergiswil ab 16.54/17.08 Uhr, Zürich HB an 17.56/18.25 Uhr. Programm: Rundgang, zirka 1½ Stunden. Die Besichtigung des Museums (dunkel) kann von Gehbehinderten und Personen mit Platzangst ausgelassen werden (bitte bei Anmeldung angeben). Möglichkeit zum Kauf von Glaswaren. Die Teilnehmerzahl ist auf max. 45 Personen beschränkt. Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt. Anmeldung bitte schriftlich bis 7. Oktober (Herbstversammlung) an Rina Marchi, Gugolzstrasse 30, 8004 Zürich.</p>	<p><b>3. Sept.</b></p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> Wanderung «Fürstin-Gina-Weg»</p>	<p>Schöne Bergwanderung T 3 ab Malbun Sareis-Augstenberg-Pfälzerhütte-Gritsch-Täle Höhe-Malbun; 4½ Stunden, +500/-850m, 12 Kilometer. Verpflegung aus dem Rucksack oder in der Pfälzerhütte. Winterthur ab 6.58 Uhr, Zürich ab 7.37 Uhr. Rückkehr nach Winterthur 19.03 Uhr. Bilette nach Malbun via Sargans, Postauto retour. Wanderausrüstung mit Stöcken. Teilweise steiler Abstieg Malbun-Sareis mit Sessellift. Anmeldung bitte bis 1. September an Hansueli Fräfel, 044 272 82 96.</p>

## Sport und Kultur

<p><b>22. August</b> Kandersteg, Klubhaus</p>	<p>■ <b>Bergklub Flügelrad</b> Brätlitag</p>	<p>Fleisch und Getränke bitte selber mitnehmen. Für Glut, Salate, Tee und Kaffee wird gesorgt. Anmeldungen sind erbeten bis 19. August an Bruno Kurz, 031 781 29 75.</p>			
---	--	--	--	--	--

**5. und 6. September**

■ **EFW Herisau**  
Gemeinschaftstour

Route: Altstätten–Kristallhöhle–Montlinger Schwamm (HP mit Massenlager)–Färenen–Kamor–Hoher Kasten. Tagesleistung +1000/–200 m in je zirka 5 Stunden. Kosten für HP inklusive Kristallhöhlen-Besichtigung 80 Franken. Witterungsbedingte Abkürzungen möglich. Treffpunkt Bushaltestelle Altstätten Rathaus um 10.15 Uhr (SG ab 9.20 Uhr via Heerbrugg 9.57/10.00 Uhr, Bus). Rückfahrt ab Brülisau, eventuell Weissbad zirka 16 Uhr via Gossau. Anmeldung bis 1. September an Beat Frei, 071 352 61 67.  
@ www.ewf-herisau.ch

**6. und 7. September**

■ **ESV Rheintal-Walensee**  
Schächentaler Höhenweg–Chaiserstock

Treffpunkt im Regio, Ziegelbrücke ab 11.05 Uhr nach Linthal. Mit Postauto auf den Klausenpass bis Untere Balm. Wanderung nach Biel/Kinzig (4 Stunden). Übernachtung mit HP im Berggasthaus Edelweiss. 2. Tag: Aufstieg über Fruttstügen–Lidener Planggeli–Hüenersädel zum Chaiserstock, zirka 3½ Stunden. Abstieg vorerst gleiche Route, später Abzweigung zur Liderner Hütte (1¼ Stunden) und weiter nach Riemensalden (1½ Stunden). Postauto ab 16.12 Uhr, Zürich an 18.25 Uhr. Der Weg zum Chaiserstock erfordert Trittsicherheit und Schwindelfreiheit (wem der Gipfelgrat zu luftig ist, kann direkt zur Hütte absteigen.) Anmeldung bitte an Tourenleiter Werner Schlegel bis 2. September, Tel. 071 855 38 59 oder werner.schlegel@sunrise.ch.

**17. bis 19. September**

■ **ESV Luzern**  
Bergwanderung Belalp

Abfahrt in Luzern um 8.00 Uhr; Rückkehr um 19.00 Uhr. 1. Tag: Belalp–Sparhorn–Belalp, zirka 3½ Stunden. 2. Tag: Belalp–Foggenhorn–Belalp, zirka 4¼ Stunden. 3. Tag: Belalp–Riederfurka–Riederalp, zirka 4¼ Stunden. Übernachtung im Hotel Aletschhorn, Belalp. Ausrüstung: Bergschuhe, Hüttenschlafsack; Zwischenverpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bitte sofort an Tourenleiterin Kathrin Schmid, 062 822 76 65.  
@ www.esv-luzern.ch

**20. Sept. bis 2. Oktober**

■ **SVSE Kegeln**  
19. Basler SESKV-Kegelmesterschaft

Startzeiten: Montag bis Samstag, 10 bis 18 Uhr; Sonntag, 10 bis 20 Uhr. Letzte Startzeit am 2. Oktober: 17 Uhr. Bitte auch die Daten der ersten Woche nützen. Anmeldungen ab sofort unter 078 734 45 11; ab Meisterschaftsbeginn neu unter 061 331 00 38 im KC Ruchfeld (bitte nicht von 11.30 bis 13 Uhr anrufen). Anreise: Mit Tram 11 ab Basel SBB (Richtung Aesch) bis zur Haltestelle Schaulager, zirka 100 Meter zurückgehen. Freundlich laden ein der KK Kosmos und das neue Wirteam des KC Ruchfeld.

**23. Sept. 9 Uhr, Stein am Rhein, Bahnhof**

■ **ESV Rheintal-Walensee**  
Wanderung Stein am Rhein–Unterse

Gemütliche Herbstwanderung durchs Grüne im deutschen Grenzgebiet; 4 bis 4½ Stunden. Unterwegsverpflegung aus dem Rucksack, Mittagessen in einem Landgasthof. Rückkehr Stein am Rhein um 17 Uhr. ID und Euro mitnehmen. Nach der Wanderung ist freiwilliges «Nachsitzen» beim WL erwünscht. Anmeldung bis am Vorabend an Roland Leuthold 052 741 18 91 oder SMS an 079 649 87 19.

**27. und 28. September**

■ **ESV Rheintal-Walensee**  
Pizzo Molare

Zürich HB ab 7.09 Uhr nach Faido und Bus nach Anzonico. Route: Anzonico–Monte Angone–Bassa di Laghetto–Motto Crostel–Bassa di Nara–Cap. Piandoss in zirka 5½ Stunden. 2. Tag: Piandoss–Pizzo Molare–Punta di Stou–Pizzo Baretta–Predelp eventuell bis Osco in zirka 6 bis 7 Stunden. Übernachtung mit Halbpension in der Hütte. Anmeldung bis 24. September an Kurt Suter, 061 831 47 71 oder 079 769 42 13.

**5. Oktober**

■ **ESV Rheintal-Walensee**  
Rund um den Mürtchenstock

Einfache Wanderung ab Sessellift, Bergstation Habergschwänd, rund um den Mürtchenstock hinunter nach Mühlehorn, zirka 6 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack. Zürich ab 7.40 Uhr mit «Glarner Sprinter», Näfels Postauto ab 8.33 Uhr oder Postauto ab Ziegelbrücke 8.04 Uhr nach Filzbach Post, 8.48 Uhr. Rückfahrt ab Mühlehorn. Anmeldung an TL Georg Trüb bis am Vortag, 052 222 29 08 oder georgtrueb@sunrise.ch.

**TOTENTAFEL**

**Beer Paul**, pensionierter Betriebsdisponent, Lüsslingen; gestorben am 22. Juli im 91. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Bertschinger Jacques**, pensionierter Lokomotivführer, Romanshorn; gestorben am 5. August im 84. Altersjahr. PV Thurgau.

**Bratschi Erna**, Witwe des Erwin, Tüschersch-Alfermée; gestorben am 5. Juli im 92. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

**Brunner Paul**, pensionierter Gruppenchef, Therwil; gestorben am 30. Juli im 85. Altersjahr. PV Basel.

**Büttiker Vinzens**, pensionierter Betriebsbeamter, Zürich; gestorben am 14. Juli im 86. Altersjahr. PV Zürich.

**Dietrich Fritz**, pensionierter Betriebsbeamter, Spiez; gestorben am 16. Juli im 93. Altersjahr. PV Zürich.

**Feller Walter**, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Thun; gestorben am 24. Juni im 71. Altersjahr. PV Bern.

**Gerber Peter**, pensionierter Lokomotivführer, Hölstein; gestorben am 31. Juli im 69. Altersjahr. PV Basel.

**Gruber Magdalena**, Witwe des Ernst, Obergösgen; gestorben am 4. August im 88. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Häfliger Frieda**, Witwe des Hans, Luzern; gestorben am 27. Juli im 101. Altersjahr. PV Luzern.

**Hartmann Liseli**, Witwe des Hans, Bern; gestorben 12. Juni im 89. Altersjahr. PV Bern.

**Hellstern Ernst**, pensionierter Revisor, Bern; gestorben am 14. Juli im 89. Altersjahr. PV Bern.

**Hort Walter**, pensionierter Magaziner, Dietikon; gestorben am 13. Juni im 81. Altersjahr. PV Zürich.

**Keller Anna**, Witwe des Heinrich, Thal; gestorben am 4. Juli im 89. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Künzler Otto**, pensionierter Lokomotivführer, Zürich; gestorben am 26. Juni im 85. Altersjahr. PV Zürich.

**Meier Johann**, pensionierter Verwaltungsbeamter, Würenlos; gestorben am 13. Juli im 91. Altersjahr. PV Zürich.

**Metzler Willy**, pensionierter Stellwerkmeister, Sevelen; gestorben am 17. Juli im 86. Altersjahr. PV Zürich.

**Müller Ernst**, pensionierter Betriebsangestellter, Weiningen; gestorben am 8. Juli im 90. Altersjahr. PV Zürich.

**Nef Heidi**, Bern; gestorben am 21. Juni im 89. Altersjahr. PV Bern.

**Regenass Hilda**, Witwe des Karl, Laufen; gestorben am 3. August im 102. Altersjahr. PV Basel.

**Rohrbach Gertrud**, Witwe des Fritz, Hinterkappelen; gestorben am 19. Juni im 84. Altersjahr. PV Bern.

**Roos Ernst**, pensionierter Rangierlokomotivführer, Luzern; gestorben am 29. Juli im 89. Altersjahr. PV Luzern.

**Rudolf Fanny**, Witwe des Ernst, Erlen; gestorben am 21. Juli im 90. Altersjahr. PV Zürich.

**Schenk Alfred**, pensionierter Stationsvorstand, Wasen im Emmental; gestorben am 24. Juli im 74. Altersjahr. VPT BLS, Gruppe Emmental.

**Schneider Fritz**, pensionierter Lokomotivführer, Winterthur; gestorben am 2. August im 96. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Sieg Annelies**, Witwe des Werner, Zürich; gestorben am 1. Juli im 92. Altersjahr. PV Zürich.

**Speck Gertrud**, Witwe des Ernst, Bern; gestorben am 17. Juli im 87. Altersjahr. PV Bern.

**Spielmann Alfons**, pens. Handwerkermeister, Trimbach; gestorben am 20. Juli im 88. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Wyss Hans**, pensionierter Hallenchef, Bern; gestorben am 2. Juli im 86. Altersjahr. PV Bern.

**Zbinden Robert**, pens. Zugführer, Hinterkappelen; gestorben am 17. Juli im 92. Altersjahr. PV Bern.

**Zemp Jost**, pens. Stellwerkbeamter, Luzern; gestorben am 30. Juli im 92. Altersjahr. PV Luzern.

**Ziegler Hans**, pensionierter Chefmonteur, Küssnacht am Rigi; gestorben am 23. Juli im 75. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

**Zürcher Ernst**, pens. Betriebsangestellter, Lützelfüh-Goldbach; gestorben am 27. Juli im 81. Altersjahr. VPT BLS, Gruppe Emmental.

**Zurfluh Karl**, pensionierter Rangierangestellter, Erstfeld; gestorben am 25. Juli im 84. Altersjahr. PV Uri.



## Menschliches Versagen beim Glacier-Express?

Die Untersuchungen über den Unfall des Glacier-Express sind abgeschlossen: Der Lokführer hat den Unfall verursacht; die Beweislage nach der Auswertung des Fahrtschreibers scheint glasklar.

Der Direktor des Unternehmens lässt sich – wie Pilatus – das Wasser und das Handtuch reichen und weist jede Mitverantwortung des Unternehmens in aller Form zurück. Bei der vorgeschriebenen Geschwindigkeit gebe es keine Toleranz, sie müsse in jedem Fall eingehalten werden. Der Fahrplan sei zwar optimiert worden, aber er funktioniere und es gebe

keine Veranlassung, etwas zu ändern.

Für einen Laien mag das einleuchten. Ich weiss jedoch aus eigener Erfahrung, dass jedes fahrplangebundene Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sich zum Ziel setzt, die Fahrpläne einzuhalten, Verspätungen zu vermeiden und, wenn Verspätungen da sind, diese wenn immer möglich abzubauen. Wie diese Zielsetzungen jedoch umzusetzen sind, darüber schweigen sich die zuständigen Vorgesetzten selbstverständlich aus.

Die Sicherheit im Bahnbetrieb hat auf dem Papier zwar immer noch erste Prio-

rität. Die gleiche Priorität wird jedoch auch der Pünktlichkeit eingeräumt. Die Mitarbeitenden, die im öffentlichen Verkehr tätig sind, wissen, dass die Züge – auch diejenigen der Matterhorn Gotthard Bahn – nur deshalb nach Fahrplan verkehren, weil eben da und dort kleinere Kompromisse bezüglich der Sicherheit eingegangen werden.

Diese Kompromissbereitschaft, täglich den Spagat zwischen Sicherheit und Pünktlichkeit zu vollziehen, kennen die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in jedem Bahnbetrieb, das rationalisiert, Personal abgebaut, Fahrpläne

verdichtet und optimiert hat, nur zu gut.

Der Berufsstolz der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner ist gross, und die Unternehmungen können auf die absolute Loyalität ihrer Mitarbeitenden zählen. Der tägliche Spagat zwischen Sicherheit und Pünktlichkeit ist auf der Chefetage jeder Bahnunternehmung bekannt. Man kennt die Problematik sehr wohl, sie wird nicht thematisiert, denn nur so kann man bei einem Unfall die Hände völlig in Unschuld waschen.

Mein Bedauern mit dem Lokführer, der den Unfall verursacht hat, ist gross, und ich hoffe, dass er einen aus-

gezeichneten Anwalt bezieht, denn auch die Bahnverwaltung gehört auf die Anklagebank. Wie auch immer der Schuldspruch lauten wird, die moralische Verantwortung am Unglück – am Tod eines Menschen – wird den Lokführer auf dem weiteren Lebensweg stets begleiten. Das ist sehr, sehr bedauerlich. Werner Geel, Schaffhausen

*Anmerkung der Redaktion:* Der SEV hat dem betroffenen Lokomotivführer im Rahmen des Berufsrechtsschutzes unverzüglich einen erfahrenen Anwalt zur Seite gestellt.

## Etwas Bürokratie ist nützlich

Zum Leserbrief «Schlachtzug» in kontakt.sev 15/10

In diesem Leserbrief werden mehrere heikle Themen angesprochen, die ich nicht einfach so im Raume stehen lassen kann. Was ich mit diesen kleinen Unternehmen täglich im Rangierbahnhof erlebe – da graut es mir, wenn auch noch SBB Cargo die Bürokratie auf das Niveau

der kleinen Unternehmen fahren soll.

Beispiele gefällig:

- In den letzten beiden Wochen sind von diesen kleinen EVU aus Frankreich gleich drei Mal «Güterzüge» ohne Last eingefahren, also nur die Lok. Weder Zugverkehrsleitung noch Bahnhofüberwacher wussten vorher etwas. Deshalb wurden die Einfahrten

nicht in die richtigen Bahnhofsanlagen gestellt, das Lokpersonal musste unnötige Rangierfahrten absolvieren.

- Betriebliche Anordnungen erfolgen dadurch auch vielfach verspätet, eine effiziente Zugdisposition wird dadurch nicht einfach. Verkehren Güterzüge vorzeitig oder verspätet, gibt es Lok- oder Lokpersonalwechsel – alles Fragen, die vielfach erst an Ort und Stelle vom betroffenen Lokpersonal beantwortet werden. Die

Lokführer sind dann sogar erstaunt, dass wir im Stellwerk nichts davon wissen, und ärgern sich, wenn es nicht läuft.

- «Ufo»-Züge ab Norden stehen auf der Rheinbrücke bei Basel – der Bahnhofüberwacher muss sich beim Lokpersonal erkundigen, von welcher EVU er sei und was für eine Last er führe. Die Daten in den Systemen sind nicht immer aktuell und führen zu unnötigen Rückfragen und Verzögerungen im Betriebsablauf.

Wo holen die kleinen Unternehmen die Aufträge rein? Soll die SBB den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene holen, und die kleinen Unternehmen bieten dann den gewonnenen Kunden ihre tieferen Transportpreise an?

Ohne eine gewisse Bürokratie fahren keine Züge. Da lobe ich mir den Büroapparat von SBB-Cargo und ihren Disponenten: Da sind wir im Basler Rangierbahnhof meistens gut informiert, Absprachen erfolgen bereits im Vorfeld.

Alex Bringolf, Rheinfelden

### 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 Gianolli, Héléne Koch, Henriette Schaffter

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

#### Abonnemente und Adressänderungen:

SEV, Mitgliederdienste, 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: Zürichsee Werbe AG, Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

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

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 2. September 2010  
Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 26. August, 10 Uhr  
Inseratsschluss: 23. August, 10 Uhr

## Branchen-GAV ist nötig

«Vorteil für die SOB»; kontakt.sev 14/10

Im Kommentar von Peter Hartmann sind von Gewerkschaftsseite ganz neue Aussagen zu lesen. «Mit dem Vergleich der guten Arbeits- und Anstellungsbedingungen können aber auch die Mitarbeitenden von der Konkurrenzsituation profitieren.» Dieser Aussage kann ich nicht widersprechen, da gerade die SBB mit Toco demjenigen Personal, welches tagtäglich den «Karren am Laufen hält», ganz offensichtlich eine mangelnde Wertschätzung demonstriert.

Somit kann Konkurrenz zwischen den Arbeitgebern sich durchaus auch für die Mitarbeiter positiv auswirken. Die Aufgabe der Gewerkschaften wird sein, über einen Branchen-GAV dafür zu sorgen, dass Lohndumping verhindert wird und bei allen EVU die gleichen guten Arbeits- und Anstellungsbedingungen gelten. Unter dieser Voraussetzung könnte man sogar einer echten Konkurrenzsituation, z. B. bei einer Ausschreibung im Regionalverkehr, gelassen entgegensehen. Bei einem Gespräch mit einem Zugbegleiter der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) im

Sylt-Express in Norddeutschland äusserte sich dieser ehemalige DB-Mitarbeiter durchaus positiv zu den Arbeitsbedingungen bei der NOB, die zwar nicht in allen Punkten gleich wie bei der DB seien, aber durchaus vergleichbar. Und in der «Schweizer Eisenbahn Revue» 7/10 war zu lesen, dass die neue italienische Privatbahn NTV von 25 000 Spontانبewerbungen auf knapp 1000 Stellen geradezu überannt wurde. Dass ein Grossteil der Bewerbungen von FS-Angestellten stammt, dürfte klar sein.

Rolf Schenk, Winterthur

## Link zum Recht

## Kündigung aufgehoben – zurück an die Arbeit

Der SEV erreicht vor Bundesverwaltungsgericht, dass die SBB eine Kündigung zurücknehmen muss.

**Darf ich im medizinischen Fragebogen falsche Antworten geben? Nein. Werde ich entlassen, wenn es auskommt? Wie so oft bei Rechtsfragen: Es kommt auf die Situation an.**

Emil Müller (Name geändert) bewirbt sich 2007 um eine Stelle als Reiniger bei der SBB. Als stellvertretender Standortleiter wird er zu 60 Prozent draussen und 40 Prozent im Büro arbeiten.

Bevor die Anstellung definitiv wird, muss er den medizinischen Fragebogen ausfüllen. Dort wird unter anderem nach früheren Rückenleiden gefragt. Emil Müller kreuzt Nein an, obwohl er 1995 bereits wegen Rückenproblemen behandelt worden war und 2000 gleich zweimal Opfer von Auffahrunfällen wurde, was wieder-

um zu Rückenproblemen führte.

Beim Stellenantritt bei der SBB war der Reiniger aber voll einsatzfähig, und er konnte seine Arbeit auch gut ausführen; es tauchten keine Rückenprobleme auf bis Ende November 2008. Da musste er ins Spital und war in der Folge bis Ende Januar 2009 arbeitsunfähig. In dieser Zeit erwähnte er selbst gegenüber seinen Vorgesetzten die früheren Rückenprobleme, was die SBB hellhörig machte. Sie beauftragte ihren medizinischen Dienst, in dieser Sache weitere Abklärungen zu treffen; Emil Müller erteilte dazu die Vollmacht.

## Plötzliche Wende

Am 1. Februar 2009 nahm Müller die Büroarbeit wieder auf, wirkte unter anderem sinnigerweise in einer Arbeitsgruppe zum Thema Absenzmanage-

ment mit und wurde auch zu deren Schlusssessen eingeladen.

Doch am Tag danach teilte ihm die Arbeitgeberin mit, es sei eine fristlose Kündigung eingeleitet. Sie gewährte ihm dazu das rechtliche Gehör; mit Unterstützung des SEV-Rechtsschutzes nahm er Stellung – natürlich im Sinn, dass kein Grund für eine Entlassung vorliege.

Doch die Dinge nahmen ihren Lauf: Am 26. Februar erhielt er die fristlose Kündigung. Dagegen machte er eine Einsprache an die SBB-interne Beschwerdeinstanz mit den Anträgen, die Kündigung aufzuheben und den Reintegrationsplan für die Rückkehr an die bisherige Arbeit wieder aufzunehmen.

Die Beschwerdeinstanz stellte zumindest fest, dass die Grundlage für eine fristlose Kündigung fehlte (eine solche kann nur äus-

serst kurzfristig ausgesprochen werden, was hier nicht der Fall war). An der Entlassung selbst hielt sie jedoch fest, jetzt mit dreimonatiger Kündigungsfrist.

## Zu harte Massnahme

Doch der SEV-Rechtsschutzdienst erachtete auch diesen Entscheid als ungerechtfertigt und zog ihn ans Bundesverwaltungsgericht weiter.

Dieses kam nun zu einem völlig anderen Schluss: Es betonte in seinem Urteil (das die SBB nach den Sommerferien noch ans Bundesgericht weiterziehen kann), dass die Kündigung in diesem Fall eine zu harte Massnahme sei. Es hält allerdings unmissverständlich fest, dass die falsche Angabe im Fragebogen das Vertrauensverhältnis störe. Das dürfe nicht gering eingeschätzt werden.

Da Emil Müller inzwischen aber anderthalb Jahre ohne gesundheitliche Einschränkung seine Arbeit machen konnte und auch das Vertrauensverhältnis zu den Vorgesetzten völlig ungetrübt war, sei die Kündigung

nicht angemessen. «Die Kündigung muss, um dem Verhältnismässigkeitsprinzip zu entsprechen, stets Ultima Ratio sein», hält das Gericht fest. Angemessen sei eine Kündigung beispielsweise bei der wiederholten Weigerung, bestimmte Arbeiten auszuführen.

Bei Emil Müller kam hinzu, dass die neuen Rückenbeschwerden durch eine Arbeit verursacht wurden, die gar nicht zu seinem Pflichtenheft gehörte, die ihm aber aufgetragen wurde. Damit trage die SBB eine Mitschuld.

## Möglich und zumutbar

Das Bundesverwaltungsgericht verfügte deshalb in seinem Urteil, «den Beschwerdeführer in einer seiner bisherigen Tätigkeit entsprechenden Funktion weiterzubeschäftigen». Es führte dazu aus, das Vertrauen am Arbeitsplatz sei durch diesen Vorfall nicht dermassen beeinträchtigt, dass die Rückkehr nicht zu verantworten wäre. Eine Weiterbeschäftigung sei «möglich und für alle Betroffenen zumutbar».

Rechtsschutzteam SEV

## 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 für dich.

## Unsere Argumente?

Der SEV steht für:

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



- 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:
Telefon (Geschäft):	PLZ./Ort:
Telefon (Privat):	Telefon:
Datum:	Unterschrift:

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

Talon einsenden an: Zentralsekretariat SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, oder faxen an 031 357 57 58

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!

Weitere Fragen? [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch) oder [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

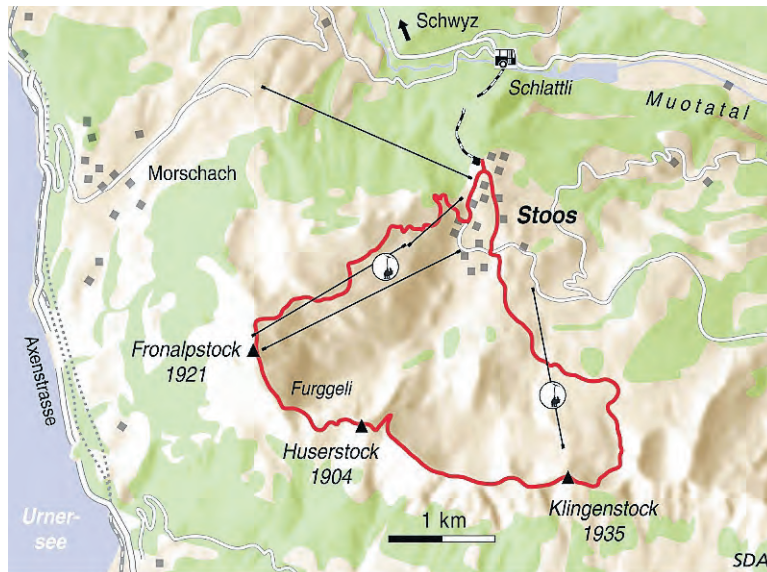
Hol dir die Werbepremie:  
die exklusive SEV-Uhr im Wert von 250 Franken  
(einmal pro Mitglied bei Werbung eines Neumitglieds)

Ja, ich wünsche die SEV-Uhr als Werbepremie.

Theo Betschart führt uns auf den Stoos

# Eine echte Gratwanderung – mit Aussichten

Zentralschweiz – das heisst für viele vor allem Rigi und Pilatus. Aber mit dem Stoos und dessen Hausberg Fronalpstock gibt es eine sehenswerte Alternative.



Nach einem kurzen Fussmarsch durch das Bergdorf stellt sich die Wahl, den Klingenstock zu Fuss zu erwandern oder mit der 6er-Sesselbahn hochzufahren (der Betrieb ist saison- und wetterabhängig). Auf dem Gipfel bietet sich schon ein erstes Mal der Blick in die Urner und Glarner Alpen, welche

zum Anfassen nahe sind. Nach dem Schlussaufstieg zum Fronalpstock beginnt. Dieser ist der Aussichtsberg in der Zentralschweiz schlechthin. Die Sicht auf über 10 Schweizer Seen, bis zum Schwarzwald und steil hinunter auf den Urnersee und das Rütli ist atemberaubend. Neben dem einmaligen Panorama gibt es eine sehr vielfältige Alpenflora zu betrachten. Die buntesten Zeiten sind nun allerdings schon etwas vorbei: Die Pflanzenwelt zeigt sich Ende Juni und im Juli von ihrer schönsten und farbigsten Seite.

Für den Rückweg gibt es wiederum eine bequeme Variante mit der Sesselbahn oder einen Abstieg zurück ins Dorf; die Luftseilbahn ist im Sommer hingegen nicht in Betrieb.

Die Gratwanderung allein beansprucht je nach persönlichem Tempo zwischen anderthalb und drei Stunden; wer als geübter Wanderer die ganze Tour zu Fuss macht, schafft sie in fünf Stunden.

pmo/zvg

Theo Betschart ist Chauffeur bei der Auto AG Schwyz und ehemaliger Sektionspräsident der Sektion VPT Schwyz. Er beschreibt eine Wanderung, die in den letzten Jahren dank den Verbesserungen am Weg und zusätzlichen Sicherungen mit Ketten gut begehbar geworden ist. Allerdings ist und bleibt der Weg

über den Grat zwischen Klingenstock und Fronalpstock eine Bergwanderung, die sicheren Tritt und auch Schwindelfreiheit voraussetzt.

Vom Bahnhof Schwyz fährt ein Bus direkt bis zur Talstation Schlattli, die am Eingang zum berühmt-berühmtesten Muotatal liegt.

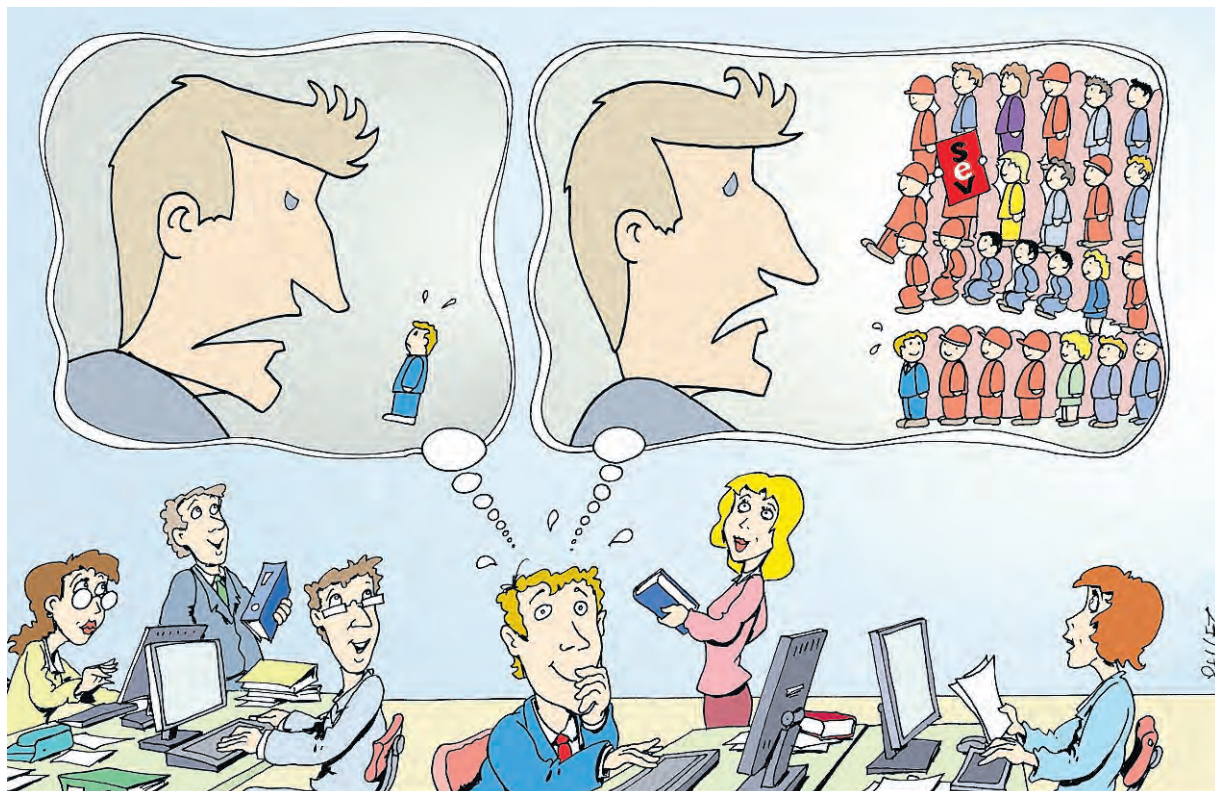
## Herrliche Aussicht

Von dort gehts mit der steilsten für touristische Zwecke gebauten Standseilbahn der Welt zum kleinen Bergdorf Stoos auf 1300 Metern über Meer, welches sich nach einem Dornröschenschlaf in den 80er- und 90er-Jahren in den letzten 10 Jahren stark weiterentwickelt hat.

## Atemberaubende Aussicht

Vom Klingenstock aus führt der Weg ohne grosse Auf- und Abstiege in westlicher Richtung zum Nollen, mit Aussichten auf alle Seiten. Hinter dem Huserstock geht es 200 Höhenmeter abwärts zum Furggeli, bevor der klei-

«SEHT, WIE DER ZUG VON MILLIONEN...»



Gemeinsam sind wir stark! Wirb deine Kollegin, deinen Kollegen für den SEV! (Siehe auch Seiten 10–12)

## VOR 50 JAHREN

### Wenn Ihr nur kämet

Im Zusammenhang mit den Präsidentschaftswahlen in Nordamerika hat Volkswirtschaftler Herbert Gross versucht, uns vor die prächtige Tatsache zu stellen, dass nun eine junge Generation die Führung der Welt übernehmen und der «Pessimismus des Alters» abzutreten hätte. Wir ältere Semester sind die ersten, die das neue Zeitalter des unbedingten Optimismus begrüssen, wenn es wirklich anbrechen sollte. Wenn ihr nur kämet, liebe junge Freunde. Wo sind unsere Kennedy und Nixon, die da die alten Eisenhower, Adenauer und de Gaulle ablösen und die Führung übernehmen? Mir dem besten Feldstecher vermag ich diese jungen Ablöser nicht zu entdecken. Aber ich weiss, ich suche sie wohl am falschen Ort. Wenn man sie ernstlich sucht, wird man sie schon finden, die junge Gewerkschaftsgeneration!

«Der Eisenbahner» vom 19. August 1960 (gekürzt)

Interventionszentrum für Zugkontrollleinrichtungen in Erstfeld

# Die Spezialisten für «ZKE-Alarme»

24 Stunden am Tag überwacht in Erstfeld ein technischer Assistent die Messdaten der über 100 Zugkontrollleinrichtungen (ZKE) auf dem SBB- und BLS-Netz, um bei ZKE-Alarmen der Anlagen sofort zusammen mit dem Betriebs- und Lokpersonal die Gefahr am Zug zu beseitigen.



Der frisch pensionierte Teamleiter des IZ-ZKE von SBB Infrastruktur, Eugen Wipfli, mit Nachfolger André Aschwanden (rechts) und dem neuen Teamleiter-Stellvertreter Peter Scheiber. Die sechs technischen Assistenten arbeiten in drei Schichten rund um die Uhr.

«Seit der Einführung des Interventionszentrums für Zugkontrollleinrichtungen (IZ-ZKE) ab 1. Januar 2006 im 24-Stunden-Betrieb, mit den dazugehörigen Prozessen, sind auf dem Netz der SBB und der BLS keine Entgleisungen mehr wegen «Heissläufern» und «Festbremsern» aufgetreten», sagt Eugen Wipfli mit berechtigtem Berufsstolz. Er hatte am 16. Juli seinen letzten Arbeitstag.

Der ehemalige Chefvisitateur aus Erstfeld hat zusammen mit seinem Team und dem Kompetenzzentrum in Luzern das europaweit einzigartige Zentrum für Zugkontrollleinrichtungen (ZKE) aufgebaut. Gemeinsam mit einer Fachteamgruppe für die ZKE haben sie die Prozesse, Messverfahren und Software laufend verbessert. Zum Beispiel wurden die Messverfahren der ZKE angepasst, damit die genannten Anlagen auch blockierte Räder feststellen können.

## Ausbau und ständige Optimierung

«Das Netz von ZKE auf dem Schienennetz von SBB und BLS wird laufend erweitert. Wir begannen 2006 mit 43 ZKE für die Ortung von Heissläufern und festsitzen-

den Bremsen sowie 5 Alarmarten. Heute haben wir über 100 ZKE und 25 verschiedene Alarmarten – Tendenz steigend», erklärt Wipfli weiter.

Neben heiss gelaufenen Achslagern und feststehenden Bremsen werden Zug- und Achslasten, Radlastverhältnisse und Lichtraumprofile überwacht sowie Brände und Gefahrgutverluste detektiert. Diese Messsysteme werden laufend optimiert und die Grenz- und Alarmwerte verfeinert. In Zukunft werden auch ortsfeste Überwachungseinrichtungen, die den Fahrweg sichern (Hangrutschüberwachungen, Erschütterungssensoren und Überwa-

chung von Steinschlagnetzen) ein Thema sein.

«Obwohl mehr Anlagen natürlich mehr Alarme auslösen, konnten wir die dadurch verursachten Zugverspätungsminuten von 2006 bis heute um 92% auf unter 300 Minuten pro Jahr reduzieren», freut sich Wipfli. Möglich war dies, weil dank der gesammelten Erfahrungen die Prozesse ständig verfeinert werden konnten.

## Grosse Verantwortung

Die ZKE orten täglich Fahrzeuge mit technischen Mängeln und Unregelmässigkeiten. Solche Gefahrenquellen werden durch die Detektorsanlagen risikoorientiert

und frühzeitig erfasst, worauf das IZ-ZKE in Erstfeld das Nötige veranlasst. Seine technischen Assistenten beseitigen die Gefahr am Zug zusammen mit dem Interventionspersonal.

Bei einem ZKE-Alarm werden die Züge gestoppt, das Alarmfahrzeug kontrolliert und falls nötig aus dem Betrieb genommen. Je nach Alarmart muss ein Fahrzeug vor Ort oder beim Interventionsbahnhof ausgesetzt werden, oder es kann beispielsweise mit ausgeschalteter Bremse bis zum End- oder Entladebahnhof im Zug belassen werden. Das Vorgehen ist in den Ausführungsbestimmungen zu den Fahr-

dienstvorschriften beschrieben.

Auch im Jahr 2009 konnten grössere Ereignisse durch die ZKE-Anlagen verhindert werden. Bei der Wahrnehmung dieser grossen Verantwortung hilft den technischen Assistenten ihre Erfahrung als Fahrzeugdiagnostiker, Kontrolleure oder als Fahrzeugtechniker.

«Bei einem ZKE-Alarm muss der technische Assistent sehr schnell reagieren sowie Entscheidungen und Sofortmassnahmen einleiten», betont Eugen Wipfli. «Was bei einem Alarm zu tun ist, muss letztlich immer noch der Mensch entscheiden!»

Markus Fischer



Eugen Wipfli mit einem Kunstwerk, das ein Visiteur aus Brig für ihn angefertigt hat. Es besteht aus Materialaufschieferungen eines blockierten Rades. Dank dem Alarm einer Zugkontroll-einrichtung ging die Sache glimpflich aus.



Der Eingang rechts führt ins IZ-ZKE. Links im Bild der Bahnhof Erstfeld.



Im IZ stehen 2 identische Arbeitsplätze mit je 10 Bildschirmen zur Verfügung.